



**Lufthansa Group**



**Konsequent Zukunft sichern**

Geschäftsbericht 2015

# Die Lufthansa Group

Die Lufthansa Group ist der weltweit führende Aviation-Konzern. Das Unternehmensportfolio besteht aus Hub-Airlines, Punkt-zu-Punkt-Airlines und Aviation Service-Gesellschaften. Die Kombination der Geschäftsfelder macht die Lufthansa Group zu einem weltweit einzigartigen Aviation-Konzern, der durch die integrierte Wertschöpfungskette nicht nur finanzielle Synergien, sondern auch Know-how-Vorteile gegenüber Wettbewerbern bietet.

Kennzahlen Lufthansa Group		2015	2014	Veränderung in %
<b>Umsatz und Ergebnis</b>				
Umsatzerlöse	Mio. €	32 056	30 011	6,8
davon Verkehrserlöse	Mio. €	25 322	24 388	3,8
EBIT <sup>1)</sup>	Mio. €	1 676	1 000	67,6
Adjusted EBIT	Mio. €	1 817	1 171	55,2
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	3 395	2 530	34,2
Konzernergebnis	Mio. €	1 698	55	2 987,3
<b>Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung</b>				
Bilanzsumme	Mio. €	32 462	30 474	6,5
Eigenkapitalquote	%	18,0	13,2	4,8 P.
Nettokreditverschuldung	Mio. €	3 347	3 418	-2,1
Operativer Cashflow	Mio. €	3 393	1 977	71,6
Investitionen (brutto)	Mio. €	2 569	2 777	-7,5
<b>Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen</b>				
EBIT-Marge	%	5,2	3,3	1,9 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	5,7	3,9	1,8 P.
EBITDA-Marge <sup>1)</sup>	%	10,6	8,4	2,2 P.
EACC	Mio. €	323	-223	
ROCE	%	7,7	4,6	3,1 P.
<b>Lufthansa Aktie</b>				
Jahresschlusskurs	€	14,57	13,83	5,3
Ergebnis pro Aktie	€	3,67	0,12	2 958,3
Dividendenvorschlag	€	0,50	-	
<b>Leistungsdaten<sup>2)</sup></b>				
Fluggäste	Tsd.	107 679	105 991	1,6
Fracht und Post	Tsd. t	1 864	1 924	-3,1
Sitzladefaktor	%	80,4	80,1	0,3 P.
Fracht-Nutzladefaktor	%	66,3	69,9	-3,6 P.
Flüge	Anzahl	1 003 660	1 001 961	0,2
<b>Mitarbeiter</b>				
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	119 559	118 973	0,5
Mitarbeiter zum Stichtag	Anzahl	120 652	118 781	1,6

<sup>1)</sup> Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

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

## Passage Airline Gruppe

Die Passagierbeförderung ist das größte Geschäftsfeld der Lufthansa Group. Die Fluggesellschaften Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings und Eurowings), SWISS und Austrian Airlines gehören zur Passage Airline Gruppe. Brussels Airlines und SunExpress ergänzen das Portfolio als strategische Beteiligungen.

Passage Airline Gruppe		2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	24 499	5,1
davon Verkehrserlöse	Mio. €	22 610	4,9
EBIT	Mio. €	1 465	104,9
Adjusted EBIT	Mio. €	1 505	114,7
EBITDA*	Mio. €	2 767	46,1
Adjusted EBIT-Marge	%	6,1	3,1 P.
EACC	Mio. €	414	
ROCE	%	9,5	4,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	2 147	-4,5
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	55 255	0,5

**32,1**  
Umsatz  
in Mrd. €

**1 817**  
Adjusted EBIT  
in Mio. €

## Logistik

Lufthansa Cargo ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group und die führende europäische Frachtfluggesellschaft. Neben der Vermarktung der Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge von Lufthansa Passage und Austrian Airlines betreibt das Unternehmen eine eigene Flotte aus 14 Frachtflugzeugen vom Typ Boeing MD-11F und fünf B777F.

Logistik		2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 355	-3,3
davon Verkehrserlöse	Mio. €	2 275	-3,8
EBIT	Mio. €	3	-97,6
Adjusted EBIT	Mio. €	74	-39,8
EBITDA*	Mio. €	155	-17,1
Adjusted EBIT-Marge	%	3,1	-2,0 P.
EACC	Mio. €	-72	
ROCE	%	0,2	-7,8 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	116	-45,8
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4 607	-1,2

**3 393**  
Operativer Cashflow  
in Mio. €

**2 569**  
Investitionen  
in Mio. €

## Technik

Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerzielle Flugzeuge. Die Produktpalette umfasst dabei unterschiedlich strukturierte Produkte und Produktkombinationen – von der Reparatur einzelner Geräte über Beratungsleistungen bis zur vollintegrierten Versorgung ganzer Flotten.

Technik		2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5 099	17,6
davon Außenumsatz	Mio. €	3 256	21,8
EBIT	Mio. €	448	3,5
Adjusted EBIT	Mio. €	454	19,5
EBITDA*	Mio. €	551	4,8
Adjusted EBIT-Marge	%	8,9	0,1 P.
EACC	Mio. €	158	-6,0
ROCE	%	10,6	-1,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	148	25,4
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	20 661	2,9

**323**  
EACC  
in Mio. €

## Catering

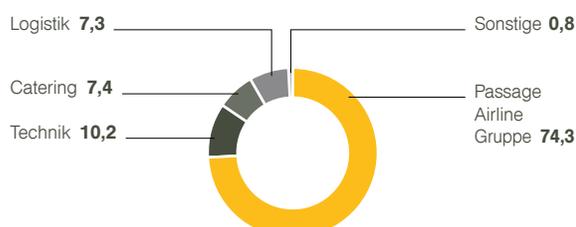
LSG Sky Chefs ist der weltweit größte Anbieter von Dienstleistungen rund um den Bordservice. Das Portfolio umfasst Catering, Bordverkauf und Bordunterhaltungsprogramme, Bordserviceequipment und dessen Logistik sowie Beratungsleistungen und das Betreiben von Lounges. Darüber hinaus ist das Unternehmen in angrenzenden Märkten wie Dienstleistungen für Zugbetreiber und Lieferungen an den Einzelhandel tätig.

Catering		2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 022	14,8
davon Außenumsatz	Mio. €	2 386	18,0
EBIT	Mio. €	85	13,3
Adjusted EBIT	Mio. €	99	12,5
EBITDA*	Mio. €	166	7,1
Adjusted EBIT-Marge	%	3,3	0,0 P.
EACC	Mio. €	-8	42,9
ROCE	%	5,0	0,3 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	127	-9,3
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	34 310	4,5

**5,3**  
Total Shareholder  
Return in Prozent

\* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahme/Beteiligungserträge.

### Anteil der Geschäftsfelder am Konzernumsatz in %



Kennzahlen  
Die Lufthansa Group  
im Überblick

# Inhalt

---

## **1 An unsere Aktionäre**

- 1 Konsequent Zukunft sichern
  - 3 Brief des Vorstands
  - 5 Die Aufstellung der Lufthansa Group
  - 6 Bericht des Aufsichtsrats
  - 9 Lufthansa Aktie
- 

## **12 Zusammengefasster Lagebericht**

### **14 Grundlagen des Konzerns**

- 14 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
- 15 Ziele und Strategien
- 18 Steuerungssystem und Kontrolle
- 19 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren
- 19 Forschung und Entwicklung

### **20 Wirtschaftsbericht**

- 20 Gesamtwirtschaftliche Lage
- 22 Branchenentwicklung
- 24 Geschäftsverlauf
- 28 Ertragslage
- 33 Finanz- und Vermögenslage
- 41 Gesamtaussage des Vorstands

### **42 Geschäftsfelder**

- 42 Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe
- 50 Geschäftsfeld Logistik
- 54 Geschäftsfeld Technik
- 57 Geschäftsfeld Catering
- 60 Sonstige

### **62 Mitarbeiter**

### **66 Unternehmerische Verantwortung**

### **68 Nachtragsbericht**

### **69 Chancen- und Risikobericht**

### **86 Prognosebericht**

### **91 Corporate Governance**

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

---

## **111 Konzernabschluss**

---

## **196 Weitere Informationen**

- 196 Zehn-Jahres-Übersicht
- 200 Glossar
- 202 Impressum / Kontakt
- Finanzkalender 2016/2017 und Disclaimer



## Konsequent Zukunft sichern



- Kundenorientierung und Qualitätsfokus
- Neue Konzepte für Wachstum
- Innovation und Digitalisierung
- Effektive und effiziente Organisation
- Kultur und Führung
- Wertbasierte Steuerung
- Kontinuierliche Effizienzsteigerung

### Sieben Handlungsfelder, ein Ziel: Lufthansa – Erste Wahl für Kunden, Mitarbeiter, Aktionäre und Partner

Die Lufthansa Group hat sich das Ziel gesetzt, bei ihren Kunden, Mitarbeitern, Aktionären und Partnern erste Wahl im Bereich Luftfahrt zu sein. So will die Lufthansa Group auch zukünftig den globalen Aviation-Markt wesentlich mitgestalten.

Um dieses Ziel zu unterstützen, hat der Vorstand im Jahr 2014 das strategische Arbeitsprogramm „7to1 – Our Way Forward“ initiiert. Das Programm umfasst sieben Handlungsfelder, die sowohl in den einzelnen Geschäftsfeldern als auch übergreifend bearbeitet werden.

Die Handlungsfelder „Wertbasierte Steuerung“, „Kontinuierliche Effizienzsteigerung“ sowie „Kultur und Führung“ bilden einen konzernweiten Rahmen für die Entwicklung der Gruppe. „Kundenorientierung und Qualitätsfokus“, „Neue Konzepte für Wachstum“ sowie „Innovation und Digitalisierung“ beziehen sich primär auf geschäftsfeldspezifische Vorhaben. Das Handlungsfeld „Effektive und effiziente Organisation“ soll einen optimalen Aufbau und eine angemessene Governance über die gesamte Lufthansa Group sichern.



**Dr. Bettina Volkens**

Vorstandsmitglied  
und Arbeitsdirektorin  
Ressort Personal  
und Recht

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

**Karl Ulrich Garnadt**

Vorstandsmitglied  
Ressort Eurowings und  
Aviation Services

Geb. 1957, Luftverkehrs-  
kaufmann, Vorstands-  
mitglied seit 2014, bei  
Lufthansa seit 1979

**Carsten Spohr**

Vorstandsvorsitzender

Geb. 1966, Diplom-  
Wirtschaftsingenieur,  
seit 1. Mai 2014  
Vorstandsvorsitzender,  
Vorstandsmitglied  
seit 2011, bei Lufthansa  
seit 1994

**Harry Hohmeister**

Vorstandsmitglied  
Ressort Hub-Management

Geb. 1964, Luftverkehrs-  
kaufmann, Vorstands-  
mitglied seit 2013, bei  
Lufthansa seit 1985

**Simone Menne**

Vorstandsmitglied  
Ressort Finanzen

Geb. 1960, Diplom-  
Kaufrau, Vorstands-  
mitglied seit 2012,  
bei Lufthansa seit 1989

---

# Lufthansa – Konsequenz Zukunft sichern

## Brief des Vorstands

### Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2015 wurde überschattet durch die anhaltende und tiefe Trauer über das Germanwings-Unglück am 24. März 2015.

Im Mittelpunkt der Bewältigung dieser Katastrophe standen und stehen für uns als Unternehmensgruppe die betroffenen Menschen. Wir tun unser Möglichstes, um ihr Leid zu lindern. Neben der wichtigen psychologischen Betreuung wurden Treuhandkonten und ein Hilfsfonds für die Angehörigen der Opfer eingerichtet. Außer der finanziellen Unterstützung für die Hinterbliebenen haben wir Gedenkstätten an den mit dem Unglück verbundenen Orten errichtet.

Der Flugbetrieb und der gesamte Aviation-Konzern konnten und durften aber auch nach dieser Tragödie nicht stillstehen. Es bleibt dabei: Nach Sicherheit ist Zukunftsfähigkeit die oberste Priorität der Lufthansa Group.

Aus diesem Grund haben wir im vergangenen Jahr erneut wichtige unternehmerische Entscheidungen getroffen und konkrete Maßnahmen umgesetzt, um konsequent die Zukunft der Lufthansa Group zu sichern.

Bei der Lufthansa Passage haben wir das umfangreichste Kabinenerneuerungsprogramm – in unserer Unternehmensgeschichte und industrieweit – erfolgreich abgeschlossen. Damit bieten nun alle drei Hub-Airlines ihren Kunden durchgängige Produkte von höchster Qualität. Mit der Vereinbarung neuer kommerzieller Joint Ventures und der Initiierung einer modernen Distributionsstrategie soll die Entwicklung der Durchschnittserlöse stabilisiert werden. Wachstum auch bei den Hub-Airlines ist unser Ziel. Dies werden wir aber nur dort verfolgen können, wo wir zukunftsfähige Kostenstrukturen erreicht haben. Dazu gehört auch die weitere Anpassung der Tarifverträge mit der Gewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation und der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit bei Lufthansa Passage, die beide im abgelaufenen Jahr noch massive Streiks bei Lufthansa Passage verursacht hatten. Trotz dieser Streiks und bei weiterhin strikter Kapazitätsdisziplin ist es uns im vergangenen Jahr gelungen, einen neuen Rekord bei unseren Passagierzahlen und der Auslastung der Flugzeuge zu verzeichnen.

Die neue Eurowings nahm 2015 den Flugbetrieb auf. Das Angebot an innereuropäischen Strecken wurde seitdem stetig ausgebaut. Anfang November 2015 starteten dann auch die ersten Langstreckenflüge unter der Marke Eurowings. Mit diesem gezielten Wachstum bauen wir auf dem wirtschaftlichen Erfolg von Germanwings auf. Seit dem Übergang der dezentralen Verkehre von Lufthansa Passage ab 2013 konnte Germanwings im Geschäftsjahr 2015 erstmals ein positives EBIT ausweisen und die langjährige Verlustzone verlassen. Mit organischem Wachstum und Konsolidierung wollen wir nun die Position von Eurowings als größte Punkt-zu-Punkt-Airline in unseren Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien weiter ausbauen.

Die Service-Gesellschaften waren auch im Geschäftsjahr 2015 wirtschaftlich erfolgreich und setzten neben den Synergien in der Lufthansa Group auf externes Wachstum, um ihre jeweilige Rolle als Marktführer weiter profitabel auszubauen. Lufthansa Technik hat neue Partnerschaften erfolgreich vereinbart. LSG Sky Chefs setzt ihre strategische Neuausrichtung durch gezielte Akquisitionen und Wachstum in angrenzenden Märkten fort. Lufthansa Cargo modernisierte ihre Flotte und führte erfolgreich ihre neue IT-Landschaft ein.

---

Damit konnten in allen drei strategischen Säulen der Lufthansa Group – Hub-Airlines, Eurowings und Service-Gesellschaften – wichtige Fortschritte erzielt werden. Mit der im vergangenen Jahr beschlossenen Reorganisation wird die Lufthansa Group zusätzlich über alle Geschäftsfelder hinweg in den kommerziellen, operativen und administrativen Funktionen enger verzahnt und deutlich stärker funktional ausgerichtet. Die Steuerung der Hub-Airlines soll künftig nach einheitlichen Prozessen erfolgen, damit den Kunden der Lufthansa Group über alle Drehkreuze und Fluggesellschaften ein nahtloses Reiseerlebnis geboten werden kann. Gleichzeitig schafft die Neuausrichtung wichtige Voraussetzungen, um die neue Eurowings wirtschaftlich erfolgreich in unseren Heimatmärkten zu positionieren. Die erfolgreichen Service-Gesellschaften bewahren ihre Unabhängigkeit im Konzernverbund und sollen auch zukünftig profitabel wachsen.

Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2015 war erfreulich. Der niedrige Ölpreis trug wesentlich zum guten Ergebnis der Passage Airline Gruppe und damit auch der Lufthansa Group bei. Weitere wichtige Treiber waren die Erneuerung der Premium-Produkte, die Ergebnisverbesserung bei Germanwings und die konsequente Kapazitätsdisziplin der Hub-Airlines.

So konnte die Lufthansa Group trotz der schwersten und längsten Tarifaueinandersetzungen in unserer Unternehmensgeschichte eines der besten Ergebnisse erzielen. Zu dem Adjusted EBIT von 1,8 Mrd. EUR haben alle Konzerngesellschaften beigetragen. Die finanzielle Stabilität des Unternehmens hat sich maßgeblich erhöht.

Vor diesem Hintergrund schlagen Vorstand und Aufsichtsrat im Rahmen der Dividendenpolitik die Ausschüttung einer Dividende von 0,50 EUR pro Aktie vor, um Ihnen, unseren Aktionären, für Ihr Vertrauen in unser Unternehmen zu danken und Sie am wirtschaftlichen Erfolg des abgelaufenen Jahres angemessen teilhaben zu lassen.

Wir haben uns auch für das Geschäftsjahr 2016 wieder viel vorgenommen. Neben der Fokussierung auf unsere Premium-Produkte werden wir weiter an der Modernisierung der Vereinbarungen mit den deutschen Tarifpartnern und der Umsetzung der neuen Organisationsstruktur arbeiten. Bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen wollen wir unser Ergebnis weiter verbessern und unsere Flottenerneuerung konsequent fortsetzen. Alleine in diesem Jahr werden 52 hochmoderne und kerosinsparende Flugzeuge an die Airlines der Lufthansa Group ausgeliefert.

„Konsequent Zukunft sichern“ bleibt nach Sicherheit unser oberstes Unternehmensziel – damit wir auch in Zukunft erste Wahl für Sie, sehr geehrte Aktionäre, für unsere Kunden und unsere Mitarbeiter sind.

Bitte schenken Sie uns weiterhin Ihr Vertrauen und bleiben Sie uns gewogen.

Frankfurt, im März 2016

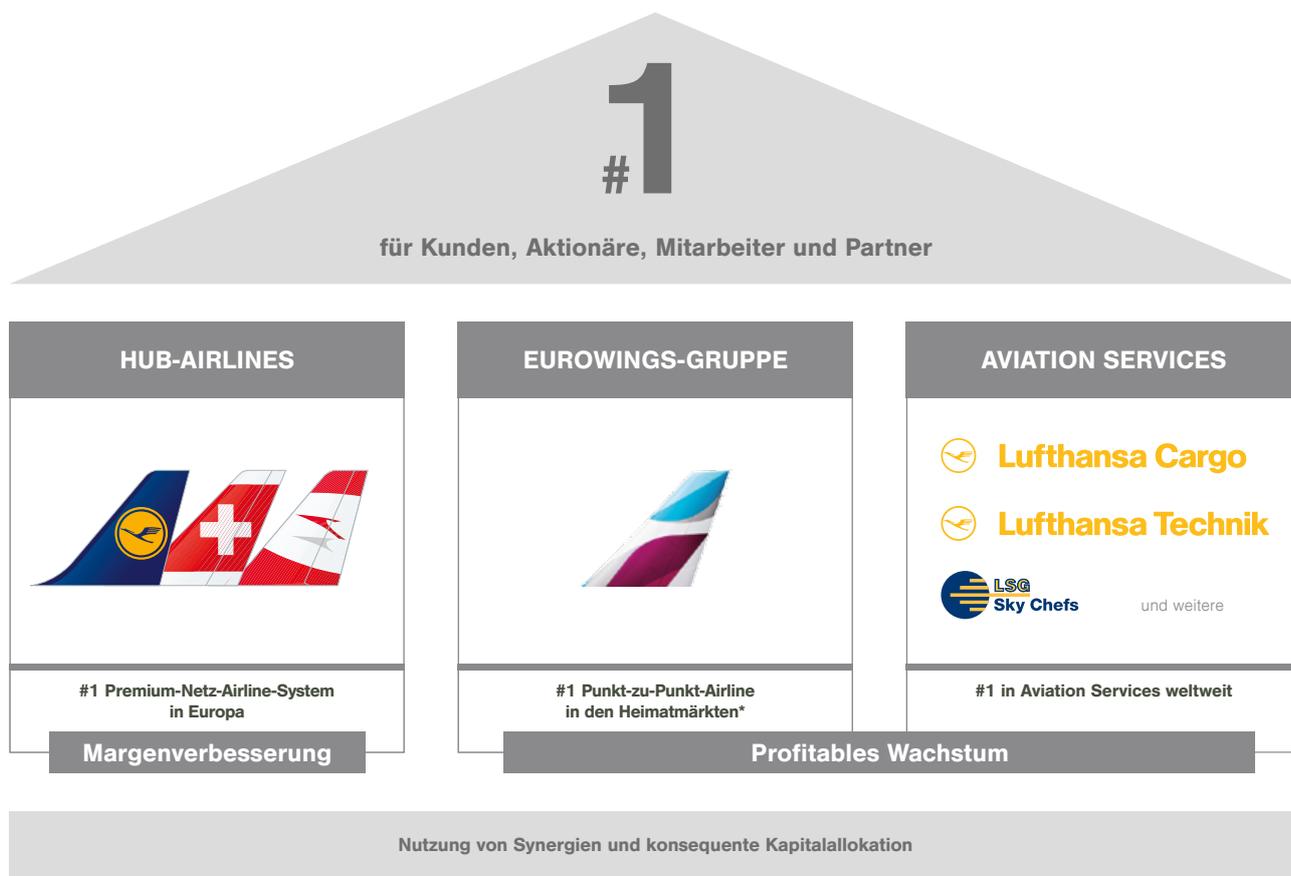


Carsten Spohr  
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG



Für immer in unserer Erinnerung.

# Die Aufstellung der Lufthansa Group



\* Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien.

## Führender Aviation-Konzern mit drei starken Säulen

Die Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group steht auf drei starken Säulen: den Premium-Hub-Airlines, der Eurowings-Gruppe für den Punkt-zu-Punkt-Verkehr und den Aviation Services.

Bei den Hub-Airlines kommt dem Ausbau der Qualitätsführerschaft neben der kontinuierlichen Arbeit an zukunftsfähigen Kostenstrukturen höchste Bedeutung zu. Im Fokus stehen daher die weitere Verbesserung des Kundenerlebnisses, die Optimierung von Streckennetz, Flotte und strategischen Partnerschaften sowie die Schaffung von Kundenmehrwert durch personalisierte Angebote. Den Kunden soll über Drehkreuze und Fluggesellschaften hinweg ein integriertes und durchgängiges Reiseerlebnis geboten werden.

Mit der neuen Eurowings bietet die Lufthansa Group ein innovatives und wettbewerbsfähiges Angebot für preissensiblere Kunden an. Die neue Eurowings soll als marktführende Punkt-zu-Punkt-Airline in den Heimatmärkten der Lufthansa Group positioniert werden.

Die auf dem Weltmarkt führenden Service-Gesellschaften stärken die Lufthansa Group, indem sie die Wachstumschancen in den Bereichen Cargo, Technik, Catering und Financial Services aktiv nutzen.



Wolfgang Mayrhuber, Vorsitzender des Aufsichtsrats

## Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2015 wurde geprägt durch die größte Tragödie, die der Lufthansa Group in ihrer langen Unternehmensgeschichte widerfahren ist. Am 24. März 2015 wurde Germanwings-Flug 4U 9525 zum Absturz gebracht, wodurch 150 Menschen auf tragische Weise ihr Leben verloren. So wie alle Mitarbeiter der Lufthansa Group weltweit, empfindet auch der Aufsichtsrat eine tiefe Anteilnahme mit den Angehörigen unserer Passagiere und der Besatzungsmitglieder. Die Lufthansa-Teammitglieder werden das Andenken an die Opfer stets wahren und in Ehren halten.

In den Wochen nach dem Unglück hat der Vorstand den Aufsichtsrat laufend über die aktuelle Entwicklung informiert. In einer außerordentlichen Sitzung am 14. April 2015 hat der Aufsichtsrat ausführliche Berichte des Vorstands sowie der Herren Thomas Winkelmann, Sprecher der Geschäftsführung der Germanwings, Werner Knorr, Leiter des Lufthansa Krisenstabs, und Dr. Michael Niggemann, Chefjurist der Lufthansa Group, entgegengenommen. Das Krisenmanagement des Konzerns war nicht nur sehr professionell und effektiv, es wurde auch von großer Menschlichkeit getragen.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und der Geschäftsführung der Germanwings für die besonnene Vorgehensweise und die dem traurigen Ereignis angemessene Kommunikation. Insbesondere Herrn Carsten Spohr dankt der Aufsichtsrat für seine empathische Art, das Unternehmen zu vertreten. Einen besonderen Dank spricht der Aufsichtsrat auch dem Krisenstab für dessen Umsicht und außergewöhnlichen Einsatz aus, den Special Assistance Teams der Lufthansa für ihre psychisch und physisch belastenden Einsätze bei der Betreuung der Hinterbliebenen und den Mitarbeitern der Lufthansa Group für deren Unterstützung und zum Ausdruck gebrachte tiefe Anteilnahme.

Trotz dieses einschneidenden Ereignisses ist das Tagesgeschäft in der Lufthansa Group ohne Unterbrechung weitergelaufen. Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2015 wieder die Aufgaben wahrgenommen, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnungen verantwortlich ist: die Mitglieder des Vorstands zu bestellen, deren Arbeit zu überwachen und sie beratend zu begleiten. Die Berichtspflichten des Vorstands und der Katalog zustimmungspflichtiger Geschäfte sind im Gesetz definiert und in der Geschäftsordnung für den Vorstand konkretisiert.

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

Im Jahr 2015 hat sich der Aufsichtsrat zu sieben Sitzungen am 14. Januar, 11. März, 14. April, 28. April, 31. August, 16. September und 2. Dezember getroffen. Im Dezember haben wir die Effizienz unserer Arbeit turnusgemäß geprüft und gemeinsam mit dem Vorstand eine aktualisierte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben, die auf der Lufthansa Group-Website unter [www.lufthansa-group.com/entsprechenserklaerung](http://www.lufthansa-group.com/entsprechenserklaerung) zu finden ist.

Herr Nicoley Baublies hat die Rolle des Streikführers bei einem Ausstand der Flugbegleiter der Gesellschaft im November 2015 eingenommen. Im genannten Zeitraum hat der Aufsichtsrat sich weder beraten noch Beschlüsse gefasst. Auch wurden keine Interessenkonflikte angezeigt. Eine Befassung des Aufsichtsrats war nicht erforderlich.

Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat nur an der Hälfte oder weniger der Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen er angehört, teilgenommen. Die Präsenz der Aufsichtsratsmitglieder in den Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse betrug insgesamt 95 Prozent.

Im Mittelpunkt unserer Sitzungen stand die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Beteiligungsgesellschaften. Besonderes Augenmerk fanden dabei die Belastungen durch die mehrmaligen Streiks der Piloten bei Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo und Germanwings, die vom Vorstand beschlossene Verschiebung der Investitionen in ein neues Luftfrachterterminal in Frankfurt sowie die Fortschritte beim Zukunftsprogramm SCORE, der jeweilige Umsetzungsstand beim strategischen Arbeitsprogramm „7to1 – Our Way Forward“ und beim Aufbau des Flugbetriebs von Eurowings. Im September diskutierten wir mit dem Vorstand ausführlich über die Strategie der Lufthansa Group und erörterten konkrete Maßnahmen zum strategischen Handlungsfeld „Effektive und effiziente Organisation“. In diesem Zusammenhang genehmigte der Aufsichtsrat eine entsprechend aktualisierte Geschäftsverteilung des Vorstands, die zum 1. Januar 2016 in Kraft getreten ist.

Zugestimmt haben wir dem Erwerb von drei Boeing 777-300ER und der Verlängerung des Lease von vier Airbus A319 jeweils für SWISS, dem Erwerb von sechs gebrauchten A320ceo für Lufthansa Passage sowie der Beschaffung von bis zu fünf Trent XWB Reservetriebwerken für die A350-Flotte durch Lufthansa Technik. Ebenfalls zugestimmt wurde dem Abschluss von kommerziellen Joint Ventures der Deutschen Lufthansa AG mit Air China und Singapore Airlines sowie der Lufthansa Technik AG mit General Electric.

Turnusmäßig hat uns der Vorstand über die Veränderungen der Aktionärsstruktur, die Entwicklung der Lufthansa Aktie, die Geschäfte mit derivativen Finanzinstrumenten sowie über die Dotierung und Rendite des Lufthansa Pensionsfonds unterrichtet. Zu den übernahmerechtlichen Angaben des Vorstands im zusammengefassten Lagebericht gemäß §§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB sind keine weiteren Stellungnahmen erforderlich.

Auf Empfehlung des Präsidiums, das 2015 insgesamt viermal getagt hat, verlängerte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 16. September 2015 die Bestellung von Frau Dr. Bettina Volkens als ordentliches Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG, Ressort Personal und Recht, und als Arbeitsdirektorin der Gesellschaft sowie von Herrn Harry Hohmeister als ordentliches Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG, Ressort Verbund-Airlines, Logistik und IT, jeweils für den Zeitraum vom 1. Juli 2016 bis 30. Juni 2021. Der Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden.

Die Bezeichnungen der Ressorts von drei Vorstandsmitgliedern wurden mit Wirkung zum 1. Januar 2016 an die vom Aufsichtsrat genehmigten Änderungen in der Geschäftsverteilung des Vorstands angepasst. Frau Simone Menne leitet das Ressort Finanzen, Herr Karl Ulrich Garnadt das Ressort Eurowings und Aviation Services und Harry Hohmeister das Ressort Hub-Management.

Als Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand hat der Aufsichtsrat eine Größe von 30 Prozent und als erste Frist zur Erreichung der Zielgröße den 31. Dezember 2016 festgelegt.

Auf Empfehlung des Präsidiums hat der Aufsichtsrat im Dezember 2015 eine Anpassung der Vergütungsstruktur für den Vorstand beschlossen, die ab dem Geschäftsjahr 2016 für alle fünf Vorstandsmitglieder gilt. Die Bemessungsgrößen für die variable Vorstandsvergütung reflektieren nun die im Geschäftsjahr 2015 neu eingeführten Finanzkennzahlen EBIT und Earnings After Cost of Capital (EACC). Insgesamt ist durch die neuen Kennzahlen in den nächsten Jahren eine um rund 10 Prozent höhere variable Vergütung zu erwarten. In Anbetracht der bei der Deutschen Lufthansa AG im externen Vergleich weit unterhalb des DAX-Maßstabs liegenden Vergütung versteht der Aufsichtsrat diese Erhöhung als Beitrag zu der seit Jahren diskutierten und immer wieder aufgeschobenen Anpassung der Vorstandsvergütung. Darüber hinaus wurde die Grundvergütung für den Vorstandsvorsitzenden um gut 14 Prozent auf das 1,6-Fache und die variable Vergütung um gut 5 Prozent auf das 1,5-Fache des jeweiligen Betrags eines ordentlichen Vorstandsmitglieds erhöht. Weitere Details hierzu finden sich im „Vergütungsbericht“ ab S. 96. Die angepasste Vergütungsstruktur wird den Aktionären in der Hauptversammlung 2016 zur Billigung vorgelegt werden.

Der Nominierungsausschuss hat 2015 dreimal, der Prüfungsausschuss sechsmal, davon fünfmal im Beisein der Wirtschaftsprüfer, getagt. Im Prüfungsausschuss wurden die Zwischenberichte vor ihrer Veröffentlichung mit dem Finanzvorstand erörtert. Ferner befasste sich der Ausschuss mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses sowie der Wirksamkeit des internen Kontroll-, des Risikomanagement- und des internen Revisionssystems. Dazu wurden regelmäßig Berichte über Risikomanagement, Compliance und die Prüftätigkeit der Konzernrevision zur Kenntnis genommen. Eingehend erörtert wurden auch die Auswirkungen des niedrigen Rechnungszinses auf die Bilanzstruktur und das Investment Grade Rating, die Frage der Begebung einer Hybrid-Anleihe im Rahmen der Konzernfinanzierung für das Jahr 2015 sowie die operative Konzernplanung 2016 bis 2018. Über die Tätigkeit der Ausschüsse wurde jeweils zu Beginn der nächsten Aufsichtsratssitzung informiert.

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 29. April 2015 ist Herr Jacques Aigrain aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Er war acht Jahre Mitglied des Aufsichtsrats und hat in den Diskussionen im Aufsichtsrat seine großen Erfahrungen, insbesondere als internationaler Kapitalmarktexperte, stets eingebracht und dabei die Interessen der Gesellschaft, der Aktionäre und der Mitarbeiter vertreten. Der Aufsichtsrat dankt ihm für seinen Rat und seine loyale Unterstützung. Als Nachfolger für Herrn Aigrain wurde Herr Stephan Sturm in den Aufsichtsrat gewählt.

Mit Wirkung zum 1. Mai 2015 ist Herr Uwe Hien nach zwei Jahren Zugehörigkeit aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Da für ihn kein Ersatzmitglied gewählt worden war, hat das Amtsgericht Köln gemäß § 104 AktG auf Vorschlag der Gewerkschaft UFO Herrn Nicoley Baubles als Ersatzmitglied bestellt. Zum Nachfolger von Herrn Hien als Mitglied des Prüfungsausschusses wurde mit Wirkung zum 16. September 2015 Frau Doris Krüger gewählt.

Mit Ablauf des 7. November 2015 ist Herr Stefan Ziegler nach mehr als sieben Jahren Zugehörigkeit aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Sein Nachfolger ist seit 8. November 2015 das von den Arbeitnehmern des Lufthansa Konzerns gewählte Ersatzmitglied Herr Jörg Cebulla. Zum Nachfolger von Herrn Ziegler als Mitglied des Präsidiums wurde mit Wirkung ab 2. Dezember 2015 Frau Birgit Weinreich gewählt. Zum Nachfolger von Herrn Ziegler als Mitglied des Vermittlungsausschusses wurde mit Wirkung ab 16. März 2016 Frau Birgit Weinreich gewählt.

Der Aufsichtsrat dankt den Herren Hien und Ziegler für ihre stets engagierte Mitarbeit.

Die von der Hauptversammlung 2015 als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer gewählte PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, ist vom Aufsichtsrat beauftragt worden, den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht und das Risikofrüherkennungssystem zu prüfen. Der Prüfungsausschuss hat die von PricewaterhouseCoopers vorgelegte Unabhängigkeitserklärung zur Kenntnis genommen und die Schwerpunkte der Abschlussprüfung abgestimmt. Während der Prüfung sind keine möglichen Ausschluss- oder Befangenheitsgründe aufgetreten.

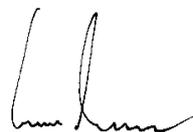
Der Konzernabschluss wurde nach Maßgabe der International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Die Wirtschaftsprüfer haben den Jahres- und den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2015 entsprechend den gesetzlichen Vorschriften geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Die Prüfer haben weiter bestätigt, dass das vom Vorstand etablierte Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Während der Abschlussprüfung haben die Prüfer keine Tatsachen festgestellt, die der Entsprechenserklärung widersprechen.

Der Prüfungsausschuss hat Anfang März 2016 die Prüfungsberichte in Anwesenheit der beiden den Jahresabschluss unterzeichnenden Prüfer mit dem Finanzvorstand eingehend erörtert. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats haben die Prüfer über ihre Prüfungsergebnisse berichtet und Fragen beantwortet. Den Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht haben wir eingehend geprüft und keine Einwendungen erhoben. Jahres- und Konzernabschluss wurden gebilligt. Damit ist der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss 2015 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben wir uns angeschlossen.

Im Dezember 2015 ist Herr Staatsminister a. D. Franz Neubauer, der frühere Vorstandsvorsitzende der Bayerischen Landesbank, im Alter von 85 Jahren verstorben. Herr Neubauer war von 1994 bis 2003 in unserem Aufsichtsrat vertreten und hat dort unter anderem die Interessen des langjährigen Lufthansa Anteilseigners Bayerische Landesbank vertreten. Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Dem Vorstand und allen Mitarbeitern der Lufthansa Group sprechen wir für ihr großes persönliches Engagement und ihre individuellen Beiträge zum wirtschaftlichen Erfolg des Geschäftsjahres 2015 unseren herzlichen Dank aus.

Köln, 16. März 2016



Für den Aufsichtsrat  
Wolfgang Mayrhuber, Vorsitzender

## Lufthansa Aktie

✂ Kurs der Lufthansa Aktie steigt nach volatiltem Jahresverlauf um 5,3 Prozent. // Der Hauptversammlung wird eine Dividende von 0,50 EUR je Aktie vorgeschlagen. // Die Dividende kann auf Wunsch erstmalig in Aktien ausgezahlt werden. // Intensiver Dialog mit dem Kapitalmarkt wird fortgesetzt.

### Lufthansa Aktie legt 2015 moderat zu

Die Aktie der Deutschen Lufthansa AG legte im Geschäftsjahr 2015 um 5,3 Prozent zu und notierte am Jahresende bei 14,57 EUR. Damit entwickelte sie sich schwächer als der Vergleichsindex DAX, der um 9,6 Prozent gestiegen war.

Der Aktienkurs schwankte im Jahresverlauf 2015 erheblich. Nachdem die Lufthansa Aktie in der ersten Jahreshälfte um 16,4 Prozent nachgegeben hatte, erholte sie sich im dritten Quartal um 7,4 Prozent. Im vierten Quartal stieg der Aktienkurs dann um 17,2 Prozent. Den höchsten Stand erreichte die Aktie am 26. Januar mit einem Kurs von 15,35 EUR, der Jahrestiefstand lag am 24. August bei 10,48 EUR.

### Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Ausschüttung in Höhe von 0,50 EUR je Aktie vor

Im Einklang mit der bestehenden Dividendenpolitik des Unternehmens schlagen Aufsichtsrat und Vorstand für das Geschäftsjahr 2015 die Ausschüttung einer Dividende von 0,50 EUR pro Aktie vor. Dies

entspricht einer Ausschüttungsquote von 13,9 Prozent vom EBIT und 3,4 Prozent vom Jahresschlusskurs. Den Aktionären wird erstmals angeboten, diese Dividende wahlweise in Form von Aktien zu erhalten. Nähere Informationen zu diesem Angebot werden in den Einladungsunterlagen zur Hauptversammlung erläutert.

### Empfehlungen der Analysten sind uneinheitlich

Die Analysteneinschätzungen zur Lufthansa Aktie waren zum Jahresende ausgewogen, insofern als jeweils ein Drittel der insgesamt 27 Aktienanalysten empfahl, die Aktie zu kaufen, zu halten oder zu verkaufen. Das durchschnittliche Kursziel lag bei 14,37 EUR.

### Analystenempfehlungen\* Stand zum 31.12.2015

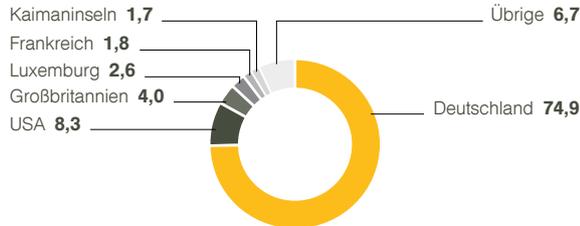
Kaufen	Halten	Verkaufen
9	9	9

\* Durchschnittliches Kursziel: 14,37 EUR, Durchschnitt von 27 Analysten. Spanne: 9,30 EUR bis 19,50 EUR.

### Kennzahlen zur Lufthansa Aktie

		2015	2014	2013	2012	2011
Börsenkurs (zum Jahresende)	€	14,57	13,83	15,42	14,24	9,19
Höchster Kurs	€	15,35	20,26	17,10	14,47	17,39
Niedrigster Kurs	€	10,48	10,88	12,93	8,02	8,35
Anzahl der Aktien	Mio.	464,5	462,8	461,1	459,9	457,9
Marktkapitalisierung (zum Jahresende)	Mrd. €	6,7	6,4	7,1	6,5	4,2
Ergebnis je Aktie	€	3,67	0,12	0,68	2,68	-0,03
Operativer Cashflow je Aktie	€	7,30	4,27	7,15	6,20	5,14
Dividende je Aktie	€	0,50	-	0,45	-	0,25
Dividendenrendite (brutto)	%	3,4	-	2,9	-	2,7
Ausschüttungssumme	Mio. €	232,3	-	207,5	-	114,5
Total Shareholder Return	%	5,3	-7,4	8,3	57,7	-40,2

**Aktionärsstruktur nach Nationalitäten** Stand zum 31.12.2015 in %



Streubesitz: 100 %

**Auslandsquote und Struktur der Großaktionäre leicht verändert**

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

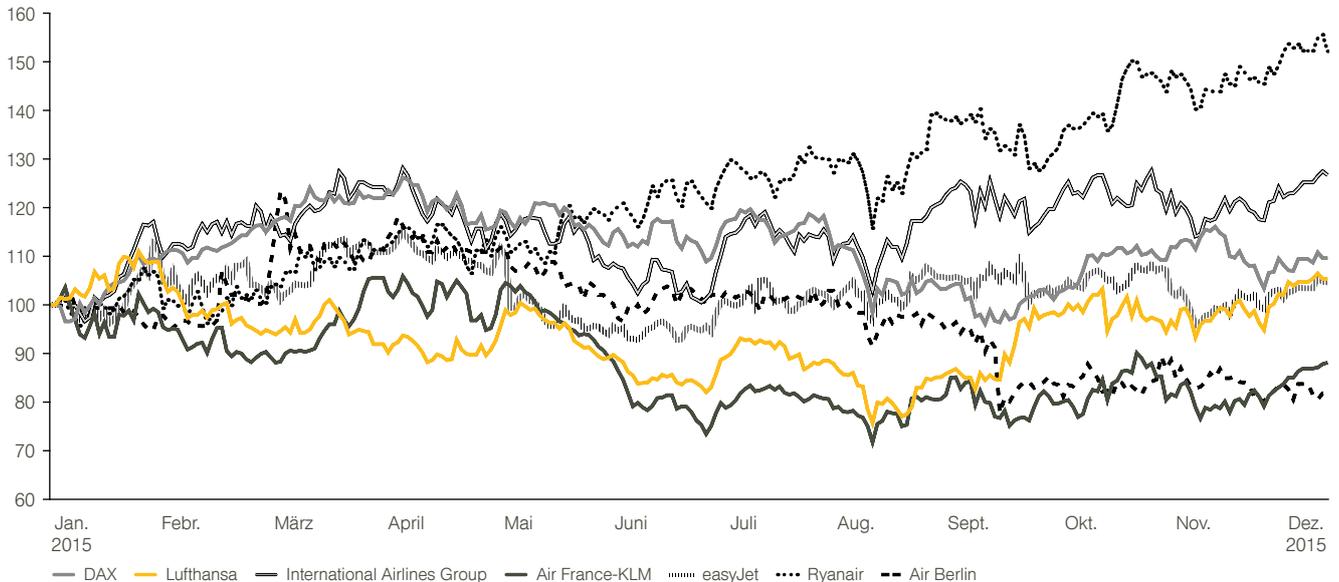
Der Anteil deutscher Investoren lag zum Jahresende 2015 gemäß Aktienregister bei 74,9 Prozent (Vorjahr: 65,5 Prozent). Den zweitgrößten Anteil hielten Aktionäre aus den USA mit 8,3 Prozent (Vorjahr: 10,5 Prozent). Auf Anleger aus Großbritannien entfielen 4,0 Prozent (Vorjahr: 5,2 Prozent), gefolgt von Luxemburg und Frankreich mit 2,6 und 1,8 Prozent (Vorjahr: 3,0 Prozent und 1,8 Prozent). Die Voraussetzungen des LuftNaSiG werden damit erfüllt.

Lufthansa Aktien befinden sich zu 100 Prozent im Streubesitz gemäß der Definition der Deutschen Börse. Dabei wurden zum Bilanzstichtag 53,9 Prozent (Vorjahr: 60,3 Prozent) der Aktien von institutionellen Investoren gehalten, auf Privataktionäre entfielen 46,1 Prozent (Vorjahr: 39,7 Prozent).

Templeton Global Advisors blieb mit unverändert 5,00 Prozent größter Aktionär der Deutschen Lufthansa AG per Jahresende 2015. An zweiter Stelle stand neu die Deutsche Asset & Wealth Management Investment GmbH mit 3,19 Prozent, BlackRock Inc. erhöhte seinen Anteilsbesitz auf 3,09 Prozent.

Alle während des Geschäftsjahres 2015 veröffentlichten meldepflichtigen Transaktionen sind, ebenso wie die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur, auf der Website [www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations) verfügbar.

**Kursverlauf der Lufthansa Aktie**, indiziert auf 31.12.2014, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %



**Im DAX sowie weiteren wichtigen Indizes vertreten**

Die Lufthansa Aktie ist mit einer Gewichtung von 0,8 Prozent im DAX vertreten. Mit einer Marktkapitalisierung von 6,8 Mrd. EUR nahm die Deutsche Lufthansa AG zum Jahresende 2015 Platz 34 (Vorjahr: 32) in der Rangordnung der börsennotierten deutschen Unternehmen ein. Gemessen am Börsenumsatz von 20,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 19,3 Mrd. EUR) liegt das Unternehmen auf Rang 20 (Vorjahr: 19).

Die Lufthansa Aktie ist international in vielen Börsenindizes enthalten. Daneben ist sie unter anderem auch Teil der Nachhaltigkeitsindizes MSCI Global Sustainability, FTSE4Good und Ethibel. Neben den Börsennotierungen in Deutschland können Investoren, die beispielsweise an US-Dollar denominated Anlagen gebunden sind, über das „Sponsored American Depositary Receipt Program“ (ADR) in die Lufthansa Group investieren. Die Lufthansa ADRs sind auch auf der standardisierten Handels- und Informationsplattform OTCQX registriert.

**Lufthansa Group setzt intensiven Anlegerdialog fort**

Auch im Geschäftsjahr 2015 wurden alle Investoren zeitnah und umfassend über relevante Markt- und Unternehmensentwicklungen informiert. Zu diesem Zweck führte das Unternehmen vier Quartalskonferenzen sowie 30 Roadshows durch und nahm an 18 Investorenkonferenzen für institutionelle Investoren teil.

Auch an drei speziell für Privatanleger ausgerichteten Foren nahmen Unternehmensvertreter teil. Das Angebot für Privataktionäre wird durch die „Aktionärsinfo“ ergänzt, die 2015 erneut zweimal erschienen ist und auf der Internetseite von Investor Relations abgerufen werden kann. Dort sind auch der Finanzkalender sowie alle Termine von Konferenzen und Aktionärsforen, an denen die Lufthansa Group teilnimmt, zu finden.

Neben den Geschäfts- und Zwischenberichten wird der Kapitalmarkt monatlich über die jüngste Verkehrsentwicklung der fliegenden Gesellschaften informiert. Alle Veröffentlichungen, Finanzberichte, Präsentationen, Hintergrundinformationen und Reden sowie aktuelle Nachrichten werden ebenfalls unter [www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations) bereitgestellt.

**Daten zur Lufthansa Aktie**

ISIN International Security Identification Number	DE0008232125
Wertpapierkennnummer	823212
Börsenkürzel	LHA
Börsenplätze	Frankfurt, Stuttgart, München, Hannover, Düsseldorf, Berlin, Hamburg, Xetra
Prime-Sektor	Transport & Logistik
Industrie	Airlines
Zugehörigkeit zu Indizes (Auswahl)	DAX, DivDAX Price Index, EURO STOXX Index, Bloomberg World Airlines Index, S&P Europe 350 Index, FTSE Global Equity Index

# Zusammengefasster Lagebericht

13 Änderungen im Berichtsstandard  
und Konsolidierungskreis

## **14 Grundlagen des Konzerns**

14 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur

15 Ziele und Strategien

15 Konzernstrategie

17 Finanzstrategie

18 Steuerungssystem und Kontrolle

19 Rechtliche und regulatorische  
Einflussfaktoren

19 Forschung und Entwicklung

## **20 Wirtschaftsbericht**

20 Gesamtwirtschaftliche Lage

22 Branchenentwicklung

24 Geschäftsverlauf

24 Wesentliche Ereignisse

25 Überblick über den Geschäftsverlauf

25 Zielerreichung

28 Ertragslage

28 Umsatz und Erträge

29 Aufwendungen

30 Ergebnisentwicklung

32 HGB-Jahresergebnis

33 Finanz- und Vermögenslage

33 Investitionen

33 Cashflow

35 Vermögenslage

38 Flotte

39 Finanzierung

41 Gesamtaussage des Vorstands

## **42 Geschäftsfelder**

42 Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

50 Geschäftsfeld Logistik

54 Geschäftsfeld Technik

57 Geschäftsfeld Catering

60 Sonstige

## **62 Mitarbeiter**

62 Personalmanagement

63 Vielfalt in der Lufthansa Group

63 Kultur und Führung

64 Personalauswahl und -entwicklung

64 Mitbestimmung und Tarifpolitik

## **66 Unternehmerische Verantwortung**

## **68 Nachtragsbericht**

## **69 Chancen- und Risikobericht**

69 Chancen- und Risikomanagement

72 Chancen und Risiken in der Einzelbetrachtung

84 Gesamtbeurteilung der Chancen und  
Risiken durch die Unternehmensleitung

85 Beschreibung des rechnungslegungs-  
bezogenen internen Kontroll- und  
Risikomanagement-Systems gemäß  
§ 289 Abs. 5 und § 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB

## **86 Prognosebericht**

86 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

87 Branchenausblick

88 Änderungen in Geschäft und Organisation

88 Ausblick Lufthansa Group

90 Gesamtaussage zur voraussichtlichen  
Entwicklung der Lufthansa Group

## **91 Corporate Governance**

91 Aufsichtsrat und Vorstand

92 Ausschüsse des Aufsichtsrats

93 Mandate

94 Corporate Governance Bericht

96 Vergütungsbericht

105 Übernahmerechtliche Angaben nach  
§ 289 Abs. 4 HGB und § 315 Abs. 4 HGB

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

## Änderungen im Berichtsstandard und Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum nicht wesentlich verändert. Die einzelnen Veränderungen gegenüber dem Jahresende 2014 sind im Konzernanhang unter „Erläuterung 1“ ab [S. 120](#) dargestellt. Sie hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn und -Verlustrechnung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Auch aus den erstmals ab 1. Januar 2015 verpflichtend anzuwendenden Standards und Interpretationen haben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben. Weitere Informationen befinden sich im Konzernanhang ab [S. 118](#).

Im Zuge der im Jahr 2015 erfolgten Aufspaltung der zuvor in eine GmbH & Co. KG umgewandelten Lufthansa Systems AG in die Gesellschaften Airline Solutions, Industry Solutions und IT-Infrastruktur und des vereinbarten Verkaufs der IT-Infrastruktur an die IBM-Gruppe wurde IT Services als eigenständiges strategisches Geschäftsfeld der Lufthansa Group zu Anfang des Jahres 2015 aufgegeben. Für weitere Informationen wird auf die veränderte Segmentberichterstattung im Anhang ab [S. 175](#) verwiesen.

Mit erstmaliger Wirkung für das Geschäftsjahr 2015 hat die Lufthansa Group im Vorjahr die Ablösung des CVA als zentrale Steuerungsgröße im Rahmen der wertorientierten Unternehmensführung beschlossen. Nach Abwägung verschiedener Alternativen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG entschieden, den CVA durch die Kennzahlen Earnings After Cost of Capital (EACC) und Return On Capital Employed (ROCE) abzulösen, welche die Wertorientierung im Unternehmen noch stärker verankern sollen.

Als absolute Wertbeitragsgröße wird das EACC ausgehend von einem in der Berichtsperiode erzielten Earnings Before Interest and Taxes (EBIT) ermittelt. Als führende Gewinngröße für die Unternehmensprognose dient ab dem Geschäftsjahr 2015 das Adjusted EBIT. Es bereinigt das EBIT um Ergebniseffekte aus der Bewertung und Veräußerung von Vermögenswerten des Anlagevermögens sowie Bewertungseffekte aus Pensionsrückstellungen und Impairments.

Mit Einführung der neuen Steuerungs- und Ergebnisgrößen ergeben sich auch Auswirkungen auf die Struktur und Erläuterung der Ertragslage. Die grundsätzliche Kommentierung der Ertrags- und Aufwandsentwicklung in der Berichtsperiode erfolgt nunmehr auf der Grundlage des EBIT mit einer sich daran anschließenden Erläuterung der Überleitungen auf das Adjusted EBIT. Im Zuge dieser Umstellung wurde zum Zweck einer besseren Nachvollziehbarkeit der wesentlichen Ergebnisgrößen der Ausweis innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung angepasst. Das Ergebnis aus Beteiligungen wird seit Anfang des Jahres als Bestandteil des EBIT ausgewiesen. Die früher im betrieblichen Ergebnis erfassten Ergebniseffekte aus der Bewertung und Realisierung von Finanzschulden werden seitdem in den übrigen Finanzposten erfasst. Die früher unter den übrigen Finanzposten erfassten außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen werden mit dem Geschäftsjahr 2015 wie die außerplanmäßigen Abschreibungen auf sonstige Vermögenswerte des Anlagevermögens im betrieblichen Ergebnis dargestellt. Darüber hinaus werden die bisher unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfassten Ergebnisse aus dem Verkauf kurzfristiger Finanzinvestitionen ab 2015 innerhalb des Zinsergebnisses ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

# Grundlagen des Konzerns

## Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur

✂ Lufthansa Group positioniert sich erfolgreich als eines der weltweit führenden Luftverkehrsunternehmen. / Geschäftsfelder nehmen in ihren Branchen führende Marktpositionen ein. / Neue Geschäftsverteilung für den Vorstand tritt 2016 in Kraft.

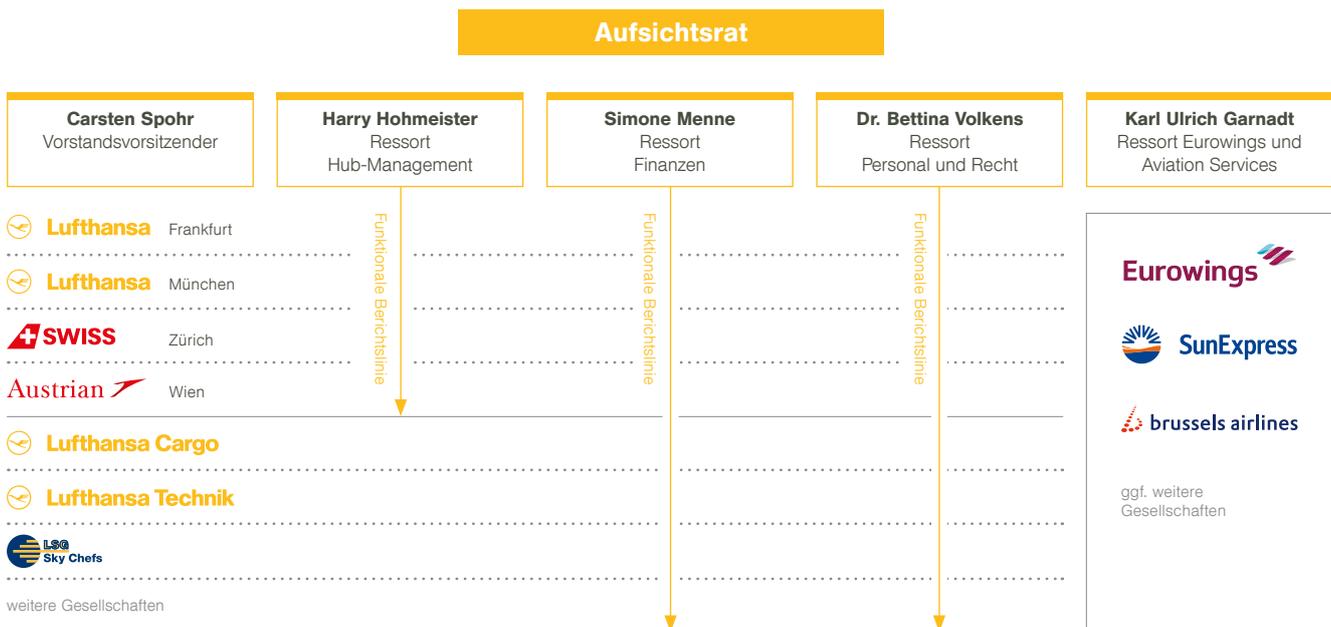
### Lufthansa Group ist führender Aviation-Konzern

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern mit insgesamt 540 Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften. Diese waren im Geschäftsjahr 2015 in den Geschäftsfeldern Passage Airline Gruppe, Logistik, Technik, Catering und Sonstige organisiert. Alle Geschäftsfelder nehmen in ihren jeweiligen Branchen eine führende Rolle ein. 2015 erzielte die Lufthansa Group mit durchschnittlich 119.559 Mitarbeitern einen Jahresumsatz von 32,1 Mrd. EUR.

Für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG gilt ab 2016 eine neue Geschäftsverteilung. Der Vorsitz des Vorstands obliegt Carsten Spohr. Harry Hohmeister verantwortet im Vorstandsressort Hub-Management die kommerzielle Steuerung der Premium-Airlines Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines. Mit dem neuen Ressort Hub-Management soll eine einheitliche und an Prozessen

orientierte, kommerzielle Steuerung der Hub-Airlines sichergestellt werden. Dabei sollen kommerzielle Funktionen wie Netz- und Flottenplanung sowie Produkt und Vertrieb künftig über alle Hub-Airlines und Drehkreuze hinweg enger koordiniert werden. Simone Menne führt unverändert das Ressort Finanzen, das um die Konzern-IT ergänzt wird. Die Verantwortung für das Ressort Personal und Recht verbleibt bei Dr. Bettina Volkens. In der neuen stärker funktionalen Verantwortung in der Lufthansa Group sollen Simone Menne und Dr. Bettina Volkens dabei die einheitliche Steuerung der Finanz- beziehungsweise der Personal- und Rechtsprozesse der Hub-Airlines, aber auch der Geschäftsfelder Logistik, Technik und Catering übernehmen. Karl Ulrich Garnadt verantwortet im neuen Vorstandsressort Eurowings und Aviation Services die Punkt-zu-Punkt-Verkehre der Eurowings-Gruppe sowie die Entwicklung insbesondere weiterer Airlines.

### Struktur Lufthansa Group<sup>1)</sup>



<sup>1)</sup> Sukzessive Implementierung ab 2016 geplant.

## Ziele und Strategien

✂ Drei Säulen definieren den Aufbau und die weitere Entwicklung der Unternehmensgruppe. / Strategisches Programm „7to1 – Our Way Forward“ wird fortgeführt. / Finanzielle Stabilität schafft Unabhängigkeit und Handlungsspielräume.

### Konzernstrategie

#### Positionierung als führender Aviation-Konzern soll abgesichert werden

Ziel der Lufthansa Group ist es, bei Kunden, Mitarbeitern, Aktionären und Partnern erste Wahl im Bereich Luftfahrt zu sein. So will die Lufthansa Group auch zukünftig den globalen Aviation-Markt wesentlich mitgestalten. Basis hierfür ist der avisierte Aufbau der Unternehmensgruppe mit drei Säulen: Premium-Hub-Airlines, Eurowings-Gruppe und Aviation Services.

In einem sehr dynamischen Marktumfeld wird sich die Lufthansa Group mit diesen synergetischen Säulen weiterhin erfolgreich als ein führender Aviation-Konzern positionieren. Diese Positionierung gilt es für die Zukunft abzusichern und profitabel auszubauen.

#### Die Aufstellung der Lufthansa Group: drei starke Säulen



\* Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien.

#### „7to1 – Our Way Forward“



Zu diesem Zweck wurde im Jahr 2014 das strategische Arbeitsprogramm „7to1 – Our Way Forward“ initiiert. Das Programm umfasst sieben Handlungsfelder, die sowohl in den einzelnen Geschäftsfeldern als auch übergreifend bearbeitet werden.

Die Handlungsfelder „Wertbasierte Steuerung“, „Kontinuierliche Effizienzsteigerung“ sowie „Kultur und Führung“ bilden einen konzernweiten Rahmen für die Entwicklung der Gruppe. „Kundenorientierung und Qualitätsfokus“, „Neue Konzepte für Wachstum“ sowie „Innovation und Digitalisierung“ beziehen sich primär auf geschäftsfeldspezifische Vorhaben. Das Handlungsfeld „Effektive und effiziente Organisation“ soll einen optimalen Aufbau und eine angemessene Governance über die gesamte Lufthansa Group sichern.

Daneben haben die Geschäftsfelder zum Teil zusätzlich individuelle Effizienz- beziehungsweise Kostensenkungsprogramme aufgelegt und setzen diese zusätzlich zu den Maßnahmen im Rahmen von „7to1 – Our Way Forward“ um.

### **Hub-Airlines streben Ausbau der Qualitätsführerschaft an**

Die Ausrichtung der Angebote entlang sich stetig wandelnder Kundenbedürfnisse ist ein zentrales Anliegen aller Unternehmen der Lufthansa Group. Dabei kommt dem Ausbau der Qualitätsführerschaft höchste Bedeutung zu. Das Kundenpotenzial in den Heimatmärkten der Lufthansa Group ist sehr hochwertig. Zudem verfügt der Konzern über große technologische Kompetenzen. Mit einer dezidierten Qualitätsstrategie sollen deshalb teils standortbezogene Kostennachteile gegenüber Wettbewerbern aus anderen Märkten ausgeglichen werden.

Dies ist vor allem für die Ausrichtung der Hub-Airlines relevant, die mit ihren Drehkreuzen an im Wettbewerbsvergleich teure Standorte gebunden sind. Im Fokus ihrer Strategie stehen daher die weitere Verbesserung des Kundenerlebnisses, die Optimierung des Streckennetzes, der Flotte und der strategischen Partnerschaften sowie die Schaffung von Kundenmehrwert durch personalisierte Angebote. Damit einher geht die gezielte Vereinheitlichung der Systemlandschaft der Hub-Airlines.

Das Kundenerlebnis wird insbesondere durch Maßnahmen wie die Erneuerungen der Kabinenausstattung und Aufwertungen des Service verbessert.

Um auch zukünftig führende Produktqualität mit kontinuierlichen Service-Verbesserungen anbieten zu können, investiert die Lufthansa Group weiterhin in ihre Flotte. Die Hub-Airlines wachsen im Wesentlichen über den Ersatz älterer Flugzeuge durch modernere Muster mit höheren Sitzplatzkapazitäten – ohne dass dabei die Gesamtzahl der Flugzeuge erhöht wird. Dies hat einen senkenden Einfluss auf die Stückkosten.

Durch Kooperationen und Partnerschaften soll das Flugplanangebot ergänzt werden, was einen zusätzlichen Mehrwert für die Kunden mit sich bringt.

Auch eine zunehmende Personalisierung der Produkte und Services erhöht die Kundenzufriedenheit. Zugleich kann die Lufthansa Group ihren Kunden so individuelle Angebote und Zusatzleistungen zur Verfügung stellen, die gleichzeitig auch neue Erlöspotenziale für die Airlines erschließen.

### **Eurowings soll profitabel im Punkt-zu-Punkt-Verkehr wachsen**

Mit der Weiterentwicklung der Eurowings bietet die Lufthansa Group ein innovatives und wettbewerbsfähiges Angebot für preissensiblere Kunden im Punkt-zu-Punkt-Verkehr an. Das Eurowings-Konzept beruht neben hoher Effizienz und wettbewerbsfähigen Kosten auf einer skalierbaren Unternehmensstruktur, die eine flexible Integration neuer Partner ermöglicht.

Ziel ist es, mittelfristig in diesem Segment durch organisches Wachstum und Akquisitionen profitabel zu wachsen und zum drittgrößten Anbieter von Direktverkehren in Europa aufzusteigen. Trotz weitgehender Unabhängigkeit von den Hub-Airlines des Konzerns ist Eurowings integraler Bestandteil der Lufthansa Group. Sie hat substanzielle Kostenvorteile gegenüber den Hub-Airlines, kann aber ebenso von der Zugehörigkeit zum weltweit größten Aviation-Konzern und seinem umfangreichen Angebot an Aviation Services profitieren. Damit soll sich Eurowings in ihrem wettbewerbsintensiven Marktumfeld erfolgreich positionieren.

### **Aviation Services wachsen profitabel**

Mit den Aviation Services verfügt die Lufthansa Group über weltweit führende Geschäftssegmente. Diese können zielgerichtet weitere Wachstumschancen – organisch, über Partnerschaften oder durch Akquisitionen – nutzen, um die führende Marktposition der Lufthansa Group im Bereich der Aviation Services auch zukünftig zu sichern. Hierbei profitiert die gesamte Lufthansa Group von den in diesen Geschäftsfeldern im Vergleich zum Fluggeschäft tendenziell höheren Margen. Die breite Diversifikation des Geschäftsfeldportfolios aus Airlines und Aviation Services stellt eine wesentliche Stärke der Lufthansa Group dar. So können Synergien im Konzern genutzt und das konjunkturell zyklische Airline-Geschäft besser abgefedert werden.

Auch im Bereich Aviation Services stehen die weitere Kundenorientierung und Qualität im Fokus. Kunden von Lufthansa Cargo profitieren beispielsweise von beschleunigten Logistikdienstleistungen auf einem erweiterten Streckennetz. Lufthansa Technik baut ihr Angebot für ihre globalen Kunden durch die Weiterentwicklung des Produkt- und Serviceangebots sowie den Ausbau der geografischen Präsenz weiter aus. Die Kunden von LSG Sky Chefs profitieren im wettbewerbsintensiven Airline-Geschäft von flexiblen und besonders individuellen Cateringprodukten und -dienstleistungen. Auf die Bedürfnisse der jeweiligen Geschäftsmodelle der Airline-Kunden zugeschnittene Angebote können deren Marken und Produkte wirkungsvoll unterstützen.

Neben einer weitgehenden Unabhängigkeit der drei Säulen der Lufthansa Group werden verstärkt Synergien innerhalb und zwischen den Geschäftsmodellen genutzt. So kann die Lufthansa Group schneller, effizienter und profitabler agieren und den Kundenfokus weiter stärken.

## Finanzstrategie

### Finanzielle Stärke schafft nachhaltige Wettbewerbsvorteile und Vertrauen

Kern der konzernweiten Finanzstrategie ist die Sicherung des starken Finanzprofils, der Bonität und damit der finanziellen Stabilität der Lufthansa Group. Die Finanzstrategie ist darauf ausgerichtet, die strategische und operative Entwicklung des Unternehmens zu unterstützen und zu fördern. Das Ziel ist die Sicherstellung eines jederzeitigen Zugangs zu Kapital und vorteilhaften Finanzierungskonditionen.

Um die finanzielle Stabilität zu sichern, werden die folgenden strategischen Ziele konsequent verfolgt:

- **Die Aufrechterhaltung einer hohen Unternehmensbonität durch die Steuerung der Nettokreditverschuldung:** Ziel ist es, das bestehende Investment Grade Rating zu erhalten und zu festigen. Dabei wird eine dynamische Tilgungsquote zwischen 45 und 35 Prozent als Mindestwert angestrebt. Die dynamische Tilgungsquote wird aus den Mindestanforderungen der Rating-Agenturen an ein Investment Grade Rating abgeleitet und ist ein Maß für die Schuldentragfähigkeit des Konzerns.
- **Die Sicherstellung einer angemessenen Liquiditätsausstattung:** Ziel ist es, jederzeit eine Mindestliquidität von 2,3 Mrd. EUR vorzuhalten. Vor dem Hintergrund volatiler Kunden- und Finanzmärkte werden Liquiditäts- und Refinanzierungsrisiken auf diese Weise reduziert.
- **Der Erhalt einer stabilen Kapitalstruktur:** Ziel ist es, mittelfristig eine Eigenkapitalquote von 25 Prozent zu erreichen. Dies soll durch eine angemessene Gewinnthesaurierung und die Fortführung der schrittweisen Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtungen gelingen. Die Eigenkapitalquote wird allerdings durch die stichtagsbezogene Bewertung der Pensionsverpflichtungen gemäß IFRS auch stark von externen Faktoren (Zinssatz) beeinflusst und unterliegt einer hohen Volatilität.
- **Der Erhalt einer weitgehend finanziell unbelasteten Flotte:** Ziel ist es, die hohe finanzielle und operative Flexibilität für die Lufthansa Group zu erhalten. Der Großteil der Flugzeugflotte des Unternehmens ist finanziell unbelastet und befindet sich in uneingeschränktem Eigentum der Lufthansa Group.
- **Die Absicherung gegen externe Finanzrisiken:** Ziel ist es, durch ein integriertes Risikomanagement, insbesondere basierend auf dem Hedging von Treibstoff-, Währungs- und Zinsänderungsrisiken, die Finanzrisiken der Lufthansa Group zu steuern. Durch ein regelbasiertes Vorgehen werden so Preisschwankungen geglättet.
- **Die Beteiligung der Aktionäre am Unternehmenserfolg:** Angestrebt wird eine regelmäßige Ausschüttungsquote von 10 bis 25 Prozent des EBIT. Voraussetzung für einen entsprechenden Dividendenvorschlag ist grundsätzlich ein die Ausschüttung deckendes Jahresergebnis im HGB-Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG. Die Dividendenpolitik sieht auch die Möglichkeit vor, die Aktionäre neben der regulären Ausschüttung zusätzlich in Form einer Sonderdividende oder eines Aktienrückkaufs an einer besonders positiven Entwicklung des Unternehmens teilhaben zu lassen.

### Entwicklung von Ergebnissen und Dividende

		2015	2014	2013	2012	2011
EBIT	Mio. €	1 676	1 000	936	1 645	864
Konzernergebnis	Mio. €	1 698	55	313	1 228	-13
Jahresergebnis (HGB)	Mio. €	1 034	-732	407	592	-116
Dividende pro Aktie	€	0,50	-	0,45	-	0,25
Ausschüttungsquote (vom EBIT)	%	13,9	-	22,1	-	13,2

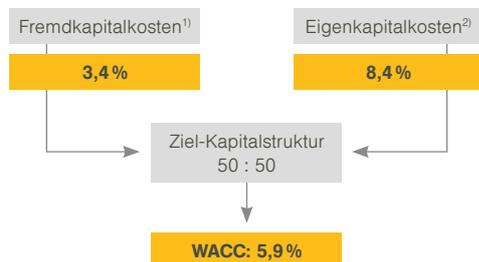
## Steuerungssystem und Kontrolle

✂ Wertorientierte Steuerung ist im Unternehmen fest verankert. // Ziel ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts der Lufthansa Group. // Im Geschäftsjahr 2015 erzielt Lufthansa Group einen Gewinn nach Kapitalkosten in Höhe von 323 Mio. EUR.

### Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts bleibt übergeordnetes Ziel

Seit 1999 wird die Lufthansa Group wertorientiert gesteuert. Der Unternehmenswert soll über Geschäftszyklen hinweg kontinuierlich gesteigert werden. Die wertorientierte Steuerung ist integraler Bestandteil aller Prozesse der Planung, Steuerung und Kontrolle. Auch die erfolgsorientierte Vergütung des Managements ist direkt an die wirtschaftliche Unternehmensentwicklung gekoppelt.

#### Gewichtete Kapitalkosten 2015



<sup>1)</sup> Momentan keine Berücksichtigung von Steuerbegünstigungen.

<sup>2)</sup> Eigenkapitalkosten = Risikoloser Marktzins von 2,6% + (Risikoprämie von 5,2% x Beta-Faktor von 1,1).

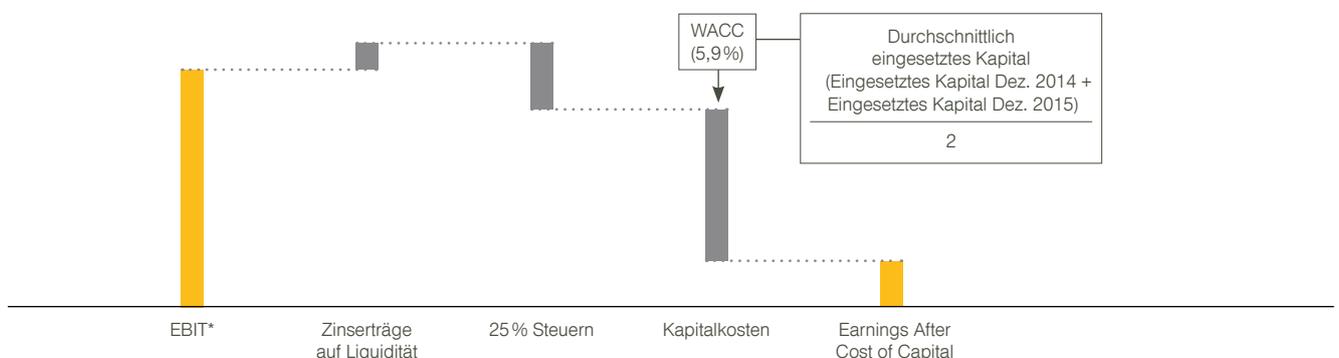
Den Wertbeitrag des Konzerns und der einzelnen Gesellschaften misst die Lufthansa Group am Gewinn nach Kapitalkosten (EACC). Ausgangspunkt für die Ermittlung des EACC ist das EBIT (Gewinn vor Zinsen und Steuern). Das EBIT muss ausreichend hoch sein, um die aus dem Gewinn resultierenden Steuern und die Renditeerwartung der Kapitalgeber zu decken.

#### Wertschaffung (EACC) der Lufthansa Group und der Geschäftsfelder

in Mio. €	2015	2014	2013	2012	2011
Konzern	323	-223	-338	63	-573
Passage Airline Gruppe	414	-94	-153	-293	-484
Logistik	-72	20	5	53	137
Technik	158	168	204	128	65
Catering	-8	-14	10	25	-12

Neben der absoluten Wertbeitragsgröße EACC wird mit dem ROCE auch die relative Verzinsung des eingesetzten Kapitals in Prozent ermittelt. Ist der ROCE höher als die durchschnittlichen Kapitalkosten (der WACC), schafft das Unternehmen Wert.

#### Ermittlung des EACC zum 31.12.2015



$$\text{ROCE} = \frac{\text{EBIT} + \text{Zinserträge auf Liquidität} - 25\% \text{ Steuern}}{\text{Durchschnittlich eingesetztes Kapital}}$$

\* Nach Berechnungsmethodik ab 2015.

**Kapitalkosten (WACC) für den Konzern und die Geschäftsfelder**

in %	2015	2014	2013	2012	2011
Konzern	5,9	5,9	6,2	7,0	7,0
Passage Airline Gruppe	5,9	5,9	6,2	7,0	7,0
Logistik	6,2	6,2	6,5	7,2	7,2
Technik	5,6	5,6	6,0	6,7	6,7
Catering	5,6	5,9	6,2	7,0	7,0

Das Geschäftsjahr 2015 hat die Lufthansa Group mit einem positiven EACC von 323 Mio. EUR abgeschlossen und somit deutlich Wert geschaffen. Im langjährigen Vergleich ist dies eine gute Entwicklung.

**Berechnung EACC, ROCE und Kapitalkosten**

in Mio. EUR	2015	2014	Veränderung in %
Umsatzerlöse	32 056	30 011	6,8
Sonstige betriebliche Erträge	3 035	2 102	44,4
<b>Betriebliche Erträge</b>	<b>35 091</b>	<b>32 113</b>	<b>9,3</b>
Betriebliche Aufwendungen	33 536	31 234	7,4
Beteiligungsergebnis	121	121	0,0
<b>EBIT</b>	<b>1 676</b>	<b>1 000</b>	<b>67,6</b>
Adjusted EBIT	1 817	1 171	55,2
Zinserträge auf Liquidität	186	84	121,4
Steuern (pauschal 25 % des EBIT + Zinserträge auf Liquidität)	-466	-271	72,0
Kapitalkosten <sup>1)</sup>	-1 073	-1 036	3,6
<b>EACC</b>	<b>323</b>	<b>-223</b>	
<b>ROCE<sup>2)</sup> in %</b>	<b>7,7</b>	<b>4,6</b>	<b>3,1 P.</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>32 462</b>	<b>30 474</b>	<b>6,5</b>
Abzugskapital			
davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	2 901	2 848	1,9
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige Rückstellungen	5 605	5 141	9,0
davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	2 141	2 103	1,8
davon weitere	3 010	2 798	7,6
<b>Eingesetztes Kapital</b>	<b>18 805</b>	<b>17 584</b>	<b>6,9</b>
<b>Durchschnittlich eingesetztes Kapital</b>	<b>18 195</b>	<b>17 565</b>	<b>3,6</b>
<b>WACC in %</b>	<b>5,9</b>	<b>5,9</b>	<b>0,0 P.</b>
<b>Kapitalkosten<sup>1)</sup></b>	<b>1 073</b>	<b>1 036</b>	<b>3,6</b>

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

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

## Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Die Lufthansa Group und ihre Geschäftsfelder unterliegen zahlreichen rechtlichen und regulatorischen Vorschriften, die dabei zunehmend komplexer werden. Die formalen Anforderungen an das Unternehmen nehmen stetig zu. Dies gilt für die Regulierungen aus dem Bereich des Finanzrechts und des Verbraucherschutzes ebenso wie für die allgemeinen Anforderungen aus Corporate-Governance-Gesichtspunkten und die Anforderungen zur Vermeidung von Haftungsrisiken. Dies hat zur Folge, dass immer mehr Ressourcen aufgewendet werden müssen, um Rechtsrisiken zu vermeiden und abzuwehren sowie Rechtsänderungen einzuhalten.

Von starker Relevanz für die Lufthansa Group sind hierbei insbesondere das Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt, die Verschärfung des Verbraucherschutzes, die ungewisse Zukunft des EU-Emissionshandels, nationale Luftverkehrsteuern, die nur langsame Verwirklichung des Single European Sky und der noch ausstehende Beitritt der Luftverkehrsbranche zur Welthandelsorganisation WTO sowie Embargovorschriften. Weitere Informationen hierzu finden sich im „Chancen- und Risikobericht“ ab S. 75.

## Forschung und Entwicklung

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

Die jeweiligen Aktivitäten zur Entwicklung neuer Dienstleistungen und Produkte sind in den Kapiteln der einzelnen Geschäftsfelder ab S. 42 beschrieben sowie im „Chancen- und Risikobericht“ ab S. 74 zusammengefasst.

# Wirtschaftsbericht

## Gesamtwirtschaftliche Lage

✂ Die globale Wirtschaft wächst um 2,5 Prozent. / Die deutsche Wirtschaft legt um 1,5 Prozent zu. / Der Euro verliert gegenüber zahlreichen Währungen an Wert. / Zinsen und Ölpreise bewegen sich weiterhin auf niedrigem Niveau.

### Weltwirtschaft wächst etwas geringer als im Vorjahr

Das Wachstum der Weltwirtschaft ist 2015 aufgrund zahlreicher politischer Konflikte und Krisen gegenüber 2014 geringfügig von 2,7 auf 2,5 Prozent gesunken.

#### Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2015*	2014	2013	2012	2011
Welt	2,5	2,7	2,5	2,5	3,2
Europa	1,8	1,5	0,5	-0,2	2,0
Deutschland	1,5	1,6	0,4	0,6	3,7
Nordamerika	2,3	2,4	1,6	2,2	1,8
Südamerika	-0,6	1,1	2,9	2,9	4,6
Asien/Pazifik	4,7	4,7	4,9	4,8	4,8
China	6,9	7,3	7,7	7,7	9,5
Naher Osten	2,4	2,2	2,3	2,8	6,0
Afrika	2,8	3,2	1,9	5,2	1,0

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2016.

\* Prognosewerte.

Die Wachstumsdynamik der asiatischen Schwellenländer verminderte sich im Vergleich zum Vorjahr moderat. Ohne Japan legten die Volkswirtschaften in der Region Asien/Pazifik um 5,6 Prozent zu, nachdem das Wachstum im Vorjahr noch bei 5,9 Prozent gelegen hatte. Wesentlichen Anteil daran hatte die wirtschaftliche Entwicklung in China, wo das Wirtschaftswachstum 2015 mit 6,9 Prozent unter dem Vorjahresniveau von 7,3 Prozent lag. Die japanische Wirtschaft legte 2015 um 0,7 Prozent zu (Vorjahr: -0,1 Prozent).

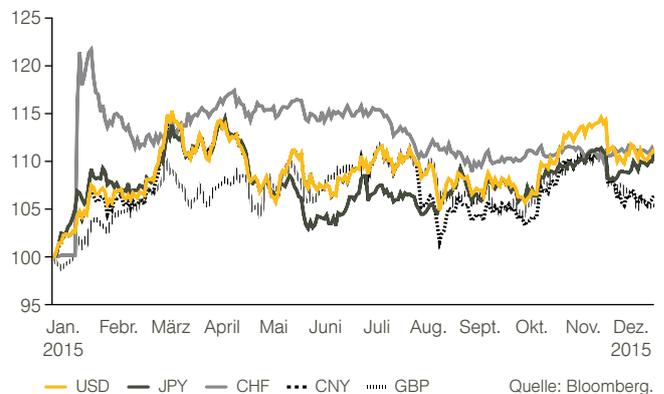
Die US-amerikanische Wirtschaft ist 2015 wie im Vorjahr um 2,3 Prozent gewachsen. Die US-Notenbank Fed hat im Dezember erstmals seit neun Jahren den Leitzins auf 0,25 bis 0,5 Prozent erhöht.

Die Wirtschaft der europäischen Länder legte im Vergleich zum Vorjahr zwar stärker zu, jedoch unverändert regional sehr unterschiedlich. Europa wies 2015 insgesamt ein Wirtschaftswachstum von 1,8 Prozent aus (Vorjahr: 1,5 Prozent). Die Wachstumsrate in Deutschland betrug 1,5 Prozent (Vorjahr: 1,6 Prozent).

Die Volkswirtschaften Lateinamerikas sind im abgelaufenen Jahr um 0,6 Prozent geschrumpft (Vorjahr: 1,1 Prozent).

### Wechselkursentwicklung 2015

1 EUR zu Fremdwährung, indiziert auf 31.12.2014



Quelle: Bloomberg.

### Wechselkurse entwickeln sich uneinheitlich

Im Vergleich zum durchschnittlichen Wechselkursniveau des Jahres 2014 wertete der Euro 2015 in allen relevanten Währungen deutlich ab. So lag der durchschnittliche Wechselkurs zum US-Dollar um 16,4 Prozent unter dem durchschnittlichen Vorjahresniveau. Gegenüber dem Chinesischen Renminbi wertete der Euro im Durchschnitt um 14,7 Prozent ab. Der Schweizer Franken wertete nach Aufhebung der Koppelung an den Euro durch die Schweizer Nationalbank Mitte Januar 2015 deutlich gegenüber dem Euro auf. Im Durchschnitt lag der Wechselkurs des Euros zum Schweizer Franken um 12,1 Prozent unter dem Durchschnittskurs des Vorjahres. Gegenüber dem Britischen Pfund wertete der Euro um 9,9 Prozent ab und gegenüber dem Japanischen Yen um 4,3 Prozent.

### Währungsentwicklung 1 EUR zu Fremdwährung

	2015	2014	2013	2012	2011
USD	1,1093	1,3263	1,3279	1,2851	1,3910
JPY	134,25	140,33	129,41	102,49	110,74
CHF	1,0675	1,2145	1,2306	1,2052	1,2303
CNY	6,9697	8,1742	8,1632	8,1111	9,0023
GBP	0,7259	0,8059	0,8489	0,8109	0,8676

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

**Kurz- und langfristige Zinsen sind weiter gesunken**

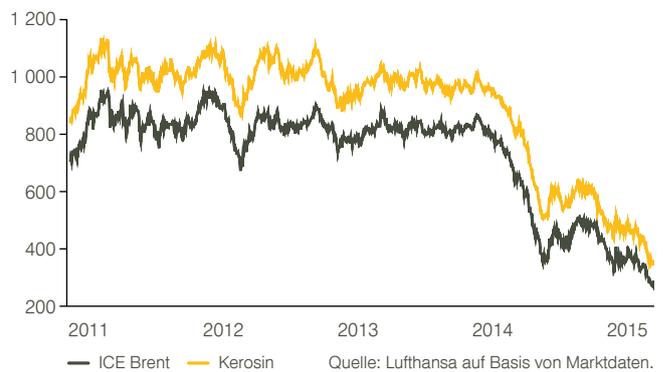
Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sanken die kurzfristigen Zinssätze im Euroraum 2015 noch weiter ab. So betrug der durchschnittliche 6-Monats-Euribor 0,05 Prozent (Vorjahr: 0,31 Prozent). Im langfristigen Bereich fiel der durchschnittliche 10-Jahres-Euro-Swap im Jahresvergleich von 1,46 Prozent auf 0,88 Prozent. Der für die Diskontierung der Pensionsverbindlichkeiten relevante Rechnungszins, der sich aus einem Durchschnittszinssatz eines Korbs hochwertiger Unternehmensanleihen ableitet, stieg im Geschäftsjahr 2015 von 2,6 auf 2,8 Prozent.

**Ölpreise bleiben 2015 nachhaltig auf niedrigem Niveau**

Mit Preisen von durchschnittlich 59,41 USD bewegte sich ein Fass der Öl-Sorte Brent im ersten Halbjahr 2015 um 45,4 Prozent unter dem Preisniveau der ersten Jahreshälfte 2014. In der zweiten Jahreshälfte erfolgte ein weiterer Preisverfall, ein Fass der Sorte Brent erreichte ein mittleres Preisniveau von 48,13 USD. Im Gesamtjahr 2015 lag der Durchschnittspreis bei 53,71 USD/bbl und damit 46,0 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Am 31. Dezember 2015 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 37,28 USD.

Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich 2015 innerhalb einer Bandbreite von 6,47 und 19,26 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt notierte er bei 12,60 USD/bbl und damit 18,5 Prozent niedriger als im Vorjahr. Zum Jahresende betrug er 6,47 USD/bbl.

Preisentwicklung Brent und Kerosin in USD/t



## Branchenentwicklung

✂ Weltweiter Luftverkehr bleibt auf Wachstumskurs. / Verkaufte Passagierkilometer legen weltweit um 6,7 Prozent zu. / Nettogewinn hat sich vor allem wegen niedrigerer Treibstoffpreise fast verdoppelt. / Aviation Services profitieren vom Wachstum im globalen Luftverkehr.

Die Entwicklung der Luftverkehrsbranche hat Einfluss auf die Geschäftsentwicklung sämtlicher Geschäftsfelder der Lufthansa Group – unmittelbar auf die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe oder mittelbar durch den Einfluss auf die Nachfrage maßgeblicher Kundengruppen der Service-Gesellschaften.

### Globale Airline-Industrie erwartet starken Ergebnisanstieg für 2015

Die International Air Transport Association (IATA) hat ihre Prognose für 2015 angehoben und erwartet für die Airline-Industrie weltweit einen Nettogewinn von 33,0 Mrd. USD. Gegenüber dem Vorjahr (17,3 Mrd. USD) fällt der Gewinn damit deutlich höher aus. Dies ist vor allem auf gesunkene Treibstoffpreise zurückzuführen. Auch für die europäischen Fluggesellschaften verbesserte sich die Ergebnissituation. Hier wird mit einem Nettogewinn von insgesamt 6,9 Mrd. USD (Vorjahr: 2,7 Mrd. USD) gerechnet. Den höchsten Nettogewinn aller Regionen verzeichneten erneut Airlines aus dem konsolidierten Markt Nordamerika mit insgesamt 19,4 Mrd. USD.

### Passagierverkehr bleibt Wachstumsbranche

Das anhaltende weltweite Wirtschaftswachstum im Berichtsjahr wirkte sich positiv auf die globale Nachfrage nach Flugreisen aus. Die weltweit verkauften Passagierkilometer stiegen nach Berechnungen der IATA im Jahr 2015 um 6,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Das Premium-Segment konnte dabei um 3,7 Prozent zulegen. Langfristig ist die Luftverkehrsbranche unverändert eine Wachstumsbranche mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate der verkauften Passagierkilometer von rund 6,0 Prozent im Zeitraum von 2011 bis 2015. Die Durchschnittserlöse im Passagierverkehr sind nach wie vor rückläufig, nach Schätzung der IATA sanken sie 2015 um 11,7 Prozent.

Regional zeigte sich im Jahr 2015 erneut ein differenziertes Bild: Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten wiesen mit 10,0 Prozent nach wie vor das stärkste Wachstum gegenüber Vorjahr aus, gefolgt von Airlines aus dem asiatisch-pazifischen Raum mit 8,6 Prozent und aus Lateinamerika mit 6,7 Prozent. Europäische Fluggesellschaften konnten 5,1 Prozent mehr Passagierkilometer absetzen. Fluggesellschaften aus Nordamerika legten um 4,3 Prozent zu, Airlines aus Afrika verzeichneten einen Anstieg um 2,9 Prozent.

Der Absatz der deutschen Fluggesellschaften wuchs dabei nach Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) nur unterproportional um 1,9 Prozent.

### Weltweite Märkte zeigen sich sehr unterschiedlich

In Europa ist der Markt für Flugreisen nach wie vor stark fragmentiert. Die großen Hub-Airlines der Lufthansa Group, von Air France-KLM und der International Airlines Group (IAG) kommen gemeinsam mit Ryanair und easyJet auf einen Marktanteil von nur 47 Prozent.

Die Low-Cost-Fluggesellschaften drängen zunehmend erfolgreich in das hochwertige Geschäftsreisesegment, sowohl mit ihrem Flugangebot an Primär- und Sekundärflughäfen als auch durch die Anpassung ihrer Angebote und deren zielgruppengerechte Distribution.

Das Wachstum der Low-Cost-Fluggesellschaften und der Wettbewerb in diesem Segment finden zunehmend zu Lasten des Umsteigeverkehrs an den Drehkreuzen statt. Dadurch werden die Fluglinien der Passage Airline Gruppe mit ihrem im Branchenvergleich hohen Anteil an umsteigenden Passagieren strukturell deutlich belastet. In Nordamerika zahlen sich die Konsolidierung des Markts und die Kapazitätsdisziplin der Marktteilnehmer nach wie vor aus. Auf den Langstreckenverkehren zwischen Europa und Nordamerika haben die drei großen kommerziellen Joint Ventures, unter anderem das führende kommerzielle Joint Venture A++ unter der Beteiligung der Passage Airline Gruppe, einen Marktanteil von rund 84 Prozent mit überdurchschnittlicher Profitabilität auf den entsprechenden Strecken.

### Absatzentwicklung in der Luftfahrt 2015

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

Quelle: IATA Air Passenger / Air Freight Market Analysis (12/2015).

Auf den Langstreckenverbindungen zwischen Europa und Asien besteht nach wie vor ein intensiver Wettbewerb. Das Verkehrsgebiet ist gekennzeichnet von Überkapazitäten, die unter anderem durch das stetige Wachstum der staatlichen Fluggesellschaften aus der Golfregion verursacht werden. Dies belastet die Erlösentwicklung der Passage Airline Gruppe und schränkt die Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere in der Region Südostasien ein.

**Luftfracht entwickelt sich schwächer als der Passagierverkehr**

Das globale Frachtgeschäft entwickelte sich erneut schwächer als das Passagiergeschäft. Die weltweit transportierte Luftfracht ist im Jahr 2015 um 2,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Regional war die Entwicklung noch stärker differenziert als im Passagierverkehr: Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten erzielten mit 11,3 Prozent auch im Frachtverkehr das mit Abstand größte Wachstum. Anbieter aus der Region Asien/Pazifik konnten um 2,3 Prozent zulegen, Airlines aus Afrika und Nordamerika um 1,2 Prozent beziehungsweise 0,1 Prozent. Anbieter aus Europa verzeichneten hingegen einen Rückgang um 0,1 Prozent, Airlines aus Lateinamerika um 6,0 Prozent. Die Entwicklung der Durchschnittserlöse im weltweiten Luftfrachtverkehr ist nach wie vor rückläufig und wird von der IATA für 2015 auf – 18,0 Prozent geschätzt.

Der globale Luftfrachtmarkt bleibt weiterhin hart umkämpft. Zu den Wettbewerbern von Lufthansa Cargo gehören andere Fluggesellschaften mit bedeutenden Frachtkapazitäten in den Passagierflugzeugen ihrer Langstreckenflotten, Airlines mit einem Mix aus Fracht- und Passagierflugzeugen sowie reine Betreiber von Frachtflugzeugen. Vor allem Airlines aus dem Mittleren Osten und der Türkei erhöhen ihre Frachtkapazitäten im Zuge des Wachstums ihrer Passagierflugzeugflotten deutlich. Verschiedene europäische Fluggesellschaften dagegen reduzieren ihre Frachterkapazitäten weiter.

**Positive Entwicklung im Luftverkehr fördert****Wachstum im MRO-Bereich**

Mit dem globalen Wachstum im Luftverkehr steigt auch die Nachfrage nach weiteren Dienstleistungen in der Aviation-Industrie. Das Geschäft mit Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen für Flugzeuge (MRO) entwickelte sich im Geschäftsjahr 2015 positiv. Der Markt wuchs weltweit um 6,9 Prozent. Regional war das Wachstum in Asien mit 11,6 Prozent besonders stark ausgeprägt. Im weltweit größten Markt Amerika ließ ein geringes Flottenwachstum das Nachfragewachstum von 2,5 Prozent unterdurchschnittlich ausfallen. Das Wachstum in Europa, Afrika und im Mittleren Osten lag im Durchschnitt bei 7,7 Prozent und wurde im Wesentlichen durch den Wachstumsmarkt Mittlerer Osten getrieben.

Wachsende MRO-Kapazitäten, die angespannte Finanzlage vieler Fluggesellschaften sowie die steigende Zahl an Low-Cost-Anbietern führen zu einem anhaltend hohen Preisdruck im MRO-Geschäft.

Zu den wichtigsten Wettbewerbern von Lufthansa Technik zählen Flugzeug-, Triebwerks- und Gerätehersteller, Erstausrüster (Original Equipment Manufacturers – OEM) und MRO-Betriebe anderer Fluggesellschaften sowie unabhängige Anbieter. Die OEM drängen auch weiterhin in den MRO-Markt: Flugzeug-, Geräte- und Triebwerkshersteller streben wegen der hohen Entwicklungskosten und einer geringen Erlösbeteiligung aus Flugzeugverkäufen eine Erweiterung ihrer After-Sales-Geschäftstätigkeit an. Sie sind bestrebt, unabhängigen MRO-Betrieben hohe Hürden für den Zugang zu geistigem Eigentum zu setzen, und vermarkten Lizenzen sehr restriktiv.

**Catering-Bereich profitiert nur bedingt**

Das Markt- und Wettbewerbsumfeld von LSG Sky Chefs ist nach wie vor von einer Konsolidierung auf Kunden- und Wettbewerbsseite geprägt. Das Wachstum der Passagierolumina wirkt sich nur eingeschränkt auf die mengenmäßige Nachfrage nach Bordservicekonzepten aus. Dies ist auf das überproportionale Wachstum von Low-Cost-Airlines und die zunehmende Umstellung der Servicekonzepte von Hub-Airlines auf Bordverkaufsprogramme zurückzuführen. Zunehmend werden statt vollwertiger Mahlzeiten insbesondere Boxen und Snacks, aber auch Boutiqueartikel angeboten.

Zudem gestalten die Airline-Kunden ihre Ausschreibungen vermehrt modular und vergeben einzelne Leistungspakete – zum Beispiel Produktion, Montage und Anlieferung – an unterschiedliche Lieferanten. Dies verringert die Markteintrittsbarrieren für entsprechende Anbieter, insbesondere für Lebensmittelproduzenten und Logistiker, erheblich und setzt LSG Sky Chefs einem steigenden Wettbewerbsdruck aus. Die vor allem in den reifen Märkten Europas bestehenden Überkapazitäten im Catering sowie der Konkurrenzkampf der Airlines sorgen vor diesem Hintergrund für einen starken Preisdruck.

## Geschäftsverlauf

✂ Lufthansa Group erreicht die für 2015 gesetzten Ergebnis- und Bilanzziele.  
/ Niedrigere Treibstoffpreise, Wechselkurse und Zinsentwicklung treiben  
Ergebnisentwicklung. / Ergebnisbelastung durch zahlreiche Streiks kann  
kompensiert werden. / Geschäftsfelder entwickeln sich solide.

## Wesentliche Ereignisse

### Absturz von Germanwings-Flug 4U 9525

Das Geschäftsjahr 2015 war überschattet durch die tragischen Ereignisse vom 24. März 2015. An diesem Tag wurde Germanwings-Flug 4U 9525 zum Absturz gebracht. 150 Menschen verloren dadurch ihr Leben.

Die Lufthansa Group unterstützt die behördlichen Untersuchungen und konzentriert sich insbesondere auf die Betreuung der Hinterbliebenen. Auch langfristig übernimmt die Lufthansa Group Verantwortung, unter anderem durch die Einrichtung eines Hilfsfonds. An der Entscheidung über die jeweilige Vergabe der Gelder sollen Vertreter der Hinterbliebenen mitwirken. An den von dem Unglück betroffenen Orten und bei der Germanwings-Zentrale in Köln sollen Gedenkstätten errichtet werden.

### Neue Geschäftsverteilung ist Grundlage für Reorganisation

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat am 16. September 2015 eine neue Geschäftsverteilung mit Wirkung ab 1. Januar 2016 beschlossen. Diese ist Grundlage für die vom Vorstand avisierte Reorganisation des Konzerns. Über alle Geschäftsfelder hinweg soll die Organisation in den kommerziellen, operativen und administrativen Funktionen enger verzahnt und deutlich stärker funktional ausgerichtet werden. Diese organisatorischen Änderungen sollen insbesondere durch die engere Steuerung der Hub-Airlines zu einem Ergebnisanstieg von rund 500 Mio. EUR pro Jahr ab 2019 führen. Weitere Ausgestaltungen und Umsetzungsschritte erfolgen sukzessive ab dem 1. Januar 2016, werden aber auch im Geschäftsjahr 2016 noch nicht abgeschlossen.

### Kabinenerneuerungsprogramm bei Lufthansa Passage abgeschlossen

Im September 2015 wurde das umfangreiche Kabinenerneuerungsprogramm bei Lufthansa Passage abgeschlossen. So sind bei Lufthansa Passage nur noch Flugzeuge mit neuester Kabinenausstattung im Liniendienst unterwegs.

### Neue Eurowings gestartet

Am 1. Februar 2015 nahm die neue Eurowings den Flugbetrieb auf. Das Angebot an innereuropäischen Strecken wurde seitdem stetig ausgebaut. Anfang November 2015 starteten darüber hinaus die ersten Langstreckenflüge der neuen Eurowings.

### Modernisierung der Vertriebsstruktur schreitet voran

Seit dem 1. September 2015 werden die Kosten für Buchungen über globale Reservierungssysteme (GDS) verursachungsgerecht verteilt. Für jedes über ein GDS ausgestellte Ticket wird die „Distribution Cost Charge“ (DCC) berechnet. Gleichzeitig bieten die Hub-Airlines erstmals durchgängige, nach Leistungen differenzierte Tarife im Europaverkehr an. Damit unternimmt die Lufthansa Group einen wichtigen Schritt bei der Umsetzung einer umfassenden neuen Distributionsstrategie.

### Neue Führung bei SWISS, Austrian Airlines und Lufthansa Technik ernannt

In einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung der Austrian Airlines am 12. Mai 2015 wurde Kay Kratky als neuer Chief Executive Officer (CEO) und Vorstandsvorsitzender von Austrian Airlines ernannt. Er ist am 1. August 2015 auf Jaan Albrecht nachgefolgt, der zum 1. Juni 2015 als CEO zu SunExpress wechselte. Im Zuge der Neuausrichtung der Lufthansa Group wurde Thomas Klühr als Nachfolger von Harry Hohmeister als CEO von SWISS bestellt. Harry Hohmeister wird als Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG zukünftig das operative Geschäft der Hub-Airlines verantworten. Johannes Bußmann ist seit 1. April 2015 neuer Vorstandsvorsitzender von Lufthansa Technik. Er übernahm den Posten von August Wilhelm Henningsen, der in den Ruhestand ging.

### Streiks prägen das Ergebnis wesentlich

Die umfangreichen Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) und der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO) hatten einen deutlich negativen Effekt auf das Ergebnis des Geschäftsjahres 2015. Die Streikkosten beliefen sich auf insgesamt 231 Mio. EUR. Dieser Betrag basiert auf einem internen Schätzverfahren und setzt sich aus 123 Mio. EUR unmittelbarem Ergebnisschaden während der Streikperioden und statistisch ermittelten Ausfällen von Folgebuchungen in Höhe von 108 Mio. EUR zusammen. 7.748 Flüge und rund 940.000 Passagiere waren von den Streiks betroffen.

### Tarifvertrag mit ver.di in Deutschland vereinbart

Die Lufthansa Group und die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) haben Ende November 2015 für die rund 30.000 in Deutschland beschäftigten Bodenmitarbeiter der Gesellschaften der Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo, Lufthansa Technik und LSG Sky Chefs eine Vergütungserhöhung und einen grundlegend reformierten Tarifvertrag zur betrieblichen Altersversorgung im Rahmen eines Gesamtpakets vereinbart. Der Tarifvertrag sieht einen langfristigen Ausstieg aus der leistungsorientierten Altersversorgung vor.

**SWISS schließt Tarifverträge mit fliegendem Personal ab**

SWISS und die Gewerkschaft des Kabinenpersonals kapers einigten sich zum 1. Mai 2015 auf einen neuen Gesamtarbeitsvertrag. Damit wurde bei SWISS nach den Vertragsabschlüssen beim Boden- und beim Cockpit-Personal auch der letzte noch offene Gesamtarbeitsvertrag erfolgreich abgeschlossen. Für alle Mitarbeitergruppen bestehen nun langfristige Tarifverträge, die die Wettbewerbsfähigkeit der SWISS auch zukünftig sichern.

**Flugbetrieb auf Austrian Airlines übergegangen**

Mit der Verschmelzung der Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH auf die Austrian Airlines AG am 1. April 2015 wurde der Flugbetrieb der Austrian Airlines Group bei Austrian Airlines gebündelt. Damit wird der langjährige Restrukturierungsprozess erfolgreich abgeschlossen.

**Lufthansa Cargo modernisiert IT**

Zum Jahresende 2015 wurde mit der Implementierung einer neuen IT für die Frachtabfertigung das größte IT-Projekt in der Geschichte der Lufthansa Cargo abgeschlossen. Dies ist Teil der Strategie, alle Teilnehmer der Transportkette bis 2020 digital zu vernetzen.

**Lufthansa Technik und LSG Sky Chefs erweitern Geschäft**

Lufthansa Technik und GE Aviation haben den Aufbau eines hochmodernen Betriebs für die Überholung der neuen Flugzeugtriebwerksmuster GEnx-2B und GE9X vereinbart. Lufthansa Technik Puerto Rico hat 2015 die ersten beiden von insgesamt fünf geplanten Überholungslinien eröffnet.

Im November 2015 hat LSG Sky Chefs die auf Bordverkaufs- und -unterhaltungsprogramme spezialisierten irischen Firmen Retail inMotion und Media inMotion zum Stichtag 1. Januar 2016 vollständig erworben. In Tampa und Chicago eröffnete LSG Sky Chefs 2015 neue Betriebe.

## Überblick über den Geschäftsverlauf

**Niedrigere Treibstoffpreise, Wechselkurse und Zinsentwicklung treiben Ergebnisentwicklung**

Sämtliche Geschäftsfelder zeigten eine solide Entwicklung im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2015. Bei den Passagier-Airlines profitierten alle Gesellschaften von den geringeren Treibstoffkosten. Bei Lufthansa Passage beeinträchtigten Streiks sowie Sonderabschreibungen auf die Bestände in Venezolanischen Bolivar die Ergebnisentwicklung. Der Absturz von Germanwings-Flug 4U 9525 blieb ohne wesentliche Auswirkungen auf die Buchungssituation. SWISS und Lufthansa Passage konnten ihre Ergebnisse am deutlichsten verbessern. Die Service-Gesellschaften erreichten unter anderem wegen günstiger Wechselkurse eine deutliche Umsatzsteigerung bei stabilen Margen. Während sich die Cashflows im Jahresvergleich deutlich positiv entwickelten, sank die Eigenkapitalquote aufgrund des stark gesunkenen Rechnungszinses der Altersversorgung erheblich.

Die erfreuliche Geschäftsentwicklung setzte sich im zweiten Quartal fort. Fast alle Geschäftsfelder konnten die Ergebnisse gegenüber Vorjahr steigern. Die währungsbereinigten Stückerlöse der Airlines zeigten eine schwache Entwicklung, die aber dank Einsparungen auf der Kostenseite, vor allem aber beim im Vorjahresvergleich nach wie vor sehr günstigen Treibstoff mehr als kompensiert werden konnten. Alle Passagier-Airlines konnten ihre Ergebnisse weiter steigern. Lufthansa Cargo profitierte zwar ebenfalls von günstigerem Kerosin, litt jedoch zunehmend unter einer schwachen Geschäftsentwicklung. Die Ergebnisse entwickelten sich rückläufig. Die Service-Gesellschaften profitierten erneut von einer guten Umsatzentwicklung, die teils währungsbedingt war. Sie steigerten ihre Ergebnisse entsprechend. Die Eigenkapitalquote erholte sich aufgrund der erfreulichen Ergebnisentwicklung und des wieder gestiegenen Rechnungszinses.

Im dritten Quartal entwickelten sich die Ergebnisse besonders positiv. Die Passagier-Airlines profitierten von einer außerordentlich guten Nachfrage im Sommer, die in Verbindung mit den weiterhin hohen Einsparungen bei den Treibstoffkosten zu einer sehr positiven Ergebnisentwicklung führte. Die Entwicklung der währungsbereinigten Stückerlöse blieb negativ, wenn sie auch besser verlief als im ersten Halbjahr. Die Ergebnisentwicklung von Lufthansa Cargo war erneut schwach und deutlich unter Vorjahr. Obwohl die Ergebniseffekte aus Wechselkursänderungen abnahmen, setzten die Service-Gesellschaften ihr Umsatzwachstum bei stabilen Margen fort. Der Cashflow und die Eigenkapitalquote entwickelten sich mit der guten Ergebnisentwicklung ebenfalls positiv.

Im vierten Quartal wurde erstmals im Laufe des Geschäftsjahres keine Ergebnisverbesserung gegenüber dem Vorjahr erzielt. Die Ergebnisentwicklung aller Geschäftsfelder wies geringere Veränderungsraten als noch in den Vorquartalen auf. Die Passagier-Airlines profitierten unverändert von geringeren Treibstoffkosten, auch die Entwicklung der Stückerlöse blieb auf dem Niveau des dritten Quartals. Lufthansa Passage und Lufthansa Cargo litten jeweils unter den Folgen der massiven Streiks. Die deutschen Gesellschaften wurden durch die in den Tarifabschlüssen vereinbarten Einmalzahlungen belastet. Bei den Service-Gesellschaften normalisierte sich die Ergebnisentwicklung. Die Cashflows waren im vierten Quartal rückläufig. Die Eigenkapitalquote blieb stabil auf dem Niveau des Vorquartals.

## Zielerreichung

**Lufthansa Group erreicht Gesamtprognose**

Im Oktober 2015 präziserte der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG die Prognose für das Adjusted EBIT von „mehr als 1,5 Mrd. EUR vor Streikkosten“ auf „zwischen 1,75 und 1,95 Mrd. EUR vor Streikkosten im vierten Quartal“. Streiks bei Lufthansa Passage, Germanwings und Lufthansa Cargo hatten das Ergebnis in den ersten neun Monaten mit 130 Mio. EUR belastet. Im Gesamtjahr waren es 231 Mio. EUR. Diese Prognose wurde mit einem berichteten Adjusted EBIT von 1,8 Mrd. EUR beziehungsweise 1,9 Mrd. EUR vor Streikkosten im vierten Quartal erreicht.

Die Lufthansa Group erwartete für 2015 einen leichten Umsatzrückgang gegenüber Vorjahr. Der Umsatz lag mit 32,1 Mrd. EUR um 6,8 Prozent über Vorjahr. Ursachen für die besser als erwartete Umsatzentwicklung waren vorteilhafte Wechselkurse und eine außergewöhnliche Nachfrageentwicklung bei den Passagier-Airlines im Sommer.

Die Lufthansa Group erwartete eine deutliche Steigerung des Konzernergebnisses. Dieses Ziel wurde mit einem Anstieg des Konzernergebnisses um 1,6 Mrd. EUR auf 1,7 Mrd. EUR erreicht.

Die Lufthansa Group erachtete das Erreichen eines positiven EACC für 2015 als nicht wahrscheinlich. Es wurde ein EACC von 323 Mio. EUR erwirtschaftet. Ursache für die besser als erwartete Entwicklung war der erfreuliche Anstieg des Adjusted EBIT.

#### Fast alle Ziele der Geschäftsfelder werden erreicht

Lufthansa Passage erwartete ein Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr. Mit einem Anstieg des Adjusted EBIT um 571 Mio. EUR auf 970 Mio. EUR wurde dieses Ziel erreicht. SWISS erwartete ein Adjusted EBIT auf dem Niveau des Vorjahres. Mit einer Steigerung des Adjusted EBIT um 151 Mio. EUR auf 429 Mio. EUR wurde dieses Ziel übertroffen. Ursache für die besser als erwartete Ergebnisentwicklung waren günstigere Treibstoffkosten, die gute Nachfrageentwicklung und vorteilhafte Translationseffekte bei der Übertragung des Ergebnisses von der Ursprungswährung Schweizer Franken in die Prognosewährung Euro. Austrian Airlines erwartete für das Geschäftsjahr 2015 ein Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr. Mit einem Anstieg des Adjusted EBIT um 43 Mio. EUR auf 52 Mio. EUR wurde dieses Ziel erreicht.

Insgesamt erwartete die Passage Airline Gruppe einen Umsatz leicht unter und ein Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr. Das Umsatzziel wurde mit einem Umsatz von 24,5 Mrd. EUR und einer Steigerung um 5,1 Prozent gegenüber Vorjahr übertroffen. Ursachen

für die besser als erwartete Umsatzentwicklung waren vorteilhafte Wechselkurse und eine außergewöhnliche Nachfrageentwicklung im Sommer. Das Ergebnisziel wurde mit einem Anstieg des Adjusted EBIT um 804 Mio. EUR auf 1,5 Mrd. EUR erreicht.

Die Prognosen für die operativen Kennzahlen der Passage Airline Gruppe wurden mit Ausnahme der Entwicklung der währungsberinigten Stückkosten exklusive Treibstoffkosten erreicht. Entgegen der Erwartung leicht sinkender Stückkosten stiegen diese um 2,4 Prozent an. Ursachen hierfür waren insbesondere Streikkosten, Tarifabschlüsse und hohe Technikkosten.

Das Geschäftsfeld Logistik erwartete einen leicht sinkenden Umsatz sowie eine leichte Steigerung des Adjusted EBIT gegenüber Vorjahr. Der Umsatzrückgang mit 3,3 Prozent geringeren Umsätzen von 2,4 Mrd. EUR ist eingetroffen. Das Ergebnisziel wurde mit einem 39,8 Prozent niedrigeren Adjusted EBIT von 74 Mio. EUR verfehlt. Ursachen für die schlechter als erwartete Ergebnisentwicklung waren eine sehr schwache Markt- und Nachfrageentwicklung im zweiten und dritten Quartal sowie vor allem negative Streikeffekte.

Das Geschäftsfeld Technik erwartete einen leicht steigenden Umsatz und ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr. Das Umsatzziel wurde mit einer Steigerung von 17,6 Prozent auf 5,1 Mrd. EUR gut erreicht. Das Ergebnisziel wurde mit einer Steigerung um 19,5 Prozent auf 454 Mio. EUR übererfüllt. Wesentliche Ursachen für die besser als erwartete Entwicklung waren positive Wechselkurseffekte in diesem Geschäftsfeld und eine positive Nachfrageentwicklung.

Das Geschäftsfeld Catering erwartete einen deutlichen Anstieg von Umsatz und Adjusted EBIT über Vorjahr. Das Umsatzziel wurde mit einem Anstieg um 14,8 Prozent auf 3,0 Mrd. EUR erreicht. Das Ergebnisziel wurde mit einem Anstieg um 12,5 Prozent auf 99 Mio. EUR ebenfalls erreicht.

#### Zielerreichung Lufthansa Group und Geschäftsfelder

	Umsatz			Adjusted EBIT		
	Umsatz 2014 in Mio. €	Prognose für 2015*	Umsatz 2015 in Mio. €	Ergebnisse 2014 in Mio. €	Prognose für 2015*	Ergebnisse 2015 in Mio. €
Lufthansa Passage	17 098		17 944	399	deutlich über Vorjahr	970
SWISS	4 241		4 542	278	auf Vorjahresniveau	429
Austrian Airlines	2 069		2 102	9	deutlich über Vorjahr	52
Überleitung	-88		-89	15		54
Passage Airline Gruppe	23 320	leicht unter Vorjahr	24 499	701	deutlich über Vorjahr	1 505
Logistik	2 435	leicht unter Vorjahr	2 355	123	leicht über Vorjahr	74
Technik	4 337	leicht über Vorjahr	5 099	380	leicht unter Vorjahr	454
Catering	2 633	deutlich über Vorjahr	3 022	88	deutlich über Vorjahr	99
Sonstige	635		484	-116	deutliche Verbesserung	-370
Innenumsätze / Überleitung	-3 349		-3 403	-5		55
<b>Lufthansa Group berichtet</b>	<b>30 011</b>	<b>leicht unter Vorjahr</b>	<b>32 056</b>	<b>1 171</b>	<b>größer als 1,5 Mrd. €</b>	<b>1 817</b>

\* Wie im Geschäftsbericht 2014 berichtet.

**Zielerreichung Passage Airline Gruppe**

		Werte 2014	Prognose für 2015	Werte 2015
<b>Flüge</b>	Anzahl	1 001 961	weitere Reduzierung	+0,2 %
<b>Kapazität (ASK)</b>	Mio.	268 104	ca. +3 %	+2,2 %
<b>Absatz (RPK)</b>	Mio.	214 643	stärker als Kapazitätswachstum	+2,7 %
<b>Sitzladefaktor (SLF)</b>	%	80,1	leicht steigend	+0,3 P.
<b>Preisniveau (Durchschnittserlöse)</b>	€ Cent	10,0	deutlich rückläufig*	-3,5 %*
<b>Stückerlöse (RASK)</b>	€ Cent	8,0	deutlich rückläufig*	-3,0 %*
<b>Stückkosten (CASK exkl. Treibstoff)</b>	€ Cent	6,3	leicht rückläufig*	+2,4 %*

\* Währungsbereinigt.

**Bilanzielle Ziele werden erreicht**

Die Lufthansa Group strebt mittelfristig eine Eigenkapitalquote von 25,0 Prozent an. Im Geschäftsjahr 2015 stieg sie um 4,8 Prozentpunkte auf 18,0 Prozent.

Die Lufthansa Group strebt eine dynamische Tilgungsquote von 35 bis 45 Prozent an. Im Geschäftsjahr 2015 erreichte die dynamische Tilgungsquote eine Verbesserung um 9,9 Prozentpunkte auf 30,7 Prozent.

Die Lufthansa Group strebt eine Mindestliquidität von 2,3 Mrd. EUR und eine Flotte in mehrheitlich unbelastetem Eigentum an. Die Liquidität zum Jahresende stieg um 355 Mio. EUR auf 3,1 Mrd. EUR, die Flotte befand sich zum Jahresende unverändert in mehrheitlich unbelastetem Eigentum.

**Profitabilität der Lufthansa Group muss auf gestiegenem Niveau stabilisiert werden**

Die Ergebnisentwicklung der Lufthansa Group war im Geschäftsjahr 2015 erfreulich. Deutlich gesunkene Treibstoffkosten und eine außerordentlich gute Nachfrage bei den Passagier-Airlines im Sommer verstärkten den positiven Ergebnistrend der vergangenen Jahre. Die positive Ergebnisentwicklung der Service-Gesellschaften wirkte erneut stabilisierend auf das Gesamtergebnis. Der deutliche Rückgang der währungsbereinigten Stückerlöse bei den Airlines ebenso wie die weiter steigenden währungsbereinigten Stückkosten exklusive Treibstoff verdeutlichen jedoch, dass eine Stabilisierung des im Vorjahresvergleich gestiegenen Ergebnissniveaus durch strukturelle Maßnahmen notwendig ist.

**Zielerreichung Finanzprofil Lufthansa Group**

	Ergebnisse 2014	Prognose für 2015	Ergebnisse 2015
Eigenkapitalquote	13,2 %	leicht steigend	18,0 %
Dynamische Tilgungsquote	20,8 %	leicht steigend	30,7 %
Liquidität	2,7 Mrd. €	3,0 Mrd. €	3,1 Mrd. €

## Ertragslage

✂ Umsatzerlöse steigen auf 32,1 Mrd. EUR. / Adjusted EBIT erreicht 1,8 Mrd. EUR. / Konzernergebnis steigt auf 1,7 Mrd. EUR. / Alle Geschäftsfelder verzeichnen positive Ergebnisbeiträge.

## Umsatz und Erträge

### Leistungsdaten der Luftverkehrsgesellschaften in der Lufthansa Group\*

		2015	2014	Veränderung in %
Fluggäste	Tsd.	107 679	105 991	1,6
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	273 975	268 104	2,2
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	220 400	214 643	2,7
Sitzladefaktor	%	80,4	80,1	0,3 P.
Fracht/Post	Tsd. t	1 864	1 924	-3,1
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	14 971	14 659	2,1
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	9 930	10 249	-3,1
Fracht-Nutzladefaktor	%	66,3	69,9	-3,6 P.
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	42 424	41 548	2,1
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	31 518	31 308	0,7
Gesamt-Nutzladefaktor	%	74,3	75,4	-1,1 P.
Flüge	Anzahl	1 003 660	1 001 961	0,2

\* Vorjahreszahlen angepasst.

Die betrieblichen Erträge des abgelaufenen Geschäftsjahres 2015 erhöhten sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3,0 Mrd. EUR oder 9,3 Prozent auf 35,1 Mrd. EUR. Dabei stiegen die Umsatzerlöse insgesamt um 6,8 Prozent auf 32,1 Mrd. EUR.

### Verkehrserlöse steigen um 3,8 Prozent

Die Verkehrserlöse des Konzerns stiegen im Vorjahresvergleich um insgesamt 3,8 Prozent auf 25,3 Mrd. EUR. Dabei führten positive Währungseffekte (+5,9 Prozent) und ein höherer Absatz (+2,0 Prozent) zu einem Erlösanstieg, während um 4,1 Prozent geringere Preise (inklusive Treibstoffzuschlag und Luftverkehrssteuer) erlösmindernd wirkten. Der vor allem währungsbedingte Anstieg der Verkehrserlöse war dabei die wesentliche Ursache dafür, dass die im Vorjahr prognostizierte Annahme eines leichten Umsatzrückgangs nicht eintrat.

Mit 89,3 Prozent entfiel der größte Anteil der Verkehrserlöse auf das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe. Mit 22,6 Mrd. EUR lagen die Erlöse um 4,9 Prozent über dem Vorjahreswert. Während sich die abgesetzte Menge mit 2,7 Prozent und positive Währungseffekte (+5,9 Prozent) erlössteigernd auswirkten, führten gefallene Preise (-3,7 Prozent) zu einer Erlösminderung.

Im Geschäftsfeld Logistik verminderten sich die Verkehrserlöse im Vorjahresvergleich um 3,8 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR. Dieser Rückgang resultierte aus gesunkenen Preisen (-8,4 Prozent) und geringeren Mengen (-2,9 Prozent), denen positive Währungseffekte (+7,5 Prozent) erlössteigernd gegenüberstanden.

### Andere Betriebserlöse steigen um 19,8 Prozent

Die anderen Betriebserlöse stammen im Wesentlichen aus den Geschäftsfeldern Technik und Catering, in geringerem Umfang aus den Bereichen Passage Airline Gruppe, Logistik und Sonstige. Sie stiegen im abgelaufenen Geschäftsjahr im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 1,1 Mrd. EUR oder 19,8 Prozent auf 6,7 Mrd. EUR.

Das Geschäftsfeld Technik erwirtschaftete davon 3,3 Mrd. EUR (+21,8 Prozent), Catering 2,4 Mrd. EUR (+18,0 Prozent) und Sonstige 262 Mio. EUR (-3,0 Prozent). Die fliegenden Gesellschaften der Passage Airline Gruppe und der Logistik trugen insgesamt 830 Mio. EUR (+26,1 Prozent) zu den anderen Betriebserlösen bei.

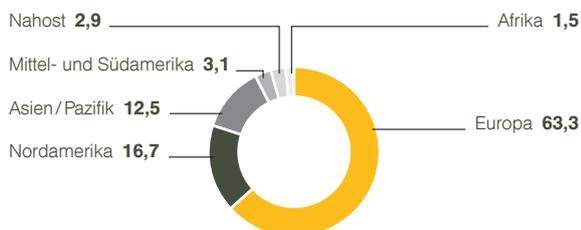
Der Außenumsatz des Konzerns stieg im Vergleich zum Vorjahr um 6,8 Prozent auf 32,1 Mrd. EUR. Dabei nahm der Anteil des Geschäftsfelds Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz auf 74,3 Prozent (-1,1 Prozentpunkte) ab. Das Geschäftsfeld Logistik trug 7,3 Prozent zum Gesamtumsatz bei, die Lufthansa Technik 10,2 Prozent, das Geschäftsfeld Catering 7,4 Prozent und Sonstige 0,8 Prozent.

### Außenumsatz nach Geschäftsfeldern 2015

	Außenumsatz in Mio. €	Veränderung gegenüber Vorjahr in %	Anteil am Konzernumsatz in %
Passage Airline Gruppe	23 821	5,2	74,3
Logistik	2 331	-3,3	7,3
Technik	3 256	21,8	10,2
Catering	2 386	18,0	7,4
Sonstige	262	-3,0	0,8

Die regionale Betrachtung der Umsatzerlöse nach Verkaufsorten wird in der Segmentberichterstattung im Konzernanhang „Erläuterung 43“ ab S. 175 dargestellt. Die regionalen Aufteilungen der Verkehrserlöse nach Verkehrsgebieten für die Passage Airline Gruppe und Logistik befinden sich in den Kapiteln zum jeweiligen Geschäftsfeld auf S. 44 und auf S. 52.

**Verkehrserlöse Lufthansa Group\* nach Verkaufsorten in %**



\* Geschäftsfelder Passage Airline Gruppe und Logistik.

**Sonstige betriebliche Erträge steigen um 49,8 Prozent**

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 942 Mio. EUR auf 2,8 Mrd. EUR. Ausschlaggebend hierfür waren vor allem erhöhte Kursgewinne (+ 793 Mio. EUR), denen korrespondierend gestiegene Kursverluste in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüberstanden. Darüber hinaus stiegen die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen um 77 Mio. EUR auf 245 Mio. EUR. Auch die Buchgewinne aus dem Verkauf von Anlagevermögen erhöhten sich auf insgesamt 67 Mio. EUR (+30 Mio. EUR). Darin enthalten sind Buchgewinne von 8 Mio. EUR aus dem Abgang der Anteile an JetBlue sowie Erträge aus Kaufpreisanpassungen von 34 Mio. EUR im Zusammenhang mit dem im Vorjahr geschlossenen Vertrag über den Verkauf der IT-Infrastruktur der ehemaligen Lufthansa Systems AG. Darüber hinaus sind in dieser Position Ertragsminderungen aufgrund nachträglich zu leistender Zahlungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Unternehmensanteilen erfasst. Die übrigen Einzelpositionen zeigten keine nennenswerten Abweichungen zum Vorjahreszeitraum. Der Konzernanhang enthält unter „Erläuterung 6“ auf S. 130 eine detaillierte Liste der sonstigen betrieblichen Erträge.

**Ergebnisstruktur Lufthansa Group**

	2015 in Mio. €	2014 in Mio. €	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	35 091	32 113	9,3
Betriebliche Aufwendungen	-33 536	-31 234	7,4
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>1 555</b>	<b>879</b>	<b>76,9</b>
Finanzergebnis	471	-699	
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>2 026</b>	<b>180</b>	<b>1 025,6</b>
Ertragsteuern	-304	-105	-189,5
<b>Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen</b>	<b>1 722</b>	<b>75</b>	<b>2 196,0</b>
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	-24	-20	-20,0
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis</b>	<b>1 698</b>	<b>55</b>	<b>2 987,3</b>

**Umsatz und Erträge**

	2015 in Mio. €	2014 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	25 322	24 388	3,8
Andere Betriebserlöse	6 734	5 623	19,8
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>32 056</b>	<b>30 011</b>	<b>6,8</b>
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	203	212	-4,2
Sonstige betriebliche Erträge	2 832	1 890	49,8
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>35 091</b>	<b>32 113</b>	<b>9,3</b>

**Aufwendungen**

Die betrieblichen Aufwendungen nahmen im Vorjahresvergleich um 7,4 Prozent auf 33,5 Mrd. EUR zu.

**Materialaufwand steigt trotz gesunkener Treibstoffaufwendungen um 2,1 Prozent**

Im Geschäftsjahr 2015 erhöhte sich der Materialaufwand im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 Prozent auf 17,7 Mrd. EUR. Innerhalb des Materialaufwands sanken die Treibstoffkosten um 14,3 Prozent auf 5,8 Mrd. EUR. Der Durchschnittspreis für Kerosin inklusive Treibstoffpreissicherung lag 2015 bei 703,97 USD je Tonne. Den (nach Sicherung) um 36,2 Prozent geringeren Treibstoffpreisen standen dabei die Entwicklung des US-Dollars (+20,1 Prozent) und die gestiegene Menge (+ 1,8 Prozent) aufwandserhöhend gegenüber. Der Treibstoffaufwand beinhaltet ein negatives Preissicherungsergebnis in Höhe von 988 Mio. EUR (Vorjahr: 149 Mio. EUR). Der Aufwand für die anderen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erhöhte sich um 18,0 Prozent auf 3,2 Mrd. EUR.

**Preissicherungsergebnis für Treibstoff je Quartal 2015 in Mio. €**



Die Gebühren stiegen insgesamt um 7,3 Prozent auf 5,7 Mrd. EUR. Dabei wirkten sich sowohl Mengen- und Preiseffekte als auch die Währungsentwicklung aufwandserhöhend aus. Im Einzelnen stiegen vor allem Flugsicherungsgebühren um 8,2 Prozent, Start- und Landgebühren um 11,2 Prozent, Abfertigungsgebühren um 7,7 Prozent und Sicherheitsgebühren um 16,8 Prozent.

## Aufwendungen

	2015 in Mio. €	2014 in Mio. €	Veränderung in %	Anteil am Gesamtaufwand in %
Materialaufwand	17 640	17 283	2,1	52,6
davon Treibstoff	5 784	6 751	-14,3	17,2
davon Gebühren	5 651	5 265	7,3	16,9
davon Operating Lease	50	52	-3,8	0,1
Personalaufwand	8 075	7 335	10,1	24,1
Abschreibungen	1 715	1 528	12,2	5,1
Sonstiger betrieblicher Aufwand	6 106	5 088	20,0	18,2
davon Agenturprovisionen	332	322	3,1	1,0
davon indirekter Personalaufwand und Fremdpersonal	1 041	955	9,0	3,1
davon Miet- und Erhaltungsaufwand	878	826	6,3	2,6
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>33 536</b>	<b>31 234</b>	<b>7,4</b>	<b>100,0</b>

Der Aufwand aus der Luftverkehrssteuer erhöhte sich um 1,4 Prozent auf 366 Mio. EUR. Die übrigen bezogenen Leistungen stiegen insbesondere aufgrund erhöhter Technikleistungen (+ 18,4 Prozent) sowie aufgrund des Verkaufs der IT-Infrastruktur stark angewachsenen IT-Leistungen (+63,8 Prozent) um insgesamt 17,6 Prozent auf 3,0 Mrd. EUR.

### Personalaufwand steigt um 10,1 Prozent

Der Personalaufwand erhöhte sich im Berichtszeitraum um 10,1 Prozent auf 8,1 Mrd. EUR. Ausgehend von einer nahezu unveränderten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl von 119.559 (+0,5 Prozent) ist dies vor allem auf wechselkursbedingte Aufwandssteigerungen, die für das Geschäftsjahr 2015 wirksamen Tarifvereinbarungen sowie auf erhöhte Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen aufgrund des Rückgangs des zum Geschäftsjahresbeginns geltenden Diskontierungszinssatzes von 3,75 Prozent auf 2,60 Prozent zurückzuführen.

### Abschreibungen steigen um 12,2 Prozent

Die Abschreibungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um insgesamt 12,2 Prozent auf 1,7 Mrd. EUR. Die planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge erhöhten sich vor allem aufgrund der in den Geschäftsjahren 2014 und 2015 höheren Buchwerte der neu zugegangenen Flugzeuge um 13,3 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Darüber hinaus waren zum 31. Dezember 2015 außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 159 Mio. EUR (Vorjahreszeitraum: 116 Mio. EUR) vorzunehmen. Diese entfielen mit 62 Mio. EUR auf bereits getätigte Investitionen im Zusammenhang mit dem Projektaufwand für den zurückgestellten Bau eines neuen Frachtzentrums am Flughafen Frankfurt. Weitere außerplanmäßige Abschreibungen betrafen vor allem gewährte Darlehen (59 Mio. EUR), Abwertungen der LSG Belgium N.V. und der ZAO AeroMEAL (17 Mio. EUR) aufgrund einer schwächeren Geschäftsentwicklung sowie Abschreibungen auf jeweils zum Verkauf vorgesehene zwei Boeing 747-400 und elf B737 (12 Mio. EUR). Darüber hinaus waren aktivierte Planungskosten für ein nicht mehr weiterbetriebenes Bauvorhaben (7 Mio. EUR) außerplanmäßig abzuschreiben. Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden weitere 4 Mio. EUR außerplanmäßige Abwertungen auf zum Verkauf vorgesehene Vermögenswerte erfasst.

### Sonstige betriebliche Aufwendungen steigen um 20,0 Prozent

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 20,0 Prozent auf 6,1 Mrd. EUR. Wesentlicher Treiber dieser Zunahme waren die deutlich erhöhten Kursverluste (+ 742 Mio. EUR), denen korrespondierend gestiegene Kursgewinne in den sonstigen betrieblichen Erträgen gegenüberstanden. Währungseffekte hatten insgesamt einen negativen Einfluss von 84 Mio. EUR auf das EBIT. Darüber hinaus sind gestiegene indirekte Personalaufwendungen (+ 86 Mio. EUR), erhöhte Kosten für EDV-Vertriebssysteme (+ 72 Mio. EUR), Miet- und Erhaltungsaufwendungen (+ 52 Mio. EUR) sowie Rechts-, Prüfungs- und Beratungskosten (+ 38 Mio. EUR) erwähnenswert. Die Buchverluste aus dem Abgang von Anlagevermögen gingen demgegenüber um 162 Mio. EUR zurück. Im Vorjahr waren hier Buchverluste von 160 Mio. EUR aus dem vorgesehenen Verkauf des Bereichs IT-Infrastruktur der Lufthansa Systems AG erfasst. Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

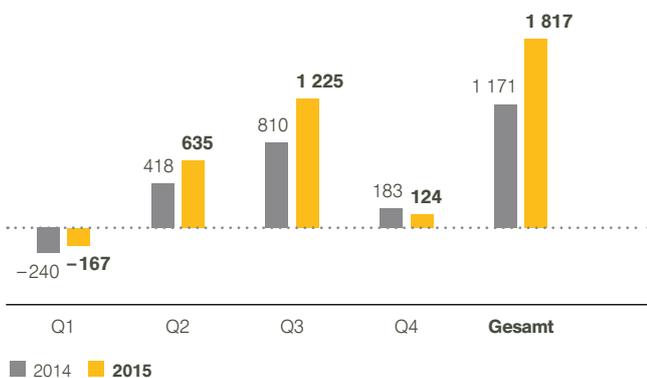
## Ergebnisentwicklung

Das für das Geschäftsjahr 2015 erstmalig berichtete Adjusted EBIT stieg gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 646 Mio. EUR auf 1,8 Mrd. EUR. Die deutlich unterproportional zur Umsatzentwicklung steigenden Materialaufwendungen waren ein wesentlicher Grund für diese Ergebnisverbesserung. In der Gesamtsicht steuerten sämtliche Geschäftsfelder positive Ergebnisbeiträge zum Gesamtergebnis des Konzerns bei. Die Passage Airline Gruppe konnte ihr Adjusted EBIT um 804 Mio. EUR auf 1,5 Mrd. EUR steigern.

### Adjusted EBIT steigt auf 1,8 Mrd. EUR

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit nach IFRS stieg gegenüber dem Vorjahr um 676 Mio. EUR auf 1,6 Mrd. EUR. Für die Ermittlung des Adjusted EBIT wurde es um Buchgewinne und -verluste aus Anlageabgängen, außerplanmäßige Abschreibungen und Zuschreibungen sowie Bewertungseffekten auf Pensionsverpflichtungen bereinigt und um die Ergebnisse aus Beteiligungen ergänzt. Die vorgenommenen Anpassungen sind in der Tabelle „Überleitung Ergebnisse“ auf S. 32 aufgeführt.

Entwicklung Adjusted EBIT je Quartal in Mio. €

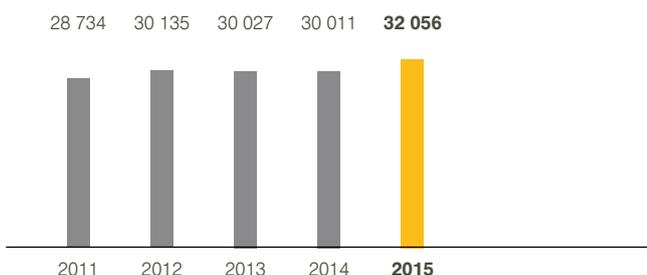


2015 wurden in der Überleitung vom EBIT zum Adjusted EBIT insgesamt Nettoaufwendungen von 141 Mio. EUR (Vorjahr: 171 Mio. EUR) bereinigt. Unter Berücksichtigung des Beteiligungsergebnisses von 121 Mio. EUR ergaben sich ein EBIT von 1,7 Mrd. EUR und ein Adjusted EBIT von 1,8 Mrd. EUR. Die Adjusted EBIT-Marge betrug 5,7 Prozent (Vorjahr: 3,9 Prozent).

Die Passage Airline Gruppe steigerte ihr Adjusted EBIT gegenüber Vorjahr um 804 Mio. EUR beziehungsweise 114,7 Prozent auf 1,5 Mrd. EUR. Das Adjusted EBIT des Geschäftsfelds Logistik sank um 39,8 Prozent auf 74 Mio. EUR. Das Geschäftsfeld Technik verzeichnete einen Ergebnisanstieg auf 454 Mio. EUR (+ 19,5 Prozent). Das Geschäftsfeld Catering erwirtschaftete ein Adjusted EBIT in Höhe von 99 Mio. EUR (+ 12,5 Prozent). Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften sowie die zentralen Konzernfunktionen gingen mit insgesamt -370 Mio. EUR (Vorjahr: -116 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

Der saisonale Ergebnisverlauf variierte wiederum sehr stark. Auch weisen die Ergebnisse der einzelnen Geschäftsfelder des Konzerns unterschiedliche Verteilungen und Schwankungsbreiten auf. Erneut erwirtschafteten die Service-Gesellschaften einen stabil positiven Ergebnisbeitrag, während die deutlich volatileren Ergebnisse der Fluggesellschaften das Ergebnisniveau im Geschäftsjahr 2015 letztlich bestimmten.

Umsatz in Mio. €



### Finanzergebnis steigt auf 471 Mio. EUR

Das Finanzergebnis erhöhte sich um 1,2 Mrd. EUR auf 471 Mio. EUR. Während sich das Beteiligungsergebnis unverändert zum Vorjahr auf 121 Mio. EUR belief, verbesserte sich das Zinsergebnis um 86 Mio. EUR auf -170 Mio. EUR. Die deutliche Verbesserung des Finanzergebnisses resultierte aus dem Ergebnis der übrigen Finanzposten, das um 1,1 Mrd. EUR auf 520 Mio. EUR anstieg. Davon entfielen 503 Mio. EUR auf die Realisierung bisher erfolgsneutral zu erfassender Zuschreibungen auf die Anteile an JetBlue sowie 161 Mio. EUR auf gestiegene Marktwerte von Finanzinstrumenten, die nach IAS 39 als Handelsgeschäfte anzusehen sind. Im Vorjahr führten gesunkene Marktwerte von derivativen Finanzinstrumenten zu Aufwendungen von 413 Mio. EUR. Darin enthalten waren Aufwendungen von 297 Mio. EUR aus dem gestiegenen Marktwert der Wandlungsoptionen der im Geschäftsjahr 2012 begebenen JetBlue-Anteile. Aus der Bewertung von Finanzschulden in Fremdwährung resultierte im Geschäftsjahr 2015 eine Ergebnisbelastung von 144 Mio. EUR (Vorjahr: 151 Mio. EUR).

### Konzerngewinn steigt auf 1,7 Mrd. EUR

Bei einem Ergebnis vor Steuern und Zinsen (EBIT) von 1,7 Mrd. EUR ergab sich unter Hinzurechnung der Abschreibungen ein EBITDA von 3,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,5 Mrd. EUR). Die Summe aus dem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit und dem Finanzergebnis führte zu einem positiven Ergebnis vor Ertragsteuern von 2,0 Mrd. EUR gegenüber 180 Mio. EUR im Vorjahr.

Nach Abzug von Ertragsteuern von 304 Mio. EUR (Vorjahr: 105 Mio. EUR) sowie auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteilen von 24 Mio. EUR (Vorjahr: 20 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis von 1,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 55 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie beträgt 3,67 EUR (Vorjahr: 0,12 EUR). Weitere Ausführungen befinden sich auch im Konzernanhang unter „Erläuterung 15“ auf S. 133.

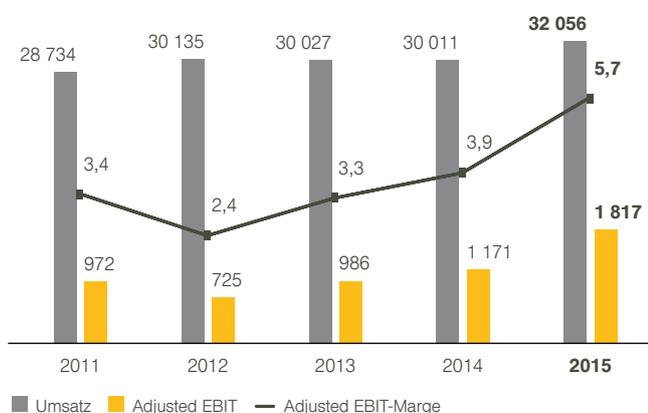
### Volatilität prägt das Mehrperiodenergebnis

Die Lufthansa Group ist mit ihren Geschäftsfeldern einem volatilen Umfeld ausgesetzt, das stark von Konjunkturschwankungen und anderen externen Faktoren geprägt ist. Dabei baut das Unternehmen auf die Fähigkeit, stabile Erträge auch in Krisenzeiten zu erwirtschaften und überproportional von wirtschaftlichen Aufschwungphasen profitieren zu können. So konnten auch in den konjunkturell schwächeren Jahren 2011 und 2012 trotz aller Widrigkeiten positive operative Ergebnisse erzielt werden. Die Ergebnisse 2013 und 2014 waren durch zahlreiche einmalige Ergebnisbelastungen geprägt, die teilweise notwendig waren, um die Leistungsfähigkeit für konjunkturell schwächere Zeiten zu stärken. Die Ergebnissteigerung im Geschäftsjahr 2015 mit zwar zahlreichen volatilen Einflussfaktoren, aber dennoch stabilem wirtschaftlichen Umfeld ist daher eine folgerichtige Entwicklung der vergangenen Jahre, auch wenn ein Ergebnisanstieg in dieser Größenordnung zu erheblichen Teilen dem besonders günstigen Treibstoffkostenniveau zuzuschreiben ist.

## Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	2015		2014	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>32 056</b>	<b>-</b>	<b>30 011</b>	<b>-</b>
Bestandsveränderungen	203	-	212	-
Sonstige betriebliche Erträge	2 832	-	1 890	-
davon Erträge aus Buchgewinnen u. a.	-	-53	-	-37
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	-	-8	-	-38
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>35 091</b>	<b>-61</b>	<b>32 113</b>	<b>-75</b>
Materialaufwand	-17 640	-	-17 283	-
Personalaufwand	-8 075	-	-7 335	-
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand / Planabgeltung	-	25	-	-48
Abschreibungen	-1 715	-	-1 528	-
davon außerplanmäßige Abschreibungen	-	159	-	115
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-6 106	-	-5 088	-
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf	-	4	-	3
davon Aufwendungen aus Buchverlusten	-	14	-	176
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>-33 536</b>	<b>202</b>	<b>-31 234</b>	<b>246</b>
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>1 555</b>	<b>-</b>	<b>879</b>	<b>-</b>
Beteiligungsergebnis	121	-	121	-
<b>EBIT</b>	<b>1 676</b>	<b>-</b>	<b>1 000</b>	<b>-</b>
Summe Überleitung Adjusted EBIT	-	141	-	171
<b>Adjusted EBIT</b>	<b>-</b>	<b>1 817</b>	<b>-</b>	<b>1 171</b>
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	1 715	-	1 528	-
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	4	-	2	-
<b>EBITDA</b>	<b>3 395</b>	<b>-</b>	<b>2 530</b>	<b>-</b>

## Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT in Mio. € und Adjusted EBIT-Marge in %



## HGB-Jahresergebnis

Die Dividendenpolitik der Lufthansa Group sieht eine Ausschüttungsquote zwischen 10 bis 25 Prozent vom EBIT des Konzerns vor, sofern der Jahresüberschuss des nach handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellenden Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG eine Ausschüttung in dieser Höhe deckt und sonstige Einflussfaktoren dem nicht entgegenstehen.

Ausführliche Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG nach HGB sind **ab S. 107** zu finden. Danach ergab sich für das Geschäftsjahr 2015 ein Jahresüberschuss von 1,0 Mrd. EUR. Nach Einstellung in andere Gewinnrücklagen von 802 Mio. EUR ergibt sich ein Bilanzgewinn von 232 Mio. EUR.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 28. April 2016 daher vorschlagen, diesen Bilanzgewinn durch Zahlung einer Dividende in Höhe von 0,50 EUR je Aktie an die Aktionäre auszuschütten.

## Finanz- und Vermögenslage

✂ Lufthansa Group investiert 2,6 Mrd. EUR. / Gesteigerter operativer Cashflow bewirkt positiven Free Cashflow von 834 Mio. EUR. / Eigenkapitalquote steigt auf 18 Prozent.

### Investitionen

#### Investitionen sinken auf 2,6 Mrd. EUR

Mit 2,6 Mrd. EUR lag das Investitionsvolumen im Konzern um 7,5 Prozent unter dem Vorjahreswert. Die Primärinvestitionen in An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugüberholungen und -zubehör verminderten sich dabei um 12,7 Prozent.

Die Sekundärinvestitionen, zusammengesetzt aus Investitionen in andere Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, legten um 11,0 Prozent auf 455 Mio. EUR zu. Davon entfielen 344 Mio. EUR (Vorjahr: 303 Mio. EUR) auf Sachanlagen wie etwa technische Anlagen und Maschinen sowie auf Betriebs- und Geschäftsausstattung. In immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen, Geschäfts- und Firmenwerte wurden 111 Mio. EUR (Vorjahr: 107 Mio. EUR) investiert.

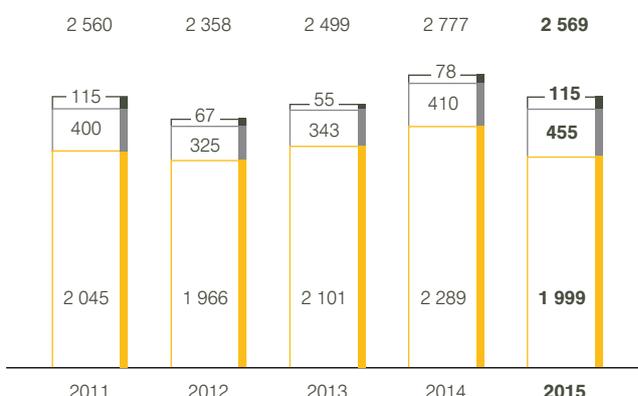
Finanzinvestitionen von insgesamt 115 Mio. EUR (Vorjahr: 78 Mio. EUR) betrafen Anteilserwerbe, Darlehensgewährungen und Anlagen in festverzinsliche Festgelder.

Das größte Investitionsvolumen in Höhe von 2,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,2 Mrd. EUR) entfiel auf die Passage Airline Gruppe. Dabei wurde vor allem in neues Fluggerät und Anzahlungen für Flugzeuge investiert. Die Investitionen des Geschäftsfelds Passage Airline Gruppe umfassten insgesamt 18 Flugzeuge: zwei Airbus A380, vier Boeing 747-8, zwei A321 und sechs A320. Zwei A320 und zwei A319 wurden aufgrund von Vertragsverlängerungen in Finance Leases umklassifiziert. Außerdem sind in diesem Investitionsvolumen auch Flugzeugüberholungen und -anzahlungen enthalten.

Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik von 116 Mio. EUR (Vorjahr: 214 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen den Zugang einer B777F, erworbene immaterielle Vermögenswerte sowie zunächst noch getätigte Zahlungen für das geplante neue Cargo Center, wobei das Projekt auf Basis einer späteren Entscheidung zunächst nicht fortgeführt wird.

Im Geschäftsfeld Technik entfielen Investitionen von 148 Mio. EUR (Vorjahr: 118 Mio. EUR) unter anderem auf den Kauf von Reservetriebwerken sowie Anteilserwerbe und Darlehensgewährungen. Die Investitionen im Geschäftsfeld Catering von 127 Mio. EUR (Vorjahr: 140 Mio. EUR) betrafen neben der Sicherung der bestehenden Produktionsstätten den Erwerb von Unternehmensanteilen sowie Darlehensgewährungen an Beteiligten.

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



\* Ohne erworbenes Nettovermögen aus Veränderung des Konsolidierungskreises.

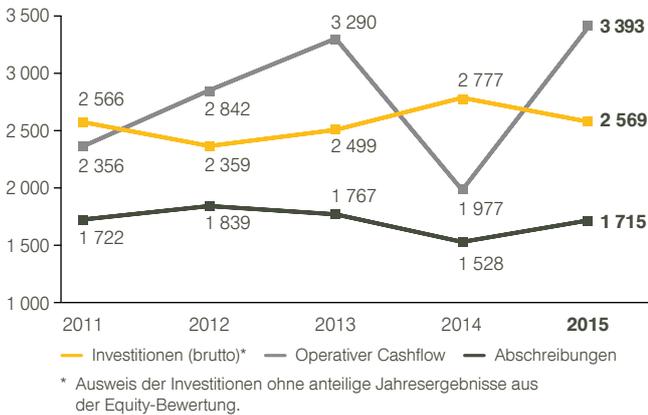
■ Primärinvestitionen ■ Sekundärinvestitionen ■ Finanzinvestitionen

### Cashflow

#### Operativer Cashflow steigt auf 3,4 Mrd. EUR

Der operative Cashflow des Konzerns lag für das abgelaufene Geschäftsjahr mit 3,4 Mrd. EUR um 1,4 Mrd. EUR beziehungsweise 71,6 Prozent über dem Vorjahreswert. Ausgehend von einem um 1,8 Mrd. EUR gesteigerten Ergebnis vor Ertragsteuern wirkte sich die Eliminierung zahlungsunwirksamer Abschreibungen sowie der Investitions- beziehungsweise Finanzierungstätigkeit zuzurechnender Ergebnisse mit insgesamt 4 Mio. EUR auf die Ermittlung des operativen Cashflows positiv aus. Die gezahlten Ertragsteuern bewirkten im Vorjahresvergleich ebenfalls eine geringfügige Entlastung des operativen Cashflows um 23 Mio. EUR. Die Bereinigung des Ergebnisses um erfolgs-, aber nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge führte zu einer Verminderung in der Überleitung zum operativen Cashflow von insgesamt 1,2 Mrd. EUR. Ausschlaggebend dafür waren die Veränderungen bei der Bewertung von Finanzinstrumenten, unter anderem die Ergebniseffekte im Zusammenhang mit dem Abgang der Anteile an JetBlue (503 Mio. EUR), im Umfang von insgesamt 1,1 Mrd. EUR. Die Veränderung des Trade Working Capitals führte im Vorjahresvergleich demgegenüber mit 92 Mio. EUR zu einer Entlastung des operativen Cashflows. Aus der Korrektur von zahlungsunwirksamen Veränderungen von Vermögenswerten und Schulden, unter anderem zahlungsunwirksame Bewertungseffekte aus der Umrechnung von Fremdwährungspositionen, ergaben sich im Vergleich zum Vorjahr positive Veränderungen des operativen Cashflows von 602 Mio. EUR.

### Investitionen, operativer Cashflow und Abschreibungen in Mio. €



### Free Cashflow steigt auf 834 Mio. EUR

Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group betragen 2,9 Mrd. EUR und enthielten die zuvor ausgeführten Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen sowie Zahlungen für reparaturfähige Flugzeugersatzteile.

Durch die Veräußerung von Vermögenswerten wurden 2015 Einnahmen von 138 Mio. EUR (Vorjahr: 161 Mio. EUR) erzielt. Davon entfielen 81 Mio. EUR auf den Verkauf von Flugzeugen und 45 Mio. EUR auf erhaltene Tilgungen von Ausleihungen. Aus der Veräußerung von konsolidierten Unternehmensanteilen – und dabei insbesondere dem Verkauf der IT-Infrastruktur – ergaben sich Mittelabflüsse von insgesamt 122 Mio. EUR. Die Zins- und Dividendeneinnahmen gingen um 16,8 Prozent auf 327 Mio. EUR zurück. Die für die Investitionstätigkeit eingesetzten Nettzahlungsmittel betragen somit insgesamt 2,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,3 Mrd. EUR).

Nach Abzug dieser Nettzahlungsmittelabflüsse aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2015 ein positiver Free Cashflow von 834 Mio. EUR (Vorjahr: negativer Free Cashflow von 297 Mio. EUR). Die Innenfinanzierungsquote als Anteil der aus dem Cashflow finanzierten Investitionen belief sich auf 132,1 Prozent (Vorjahr: 71,2 Prozent).

### Finanzschulden steigen auf 6,4 Mrd. EUR

Im Geschäftsjahr 2015 hat die Lufthansa Group die Politik der mittelfristigen, flexiblen Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtungen fortgesetzt. Insgesamt wurden 722 Mio. EUR im In- und Ausland ausfinanziert.

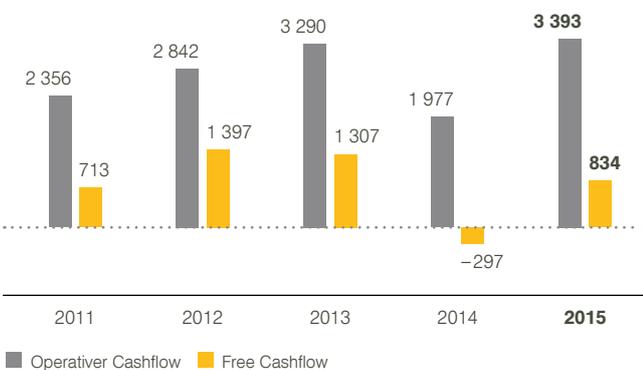
Durch den Erwerb von Wertpapieren in Höhe von 1,8 Mrd. EUR und Erlöse aus dem Verkauf von Wertpapieren (1,1 Mrd. EUR) ergaben sich Nettoabflüsse von 714 Mio. EUR (Vorjahr: Nettoabflüsse von 784 Mio. EUR).

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte insgesamt ein leichter Zufluss an Nettzahlungsmitteln in Höhe von 26 Mio. EUR (Vorjahr: Abfluss von 1,1 Mrd. EUR). Einer Neuaufnahme von Finanzschulden (986 Mio. EUR) unter anderem aus der Begebung einer Hybrid-Anleihe in Höhe von 494 Mio. EUR sowie mehreren Flugzeugfinanzierungen standen regelmäßige Tilgungen sowie die vorzeitige Tilgung der Wandelanleihe auf die JetBlue-Anteile mit insgesamt 682 Mio. EUR als Mittelabflüsse gegenüber. Weitere Mittelabflüsse ergaben sich aus Zinsausgaben (266 Mio. EUR) sowie Gewinnanteilen von Minderheitsgesellschaftern (14 Mio. EUR).

### Liquidität steigt auf 3,0 Mrd. EUR

Die Zahlungsmittel stiegen im Geschäftsjahr um 168 Mio. EUR und betragen zum Jahresende 996 Mio. EUR. Darin enthalten sind wechselkursbedingte Aufwertungen des Zahlungsmittelbestands von 22 Mio. EUR. Insgesamt betragen die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zuzüglich kurzfristiger Wertpapiere 3,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,6 Mrd. EUR).

### Operativer Cashflow und Free Cashflow in Mio. €



## Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group

	2015 in Mio. €	2014 in Mio. €	Veränderung in %
Ergebnis vor Ertragsteuern	2 026	180	1 025,6
Abschreibungen/Zuschreibungen	1 790	1 508	18,7
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-53	139	
Zinsergebnis/Beteiligungsergebnis	49	135	-63,7
Gezahlte Ertragsteuern	-197	-220	-10,5
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-691	460	
Veränderung des Trade Working Capitals	-392	-484	-19,0
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	861	259	232,4
<b>Operativer Cashflow</b>	<b>3 393</b>	<b>1 977</b>	<b>71,6</b>
Investitionen und Zugänge reparaturfähige Ersatzteile	-2 936	-2 877	2,1
Einnahmen aus Verkäufen von Anteilen/Abgang von Anlagevermögen	50	210	-76,2
Zinseinnahmen und Dividenden	327	393	-16,8
<b>Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettoszahlungsmittel</b>	<b>-2 559</b>	<b>-2 274</b>	<b>12,5</b>
<b>Free Cashflow</b>	<b>834</b>	<b>-297</b>	
<b>Erwerb / Veräußerung von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds</b>	<b>-714</b>	<b>784</b>	
Kapitalerhöhung	-	-	
Transaktionen durch Minderheiten	2	-	
Aufnahme/Rückführung langfristiger Finanzschulden	304	-470	
Dividenden	-14	-222	-93,7
Zinsausgaben	-266	-380	-30,0
<b>Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettoszahlungsmittel</b>	<b>26</b>	<b>-1 072</b>	
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	22	6	266,7
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.</b>	<b>828</b>	<b>1 407</b>	<b>-41,2</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.</b>	<b>996</b>	<b>828</b>	<b>20,3</b>

## Vermögenslage

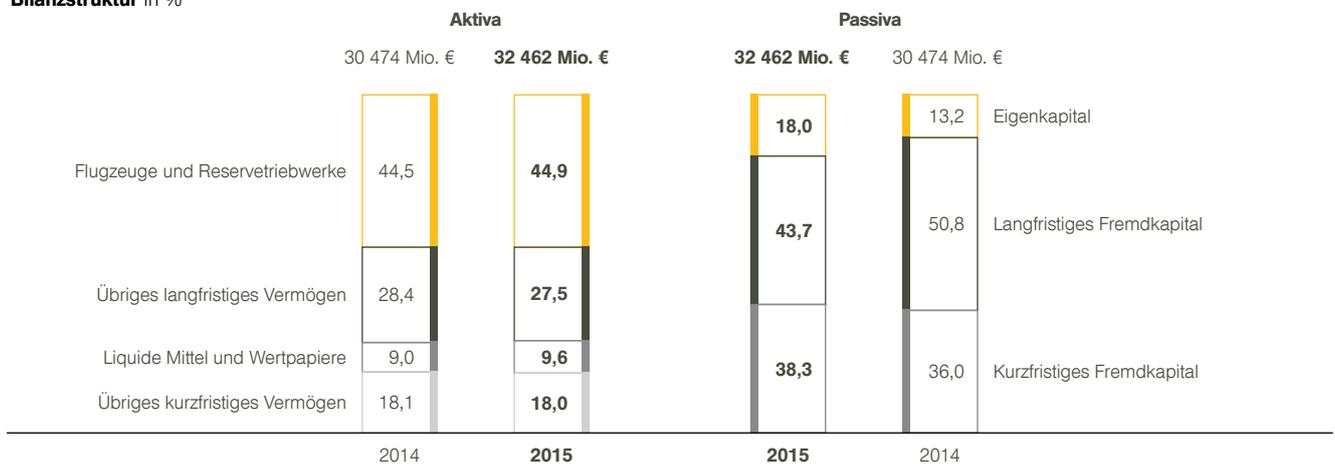
## Investitionen in Flugzeuge führen zu Anstieg des langfristigen Vermögens

Die Konzernbilanzsumme zum 31. Dezember 2015 erhöhte sich um 2,0 Mrd. EUR auf 32,5 Mrd. EUR. Dabei erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte um 1,3 Mrd. EUR, die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 689 Mio. EUR.

Im langfristigen Vermögen erhöhte sich die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke insbesondere aufgrund der Zugänge im laufenden Geschäftsjahr um 1,0 Mrd. EUR auf 14,6 Mrd. EUR. Die reparaturfähigen Flugzeugersatzteile legten um 305 Mio. EUR zu. Der

Rückgang in der Position Übrige Beteiligungen um 575 Mio. EUR ist vor allem auf den Abgang nahezu sämtlicher von der Lufthansa Group bisher gehaltener Anteile an JetBlue zurückzuführen (Buchwert zum 31. Dezember 2014: 610 Mio. EUR). Die Zunahme der derivativen Finanzinstrumente um 635 Mio. EUR entfiel überwiegend auf Devisensicherungen. Der Rückgang der Ansprüche aus aktiven latenten Steuern um 289 Mio. EUR ist neben dem deutlich positiven Ergebnis vor Ertragsteuern auf die Verminderung der Pensionsrückstellungen, vor allem aufgrund des von 2,6 Prozent auf 2,8 Prozent gestiegenen Diskontierungssatzes, zurückzuführen.

## Bilanzstruktur in %



Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen um insgesamt 394 Mio. EUR auf 4,4 Mrd. EUR. Wesentliche Ursache für diesen Anstieg war die Erfassung von Erstattungsansprüchen gegenüber Versicherungen in Höhe von ursprünglich 277 Mio. EUR (300 Mio. USD) im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings. Diese Erstattungsansprüche basieren auf der ersten Einschätzung des führenden Versicherers und erfassen alle Haftpflichtansprüche aus dem Flugzeugunglück wie zum Beispiel Bergungs- und Reinigungskosten an der Unfallstelle, Betreuungs- und Überführungskosten, Schadensersatzansprüche sowie den Kaskowert des zerstörten Flugzeugs. Den zu Beginn insgesamt erfassten Versicherungsansprüchen von 277 Mio. EUR standen – nach Abzug des Versicherungswerts des verunglückten Flugzeugs von 6 Mio. EUR – Rückstellungen für die insgesamt zu erwartenden Verpflichtungen aus dem Flugzeugunglück in entsprechender Höhe gegenüber. Die Einschätzung der zum 31. Dezember 2015 bestehenden Verpflichtungen basiert dabei auf den Angaben des Versicherungskonsortiums, das unter Berücksichtigung seiner Expertise und Erfahrungen mit Flugzeugunfällen ursprünglich eine Reservierung von insgesamt 277 Mio. EUR (300 Mio. USD) vorgenommen hatte. Bis zum Jahresende 2015 wurden insgesamt 25 Mio. EUR abgerechnet, sodass zum 31. Dezember 2015 Forderungen gegenüber Versicherungen in Höhe von 252 Mio. EUR ausgewiesen wurden. Bis zum Ende des Geschäftsjahres hat die Lufthansa Group Soforthilfen an Angehörige der Passagiere in Höhe von 7 Mio. EUR ausgezahlt, darüber hinaus sind weitere erstattungsfähige Wrackbeseitigungs- und sonstige Kosten von insgesamt 32 Mio. EUR angefallen. Zum Bilanzstichtag bestanden somit Rückstellungen für noch ausstehende Verpflichtungen in Höhe von 232 Mio. EUR. Die flüssigen Mittel, die aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen bestehen, erhöhten sich um 355 Mio. EUR auf 3,1 Mrd. EUR.

### Eigenkapitalquote steigt auf 18,0 Prozent

Das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,8 Mrd. EUR beziehungsweise 45,0 Prozent auf 5,8 Mrd. EUR. Ausgehend von einem positiven Nachsteuerergebnis von 1,7 Mrd. EUR führte die erfolgsneutrale Verminderung der Pensionsrückstellungen zu einem Anstieg des Eigenkapitals um 320 Mio. EUR. Aus der Marktbewertungsrücklage von Finanzinstrumenten war ein Rückgang von insgesamt 483 Mio. EUR zu verzeichnen. Davon entfielen 491 Mio. EUR auf den Abgang der Anteile an JetBlue. Positive Effekte aus der Währungsumrechnung erhöhten das Eigenkapital um 240 Mio. EUR. Bei einer gleichzeitig um 6,5 Prozent gestiegenen Bilanzsumme erhöhte sich die Eigenkapitalquote damit gegenüber dem Jahresende 2014 von 13,2 Prozent auf 18,0 Prozent.

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen verminderten sich um 1,3 Mrd. EUR auf 14,2 Mrd. EUR. Demgegenüber legten die kurzfristigen Fremdmittel um 1,5 Mrd. EUR auf 12,4 Mrd. EUR zu. Innerhalb der langfristigen Verbindlichkeiten gingen die Pensionsverpflichtungen um 605 Mio. EUR auf 6,6 Mrd. EUR zurück, vor allem aufgrund des von 2,6 Prozent auf 2,8 Prozent gestiegenen Diskontierungssatzes. Die Finanzschulden verminderten sich insgesamt um 333 Mio. EUR. Einer Neuaufnahme von Finanzmitteln durch Begebung einer Hybrid-Anleihe von 494 Mio. EUR standen dabei insbesondere die vorzeitige Tilgung der Wandelanleihe auf die JetBlue-Anteile sowie fristigkeitsbedingte Umgliederungen in kurzfristige Finanzschulden (davon 750 Mio. EUR aus einer im Juli 2016 fälligen Euro-Anleihe) gegenüber. Die Verminderung der derivativen Finanzinstrumente (-412 Mio. EUR) ist nahezu vollständig auf den Abgang der Wandlungsoptionen auf die Anteile an JetBlue zurückzuführen. Bei der Bewertung der übrigen Finanzderivate waren bei Devisen- und Zinssicherungen Rückgänge der negativen Marktwerte von insgesamt 84 Mio. EUR zu verzeichnen, während die negativen Marktwerte aus Treibstoffpreissicherungen aufgrund des stark gesunkenen Ölpreises um 76 Mio. EUR anstiegen.

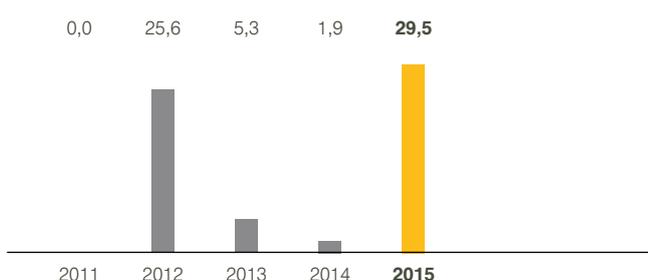
**Entwicklung von Ergebnis, Eigenkapital und Eigenkapitalquote**

		2015	2014	2013	2012	2011
Konzernergebnis*	Mio. €	1 722	75	326	1 241	4
Eigenkapital*	Mio. €	5 845	4 031	6 108	4 839	8 044
Eigenkapitalquote*	%	18,0	13,2	21,0	16,9	28,6

\* Inkl. Minderheiten.

Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen erhöhten sich die sonstigen Rückstellungen um 122 Mio. EUR. Dem Anstieg aufgrund der noch ausstehenden Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem verunglückten Flugzeug der Germanwings (232 Mio. EUR) standen dabei geringere Rückstellungen im Zusammenhang mit dem im Vorjahr geschlossenen Vertrag über den Verkauf der IT-Infrastruktur der ehemaligen Lufthansa Systems AG sowie Auszahlungen im Zusammenhang mit dem Zukunftsprogramm SCORE gegenüber. Der Anstieg der kurzfristigen Finanzschulden (+745 Mio. EUR) resultierte im Wesentlichen aus fristigkeitsbedingten Umgliederungen. Die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten erhöhten sich um 53 Mio. EUR auf 2,9 Mrd. EUR. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten stiegen um 212 Mio. EUR auf 4,8 Mrd. EUR. Der deutliche Anstieg der negativen Marktwerte derivativer Finanzinstrumente um insgesamt 455 Mio. EUR entfiel mit 407 Mio. EUR auf Treibstoffpreissicherungen.

**Eigenkapitalrendite in %**



**Dynamische Tilgungsquote steigt auf 30,7 Prozent**

Der Anteil der langfristigen Mittel an der Bilanzsumme beträgt 61,7 Prozent (Vorjahr: 64,0 Prozent). Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel decken die langfristigen Vermögenswerte zu 85,1 Prozent (Vorjahr: 87,7 Prozent).

Die Nettokreditverschuldung ging auf 3,3 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,4 Mrd. EUR) zurück. Diese errechnet sich dabei als Saldo aus den Bruttofinanzschulden und dem vorhandenen Finanzvermögen.

**Berechnung Nettokreditverschuldung**

	2015 in Mio. €	2014 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 079	1 057	2,1
Anleihen	1 749	1 468	19,1
Übrige langfristige Finanzschulden	3 542	3 433	3,2
<b>Konzernkreditverschuldung</b>	<b>6 370</b>	<b>5 958</b>	<b>6,9</b>
Übrige Bankverbindlichkeiten	70	198	-64,6
<b>Konzernkreditverschuldung</b>	<b>6 440</b>	<b>6 156</b>	<b>4,6</b>
Bankguthaben und Kassenbestände	1 099	953	15,3
Wertpapiere	1 994	1 785	11,7
<b>Nettokreditverschuldung</b>	<b>3 347</b>	<b>3 418</b>	<b>-2,1</b>
Pensionsrückstellungen	6 626	7 231	-8,4
<b>Nettokreditverschuldung und Pensionen</b>	<b>9 973</b>	<b>10 649</b>	<b>-6,3</b>

Die dynamische Tilgungsquote stieg auf 30,7 Prozent (Vorjahr: 20,8 Prozent) und nähert sich damit dem von der Lufthansa Group gesetzten Mindestwert von 35 Prozent deutlich an. Der angestrebte Zielwert liegt unverändert zum Vorjahr bei 45 Prozent. Weitere Details hierzu finden sich im Kapitel „Finanzstrategie“ auf S. 17. Eine Übersicht über die wesentlichen wirtschaftlichen Kennzahlen befindet sich in der „Zehn-Jahres-Übersicht“ ab S. 196.

**Dynamische Tilgungsquote**

in Mio. €	2015*	2014
Operativer Cashflow	3 393	1 977
Veränderung des Trade Working Capitals/ übrige Aktiva und Passiva	-469	225
Zinseinnahmen	271	256
Zinsausgaben	-266	-380
Erhaltene Dividenden	56	137
<b>Adjustierter operativer Cashflow</b>	<b>2 985</b>	<b>2 215</b>
<b>Nettokreditverschuldung und Pensionen</b>	<b>9 726</b>	<b>10 649</b>
<b>Dynamische Tilgungsquote in %</b>	<b>30,7</b>	<b>20,8</b>

\* Zur Ermittlung der dynamischen Tilgungsquote wurden 50% der 2015 begebenen Hybrid-Anleihe (247 Mio. EUR) aus der Nettokreditverschuldung herausgerechnet.

## Flotte

Die Flotte der Lufthansa Group stellt den größten Vermögenswert in der Bilanz des Unternehmens dar. Zum Bilanzstichtag bestand die Flotte aus 600 Flugzeugen mit einem Durchschnittsalter von 11,8 Jahren (Vorjahr: 11,5 Jahre). Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Rückgang von 15 Flugzeugen. Der Großteil der Flotte besteht aus Flugzeugen von Airbus und Boeing. Auf Kurz- und Mittelstrecken werden auch Flugzeuge der Hersteller Bombardier, Embraer, Fokker und BAE Systems eingesetzt. Die Anzahl der betriebenen Flugzeugmuster wird durch eine entsprechende Flottenstrategie kontinuierlich reduziert.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden sieben Langstreckenflugzeuge an die Lufthansa Group ausgeliefert. Bei Lufthansa Passage waren dies zwei Airbus A380 und vier Boeing 747-8. Lufthansa Cargo ergänzte die Flotte um ein Flugzeug des Typs B777F. Darüber hinaus mietete die Deutsche Lufthansa AG zwei Flugzeuge des Typs A330 über einen Operating Lease an. Diese Flugzeuge fliegen derzeit für Eurowings. Für die Kurz- und Mittelstreckenflotte gingen den Fluggesellschaften der Lufthansa Group acht Flugzeuge der A320-Familie zu, davon sechs A320 und zwei A321. Die angebotenen Sitzkilometer wurden vor allem durch den Austausch von

kleinerem durch größeres Fluggerät sowie die Rekonfiguration von Teilen der Flotte und saisonale Anpassungen der Klassen an Bord um 2,2 Prozent erhöht.

Im Geschäftsjahr 2016 erwartet die Lufthansa Group die Auslieferung von insgesamt 52 Flugzeugen. Davon gehen zwei A350 und 14 Flugzeuge der A320-Familie an Lufthansa Passage. Eurowings erwartet die Auslieferung von 19 A320. SWISS soll sechs B777, ein Flugzeug des Typ A330, eine A321 sowie neun Bombardier CS100 erhalten.

Zum Bilanzstichtag standen 251 Flugzeuge auf der Bestellliste der Lufthansa Group für eine Auslieferung bis zum Jahr 2025. Den größten Teil dieser Bestellung bilden die insgesamt 152 Flugzeuge der A320-Familie. Weitere Details befinden sich in der nebenstehenden Tabelle. Im Geschäftsjahr 2015 wurden drei B777 für SWISS bestellt.

Der Großteil der Flotte befindet sich weiterhin im Eigentum der Lufthansa Group, ist finanziell unbelastet und wird durch einen kleinen Anteil an extern geleasten Flugzeugen ergänzt. So kann das Unternehmen flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren und das Angebot kurzfristig erhöhen beziehungsweise senken.

### Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge und Bestellungen

Lufthansa Passage inklusive Germanwings, Eurowings und Regionalgesellschaften (LH), SWISS (LX), Austrian Airlines (OS) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.12.2015

Hersteller / Typ	LH	LX	OS	LCAG	Konzernflotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.2014	Zugänge 2016 bis 2025	Zusätzliche Optionen
Airbus A319	73	5	7		85	12	4	-		
Airbus A320	77	28	16		121	19	1	+5	106	50
Airbus A321	64	8	6		78	2		+2	46	
Airbus A330	21	16			37	1	2	+2	1	
Airbus A340	42	15			57	3	3	-		
Airbus A350					0			-	25	30
Airbus A380	14				14			+2		
Boeing 737	14				14			-8		
Boeing 747	32				32			-		
Boeing 767			6		6	2		-		
Boeing 777			5	5	10	1		+1	43	26
Boeing MD-11F				14	14			-2		
Bombardier CRJ	35				35			-11		
Bombardier C Series					0			-	30	30
Bombardier Q Series			18		18			-		
Avro RJ		16			16		6	-4		
Embraer	42		1		43			-		
Fokker F70			6		6			-1		
Fokker F100			14		14			-1		
<b>Flugzeuge gesamt</b>	<b>414</b>	<b>88</b>	<b>79</b>	<b>19</b>	<b>600</b>	<b>40</b>	<b>16</b>	<b>-15</b>	<b>251</b>	<b>136</b>

**Flottenbestellungen Lufthansa Group**

	Auslieferungszeitraum
<b>Langstreckenflotte</b>	
34 Boeing 777X	2020 bis 2025
9 Boeing 777-300ER	2016 bis 2018
25 Airbus A350	2016 bis 2023
1 Airbus A330	2016
<b>Kurzstreckenflotte</b>	
36 Airbus A320-Familie	2016 bis 2017
116 Airbus A320neo-Familie	2016 bis 2025
30 Bombardier C Series	2016 bis 2018

**Finanzierung**

Alle Finanzierungsmaßnahmen sind an der Finanzstrategie der Lufthansa Group und den darin formulierten Zielen ausgerichtet. Details hierzu sind im Kapitel „Finanzstrategie“ auf S. 17 zu finden.

**Zentrales Finanzmanagement optimiert konzernweit die Zahlungsströme**

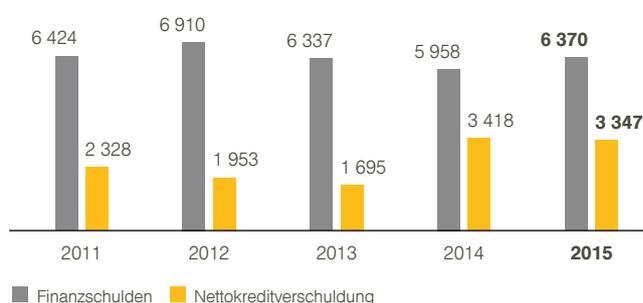
Die Lufthansa Group verfügt über ein integriertes Finanzmanagement, in dem alle Zahlungsströme der Konzerngesellschaften zusammengeführt, zentral gesteuert und optimiert werden. Durch die konzernweit integrierte Finanz- und Liquiditätsplanung wird sichergestellt, dass der Konzern sowie seine Geschäftsfelder und Konzerngesellschaften stets über ausreichend Liquidität verfügen. Jeweils zum Monatsende wird die Planung der Zahlungsströme aller Konzerngesellschaften für die kommenden 24 Monate aktualisiert. Durch das konzernumfassende Cash-Managementsystem und den konzerninternen Finanzausgleich wird der externe Finanzmittelbedarf des Konzerns reduziert und die Anlage der Liquidität optimiert.

**Vielfältige Finanzierungsquellen sichern vorteilhafte Konditionen**

Der externe Finanzmittelbedarf der Lufthansa Group wird im Wesentlichen durch die Deutsche Lufthansa AG aufgenommen und bei Bedarf insbesondere durch konzerninterne Darlehen an Konzerngesellschaften weitergereicht. Die Auswahl der jeweiligen Finanzierungsinstrumente erfolgt nach Maßgabe der Lufthansa Finanzstrategie. Der Finanzierungsmix zielt darauf ab, die Finanzierungskosten zu reduzieren, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil zu wahren und das Portfolio der Kapitalgeber zu diversifizieren. Wesentliche Finanzierungsinstrumente umfassen unter anderem Flugzeugfinanzierungen und unbesicherte Finanzierungen wie beispielsweise börsennotierte Anleihen. Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group bilaterale Kreditlinien mit einer Vielzahl von Banken in Höhe

von insgesamt 780 Mio. EUR. Von diesen Kreditlinien wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2015 keine in Anspruch genommen. Sie haben jeweils eine Laufzeit von zwei Jahren, die nach Ablauf eines Jahres wieder auf zwei Jahre verlängert wird. Somit bilden sie eine zusätzliche Liquiditätsreserve für die Lufthansa Group.

**Entwicklung Finanzschulden und Nettokreditverschuldung in Mio. €**



**Mehrere Flugzeugfinanzierungen und eine Kapitalmarkttransaktion wurden erfolgreich durchgeführt**

2015 wurden sechs Japanese-Operating-Lease (JOL)-Transaktionen mit fünf A320 und einer A380 abgeschlossen. Damit wurden Finanzmittel von insgesamt 400 Mio. EUR zu besonders günstigen Konditionen aufgenommen. Diese JOL-Finanzierungen werden über die jeweilige Vertragslaufzeit von elf Jahren kontinuierlich getilgt.

Im August 2015 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Hybrid-Anleihe über 500 Mio. EUR am Kapitalmarkt platziert. Die Anleihe hat eine Laufzeit von 60 Jahren, wobei Lufthansa die Möglichkeit hat, die Anleihe nach 5,5 Jahren am 12. Februar 2021 vorzeitig zurückzahlen. Bis zu diesem ersten Kündigungstermin wird die Anleihe mit einem jährlichen Kupon von 5,125 Prozent verzinst. Die Hybrid-Anleihe ist nachrangig gegenüber anderen bestehenden Finanzschulden der Lufthansa Group. Die Anleihe wird von der Rating-Agentur Standard & Poor's zur Hälfte als Eigenkapital der Lufthansa Group behandelt, was das Kreditprofil des Unternehmens zusätzlich stärkt.

Die Lufthansa AG hat im Oktober 2015 ihr EMTN-Programm (Euro Medium Term Note-Programm oder auch Debt Issuance Program) neu aufgelegt. Dieses Programm ermöglicht es, innerhalb kürzester Zeit Kapitalmarktanleihen zu begeben. Das Programm ist an der Luxemburger Börse gelistet.

Im Rahmen von unbesicherten Finanzierungen wurden Darlehen mit einem Volumen von fast 100 Mio. EUR und einer Laufzeit von sieben Jahren mit einem japanischen Darlehensgeber zu besonders attraktiven Konditionen abgeschlossen.

Wesentliche Finanzierungen außerhalb der Bilanz gab es auch im abgelaufenen Jahr nicht. Verschiedene Gesellschaften der Lufthansa Group haben jedoch eine Reihe von Miet- oder Operating-Lease-Verträgen abgeschlossen. Im Wesentlichen handelt es sich hierbei um das Leasing von Flugzeugen und die Anmietung von Gebäuden. Nähere Informationen dazu finden sich im Konzernanhang unter „Erläuterung 20“ ab S. 141.

### Kontinuierliche Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtungen fortgesetzt

2015 wurden konzernweit Dotierungen in Höhe von 722 Mio. EUR vorgenommen. Auf die Ausfinanzierung deutscher Pensionsverpflichtungen entfielen Dotierungen in Höhe von 595 Mio. EUR. Die Ausfinanzierung von rund 600 Mio. EUR jährlich erfolgt seit 2004 freiwillig und wird jährlich überprüft.

### Entwicklung der Ratings

Rating / Ausblick	2015	2014	2013	2012	2011
Standard & Poor's	BBB-/stabil	BBB-/stabil	BBB-/stabil	BBB-/stabil	BBB-/stabil
Moody's	Ba1/positiv	Ba1/positiv	Ba1/stabil	Ba1/stabil	Ba1/stabil

### Ratingbeurteilungen wurden bestätigt

Die beiden Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's haben ihre Bewertungen für die Lufthansa Group bestätigt. Die aktuellen Ratings reflektieren vor allem das solide Finanzprofil sowie die Diversifikation über ein großes Streckennetz und verschiedene Geschäftsfelder.

### Lufthansa Bewertung der Rating-Agenturen

**Standard & Poor's**  
(Mai 2015)\*

Langfristig: BBB-  
Kurzfristig: A-3  
Ausblick: Stabil

#### Stärken

- ⊕ Eine der weltweit führenden Fluggesellschaften mit einem der weltweit größten Streckennetze und einer hervorragenden Wettbewerbsposition, insbesondere an den Drehkreuzen Frankfurt, München, Zürich und Wien
- ⊕ Gut diversifiziertes Geschäftsprofil mit führender Wettbewerbsposition in den Bereichen der Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie im Airline-Catering
- ⊕ Gute Marktposition im margenstarken Langstreckengeschäft sowie Marktführer in Deutschland
- ⊕ Starke Liquiditätsausstattung

#### Schwächen

- ⊖ Hohe Kostenposition und Schwierigkeiten, die Personalkosten zu reduzieren, als Wettbewerbsnachteil
- ⊖ Hohe und durch schwankenden Rechnungszins volatile Pensionsverbindlichkeiten

**Moody's Investors Service**  
(Mai 2015)\*

Langfristig: Ba1  
Kurzfristig: Not Prime  
Ausblick: Positiv

#### Stärken

- ⊕ Eine der größten Fluggesellschaften weltweit mit einem geografisch gut diversifizierten Streckennetz
- ⊕ Robustes Geschäftsprofil mit diversifizierten Geschäftsbereichen verringert die Abhängigkeit in Bezug auf Volatilität im Passagier- und Frachtgeschäft
- ⊕ Geschäftsbereiche Technik und Catering liefern stabile Ergebnisbeiträge und verringern die konjunkturelle Abhängigkeit
- ⊕ Solide Liquiditätsausstattung

#### Schwächen

- ⊖ Profitabilität der Passage Airline Gruppe hängt von externen Faktoren wie Treibstoffpreisen, wirtschaftlicher Entwicklung innerhalb Europas und Konkurrenz durch Low-Cost-Carrier ab
- ⊖ Begrenzte Flexibilität bei der Erhöhung des Anteils an besicherten Finanzierungen

\* Jüngster Bericht.

## Gesamtaussage des Vorstands

Die Lufthansa Group hat im Geschäftsjahr 2015 nach Überzeugung des Vorstands eine gute Entwicklung gezeigt. Die Unternehmensergebnisse entwickelten sich erfreulich und zahlreiche wichtige unternehmerische Entscheidungen wurden getroffen, die die aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Unternehmens verbessern.

Volatile Einflussfaktoren wie Zinsen, Wechselkurse und Ölpreise haben unterjährig die Profitabilität und Bilanz der Lufthansa Group beeinflusst. Dabei wurden zugrunde liegende Trends verstärkt. Letztendlich wurden aber auch in der Umsetzung des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ große Fortschritte erzielt.

Dazu gehören das Erreichen der Gewinnschwelle im Punkt-zu-Punkt-Verkehr durch Germanwings und Eurowings ebenso wie die Vorbereitung profitablen Wachstums von Eurowings, unter anderem auf der Basis einer neu gegründeten ausländischen Tochtergesellschaft mit wettbewerbsfähiger Kostenstruktur und der Start der Langstrecke zum Jahresende. Bei Lufthansa Passage konnte die umfassendste Produktmodernisierung der Unternehmensgeschichte erfolgreich abgeschlossen werden. Für die Hub-Airlines wurden die geplanten kommerziellen Joint Ventures mit Air China und Singapore Airlines maßgeblich vorangetrieben. Bei den Service-Gesellschaften ergeben sich durch neue Partnerschaften ebenfalls vielversprechende Optionen für zukünftiges Wachstum. Und letztlich wurde durch die eingeleitete Reorganisation ein zukunftsfähiger Rahmen für die weitere strategische Entwicklung der Lufthansa Group geschaffen.

In einem insgesamt positiven wirtschaftlichen Umfeld wurden kurzfristige Ergebnisbeeinträchtigungen wie vor allem Streikkosten bei Lufthansa Passage, die Sonderabschreibungen bei Lufthansa Cargo oder Umstrukturierungskosten bei Lufthansa Technik überall dort in Kauf genommen, wo sie der Stärkung der zukünftigen Leistungsfähigkeit der Lufthansa Group dienen. Dennoch erzielten alle operativen Gesellschaften positive Ergebnisse. Mit Ausnahme von Lufthansa Cargo lagen diese jeweils deutlich über dem Vorjahr. Die Lufthansa Group erzielte eines der besten Ergebnisse ihrer Geschichte. Die Kapitalkosten konnten verdient und zusätzlicher Wert für die Aktionäre geschaffen werden. Die Ausschüttung einer Dividende im Rahmen der Dividendenpolitik wird vorgeschlagen.

Getragen wurde diese erfreuliche Entwicklung vor allem durch geringere Treibstoffkosten, deutliche Ergebnisverbesserungen bei Germanwings und Eurowings, eine gestiegene Produktqualität bei Lufthansa Passage und eine erneut verkleinerte Flugzeugflotte, durch die das Kapazitätswachstum reduziert wurde und die zu einer Verbesserung der Stückkosten beitragen soll. Vor allem währungsbereinigt sinkende Durchschnittserlöse bei den Airlines und währungsbereinigt gestiegene Stückkosten exklusive Treibstoff trübten die Entwicklung im abgelaufenen Geschäftsjahr jedoch ein.

Die unterjährige Volatilität der Pensionsverbindlichkeiten aufgrund schwankender Zinsen zeigt, dass eine weitreichende Modernisierung insbesondere der deutschen Alters- und Übergangsversorgung von wesentlicher Bedeutung ist. Vor diesem Hintergrund ist die mit dem deutschen Bodenpersonal getroffene Vereinbarung eines Ausstiegs aus der deckungsorientierten Pensionszusage von besonderer Bedeutung. Ähnliche Vereinbarungen gilt es nun mit den weiteren deutschen Tarifpartnern zu treffen. Dazu gehören auch zukunftsfähige Gehaltsstrukturen.

# Geschäftsfelder

## Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

Umsatz **24,5** Mrd. €

Adjusted EBIT **1 505** Mio. €

✈ Passage Airline Gruppe hat zentrale Bedeutung für die Wertschöpfung der Lufthansa Group. / Hub-Airlines bauen Streckennetze und Qualitätsführerschaft aus. / Eurowings vertreibt Qualitätsangebote zu günstigen Preisen auf der Kurz- und Langstrecke. / Umsatz und Ergebnis steigen deutlich.

### Kennzahlen Passage Airline Gruppe

		2015	2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	24 499	23 320	5,1
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	678	684	-0,9
EBIT	Mio. €	1 465	715	104,9
Adjusted EBIT	Mio. €	1 505	701	114,7
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	2 767	1 894	46,1
Adjusted EBIT-Marge	%	6,1	3,0	3,1 P.
EACC	Mio. €	414	-94	
ROCE	%	9,5	5,0	4,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	2 147	2 248	-4,5
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	55 255	54 960	0,5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	55 169	55 516	-0,6
Fluggäste <sup>2)</sup>	Tsd.	107 679	105 991	1,6
Flüge <sup>2)</sup>	Anzahl	994 269	992 204	0,2
Angebotene Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	273 975	268 104	2,2
Verkaufte Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	220 400	214 643	2,7
Sitzladefaktor <sup>2)</sup>	%	80,4	80,1	0,3 P.
Durchschnittserlöse	€ Cent	10,3	10,0	2,1 <sup>3)</sup>
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	8,3	8,0	2,6 <sup>3)</sup>
Stückkosten (CASK)	€ Cent	8,9	8,8	1,3 <sup>3)</sup>

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

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

<sup>3)</sup> Berechnung der Veränderungskennzahlen aus dargestellten absoluten Werten führt wegen Rundungsdifferenzen zu teils erheblichen Abweichungen.

### Geschäftstätigkeit

#### Passage Airline Gruppe steht im Zentrum der Wertschöpfung der Lufthansa Group

Die Passagierbeförderung ist das größte Geschäftsfeld der Lufthansa Group. Die Fluggesellschaften Lufthansa Passage (einschließlich Germanwings und Eurowings), SWISS und Austrian Airlines gehören zur Passage Airline Gruppe. Brussels Airlines und SunExpress ergänzen das Portfolio als strategische Beteiligungen. Die Finanzbeteiligung an JetBlue endete am 26. März 2015. Durch die Abstimmung der Airlines untereinander schafft der Airline-Verbund hohe Synergien.

Mit der Multi-Hub-Strategie bietet die Passage Airline Gruppe den Passagieren ein umfassendes Flugplanangebot bei gleichzeitig höchster Reiseflexibilität. Über die internationalen Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich und Wien bediente der Airline-Verbund im Sommerflugplan 2015 mit insgesamt 581 Flugzeugen weltweit ein Streckennetz mit 297 Destinationen in 89 Ländern. Germanwings und Eurowings fokussieren sich auf Direktverkehre in Punkt-zu-Punkt-Märkten.

Alle Airlines verbindet das gemeinsame Ziel, die Ansprüche der Kunden hinsichtlich Sicherheit, Qualität, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und professionellem Service zu erfüllen.

#### Innovative Vertriebslösungen stärken die Kundennähe

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group modernisieren ihre Distribution grundlegend. Als zentraler Bestandteil gehört dazu die weitere Entwicklung und Implementierung von neuen, direkten Buchungswegen. Kosten für Buchungen über globale Reservierungssysteme (GDS) werden seit dem 1. September 2015 verursachungsgerecht verteilt. Für Tickets, die über ein GDS ausgestellt werden, wird die „Distribution Cost Charge“ (DCC) berechnet. Kunden der Lufthansa Group können ihre Flugtickets jedoch weiterhin ohne dieses Entgelt erwerben, indem sie direkt über die Websites der Airlines, über die Service Center oder an den

Ticketschaltern der Airlines an den Flughäfen buchen. Den Reisebüros und Firmenkunden steht ein Onlineportal als alternativer Buchungsweg ohne Mehrkosten zur Verfügung. Mit Technologiepartnern wird derzeit die Etablierung weiterführender Lösungen verhandelt, um die Buchungen über direkte Vertriebskanäle künftig noch attraktiver zu gestalten und den Nutzerkomfort zu erhöhen. Im Geschäftsjahr 2015 wurden bereits mehrere Kooperationen in diesem Bereich erfolgreich vorangetrieben. Die Einführung der DCC führte zu einer geringen Belastung der Buchungen, die jedoch keine wesentlichen negativen Folgen für die Ertragslage der Airlines hatte.

Perspektivisch soll im Rahmen der neuen Distributionsstrategie vor allem auch das Revenue Management grundlegend modernisiert werden. Zudem soll die intelligente Nutzung von Kundendaten Mehrwert für den Kunden liefern und Erlöspotenziale für die Passage Airline Gruppe erschließen. Es wird erwartet, dass Zusatzerlöse in Höhe von 300 Mio. EUR ab 2018 generiert werden können.

In diesem Zusammenhang hat die Lufthansa Group in Europa für Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines ein neues Preiskonzept für Flugtickets eingeführt. Die neuen Economy Class-Tarifoptionen „Light“, „Classic“ und „Flex“ gelten seit dem 1. Oktober 2015 auf europäischen Strecken und beinhalten preislich abgestufte Leistungs- und Servicepakete. Fluggäste können damit innerhalb der Economy Class gezielt Leistungen nach ihren jeweiligen Wünschen buchen. Der gewählte Tarif kann zudem individuell um zusätzliche Services ergänzt werden, indem der Kunde weitere Optionen hinzubucht.

### Eurowings stärkt die Position der Lufthansa Group in den Heimatmärkten

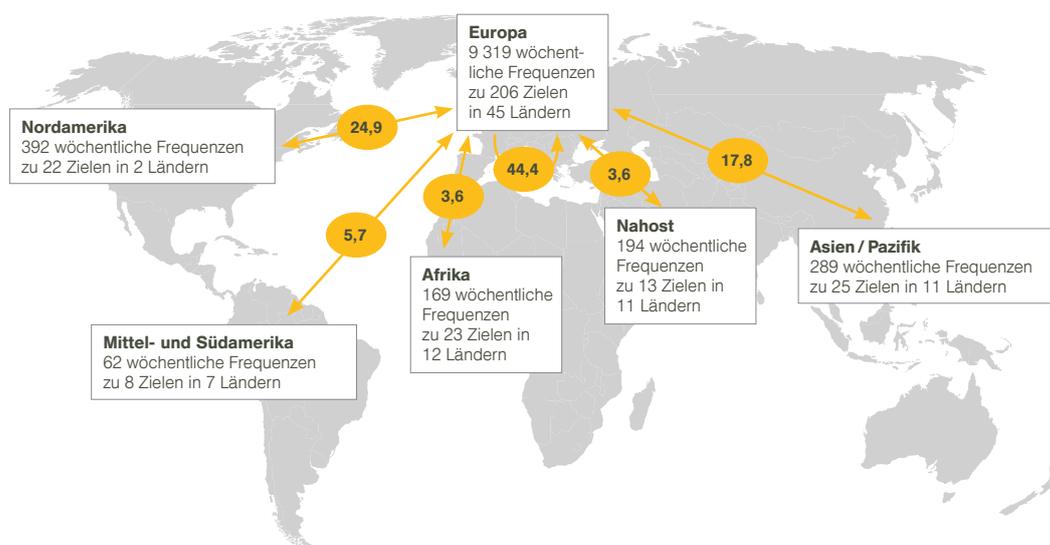
Am 1. Februar 2015 nahm die neue Eurowings den Flugbetrieb auf. Das Konzept für die Eurowings-Gruppe wurde auf Basis der erfolgreichen Trennung von Netzverhalten und reinen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen im Rahmen des erfolgten Ausbaus der Konzerntochter Germanwings entwickelt. Germanwings erreichte seit Übernahme der dezentralen Verkehre von Lufthansa Passage ab 2013 im Geschäftsjahr 2015 erstmals ein positives EBIT.

Mit der Marke Eurowings will die Lufthansa Group nun zusätzliche Märkte im preissensiblen Punkt-zu-Punkt-Privatreisesegment erschließen und ihre führende Position vor allem in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien absichern. Am 10. August 2015 wurde eine nunmehr unter Eurowings Europe GmbH in Österreich firmierende Gesellschaft als Ausgangspunkt für weiteres Wachstum gegründet.

### Passagier-Airlines forcieren Innovationen und Modernisierung

Die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe haben im Verlauf des Jahres 2015 mit neuen Sitzen, attraktiven Kabinendesigns mit moderner Ausstattung und neuen Bordservice-Konzepten das Reiseerlebnis für die Fluggäste weiter aufgewertet. Das innovative und flexible Preissystem sowie die Ergänzung des Langstrecken-netzes um neue touristische Destinationen haben die Attraktivität des Angebots für Geschäfts- und Privatreisende weiter gesteigert. Die Modernisierung ihrer Flugzeugflotte hat die Lufthansa Group auch im Jahr 2015 konsequent fortgesetzt.

Ziele Passage Airline Gruppe\* und Anteil an den Verkehrserlösen in %



\* Frequenzen pro Woche Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines.

Anteil an den Verkehrserlösen der Passage Airline Gruppe.

## Markt und Wettbewerb

Die Hub-Airlines der Lufthansa Group fokussieren sich darauf, ihre führenden Wettbewerbspositionen an den großen Drehkreuzen zu sichern und die dazu gehörenden europäischen und interkontinentalen Streckennetze ebenso wie ihre Qualitätsführerschaft auszubauen. Kommerzielle Joint Ventures decken die wichtigsten Langstreckenmärkte ab und ergänzen sie um zusätzliche Destinationen und Verbindungen. Langjährige Kooperationen bestehen mit United Airlines und Air Canada auf den Strecken zwischen Europa und Nordamerika sowie mit der japanischen All Nippon Airways (ANA) auf den Strecken zwischen Europa und Japan. 2015 wurde das geplante kommerzielle Joint Venture mit Air China vorangetrieben. Darüber hinaus haben die Lufthansa Group und Singapore Airlines im November 2015 eine weitreichende Partnerschaftvereinbarung unterzeichnet, auf deren Grundlage die beiden Luftfahrt-Konzerne wichtige Verbindungen zwischen Singapur und Europa im Rahmen eines kommerziellen Joint Ventures gemeinsam betreiben wollen. Zudem sollen Codesharing-Verbindungen erheblich ausgeweitet und die geschäftliche Zusammenarbeit intensiviert werden. Die Vereinbarung erstreckt sich ebenso auf Austrian Airlines und SWISS sowie die Singapore Airlines-Tochtergesellschaft SilkAir.

Dem Auf- und Ausbau der neuen Eurowings in Deutschland, Österreich, Belgien und der Schweiz kommt im Geschäftsjahr 2016 eine besondere Bedeutung zu. So soll dem zunehmenden Wettbewerb durch Low-Cost-Carrier in den Heimatmärkten erfolgreich begegnet werden.

Die Hub-Airlines der Passage Airline Gruppe ebenso wie Eurowings ergänzen das Portfolio darüber hinaus zunehmend um touristische Kurz- und Langstreckendestinationen.

## Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

### Treibstoffpreise tragen maßgeblich zur Ergebnisentwicklung bei

Die Treibstoffkosten der Passage Airline Gruppe inklusive Treibstoffpreissicherungen sind um 13,2 Prozent oder 830 Mio. EUR gegenüber dem Vorjahr gesunken. Mengeneffekte hatten keine wesentlichen Auswirkungen, negative Währungseffekte durch den im Vergleich zum US-Dollar schwachen Euro kompensierten jedoch einen Teil der Kosteneinsparungen aus geringeren Treibstoffkosten.

### Weiterführende Synergien werden geschaffen

Die Airlines der Passage Airline Gruppe arbeiten systematisch daran, Kernprozesse zu vereinheitlichen und zu synchronisieren, um so nachhaltige Synergien für das Geschäftsfeld zu erzielen. So soll ein einheitliches Netz- und Flottenmanagement für alle Hub-Airlines eingeführt werden. In einem ersten Schritt beinhalten die Kernelemente unter anderem gemeinsame Entscheidungen bei investitionsintensiven Produkten, wie beispielsweise Flugzeugsitzen, und konzernweite Produktstrategieprozesse. Weiterführend sollen diese Prozesse unter anderem in einem gemeinsamen Asset-Management resultieren.

### Passage Airline Gruppe erzielt neuen Passagierrekord

Im Geschäftsjahr 2015 beförderte die Passage Airline Gruppe 107,7 Mio. Passagiere. Dies entspricht einem Anstieg von 1,6 Prozent gegenüber Vorjahr. Das Angebot wurde vor allem durch den Einsatz von größerem Fluggerät um 2,2 Prozent erhöht. Die Zahl der Flüge stieg daher lediglich um 0,2 Prozent. Der Absatz stieg um 2,7 Prozent. Der Sitzladefaktor konnte um 0,3 Prozentpunkte auf 80,4 Prozent gesteigert werden. Sowohl die Anzahl der transportierten Passagiere als auch die Auslastung bedeuten neue Höchststände in der Entwicklung der Lufthansa Group. Die Durchschnittserlöse sind um 2,1 Prozent gestiegen. Die Verkehrserlöse legten um 4,9 Prozent zu.

### Entwicklung der Verkehrsgebiete\*

Passage Airline Gruppe

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in P.
Europa	10 181	1,2	86 053	1,3	91 960	0,0	70 338	1,1	76,5	0,8
Amerika	6 822	10,9	10 496	3,6	93 974	4,2	78 879	4,0	83,9	-0,2
Asien/Pazifik	3 975	6,4	6 602	4,1	64 127	3,4	52 994	4,2	82,6	0,6
Nahost/Afrika	1 632	0,9	4 528	-0,1	23 913	-0,3	18 189	-0,9	76,1	-0,4
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>22 610</b>	<b>4,9</b>	<b>107 679</b>	<b>1,6</b>	<b>273 975</b>	<b>2,2</b>	<b>220 400</b>	<b>2,7</b>	<b>80,4</b>	<b>0,3</b>

\* Inkl. Germanwings.

Im Verkehrsgebiet Europa blieb das Angebot unverändert. Der Absatz stieg um 1,1 Prozent. Der Sitzladefaktor ist um 0,8 Prozentpunkte auf 76,5 Prozent gestiegen. Die Durchschnittserlöse stiegen um 0,1 Prozent, die Verkehrserlöse um 1,2 Prozent.

Im Verkehrsgebiet Amerika stieg das Angebot um 4,2 Prozent. Der Absatz stieg um 4,0 Prozent. Der Sitzladefaktor ist um 0,2 Prozentpunkte auf 83,9 Prozent gesunken. Die Durchschnittserlöse stiegen um 6,7 Prozent, die Verkehrserlöse um 10,9 Prozent.

Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik stieg das Angebot um 3,4 Prozent. Der Absatz stieg um 4,2 Prozent. Der Sitzladefaktor ist um 0,6 Prozentpunkte auf 82,6 Prozent gestiegen. Die Durchschnittserlöse stiegen um 2,1 Prozent, die Verkehrserlöse um 6,4 Prozent.

Im Verkehrsgebiet Nahost/Afrika ging das Angebot um 0,3 Prozent zurück. Der Absatz ist um 0,9 Prozent gesunken. Der Sitzladefaktor ist um 0,4 Prozentpunkte auf 76,1 Prozent gesunken. Die Durchschnittserlöse stiegen um 1,8 Prozent, die Verkehrserlöse um 0,9 Prozent.

## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

### Umsatz steigt um 5,1 Prozent

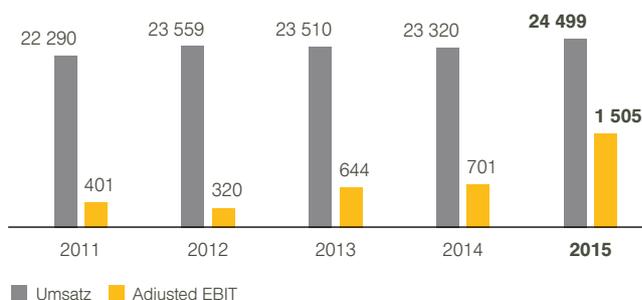
Die Verkehrserlöse des Geschäftsfelds konnten bei einer gesteigerten Verkehrsleistung um insgesamt 4,9 Prozent auf 22,6 Mrd. EUR gesteigert werden. Während sich die abgesetzte Menge (+2,7 Prozent) und positive Währungseffekte (+5,9 Prozent) erlössteigernd auswirkten, führten gefallene Preise (-3,7 Prozent) zu einer Erlösminderung.

Die Umsatzerlöse stiegen um 5,1 Prozent auf 24,5 Mrd. EUR. Die übrigen betrieblichen Erträge legten um 36,4 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR zu. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Kursgewinnen (+385 Mio. EUR) sowie höheren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (+42 Mio. EUR). Dem standen geringere Erträge aus Zuschreibungen auf Anlagevermögen (-29 Mio. EUR) gegenüber. In der Folge stiegen die gesamten betrieblichen Erträge um 6,4 Prozent auf 25,9 Mrd. EUR. Der insbesondere währungsbedingte Anstieg der Verkehrserlöse war die wesentliche Ursache dafür, dass die im Vorjahr prognostizierte Annahme eines leichten Umsatzrückgangs im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht eintrat.

### Aufwendungen steigen um 3,5 Prozent

Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 3,5 Prozent auf 24,5 Mrd. EUR. Die Materialaufwendungen lagen mit insgesamt 15,1 Mrd. EUR (-0,1 Prozent) auf Vorjahresniveau. Gesunkene Treibstoffkosten (-13,2 Prozent) führten zu einer Aufwandsentlastung. Um 35,5 Prozent geringeren Treibstoffpreisen (nach Sicherung) standen dabei die Veränderung des US-Dollars (+20,3 Prozent) und die gestiegene Menge (+2,0 Prozent) aufwandserhöhend gegenüber. Die Gebühren stiegen sowohl mengen- und preis- als auch währungsbedingt um insgesamt 7,3 Prozent auf 5,4 Mrd. EUR. Die übrigen bezogenen Leistungen stiegen insbesondere aufgrund erhöhter Technikleistungen (+12,7 Prozent) um insgesamt 12,1 Prozent auf 4,0 Mrd. EUR.

Umsatz und Adjusted EBIT Passage Airline Gruppe in Mio. €



Bei einer im Jahresdurchschnitt um 0,6 Prozent auf 55.169 leicht gesunkenen durchschnittlichen Mitarbeiterzahl erhöhte sich der Personalaufwand um 10,4 Prozent auf 4,7 Mrd. EUR. Diese Zunahme ist im Wesentlichen auf wechselkursbedingte Aufwandssteigerungen, die für das Geschäftsjahr 2015 wirksamen Tarifvereinbarungen sowie auf erhöhte Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen aufgrund des von 3,75 Prozent auf 2,60 Prozent gesunkenen Diskontierungszinssatzes und Währungseffekte zurückzuführen.

Die planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge erhöhten sich vor allem aufgrund der im Laufe der Geschäftsjahre 2014 und 2015 neu zugegangenen Flugzeuge um 12,7 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 8,9 Prozent auf 3,4 Mrd. EUR. Wesentliche Ursache hierfür waren höhere Kursverluste (+179 Mio. EUR), Kosten für EDV-Vertriebssysteme (+73 Mio. EUR) und indirekte Personalaufwendungen (+58 Mio. EUR).

Aufwendungen Passage Airline Gruppe

	2015 in Mio. €	2014 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	15 146	15 161	-0,1
davon Treibstoff	5 464	6 294	-13,2
davon Gebühren	5 375	5 011	7,3
davon Operating Lease	28	33	-15,2
davon Technikleistungen	2 098	1 862	12,7
Personalaufwand	4 675	4 234	10,4
Abschreibungen	1 301	1 178	10,4
Sonstiger betrieblicher Aufwand	3 386	3 108	8,9
davon Agenturprovisionen	317	307	3,3
davon Fremdpersonal	612	554	10,5
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>24 508</b>	<b>23 681</b>	<b>3,5</b>

**EBIT erhöht sich um 750 Mio. EUR,  
Adjusted EBIT steigt auf 1,5 Mrd. EUR**

Unter Einbeziehung des Beteiligungsergebnisses von 68 Mio. EUR ergibt sich ein EBIT von 1,5 Mrd. EUR (+ 750 Mio. EUR). Das Beteiligungsergebnis entfiel im Wesentlichen auf die Terminal 2 GmbH & Co. OHG (18 Mio. EUR), SunExpress (31 Mio. EUR) und SN Airholding (15 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT der Passage Airline Gruppe erhöhte sich gegenüber Vorjahr um 804 Mio. EUR auf 1,5 Mrd. EUR. Streiks und deren Auswirkungen belasteten das Ergebnis mit 231 Mio. EUR. Damit konnte eine erhebliche Ergebnissteigerung über das Niveau der vergangenen Jahre erreicht werden. Neben den positiven Auswirkungen der ergebnisverbessernden Maßnahmen der vergangenen Jahre ist die Größenordnung der Ergebnissteigerung zu erheblichen Teilen dem besonders günstigen Treibstoffkostenniveau zuzuschreiben. Erläuterungen zu den Ergebnissen der einzelnen Airlines befinden sich in den nachfolgenden Abschnitten.

In der Überleitung vom EBIT zum Adjusted EBIT wurden Nettoaufwendungen von insgesamt 40 Mio. EUR eliminiert. Darin enthaltene außerplanmäßige Abschreibungen (42 Mio. EUR) entfielen auf zum Verkauf vorgesehene zwei Boeing 747-400 und elf B737 sowie Wertberichtigungen auf gewährte Darlehen. Darüber hinaus wurden Ergebnisbelastungen aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand (13 Mio. EUR) sowie positive Nettoergebnisse aus Buchgewinnen und -verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen (15 Mio. EUR) in der Überleitung zum Adjusted EBIT bereinigt.

**Segmentinvestitionen sinken auf 2,1 Mrd. EUR**

Die Segmentinvestitionen verminderten sich um 4,5 Prozent auf 2,1 Mrd. EUR. Sie umfassten die im Kapitel „Finanz- und Vermögenslage“ auf S. 33 genannten 18 Flugzeuge sowie Flugzeugüberholungen und -anzahlungen.

**Lufthansa Passage**



**Lufthansa Passage<sup>1)</sup>**

		2015	2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	17 944	17 098	4,9
EBIT	Mio. €	904	393	130,0
Adjusted EBIT	Mio. €	970	399	143,1
EBITDA <sup>2)</sup>	Mio. €	1 845	1 238	49,0
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	40 262	40 199	0,2
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	40 364	40 608	-0,6
Fluggäste <sup>3)</sup>	Tsd.	79 305	77 547	2,3
Flüge <sup>3)</sup>	Anzahl	701 404	701 499	0,0
Angebotene Sitzkilometer <sup>3)</sup>	Mio.	202 314	197 478	2,4
Verkaufte Sitzkilometer <sup>3)</sup>	Mio.	162 173	156 826	3,4
Sitzladefaktor <sup>3)</sup>	%	80,2	79,4	0,8 P.

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

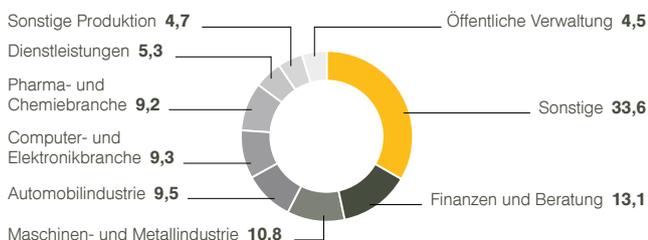
<sup>2)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

<sup>3)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

Lufthansa Passage ist die größte deutsche Fluggesellschaft. Die Geschäftstätigkeit unterteilt sich in das Premium-Segment mit den beiden größten deutschen Drehkreuzen Frankfurt und München sowie den durch die Marken Germanwings und Eurowings abgedeckten Punkt-zu-Punkt-Verkehr auf der Kurz- und Mittelstrecke. Germanwings, Eurowings und weitere Flugbetriebe werden zukünftig gemeinsam unter dem Dach der neuen Eurowings vermarktet. Auch die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine und Air Dolomiti sind Teil der Lufthansa Passage. Insgesamt bedienen die Fluglinien der Lufthansa Passage mit einer Flotte von 414 Flugzeugen ein Streckennetz von 258 Zielen in 80 Ländern.

**Qualitätsoffensive der Lufthansa Passage ist erfolgreich**

Lufthansa Passage strebt weiterhin konsequent die Qualitätsführerschaft in ihren Märkten an. Wichtige Schritte auf dem Weg dahin wurden 2015 erfolgreich abgeschlossen. So wurden sämtliche Langstreckenflugzeuge durch den Einbau der neuen Business und Economy Class aufgewertet. Darüber hinaus erhielt die Langstreckenflotte die neue Premium Economy Class als optimale Ergänzung zum Qualitätsangebot zwischen Economy und Business Class. In 76 Flugzeugen wurde zudem die neue First Class-Kabine eingebaut. Die Servicekonzepte an Bord wurden modernisiert und noch stärker an den individuellen Bedürfnissen der Kunden ausgerichtet.

**Branchenzusammensetzung Firmenkunden der Lufthansa Passage in %**

Zur adäquaten Bedienung von Strecken mit höherer Privatreisefachfrage wurde die A340-300-Flotte auf eine Konfiguration ohne First Class und mit einem höheren Sitzanteil der Economy Class umgebaut. Damit konnten im preissensiblen Segment die Stückkosten reduziert werden. Auch die in der Flotte verbleibenden Flugzeuge des Modells Boeing 747-400 sowie A330-300 sollen in eine Konfiguration ohne First Class umgerüstet werden.

Das Angebot von Lufthansa Passage aus Frankfurt wurde um vorwiegend touristische Langstreckendestinationen ergänzt, um der wachsenden Nachfrage nach Privatreisezielen gerecht zu werden. Ende September 2015 hat Lufthansa Passage ein speziell auf Privatreisende zugeschnittenes Langstrecken-Flugprogramm eingeführt. Tampa/Florida wurde als erstes Ziel dieses neuen Programms angefliegen. Weitere Destinationen sind unter anderem Cancún, Malé und Mauritius. Auch 2016 führt Lufthansa Passage die Modernisierung der Flotte fort. Mit der Einführung des Typs A350 wird die Flotte ab Herbst 2016 um ein hocheffizientes Flugzeugmuster ergänzt, was sich überdies durch deutlich geringere Lärmemissionen auszeichnet.

Im Kurz- und Mittelstreckenbereich wurden erste Flugzeuge des Typs A320 mit einem drahtlosen Unterhaltungssystem ausgestattet, um den Fluggästen die Nutzung individueller Unterhaltungs- und Informationsangebote mit ihren privaten Smartphones, Tablets oder Notebooks zu ermöglichen.

**Streiks belasten das Ergebnis maßgeblich**

Auch im Geschäftsjahr 2015 wurden das operative Geschäft und das Ergebnis der Lufthansa Passage maßgeblich durch Streiks der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) und der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO) belastet. Insgesamt kam es streikbedingt zu 8.125 Flugausfällen. Rund 1,1 Mio. Passagiere waren davon betroffen. In Summe belasteten die Streiks das Ergebnis im abgelaufenen Geschäftsjahr mit rund 231 Mio. EUR. Neben den direkten Streikkosten wirkt sich das latente Streikrisiko auch negativ auf das Buchungsverhalten der Passagiere und somit auf die Erlösentwicklung über den eigentlichen Streik hinaus aus.

Das Ergebnis belasteten erneut auch die Devisenbeschränkungen in Venezuela. Da der Devisentransfer aus Ticketverkäufen stark eingeschränkt ist, wurden Kapazitäts- und Vertriebsmaßnahmen eingeführt, um Währungsbestände in Venezuela so gering wie möglich zu halten.

**Wichtige Fortschritte in den Gesprächen mit den Tarifpartnern erzielt**

Mit der UFO wurde am 22. Januar 2016 eine Schlichtung vereinbart. Details hierzu finden Sie im „Nachtragsbericht“ auf S. 68. Mit der VC konnte die Basis für einen konstruktiven Dialog geschaffen werden. Maßgeblich dazu beigetragen hat der Jobgipfel vom 2. Dezember 2015 unter Beteiligung der Lufthansa Group und aller Gewerkschaften. Gemeinsam mit den anderen Gesellschaften der Lufthansa Group wurde Ende November 2015 mit der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) für die in Deutschland beschäftigten Bodenmitarbeiter eine Vergütungserhöhung und ein grundlegend reformierter Tarifvertrag zur betrieblichen Altersversorgung im Rahmen eines Gesamtpakets verhandelt.

Im Juli 2015 wurde die Schließung der dezentralen deutschen Stationen mit Wirkung zum 31. Mai 2021 beschlossen. Zum Jahresende 2015 wurden Interessenausgleichs- und Sozialpläne für alle betroffenen Stationen vereinbart.

**Effizienz wird durch zahlreiche Maßnahmen weiter erhöht**

Im Rahmen von „7to1 – Our Way Forward“ werden kontinuierlich neue Maßnahmen zur Effizienzsteigerung entwickelt und Ziele festgelegt. Wesentliche Projekte in diesem Zusammenhang waren 2015 der Abschluss des Einbaus der neuen First und Business Class, die Einführung der Premium Economy Class sowie der Ausstieg aus Teilflotten im Segment der 70-Sitzer. Außerdem hat sich die Weiterentwicklung des Hubs München mit attraktiveren Umsteigezeiten und effizienterem Fluggeräteeinsatz positiv auf das Ergebnis ausgewirkt.

**Anzahl Passagiere und Auslastung erreichen Rekordniveau**

Lufthansa Passage beförderte im Geschäftsjahr 2015 rund 79,3 Mio. Passagiere. Dies entspricht einem Anstieg von 2,3 Prozent gegenüber Vorjahr und stellt einen neuen Bestwert dar. Bei gleicher Anzahl der Flüge wurden die angebotenen Sitzkilometer um 2,4 Prozent erhöht. Die verkauften Sitzkilometer stiegen um 3,4 Prozent. Der Sitzladefaktor lag mit 80,2 Prozent (+0,8 Prozentpunkte) ebenfalls auf einem neuen Höchststand. Die Durchschnittserlöse stiegen, vor allem währungsbedingt, um 1,0 Prozent. Die Verkehrserlöse verbesserten sich um 4,4 Prozent.

**Deutliche Ergebnissteigerung gegenüber Vorjahr**

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnte Lufthansa Passage ihren Umsatz vor allem währungsbedingt um 4,9 Prozent auf 17,9 Mrd. EUR steigern. Das Adjusted EBIT lag bei 970 Mio. EUR (+143,1 Prozent). Das EBIT betrug 904 Mio. EUR, eine Steigerung von 511 Mio. EUR (+130,0 Prozent). Treiber für das gute Ergebnis sind unter anderem gesunkene Treibstoffkosten, der gesteigerte Absatz, vor allem durch eine starke Nachfrageentwicklung in den Sommermonaten, sowie Ergebnisverbesserungen durch Maßnahmen im Rahmen von „7to1 – Our Way Forward“. Gegenläufig wirkten sich vor allem die Streikkosten, die Kosten für die Modernisierung der Flugzeugkabinen und währungsbereinigt gesunkene Stückpreise aus.



SWISS<sup>1)</sup>

		2015	2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4 542	4 241	7,1
EBIT	Mio. €	462	282	63,8
Adjusted EBIT	Mio. €	429	278	54,3
EBITDA <sup>2)</sup>	Mio. €	715	513	39,4
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	9 009	8 694	3,6
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	8 819	8 690	1,5
Fluggäste	Tsd.	17 536	17 270	1,5
Flüge	Anzahl	166 038	163 766	1,4
Angebote Sitzkilometer	Mio.	48 345	47 285	2,2
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	40 038	39 388	1,6
Sitzladefaktor	%	82,8	83,3	-0,5 P.

<sup>1)</sup> Inkl. Edelweiss Air.

Weitere Informationen zur SWISS unter [www.swiss.com](http://www.swiss.com).

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

SWISS ist die nationale Fluggesellschaft der Schweiz. Gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air bedient sie ab den Flughäfen Zürich und Genf mit einer Flotte von insgesamt 88 Flugzeugen ein weltweites Streckennetz von 137 Destinationen in 53 Ländern.

Die separat geführte Fracht-Division Swiss WorldCargo bietet ein umfassendes Airport-to-Airport-Dienstleistungsangebot für hochwertige Güter und betreuungsintensive Fracht zu 130 Destinationen in über 80 Ländern an.

**Flottenerneuerung und Serviceausbau schreiten voran**

SWISS investiert weiterhin kontinuierlich in Flotte, Produkt und Serviceleistungen. So wurde 2015 insbesondere die Servicequalität in der Business Class weiter gesteigert. Anfang 2016 geht das neue Flaggschiff von SWISS, die Boeing 777-300ER, in den Liniendienst. Insgesamt neun Flugzeuge dieses Typs sollen bis Ende 2018 schrittweise die SWISS Langstreckenflotte erneuern. Die Flugzeuge werden ein hochmodernes Kabinenprodukt, unter anderem auch mit drahtloser Internetverbindung, bieten. Ab Mitte 2016 erwartet SWISS die Auslieferung ihres neuen Kurz- und Mittelstreckenflugzeugs Bombardier C Series, das die derzeitigen Avro RJ 100-Flugzeuge ersetzen wird. Insgesamt wurden 30 Flugzeuge dieses Typs bestellt.

**Neues Punkt-zu-Punkt-System wurde eingeführt**

Im Frühjahr 2015 hat SWISS im Punkt-zu-Punkt-Verkehr das System Hub+ eingeführt. Im Sommerflugplan 2015 nahm SWISS 22 neue Strecken ab Zürich ins Programm auf. Auch ab Genf erweiterte SWISS ihr Angebot und fliegt seit dem Sommerflugplan 2015 ganzjährig sechs zusätzliche Destinationen an: Florenz, Valencia, Sarajevo, Skopje, Algier und Dublin. Edelweiss Air hat Kerkyra in Griechenland in ihr Programm aufgenommen.

**Nachhaltige Ergebnisverbesserung wird dank „7to1 – Our Way Forward“ erreicht**

Im Rahmen von „7to1 – Our Way Forward“ wurde bereits eine Vielzahl von Maßnahmen erfolgreich umgesetzt. Neben einem effizienteren Treibstoffmanagement und einer optimierten Netzwerkplanung steht künftig insbesondere die Weiterentwicklung von zusätzlichen Dienstleistungen – etwa die Möglichkeit, Upgrades in höhere Reiseklassen zu ersteigern – im Vordergrund. Ebenso konnte ein neues Kostenmodell mit der Flughafen Zürich AG vertraglich vereinbart werden, was zu deutlichen Einsparungen ab dem Geschäftsjahr 2016 führen soll.

**SWISS erzielt erneuten Passagierrekord**

SWISS hat im abgelaufenen Geschäftsjahr 17,5 Mio. Fluggäste befördert. Dies entspricht einer Zunahme um 1,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr und stellt damit einen erneuten Passagierrekord dar. Das Angebot stieg um 2,2 Prozent, der Absatz um 1,6 Prozent. Der Sitzladefaktor ist entsprechend um 0,5 Prozentpunkte auf 82,8 Prozent gesunken. Die Durchschnittserlöse stiegen um 6,7 Prozent. Die Verkehrserlöse legten um 8,4 Prozent zu.

**Umsatz und Ergebnis sind angestiegen**

SWISS konnte im Jahr 2015 erneut sowohl den Umsatz als auch das Ergebnis steigern. Der Umsatz stieg um 7,1 Prozent auf 4,5 Mrd. EUR. Umsatzbelastend wirkte sich dabei die Entscheidung der Schweizerischen Nationalbank aus, den Euro-Franken-Mindestkurs aufzugeben. Demgegenüber stand jedoch ein deutlich positiver Ergebniseffekt aus dem gesunkenen Ölpreis. Das konsequent auslastungsorientierte Kapazitätsmanagement sowie die kontinuierlichen Maßnahmen im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE wirkten sich ebenfalls positiv auf die Ergebnisentwicklung aus. Das Adjusted EBIT erhöhte sich um 151 Mio. EUR auf 429 Mio. EUR. Das EBIT stieg um 180 Mio. EUR auf 462 Mio. EUR.

## Austrian Airlines



### Austrian Airlines<sup>1)</sup>

		2015	2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 102	2 069	1,6
EBIT	Mio. €	54	17	217,6
Adjusted EBIT	Mio. €	52	9	477,8
EBITDA <sup>2)</sup>	Mio. €	162	121	33,9
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	5 984	6 067	-1,4
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	5 986	6 218	-3,7
Fluggäste <sup>3)</sup>	Tsd.	10 838	11 174	-3,0
Flüge <sup>3)</sup>	Anzahl	126 827	126 939	-0,1
Angebotene Sitzkilometer <sup>3)</sup>	Mio.	23 316	23 342	-0,1
Verkaufte Sitzkilometer <sup>3)</sup>	Mio.	18 190	18 429	-1,3
Sitzladefaktor	%	78,0	78,9	-0,9 P.

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

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

<sup>3)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

Austrian Airlines ist die größte Fluggesellschaft Österreichs und betreibt mit ihrer 79 Flugzeuge umfassenden Bestandsflotte ein weltweites Streckennetz von 119 Destinationen in 51 Ländern.

Im März 2015 wurde die Tyrolean Airways Luftfahrzeuge Technik GmbH mit Sitz in Innsbruck als eigene Gesellschaft neu aufgestellt. Das Unternehmen ist auf die Wartung von Bombardier Dash 8-Flugzeugen spezialisiert.

Mit der Verschmelzung der Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH auf die Austrian Airlines AG am 1. April 2015 zum 31. Dezember 2014 wurde der Flugbetrieb der Austrian Airlines Group bei Austrian Airlines gebündelt.

### Innovation und Service sind Schlüsselfaktoren in schwierigem Umfeld

Auch Austrian Airlines ist dem wachsenden Wettbewerbsdruck unverändert stark ausgesetzt. Herausfordernd für das laufende Geschäft von Austrian Airlines bleiben darüber hinaus vor allem die Auswirkungen der Krisen in der Ukraine, Russland und dem Nahen Osten. Auf mehreren Destinationen wurde deshalb die Kapazität reduziert. Einige Strecken mussten temporär eingestellt werden. Der dauerhaft angespannten Wettbewerbssituation am Drehkreuz Wien begegnet Austrian Airlines mit Maßnahmen zur Erhöhung der Erlösqualität, wie zum Beispiel weiteren Service- und Produktverbesserungen, fortlaufendem Kapazitätsmanagement sowie Initiativen zur Kostensenkung. Vor diesem Hintergrund sieht sich Austrian Airlines nach der Restrukturierungsphase der vergangenen Jahre grundsätzlich gut für gezieltes Wachstum aufgestellt.

### Moderne Embraer-Jets ersetzen Fokker-Flugzeuge

Der Aufsichtsrat von Austrian Airlines hat am 19. März 2015 zugestimmt, die Fokker-Flugzeuge durch Embraer-Mittelstreckenjets zu ersetzen. Die Eingliederung der bisher bei Lufthansa CityLine eingesetzten Flugzeuge hat im Herbst 2015 begonnen und soll bis Ende 2017 abgeschlossen sein. Die 21 Flugzeuge vom Typ Fokker 70 und Fokker 100 wurden bereits im November 2015 verkauft, die Ausflottung soll bis Ende 2017 erfolgen. Im Zusammenhang mit den Vorbereitungen zur Einflottung der 17 Embraer-Jets wurde im Sommer 2015 die Regelmäßigkeit des Flugverkehrs beeinträchtigt. Austrian Airlines reagierte darauf unter anderem mit der Anmietung von externer Kapazität, sodass die operationelle Situation weitgehend stabilisiert werden konnte.

### Umbau der Kabinenausstattung der Airbus-Flotte hat begonnen

2015 wurde mit der Umrüstung der Kabinenausstattung der 29 Flugzeuge der Airbus A320-Familie begonnen. Diese wird bis 2017 abgeschlossen sein. Die wesentlichen Änderungen werden die Verbesserung der Business Class durch einen größeren Sitzabstand und neu ausgestattete Sitze sein.

### Touristische Destinationen rücken zunehmend in den Fokus

Austrian Airlines hat ihr Netzwerk 2015 insbesondere um die touristischen Destinationen Odessa, Menorca, Manchester, Miami, Colombo, Mauritius und Marrakesch erweitert. Zudem sollen Shanghai und Bari ab dem Frühjahr 2016 angefliegen werden.

### „7to1 – Our Way Forward“ trägt zur Ergebnisverbesserung bei

Auch die im Rahmen von „7to1 – Our Way Forward“ umgesetzten Maßnahmen zeigen Wirkung. Die Effekte aus dem neuen Kollektivvertrag Bord vermindern auf der einen Seite die Kosten gegenüber dem Vorjahr nachhaltig, auf der anderen Seite verbessern die kommerziellen Initiativen – wie das neue Tarifmodell im Europaverkehr und mehrere E-Commerce-Aktivitäten – das Ergebnis deutlich.

### Positives operatives Ergebnis erzielt

Mit einer Passagierzahl von 10,8 Mio. hat Austrian Airlines um 3,0 Prozent weniger Passagiere befördert als 2014. Das Angebot blieb nahezu gleich (-0,1 Prozent), der Absatz verringerte sich um 1,3 Prozent. Die Auslastung lag mit 78,0 Prozent leicht unter dem Vorjahr (-0,9 Prozentpunkte). Aufgrund vor allem währungsbedingt steigender Durchschnittserlöse (+2,7 Prozent) stiegen die Verkehrserlöse um 1,3 Prozent.

Der Umsatz von Austrian Airlines lag 2015 mit 2,1 Mrd. EUR um 1,6 Prozent über dem Wert des Vorjahres. Das Adjusted EBIT stieg um 43 Mio. EUR auf 52 Mio. EUR an. Geringeren Treibstoffkosten standen höhere Technikkosten sowie Mehrkosten durch den stärkeren US-Dollar gegenüber. Auch das EBIT zeigt mit 54 Mio. EUR eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr (+37 Mio. EUR).

## Geschäftsfeld Logistik

Umsatz **2,4** Mrd. €

Adjusted EBIT **74** Mio. €

✈ Lufthansa Cargo ist Europas führende Frachtairline. / Ausbau der führenden Position erfolgt durch Qualitätsverbesserungen und weltweite Kooperationen. / Prozesse im Luftfrachtverkehr werden zunehmend vereinfacht und digitalisiert. / Umsatz und Ergebnis verringern sich durch rückläufige Auslastung.

### Kennzahlen Logistik

		2015	2014 <sup>2)</sup>	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 355	2 435	-3,3
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	24	25	-4,0
EBIT	Mio. €	3	123	-97,6
Adjusted EBIT	Mio. €	74	123	-39,8
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	155	187	-17,1
Adjusted EBIT-Marge	%	3,1	5,1	-2,0 P.
EACC	Mio. €	-72	20	
ROCE	%	0,2	8,0	-7,8 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	116	214	-45,8
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4 607	4 663	-1,2
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4 643	4 656	-0,3
Fracht und Post	Tsd. t	1 630	1 669	-2,4
Angebotene Fracht- Tonnenkilometer	Mio.	12 606	12 354	2,0
Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer	Mio.	8 364	8 612	-2,9
Nutzladefaktor	%	66,3	69,7	-3,4 P.

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

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

### Geschäftstätigkeit

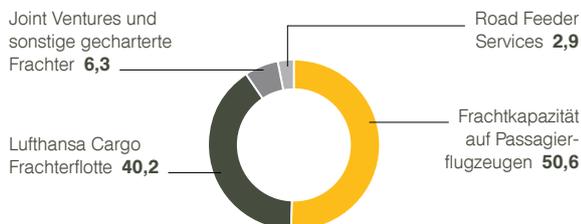
#### Lufthansa Cargo ist Europas führende Frachtfluggesellschaft

Lufthansa Cargo ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group. Die firmeneigene Flotte bestand zum 31. Dezember 2015 aus fünf Frachtflugzeugen vom Typ Boeing 777F und 14 Boeing MD-11F.

Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG auch die auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisierte Jettainer Gruppe und die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic GmbH. Die in Leipzig ansässige Fluggesellschaft fliegt mit acht B777-Frachtern im Auftrag ihrer beiden Anteilseigner Lufthansa Cargo und DHL Express weltweit rund 20 Ziele an. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften. Neben eigenen und gecharterten Frachterkapazitäten vermarktet Lufthansa Cargo insbesondere auch die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa Passage und Austrian Airlines. Rund die Hälfte der Fracht wird jeweils an Bord von Fracht- und Passagierflugzeugen befördert. Insgesamt bietet Lufthansa Cargo Verbindungen zu mehr als 300 Zielen in rund 100 Ländern an.

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

**Kapazitätszusammensetzung Logistik in %**

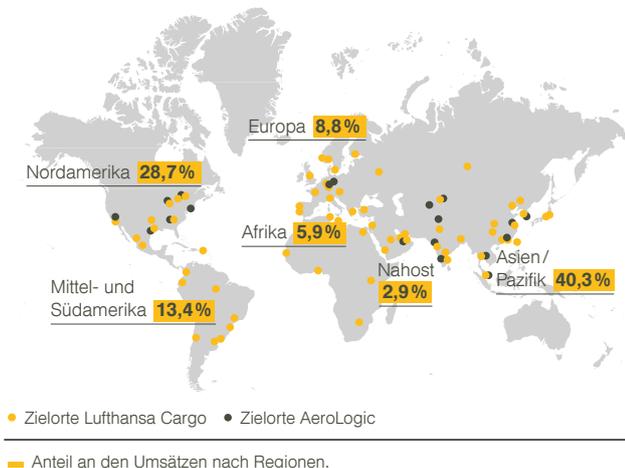


**Internationale Kooperationen sind erfolgreich**

Lufthansa Cargo strebt an, die Prozesse im Luftfrachtgeschäft deutlich zu vereinfachen und zu automatisieren sowie die Stückkosten dauerhaft zu senken. Dazu sind eine moderne Flugzeugflotte, eine effiziente Bodeninfrastruktur sowie die Digitalisierung von Prozessen erforderlich. Auch über weitere Qualitätsverbesserungen und weltweite Kooperationen soll die führende Position in der Luftfrachtindustrie ausgebaut werden.

Die seit Dezember 2014 bestehende Kooperation mit der japanischen All Nippon Airways (ANA) verläuft erfolgreich. Die Kapazitäten auf den unter die Kooperation fallenden Strecken werden von beiden Partnern gemeinsam vermarktet. So können den Kunden attraktivere und flexiblere Angebote unterbreitet werden. Bereits im ersten Jahr hat sich diese Partnerschaft bewährt. Inzwischen werden über 90 wöchentliche Direktflüge im Rahmen der Kooperation angeboten. Darüber hinaus stehen den Kunden ausgewählte Zubringer- und Anschlussflüge zur Verfügung. Im Dezember 2015 kündigte Lufthansa Cargo eine weitere Partnerschaft an. Die Airline plant eine Kooperation mit United Cargo, die nach einem vergleichbaren Modell wie die Partnerschaft mit ANA ausgestaltet werden soll. Auch hier werden die Kunden von einem größeren Netz und abgestimmten Prozessen profitieren.

**Zielorte Lufthansa Cargo Frachterflotte**



**Markt und Wettbewerb**

**Asien / Pazifik und Nordamerika bleiben wichtigste Verkehrsgebiete**

Deutschland und Europa stellen mit einem Anteil von insgesamt rund 50 Prozent weiterhin die wichtigsten Absatzmärkte von Lufthansa Cargo dar. Die wichtigsten Verkehrsgebiete sind nach wie vor Asien/Pazifik und Nordamerika.

Der leichte Aufschwung der weltweiten Luftfrachtnachfrage vom Jahresende 2014 setzte sich zu Beginn des Jahres 2015 zunächst fort. Im zweiten und dritten Quartal verlor das Wachstum an Dynamik und die Märkte stagnierten. Lufthansa Cargo verzeichnete in diesem Zeitraum eine sehr schwache Ergebnisentwicklung. Im vierten Quartal war zwar saisonbedingt eine gewisse Stabilisierung zu beobachten, die jedoch unter anderem durch die Streiks bei Lufthansa Passage unterbrochen wurde.

**Lufthansa Cargo setzt auf neues Preismodell**

Einzelne Frachtfluggesellschaften haben zu Beginn des Jahres 2015 eine Änderung ihrer Preismodelle mit sogenannten All-in-Raten eingeführt. Lufthansa Cargo hat nach sorgfältiger Analyse ebenfalls eine Änderung ihres Preismodells beschlossen und erhebt seit dem Winterflugplan 2015/16 nur noch zwei Preiskomponenten: eine Nettorate sowie eine angepasste Airfreight Surcharge. Damit entfallen die bislang unterschiedlichen Zuschläge für Treibstoff und Sicherheit. Die neue Airfreight Surcharge fällt niedriger aus als die Summe der bisher erhobenen Zuschläge. Die Nettoraten wurden entsprechend angepasst, sodass aus der Umstellung der Preisstruktur keine Veränderung der Gesamtraten erfolgte.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung**

**Flotte, IT und Bodeninfrastruktur werden weiter modernisiert**

Im Februar 2015 stieß die fünfte Boeing 777F zur Flotte. Diese Frachter zeichnen sich durch einen geringeren Treibstoffverbrauch, ihre große Reichweite und hohe Zuverlässigkeit aus. Das Unternehmen hat damit alle fünf bestellten B777F erfolgreich in den Flugbetrieb integriert.

Die Entscheidung über einen Neubau des Logistikzentrums LCCneo in Frankfurt wurde im April 2015 um mindestens zwei Jahre verschoben. Damit einhergehend werden nun Maßnahmen geprüft, um das bestehende Frachtzentrum kosteneffizient zu modernisieren.

Mit der weltweiten Implementierung einer neuen IT für die Fracht- abfertigung wurde das größte IT-Projekt in der Unternehmensgeschichte zum Jahresende 2015 erfolgreich abgeschlossen. Damit unterstreicht Lufthansa Cargo die Position als digitaler Vorreiter in der Branche. Bis 2020 will sich das Unternehmen mit allen Teilnehmern der Transportkette von der Buchung bis zur Auslieferung digital vernetzen. Die Kunden profitieren langfristig von einer höheren Transparenz, größerer Geschwindigkeit, verbesserter Qualität sowie mehr Effizienz und können somit flexibler agieren.

## Entwicklung der Verkehrsgebiete

Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fracht/Post in Tsd. t		Angebotene Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Fracht-Nutzladefaktor in %	
	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in P.
Europa	198	-6,2	531	-4,7	687	0,4	328	-4,4	47,7	-2,4
Amerika	958	-0,8	503	-1,7	5 766	3,5	3 679	-2,9	63,8	-4,2
Asien/Pazifik	919	-5,2	466	-0,3	4 996	1,6	3 739	-2,4	74,8	-3,0
Nahost/Afrika	200	-8,3	130	-2,6	1 157	-2,3	618	-5,2	53,4	-1,7
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>2 275</b>	<b>-3,8</b>	<b>1 630</b>	<b>-2,4</b>	<b>12 606</b>	<b>2,0</b>	<b>8 364</b>	<b>-2,9</b>	<b>66,3</b>	<b>-3,4</b>

### Weitere Anstrengungen zur Erzielung höchster Effizienz

Lufthansa Cargo beabsichtigt, die jährlichen Personalaufwendungen und personalnahen Kosten bis 2018 um mindestens 40 Mio. EUR zu reduzieren. Mit Blick auf die anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird Lufthansa Cargo ihre Flotte verkleinern. Nachdem zu Jahresbeginn 2015 die fünfte neue Boeing 777F übernommen wurde, werden 2016 zwei MD-11F aus dem Betrieb genommen. Damit fliegen künftig noch zwölf Frachter dieses Typs im Streckennetz von Lufthansa Cargo.

### Auslastung über alle Verkehrsgebiete rückläufig

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sank die von Lufthansa Cargo beförderte Tonnage um 2,4 Prozent. Die angebotenen Tonnenkilometer wurden um 2,0 Prozent erhöht, davon 3,1 Prozent in den Frachträumen der Passagierflugzeuge und 1,1 Prozent in den Frachtflugzeugen. Die transportierten Tonnenkilometer sanken hingegen um 2,9 Prozent, sodass sich der Nutzladefaktor im Vergleich zum Vorjahr um 3,4 Prozentpunkte verringerte. Die Durchschnittserlöse sind um 0,7 Prozent gesunken. Die Verkehrserlöse gingen um 3,8 Prozent zurück.

Innerhalb Europas wurden die angebotenen Tonnenkilometer um 0,4 Prozent erhöht. Die transportierten Tonnenkilometer gingen um 4,4 Prozent zurück. Die Auslastung sank um 2,4 Prozentpunkte.

Im Verkehrsgebiet Amerika wurde das Angebot um 3,5 Prozent erhöht, die transportierten Tonnenkilometer gingen um 2,9 Prozent zurück. Die Auslastung sank um 4,2 Prozentpunkte.

Im Bereich Asien/Pazifik wurde das Angebot um 1,6 Prozent erhöht, die transportierten Tonnenkilometer gingen hingegen um 2,4 Prozent zurück. Die Auslastung sank um 3,0 Prozentpunkte.

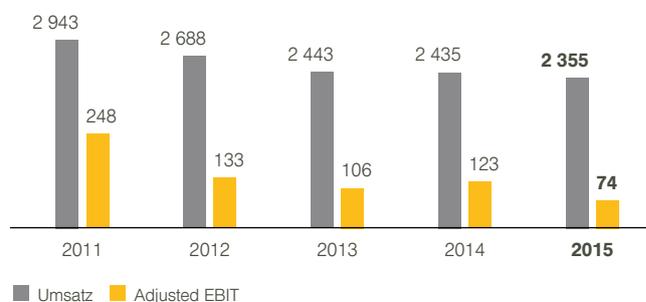
In Nahost/Afrika wurde das Angebot um 2,3 Prozent reduziert, die transportierten Tonnenkilometer gingen hingegen um 5,2 Prozent zurück. Die Auslastung sank um 1,7 Prozentpunkte.

## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

### Umsatz und Adjusted EBIT sind rückläufig

Im Geschäftsjahr 2015 erzielte Lufthansa Cargo einen Umsatz von 2,4 Mrd. EUR (-3,3 Prozent). Die anderen Betriebserlöse stiegen vornehmlich aufgrund der Zunahme von Abfertigungserlösen auf 65 Mio. EUR (+18,2 Prozent). Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen insbesondere wegen eines geringeren Fremdwährungsergebnisses mit 58 Mio. EUR um 31,8 Prozent unter Vorjahresniveau. Die betrieblichen Gesamterlöse verringerten sich auf insgesamt 2,4 Mrd. EUR (-4,2 Prozent).

### Umsatz und Adjusted EBIT Logistik in Mio. €



Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich im Vorjahresvergleich, ebenfalls zum Teil währungsbedingt, um 0,8 Prozent auf 2,4 Mrd. EUR. Der Materialaufwand nahm um 6,7 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR ab. Innerhalb dieser Position reduzierte sich der Treibstoffaufwand vor allem preisbedingt auf 319 Mio. EUR (-29,6 Prozent). Der Charteraufwand fiel um 3,7 Prozent auf 676 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich zum Vorjahr um 7,0 Prozent auf 414 Mio. EUR. Dieser Anstieg beruhte im Wesentlichen auf Währungs- und Tarifeffekten sowie erhöhtem Dienstzeitaufwand für Pensionsverpflichtungen. Die Gesellschaften im Geschäftsfeld Logistik beschäftigten im Berichtszeitraum durchschnittlich 4.643 Mitarbeiter.

Die Abschreibungen stiegen um 88 Mio. EUR auf 152 Mio. EUR. Neben der Zunahme der planmäßigen Abschreibungen durch den Zugang der neuen B777F-Flugzeuge sind in diesem Betrag auch außerplanmäßige Abschreibungen auf Projektkosten im Zusammenhang mit der Verschiebung des geplanten Neubaus des Frachterminals (LCCneo) und auf Planungskosten für den Bau eines Verwaltungsgebäudes in Höhe von insgesamt 69 Mio. EUR enthalten.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich vor allem aufgrund von gestiegenen Kursverlusten auf 292 Mio. EUR (+6,6 Prozent). Das Beteiligungsergebnis stieg um 7 Mio. EUR auf 25 Mio. EUR.

**Aufwendungen Logistik**

	2015 in Mio. €	2014 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1 577	1 690	-6,7
davon Treibstoff	319	453	-29,6
davon Gebühren	303	278	9,0
davon Charter	676	702	-3,7
davon Technikleistungen	126	121	4,1
Personalaufwand	414	387	7,0
Abschreibungen	152	64	137,5
Sonstiger betrieblicher Aufwand	292	274	6,6
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>2 435</b>	<b>2 415</b>	<b>0,8</b>

Das Geschäftsfeld Logistik erzielte im Geschäftsjahr 2015 ein Adjusted EBIT in Höhe von 74 Mio. EUR (Vorjahr: 123 Mio. EUR). Das durch außerplanmäßige Abschreibungen belastete EBIT lag bei 3 Mio. EUR (Vorjahr: 123 Mio. EUR). Im langjährigen Vergleich erzielte Lufthansa Cargo damit ein schwaches Ergebnis.

Die Investitionen verringerten sich im Berichtszeitraum um 45,8 Prozent auf 116 Mio. EUR (Vorjahr: 214 Mio. EUR), vor allem bedingt durch geringere An- und Abschlusszahlungen im Zusammenhang mit dem Kauf der B777F-Flugzeuge.

## Geschäftsfeld Technik

Umsatz **5,1** Mrd. €

Adjusted EBIT **454** Mio. €

✈ Lufthansa Technik ist weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile, kommerzielle Flugzeuge. / Organisches Wachstum und strategische Partnerschaften stehen im Fokus. / Gute Auftragslage und Dollarentwicklung führen zu höherem Umsatz und einem Adjusted EBIT über Vorjahr.

### Kennzahlen Technik

		2015	2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5 099	4 337	17,6
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	1 843	1 664	10,8
EBIT	Mio. €	448	433	3,5
Adjusted EBIT	Mio. €	454	380	19,5
EBITDA*	Mio. €	551	526	4,8
Adjusted EBIT-Marge	%	8,9	8,8	0,1 P.
EACC	Mio. €	158	168	-6,0
ROCE	%	10,6	11,6	-1,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	148	118	25,4
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	20 661	20 079	2,9
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	20 289	20 085	1,0
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	23	21	9,5

\* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

### Geschäftstätigkeit

#### Lufthansa Technik ist der weltweit führende MRO-Anbieter

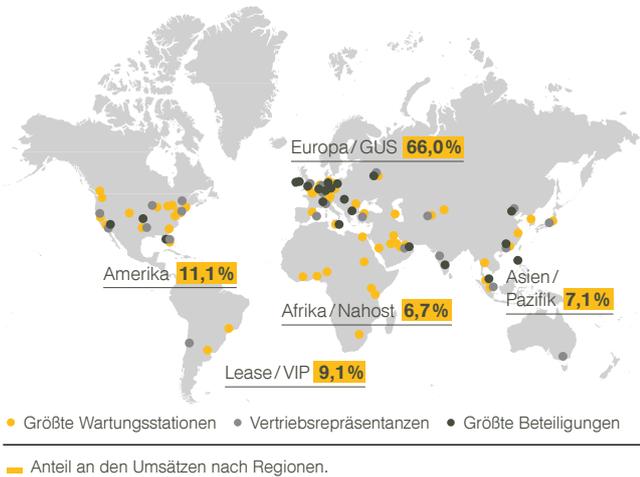
Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerzielle Flugzeuge. Zur Lufthansa Technik Gruppe gehören weltweit 31 technische Instandhaltungsbetriebe. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 54 Gesellschaften beteiligt.

Das Leistungsspektrum von Lufthansa Technik verteilt sich auf die sieben Produktdivisionen Wartung, Flugzeugüberholung, Triebwerke, Geräte, Flugzeugsysteme, Innovationen sowie die Erstausrüstung und Betreuung von VIP-Flugzeugen. Die Angebotspalette erstreckt sich über unterschiedlich strukturierte Produkte und Produktkombinationen, von der Reparatur einzelner Geräte über Beratungsleistungen bis hin zur vollintegrierten Versorgung ganzer Flotten. Über die Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen hinaus ermöglicht Lufthansa Technik Fluggesellschaften unter anderem, neue Flugzeugtypen sicher in den Linienbetrieb einzuführen und treibstoffeffizient zu betreiben.

#### Lufthansa Technik setzt auf Innovation und Kooperationen

Mit gate.control hat Lufthansa Technik Logistik Services, ein Tochterunternehmen von Lufthansa Technik, ein neuartiges Verfahren zur Identifikation von Flugzeugmaterial im internationalen Reparaturkreislauf entwickelt und zum Patent angemeldet. Für ältere Flugzeugmuster wurde mit smart.life ein neues Produkt zur optimalen Betreuung bis zum Ende des Einsatzes im Flugbetrieb entwickelt. Dieses minimiert den gerade zum Ende des Lebenszyklus steigenden Aufwand für Kunden.

**Standorte Lufthansa Technik**



Zudem baut Lufthansa Technik auch weiterhin auf Kooperationen. Im Bereich der Kabinenausstattung bietet das Tochterunternehmen Lufthansa Bombardier Aviation Services zukünftig mit der OHS Aviation Services, einem Spezialisten für Inneneinrichtungen von Businessjets, Dienstleistungen aus einer Hand an. Zusammen mit Airbus Corporate Jets erweitert Lufthansa Technik das Elite-Konzept für vorkonfektionierte Kabinenausstattungen für den Airbus ACJ319. Zusammen mit Mercedes-Benz Style wird ein luxuriöses und ganzheitliches Kabinenkonzept für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge im VIP-Bereich entwickelt.

Lufthansa Technik und GE Aviation haben den Aufbau eines hochmodernen Betriebs für die Überholung der neuen Flugzeugtriebwerksmuster GEnx-2B und GE9X vereinbart. Das Joint Venture soll 2018 seinen Betrieb aufnehmen. Im Bereich der Komponenterversorgung wurde mit der Firma Moog, einem Originalhersteller für Komponenten im Airbus A350 und in der Boeing 787, eine Vereinbarung getroffen, die Lufthansa Technik zum autorisierten Service Center für Moog-Flugzeugkomponenten macht.

Profitables organisches Wachstum und Wachstum durch strategische Partnerschaften und Akquisitionen bleiben in den kommenden Jahren wesentliche Ziele von Lufthansa Technik.

**Markt und Wettbewerb**

**Lufthansa Technik begegnet anspruchsvollem Wettbewerb mit Innovationen und strategischen Partnerschaften**

Lufthansa Technik betreut weltweit rund 800 Kunden, darunter vor allem Airlines und Flugzeug-Leasinggesellschaften, aber auch VIP-Jet-Betreiber und öffentliche Auftraggeber. Der wichtigste Absatzmarkt des Unternehmens bleibt die Region Europa inklusive der ehemaligen GUS-Staaten. Der Umsatzanteil dieser Region lag 2015 mit 66,0 Prozent leicht unter Vorjahr. Asien/Pazifik lag bei 7,1 Prozent. Mittlerer Osten und Afrika lagen bei 6,7 Prozent. Der Umsatzanteil in der Region Amerika stieg auf 11,1 Prozent. Der Gesamtumsatz mit Leasinggesellschaften und VIP-Jet-Betreibern sank auf 9,1 Prozent.

Der anspruchsvollen Wettbewerbssituation vor allem durch OEM (Original Equipment Manufacturer) und deren Beschränkungen zum Zugang zu geistigem Eigentum begegnet Lufthansa Technik erfolgreich durch Partnerschaften mit diesen OEMs und zunehmend eigenen Innovationen, bei denen das Unternehmen selbst als OEM tätig wird.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung**

**Wichtige Verträge wurden verlängert und neu abgeschlossen**

Im Berichtszeitraum wurde die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge um 12 Prozent auf 3.680 ausgeweitet. Damit wird weltweit jedes neunte kommerziell betriebene Flugzeug von Lufthansa Technik betreut. Im Geschäftsjahr 2015 konnten 27 neue Kunden gewonnen und 375 Verträge mit einem Vertragsvolumen von 3,1 Mrd. EUR für 2015 und die Folgejahre abgeschlossen werden. Dazu zählen unter anderem mehrere Abschlüsse mit Low-Cost-Airlines, zum Beispiel Triebwerksverträge mit Jetstar Pacific und GoAir.

Wichtige Verträge betrafen unter anderem die Komponenterversorgung, zum Beispiel mit Finnair, dem europäischen Erstbetreiber des neuen Airbus A350, und Air Europa Lineas Aéreas für die Boeing 787-Flotte. In Südamerika konnte Lufthansa Technik ihre Marktposition in der Komponenterversorgung durch mehrere Verträge mit der Avianca Holdings Group und Azul Linhas ausbauen. In Nordamerika wurde Frontier Airlines als Neukunde gewonnen.

Im Herbst 2015 wurde nach zweieinhalb Jahren das bisher größte Umbauprogramm in der Geschichte von Lufthansa Technik erfolgreich abgeschlossen. In insgesamt 80 Langstreckenflugzeuge der Lufthansa Passage wurde eine neue Kabinenausstattung und ein neues Inflight Entertainment System installiert. Zeitgleich wurde der Einbau der Breitband-Internetverbindung FlyNet beendet.

### Weltweite Kapazitäten werden nachfragegerecht ausgeweitet

Um die steigende Nachfrage zu bedienen, werden die Kapazitäten, insbesondere in Asien und Amerika, deutlich erweitert. So wurden 2015 die ersten beiden Überholungslinien von Lufthansa Technik Puerto Rico in Betrieb genommen. Bis 2017 sollen fünf Linien betrieben werden. Bei Lufthansa Technik Components Services in Tulsa/Oklahoma, USA, wurde die Kapazität zur Instandhaltung von Flugzeugkomponenten erweitert. Lufthansa Technik Philippines nahm zusätzliche Hallenfläche zur Überholung von Airbus A380- und Boeing 777-Flugzeugen in Betrieb. Seit dem dritten Quartal 2015 ist dieser Standort außerdem als Teil des Lufthansa Technik Entwicklungsbetriebs dazu berechtigt, selbst kleinere Modifikationen zu entwickeln und so die Effizienz bei der Bearbeitung von Kundenaufträgen weiter zu steigern.

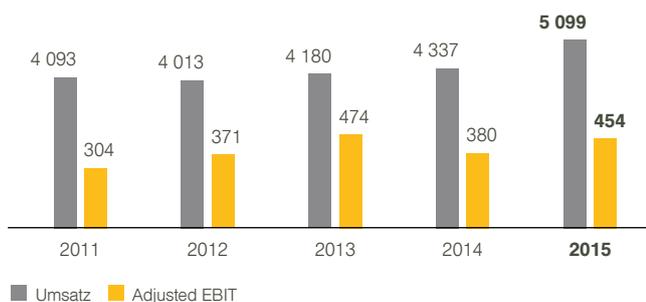
Die nordamerikanische Tochtergesellschaft Bizjet wird ab Mitte 2016 den Fokus auf die Reparatur und Überholung von Triebwerken erweitern und sich zu einem Engine Excellence Center entwickeln. Der Bereich VIP-Completion von Bizjet wird hingegen bis Mitte 2016 aufgrund von anhaltend negativer Geschäftsentwicklung geschlossen.

## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

### Gute Auftragslage führt zu weiterer Umsatzerhöhung

Lufthansa Technik konnte die Umsatzerlöse 2015 auf rund 5,1 Mrd. EUR (+762 Mio. EUR) steigern. Die Umsätze mit Konzerngesellschaften stiegen gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen aufgrund der großen Modifikationsprogramme von Lufthansa Passage auf 1,8 Mrd. EUR (+179 Mio. EUR). Der konzernexterne Außenumsatz konnte um 21,8 Prozent auf 3,3 Mrd. EUR ausgeweitet werden. Dabei entfielen rund 75 Prozent des Umsatzwachstums auf die Lufthansa Technik AG. Neben der erfolgreichen Umsetzung der Wachstumsstrategie unterstützte auch der US-Dollarkurs die Umsatzentwicklung. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 317 Mio. EUR um 108 Mio. EUR über dem Vorjahresniveau. Das Geschäftsfeld Technik erwirtschaftete Gesamterlöse in Höhe von 5,4 Mrd. EUR (+19,1 Prozent).

Umsatz und Adjusted EBIT Technik in Mio. €



Die betrieblichen Gesamtaufwendungen stiegen auf 5,0 Mrd. EUR (+20,6 Prozent). Einhergehend mit dem erhöhten Modifikationsvolumen und der Steigerung der Gesamtleistung im Gerätebereich erhöhte sich der Materialaufwand auf 2,7 Mrd. EUR (+23,3 Prozent). Der Personalaufwand lag mit 1,3 Mrd. EUR um 131 Mio. EUR über Vorjahr. Die Abschreibungen lagen mit 103 Mio. EUR ebenfalls über dem Vorjahresniveau (+10,8 Prozent). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen wachstums- und währungsbedingt auf 895 Mio. EUR (+29,7 Prozent).

### Aufwendungen Technik

	2015 in Mio. €	2014 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	2 656	2 154	23,3
davon übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1 668	1 422	17,3
davon Fremdleistungen	755	611	23,6
Personalaufwand	1 317	1 186	11,0
Abschreibungen	103	93	10,8
Sonstiger betrieblicher Aufwand	895	690	29,7
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>4 971</b>	<b>4 123</b>	<b>20,6</b>

### Segmentergebnis erneut gesteigert

Wachstumsbedingt und resultierend aus den Umsetzungserfolgen mehrerer SCORE-Maßnahmen sowie währungsbedingten Sondereffekten erzielte Lufthansa Technik ein Adjusted EBIT von 454 Mio. EUR (+19,5 Prozent). Einfluss auf die Ergebnissteigerung hatten auch Pensionssondereffekte im Vorjahr. Das EBIT übertraf mit 448 Mio. EUR das sehr gute Ergebnis des Vorjahres um 3,5 Prozent. Im langjährigen Vergleich erzielte Lufthansa Technik damit ein sehr gutes Ergebnis.

Die Segmentinvestitionen stiegen auf 148 Mio. EUR (+25,4 Prozent). Wesentliche Investitionen entfielen auf den Kauf von Reservetriebwerken bei der Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing, überwiegend für die Erweiterung der Konzernflotten, auf die Ausstattung einer Halle zur Flugzeugüberholung für die Lufthansa Technik Puerto Rico und den Neubau einer Räder- und Bremsenwerkstatt in Frankfurt sowie auf Technologie- und Innovationsprojekte im Rahmen der Wachstumsstrategie des Geschäftsfelds.

## Geschäftsfeld Catering

Umsatz **3,0** Mrd. €

Adjusted EBIT **99** Mio. €

✂ LSG Sky Chefs ist Weltmarktführer im Airline-Catering. / Transformation des Unternehmens und zunehmender Fokus auf angrenzende Märkte werden vorangetrieben. / Produktangebot stößt außerhalb der Airline-Industrie auf hohe Resonanz. / Umsatz und Ergebnis steigen deutlich.

### Kennzahlen Catering

		2015	2014	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 022	2 633	14,8
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	636	611	4,1
EBIT	Mio. €	85	75	13,3
Adjusted EBIT	Mio. €	99	88	12,5
EBITDA*	Mio. €	166	155	7,1
Adjusted EBIT-Marge	%	3,3	3,3	0,0 P.
EACC	Mio. €	-8	-14	42,9
ROCE	%	5,0	4,7	0,3 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	127	140	-9,3
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	34 310	32 843	4,5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	33 543	32 526	3,1
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	120	122	-1,6

\* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

### Geschäftstätigkeit

#### LSG Sky Chefs ist Weltmarktführer im Airline-Catering

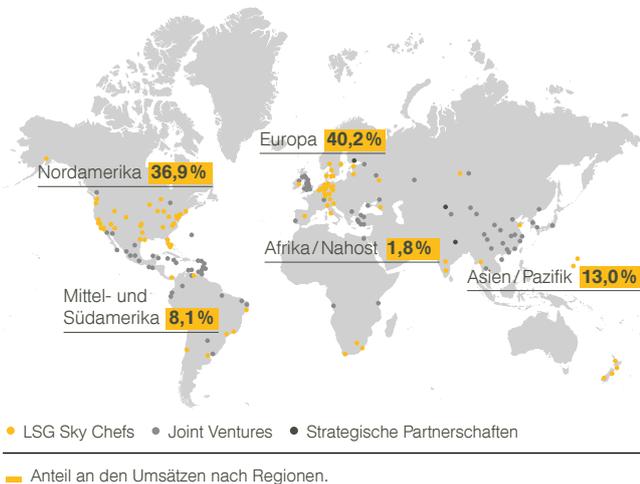
LSG Sky Chefs ist nach Marktanteil, Qualität und Innovationskraft weltweiter Marktführer im Airline-Catering. Das Unternehmen ist global an 211 Flughäfen in 50 Ländern präsent. In Deutschland und den USA, ihren beiden wichtigsten Märkten, ist LSG Sky Chefs an fast allen bedeutenden Flughäfen vertreten. Zum Jahresende 2015 bestand das Unternehmen aus 155 Einzelgesellschaften. Die Muttergesellschaft ist die LSG Lufthansa Service Holding AG mit Sitz in Neu-Isenburg.

LSG Sky Chefs hat ihr Produktportfolio und ihre geografische Präsenz in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. Das Angebot an Produkten und Servicekonzepten für Airline-Kunden wurde erweitert und die Erschließung neuer Kundengruppen in angrenzenden Märkten vorangetrieben. Über Akquisitionen und Managementverträge hat LSG Sky Chefs ihre Präsenz in den Wachstumsmärkten der Regionen Lateinamerika, Asien und Osteuropa bereits in den vergangenen zwei Jahrzehnten kontinuierlich ausgebaut. Ein Expansionsfokus liegt zudem auf ausgewählten, wachstumsstarken Märkten in Afrika. Hier werden Markteintritte in enger Kooperation mit lokalen Partnern realisiert.

#### Kernkompetenzen werden zunehmend für neue Kundengruppen genutzt

In enger Kooperation mit den Tochtergesellschaften Retail inMotion und SCIS Air Security entwickelt LSG Sky Chefs umsatzsteigernde Bordverkaufsprogramme. Über ihre Tochtergesellschaft SPIRIANT weitet LSG Sky Chefs die Aktivitäten in der Entwicklung und Beschaffung funktionaler Bordservice-Equipments aus. SkylogistiX, eine Kooperation mit Kühne + Nagel, bietet effizienzsteigernde Logistiklösungen für das Bordservice-Equipment an.

## Standorte LSG Sky Chefs



Einen Beitrag zum Wachstum von LSG Sky Chefs leisten im Weiteren auch die Bedienung einer immer höheren Zahl von Airline-Lounges und Bahnunternehmen in Europa sowie die Belieferung von Einzelhandelsketten mit innovativen Food- und Servicekonzepten.

## Markt und Wettbewerb

### Markt für Airline-Catering befindet sich im Wandel

LSG Sky Chefs begegnet der dynamischen Marktsituation mit einem unternehmensweiten Transformationsprozess. Dieser zielt insbesondere darauf ab, neue Nachfragetrends früh zu erkennen und die veränderten Kunden- und Konsumentenbedürfnisse rasch zu erfüllen. So entwickelt und implementiert das Unternehmen innovative Bordverkaufskonzepte, die über die Verpflegung der Passagiere hinaus auch Boutiqueartikel, Unterhaltungsprogramme sowie weitere Dienstleistungen einschließen. Diese Konzepte werden von Fluggesellschaften zunehmend als Differenzierungsmöglichkeit der Airlines wahrgenommen, da sie es ermöglichen, das Reiseerlebnis der Gäste individuell zu gestalten und zusätzliche Erlösquellen zu erschließen.

Das Unternehmen arbeitet kontinuierlich daran, sein Standortnetzwerk zu optimieren, was sowohl Schließungen als auch Erweiterungen mit sich bringt. Über eine Vielzahl eigener Airline-Catering-Standorte hinaus betreibt LSG Sky Chefs teilweise seit mehreren Jahrzehnten Kooperationen mit Fluggesellschaften und lokalen Unternehmen, die den Markteintritt sowie die Vernetzung im jeweiligen Markt ermöglichen. Über diese geografische Expansion hinaus ist LSG Sky Chefs außerdem wichtige Partnerschaften eingegangen, um ihre Produkt-, Logistik- und Technologiekompetenzen zu erweitern.

## Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

### Kundenbeziehungen werden fortlaufend erweitert

Auch im Geschäftsjahr 2015 entwickelte sich die Nachfrage nach Airline-Catering-Leistungen und Retailprogrammen regional sehr unterschiedlich. LSG Sky Chefs konnte ihren Umsatz in nahezu allen Märkten steigern. Nur in den osteuropäischen Ländern sowie ausgewählten Märkten Afrikas ging der Umsatz infolge konjunktureller oder politischer Trends zurück.

Mit zahlreichen Airline-Kunden wurden die bestehenden Verträge verlängert oder ausgeweitet beziehungsweise neue Vereinbarungen geschlossen. Hervorzuheben sind die Verlängerungen mit Delta Airlines an ihrem Drehkreuz Detroit, USA, und mit Brussels Airlines in Brüssel, Belgien, sowie die Ausweitung der weltweiten Verträge mit Air New Zealand und Japan Airlines. Der Europa-Vertrag mit der Thomas Cook Group wurde erweitert. Die Belieferung von Etihad Airways wurde auf neue Standorte in den USA ausgedehnt. Darüber hinaus übernahm LSG Sky Chefs im Berichtsjahr das Management der Lufthansa Group Airline-Lounges in New York, USA, und erhielt den Zuschlag für die bestehenden sowie neuen Lounges in München. Ab Anfang 2016 wird sie zudem sämtliche SWISS Lounges am Flughafen Zürich bewirtschaften.

Die Einzelhandelsaktivitäten wurden mit Neuverträgen in Chile und China internationalisiert und wuchsen im angestammten Markt USA, insbesondere mit Circle K. Als neue Bahnkunden wurden die Deutsche Bahn und der britische Zugbetreiber Virgin Trains gewonnen.

### Bestand des globalen Netzwerks ist langfristig gesichert

LSG Sky Chefs hat 2015 in Tampa und in Chicago, USA, neue Betriebe eröffnet und mit dem Bau von weiteren Produktionsstätten in Chile, Kenia und Nigeria begonnen. In Litauen und Russland hat sich LSG Sky Chefs hingegen aus den schrumpfenden Airline-Catering-Märkten zurückgezogen. Der Lizenzvertrag in Myanmar wurde um zehn Jahre und das Joint Venture mit Goddard in der Karibik und in Südamerika bis 2035 verlängert.

Wichtigster strategischer Meilenstein im Rahmen der Transformation des Geschäftsmodells war die Unterzeichnung einer Vereinbarung zum vollständigen Erwerb der auf Bordverkaufs- und -unterhaltungsprogramme spezialisierten irischen Unternehmen Retail inMotion und Media inMotion im November 2015 zum Stichtag 1. Februar 2016. LSG Sky Chefs war bereits seit 2013 an diesen Unternehmen beteiligt.

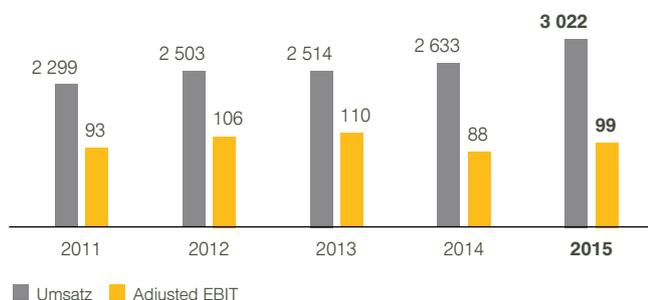
## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

### Umsatz und Ergebnis steigen merklich

Der Umsatz im Geschäftsfeld Catering stieg im Geschäftsjahr 2015 deutlich. Er erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr vor allem währungsbedingt um 14,8 Prozent auf 3,0 Mrd. EUR. Veränderungen im Konsolidierungskreis trugen mit 13 Mio. EUR zum Umsatzanstieg bei.

Der Außenumsatz stieg auf 2,4 Mrd. EUR (+ 18,0 Prozent). Der Innenumsatz ist um 4,1 Prozent auf 636 Mio. EUR gewachsen. Die sonstigen Erträge lagen mit 73 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Insgesamt erhöhten sich die Erlöse um 388 Mio. EUR auf 3,1 Mrd. EUR.

### Umsatz und Adjusted EBIT Catering in Mio. €



### Aufwendungen Catering

	2015 in Mio. €	2014 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1 299	1 156	12,4
Personalaufwand	1 113	964	15,5
Abschreibungen	80	79	1,3
Sonstiger betrieblicher Aufwand	540	445	21,3
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>3 032</b>	<b>2 644</b>	<b>14,7</b>

Die betrieblichen Gesamtaufwendungen waren mit 3,0 Mrd. EUR 14,7 Prozent höher als im Vorjahr. Material- und Personalaufwand stiegen mengen- und währungsbedingt um 12,4 Prozent auf 1,3 Mrd. EUR beziehungsweise um 15,5 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR. Die Abschreibungen lagen mit 80 Mio. EUR leicht über dem Vorjahreswert (+ 1,3 Prozent). Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich ebenfalls hauptsächlich mengen- und währungsbedingt um 21,3 Prozent auf 540 Mio. EUR erhöht.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 22 Mio. EUR um 10 Mio. EUR über dem Vorjahreswert. Das Adjusted EBIT von LSG Sky Chefs lag mit 99 Mio. EUR (Vorjahr: 88 Mio. EUR) über dem EBIT, vor allem aufgrund außerplanmäßiger Abschreibungen auf Geschäfts- und Firmenwerte und Sachanlagevermögen in Russland und Belgien. LSG Sky Chefs konnte 2015 das EBIT im Geschäftsjahr um 10 Mio. EUR auf 85 Mio. EUR steigern. Im langjährigen Vergleich erzielte LSG Sky Chefs damit ein gutes Ergebnis. Die Segmentinvestitionen fielen mit 127 Mio. EUR um 13 Mio. EUR geringer aus als 2014.

## Sonstige

✂ Das Segment Sonstige umfasst im Wesentlichen AirPlus, die Nachfolgesellschaften des ehemaligen Geschäftsfelds IT Services und die zentralen Konzernfunktionen. / AirPlus steigert erneut Umsatz und Ergebnis. / IT-Service-Gesellschaften entwickeln ihre Geschäfte weiter. / Adjusted EBIT des Segments sinkt deutlich.

### Sonstige

		2015	2014	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	Mio. €	2 515	1 932	30,2
EBIT	Mio. €	-383	-339	-13,0
Adjusted EBIT	Mio. €	-370	-116	-219,0
EBITDA*	Mio. €	-302	-224	-34,8
Segmentinvestitionen	Mio. €	16	36	-55,6
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	5 819	6 236	-6,7
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	5 912	6 190	-4,5

\* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.

Der Bereich Sonstige umfasst die Service- und Finanzgesellschaften sowie die zentralen Konzernfunktionen der Lufthansa Group. Die nach der Auflösung des Geschäftsfelds IT Services daraus verbliebenen Nachfolge- und Tochtergesellschaften sind ebenfalls in diesem Segment enthalten.

#### AirPlus erweitert Produktangebot für Unternehmenskunden

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

Reisekostencontrolling. AirPlus ist in über 25 Ländern mit Niederlassungen und eigenen Tochtergesellschaften vertreten. Insgesamt betreute das Unternehmen im Berichtsjahr über 46.000 Firmenkunden.

Die EU-Regulierung der Interchange-Gebühren für Kreditkartenzahlungen stellt eine wesentliche Herausforderung für AirPlus dar. Seit Dezember 2015 sind die an Kreditkartenherausgeber zu zahlenden Gebühren gedeckelt. Das Unternehmen hat reagiert und das Produktangebot durch die Einführung weiterer Bezahlösungen für Kunden erweitert.

Im Jahr 2015 hat AirPlus von der positiven Entwicklung des Geschäftsreisemarkts profitiert. AirPlus-Kunden haben insgesamt 9,2 Prozent mehr für Geschäftsreisen ausgegeben als im Vorjahr. Das Adjusted EBIT konnte gegenüber dem Vorjahr um 13,0 Prozent auf 52,0 Mio. EUR gesteigert werden. Grund hierfür waren neben der positiven Entwicklung der Abrechnungsvolumen auch positive Kursentwicklungen sowie ein außerordentlicher Verkaufserlös aus dem veräußerten Acquiring-Geschäft. Das EBIT stieg um 13,0 Prozent auf 52,0 Mio. EUR.

#### IT-Service-Gesellschaften entwickeln ihr Geschäft

Die Nachfolgesellschaften des vormaligen Geschäftsfelds IT Services sind in unterschiedlichen Branchen tätig. Bei Lufthansa Systems GmbH & Co. KG lag 2015 ein Schwerpunkt auf der Entwicklung von Applikationen zur Optimierung von Geschäftsprozessen für ihre mehr als 300 Airline-Kunden sowie auf Beratungs- und Dienstleistungen im Bereich Digitale Transformation. Lufthansa Industry Solutions konnte ihre strategische Positionierung als IT-Partner für die digitale Transformation von Unternehmen weiter ausbauen. So erhöhte der Dienstleister für IT-Beratung und Systemintegration seine Kapazitäten aufgrund der starken Dynamik des Markts insbesondere in den Bereichen Big Data/Data Analytics und Industrie 4.0.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielten die Nachfolgegesellschaften der Lufthansa Systems AG im Berichtszeitraum ein Adjusted EBIT in Höhe von 28 Mio. EUR (Vorjahr: 44 Mio. EUR). Das EBIT betrug 59 Mio. EUR und lag damit 233 Mio. EUR über Vorjahr. Diese signifikante Erhöhung ist im Wesentlichen auf die Erfassung des Abgangserfolgs aus dem Verkauf des Infrastrukturbereichs der ehemaligen Lufthansa Systems AG an die IBM-Gruppe im Vorjahr sowie eine Kaufpreisanpassung aus derselben Transaktion im aktuellen Jahr zurückzuführen.

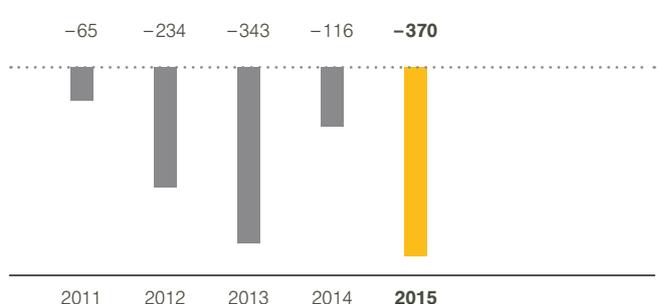
**Konzernfunktionen verzeichnen Ergebnisanstieg**

Die Ergebnisentwicklung des Bereichs Sonstige wird maßgeblich durch die Konzernfunktionen bestimmt, in deren Ergebnis die Währungssicherungs- und Finanzierungsfunktion der Deutschen Lufthansa AG für die Konzerngesellschaften einfließt. Dementsprechend ist das Segmentergebnis sehr stark von Kursschwankungen beeinflusst. Die Gesamterlöse der Konzernfunktionen lagen mit 1,3 Mrd. EUR über dem Vorjahreswert (+82,2 Prozent). Die betrieblichen Aufwendungen stiegen auf 1,8 Mrd. EUR (+85,6 Prozent). Das Adjusted EBIT belief sich auf –460 Mio. EUR (Vorjahr: –254 Mio. EUR), das EBIT erreichte –504 Mio. EUR (Vorjahr: –258 Mio. EUR). Das niedrigere Ergebnis resultiert im Wesentlichen aus höheren Kursverlusten im Vergleich zum Vorjahr und erhöhten Projektkosten aus strategischen Konzernprojekten.

**Ergebnis des Segments Sonstige geht deutlich zurück**

Die Gesamterlöse stiegen auf 2,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,9 Mrd. EUR), während die betrieblichen Aufwendungen auf 2,9 Mrd. EUR stiegen (Vorjahr: 2,3 Mrd. EUR). Der Anstieg in den Erlösen wie auch in den Aufwendungen ist bedingt durch stark erhöhte Kursgewinne und -verluste. Das Adjusted EBIT betrug –370 Mio. EUR (Vorjahr: –116 Mio. EUR), das EBIT –383 Mio. EUR (Vorjahr: –339 Mio. EUR).

Adjusted EBIT Sonstige in Mio. €



# Mitarbeiter

- ✂ Lufthansa Group zählt mit mehr als 120.000 Mitarbeitern zu den größten deutschen Arbeitgebern. / Modernisierung von Tarifverträgen und Kulturwandel stehen im Fokus.
- / Neue Führungsstruktur sieht einen Abbau von Führungspositionen um 15 Prozent vor.

## Mehr Mitarbeiter bei der Lufthansa Group beschäftigt

Zum Jahresende 2015 waren bei der Lufthansa Group weltweit 120.652 Mitarbeiter beschäftigt. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber Vorjahr um 1,6 Prozent. 17.511 Austritten standen 19.358 Eintritte gegenüber. Die Fluktuation sank um 0,8 Prozentpunkte auf 12,6 Prozent.

Mit 66.920 Mitarbeitern ist die Lufthansa Group auch weiterhin einer der größten Arbeitgeber in Deutschland. Gleichzeitig ist sie mit insgesamt 53.732 Mitarbeitern in 85 Ländern außerhalb Deutschlands ein global aufgestellter Konzern.

Das Durchschnittsalter der Belegschaft betrug unverändert 42,3 Jahre. Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit erhöhte sich leicht von 14,8 auf 14,9 Jahre. 29 Prozent der Mitarbeiter arbeiteten in Teilzeit. Der Umsatz pro Mitarbeiter belief sich auf rund 268.000 EUR und hat somit um 6,3 Prozent zugenommen.

## Mitarbeiter zum 31.12.2015

		2015	2014	Veränderung in %
Konzernmitarbeiter	Anzahl	120 652	118 781	1,6
davon Passage Airline Gruppe	Anzahl	55 255	54 960	0,5
davon Logistik	Anzahl	4 607	4 663	-1,2
davon Technik	Anzahl	20 661	20 079	2,9
davon Catering	Anzahl	34 310	32 843	4,5
davon Sonstige	Anzahl	5 819	6 236	-6,7
Umsatz je Mitarbeiter	Tsd. €	268	252	6,3
Umsatz je Beschäftigungsjahr	Tsd. €	309	290	6,8

## Personalmanagement

### Personalmanagement hat vielfältiges Aufgabenspektrum

Die Mitarbeiter und Führungskräfte sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Lufthansa Group. Im Geschäftsjahr 2015 bestand die Haupttätigkeit des Personalmanagements darin, die vielfältigen Veränderungsprozesse zu begleiten sowie die tarifpolitische und personalstrategische Weiterentwicklung voranzutreiben. Gleichzeitig lag der Fokus auf der Förderung der Mitarbeiter und der Stärkung der Leistungsorientierung.

Die operative Marge, die im Geschäftsjahr 2015 noch maßgeblich für die Bemessung der leistungsorientierten variablen Vergütung war und gemäß geltenden Tarifverträgen an dieser Stelle auszuweisen ist, stellt sich für die einzelnen Geschäftsfelder wie folgt dar:

### Operative Marge\* für den Konzern und die Geschäftsfelder in %

	2015	2014	Veränderung in P.
Passage Airline Gruppe	5,2	2,4	2,8
Lufthansa Passage	4,5	1,5	3,0
Logistik	1,5	4,1	-2,6
Technik	8,1	9,0	-0,9
Catering	2,6	3,8	-1,2
Konzern	4,5	3,2	1,3

\* Operatives Ergebnis/Umsatz.

### Personalmanagement unterstützt Veränderungsprozess der Lufthansa Group

Das Personalmanagement hat die Umsetzung der Unternehmensstrategie im Geschäftsjahr weiter unterstützt. Entsprechend den Grundsätzen „Zukunft denken. Neues wagen. Verantwortung leben.“ unterstützt der Personalbereich die Sicherung der Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group und die konsequente Umsetzung von Maßnahmen.

Im Berichtsjahr wurde erstmals eine gruppenweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. In den Ergebnissen spiegeln sich die aktuell vom Wandel definierten Herausforderungen wider. Allerdings zeigen die Ergebnisse ein immer noch hohes Engagement und eine immer noch gute Verbundenheit der Mitarbeiter mit dem Unternehmen.

### Personalmanagement wirkt an Reorganisation mit

Die Reorganisation der Lufthansa Group sowie die Umstellung auf die neue Führungsstruktur werden durch den Personalbereich eng begleitet. Die Lufthansa Group wird prozessorientiert ausgerichtet, Verantwortungen werden gebündelt und Hierarchien reduziert. Zukünftig wird es anstatt der heutigen vier Leitungsebenen unter dem Konzernvorstand drei sogenannte Leadership Circles geben. Die Einführung der neuen Führungsstruktur erfolgt sukzessive in den einzelnen Gesellschaften der Lufthansa Group und soll bis Ende 2017 abgeschlossen werden. Die Zahl der Führungspositionen soll im Zuge der Neuausrichtung um insgesamt etwa 15 Prozent verringert werden.

### Mitarbeiter werden bei den Veränderungen und Herausforderungen begleitet

Im vergangenen Jahr unterstützte die Lufthansa Group in Zusammenarbeit mit namhaften international tätigen Personalberatungsunternehmen Mitarbeiter und Führungskräfte dabei, neue berufliche Perspektiven innerhalb und außerhalb des Konzernverbunds zu finden. Bisher haben mehr als 1.500 Mitarbeiter und 110 Führungskräfte die Leistungen zur Karriereberatung in Anspruch genommen. Mehr als 80 Prozent der Nutzer einer Vermittlungsberatung haben sich innerhalb von acht Monaten beruflich neu orientiert.

## Vielfalt in der Lufthansa Group

### Vielfalt wird weiter gefördert

Die Lufthansa Group verfolgt einen ganzheitlichen Diversity-Ansatz, bei dem Vielfalt im Sinne von Gender, Demografie, Ideenreichtum, Internationalität und Durchmischung von Perspektiven zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit verstanden wird. Die Führungskultur und das Verständnis für die Notwendigkeit einer vielfältigen Mitarbeiterschaft werden durch Diversity-Kriterien wie Geschlecht, Herkunft und Dauer der Betriebszugehörigkeit unterstützt. Seit 2013 werden sie bei der Besetzung von Führungspositionen im mittleren Management angewendet. Mit dem neuen Prozess sind seit April 2015 bereits 313 Stellen aus mehr als 2.130 Bewerbungen besetzt worden.

Der weltweite Anteil weiblicher Führungskräfte ist über sämtliche Leitungsebenen um rund 0,7 Prozentpunkte auf weltweit 14,9 Prozent gestiegen. In Deutschland betrug der Anteil zum Jahresende 16,2 Prozent. Die Lufthansa Group hat im Berichtszeitraum Mitarbeiterinnen mit erster Führungserfahrung ein unternehmensübergreifendes Mentoren-Programm angeboten, das darauf abzielt, Netzwerke zu schaffen, Perspektivwechsel zu ermöglichen und weibliche Nachwuchskräfte auf ihrem Weg zu unterstützen.

### Zielquote unterstützt das Bestreben nach Diversität

Vor dem Hintergrund des Gesetzes zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst wurden relevante Leitungsebenen, Zielgrößen und Zieldaten für die Frauenförderung intensiv diskutiert und Ziele benannt. Bis zum 31. Dezember 2016 soll der Anteil von Frauen auf der ersten Führungsebene von 9,6 auf 10,5 Prozent und auf der zweiten Führungsebene von 15,9 Prozent auf 17,9 Prozent erhöht werden. Ausgehend von dieser Zielquote für die gesamte Lufthansa Group hat jede zur Veröffentlichung verpflichtete Gesellschaft eigene Ziele für Vorstand und Leitungsebenen beschlossen. Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat entschieden, das Ziel für den Frauenanteil im Vorstand zum 31. Dezember 2016 mit 30 Prozent festzulegen. Der Vorstand hat für den entsprechenden Zeitraum das Ziel festgesetzt, auf der ersten Führungsebene den Frauenanteil bei 11,4 Prozent zu halten und auf der zweiten Führungsebene von 21,0 Prozent auf 23,7 Prozent zu erhöhen. Die für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats geltenden Vorgaben mit einem Mindestanteil an Frauen und Männern von jeweils 30 Prozent erfüllt die Deutsche Lufthansa AG.

## Kultur und Führung

### Kultur und Führung bleiben weiterhin Kernthemen des Personalmanagements

Bereits seit 2012 hat die Lufthansa Group gezielt Initiativen zur Veränderung der geschäftsfeldübergreifenden Unternehmens- und Führungskultur angestoßen, um Chancen noch besser nutzen zu können. Im Berichtsjahr wurden moderne Führungsinstrumente implementiert, um dieser fortlaufenden Weiterentwicklung Rechnung zu tragen. Dabei wurde beispielsweise eine Rotationsvorgabe eingeführt, die im Grundsatz auf allen Führungsebenen nach fünf Jahren einen Positionswechsel vorsieht. Zudem wurde ein „Leadership Transformation Program“ aufgesetzt.

Die Leadership Principles dienen weiterhin als Führungsleitbild und sind im Berichtsjahr durch verschiedene Maßnahmen noch stärker in der Organisation verankert worden. Ein spezielles Performance-Potential-Tool zur Zielvereinbarung und systematischen Talenteinschätzung ist das Herzstück des gruppenweiten Talentmanagements. Im Berichtsjahr wurde die integrierte Talenteinschätzung zum zweiten Mal erfolgreich auf Managementebene durchgeführt. Zum ersten Mal wurden auch Mitarbeitergruppen unterhalb der Managementebenen in diesen ausführlichen Prozess einbezogen.

Die Lufthansa Group bietet ihren Führungskräften im Grundsatz die Möglichkeit, ihre Führungsverantwortung in Teilzeit wahrzunehmen. Führungskräfte können darüber hinaus unter bestimmten Bedingungen eine befristete Auszeit vom Arbeitsalltag von bis zu drei Monaten nehmen.

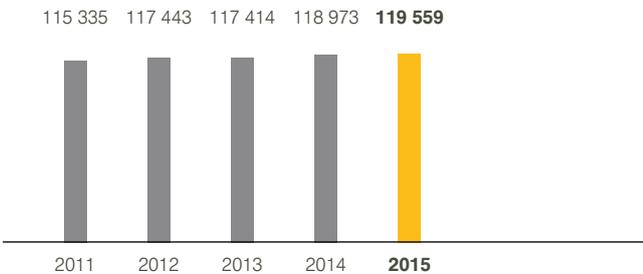
### Neue Arbeitswelten unterstützen eigenverantwortliche Arbeitskultur

Um auf die Veränderung der Arbeitswelt und der Anforderungen der Mitarbeiter zu reagieren, wird ein modernes Arbeitsplatzkonzept ausgerollt, das eine eigenverantwortliche und vertrauensbasierte Arbeitskultur stärken soll. Unter Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechnologie wird eine attraktive, flexible und bedarfsorientierte Arbeitsumgebung bereitgestellt.

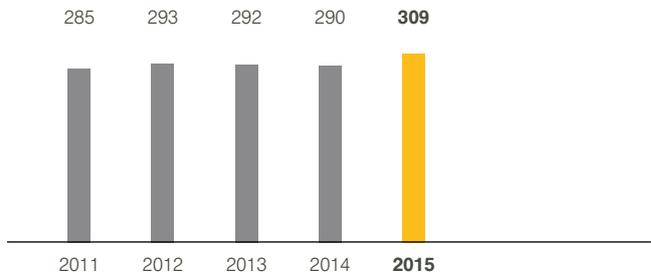
### Vereinbarkeit von Familie, Pflege und Beruf wird gefördert

Um die Vereinbarkeit von Familie und Beruf zu verbessern, hat die Lufthansa Group ihr Angebot in Frankfurt um zwei Eltern-Kind-Büros erweitert. Die 2013 eingeführte Kinderferienbetreuung „Die Luftkuss“ wurde im Berichtsjahr in Frankfurt wieder für 180 Mitarbeiterkinder angeboten und auf den Standort München ausgeweitet. Mit verschiedenen Angeboten werden auch Mitarbeiter, die Pflegeaufgaben und Beruf vereinbaren, unterstützt. Neben Beratungs- und Informationsangeboten kann zusätzlich eine Auszeit für die Pflege von Familienangehörigen genutzt werden.

### Entwicklung der Beschäftigten im Jahresdurchschnitt



### Umsatz je Beschäftigungsjahr Lufthansa Group in Tsd. €



## Personalauswahl und -entwicklung

### Attraktive Einstiegspositionen der Lufthansa Group sind gefragt

Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group weltweit mehr als 54 verschiedene Einstiegsmöglichkeiten für Schüler und Studenten, darunter beispielsweise Studien- und Traineeprogramme, angeboten. In Deutschland standen 2015 in der Lufthansa Group 26 Ausbildungsberufe für 234 neue Auszubildende zur Verfügung. Für die Lufthansa Passage wurden 1.412 neue Mitarbeiter im Jahr 2015 zu Flugbegleitern ausgebildet. Das Traineeprogramm ProTeam wurde inhaltlich überarbeitet und um verschiedene Möglichkeiten zur persönlichen Weiterentwicklung der Teilnehmer ergänzt.

Für die verschiedenen Nachwuchsprogramme erhielt die Lufthansa Group 2015 rund 16.000 Bewerbungen. Insgesamt gingen bei der Lufthansa Group auf ihre Ausschreibungen über 168.000 Bewerbungen ein. Dies unterstreicht ein weiterhin großes Interesse an der Lufthansa Group als Arbeitgeber.

### Umfangreiche Weiterbildungsmaßnahmen werden angeboten

Die Lufthansa Group bietet ihren Mitarbeitern und Führungskräften vielfältige Möglichkeiten zur persönlichen und fachlichen Weiterentwicklung an. Neben spezialisierten Fachtrainings können an der Lufthansa School of Business Seminare und Lehrgänge sowie Programme und Plattformen für Dialog, Information und Kompetenzerweiterung genutzt werden. Darüber hinaus werden Projekte unterstützt, die Berufsgruppen zusammenbringen, Talente fördern und kulturverändernd wirken.

## Mitbestimmung und Tarifpolitik

### Im Fokus stehen die Weiterentwicklung der Tarifstrukturen und die Sicherung der Zukunftsfähigkeit

Ziel der Lufthansa Group ist es, mit ihren Tarifpartnern langfristige Vereinbarungen zu schließen, um für das Unternehmen und seine Beschäftigten Planbarkeit und Sicherheit zu erreichen. Von zentraler Bedeutung ist dabei vor allem in Deutschland die Modernisierung der Tarifverträge.

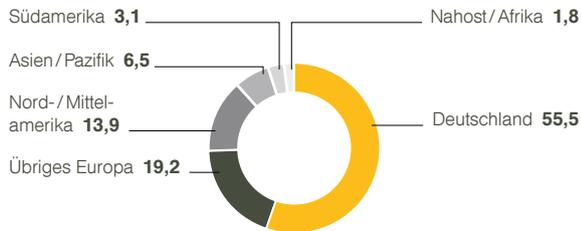
Hier standen vor allem die Verhandlungen zu zahlreichen offenen Tarifverträgen mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC), der Gewerkschaft für das Kabinenpersonal Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) und der Gewerkschaft für das Bodenpersonal (ver.di) im tarifpolitischen Fokus. Von besonderer Relevanz waren die Verhandlungen mit den Tarifpartnern über eine zukunftsorientierte Altersversorgung. Niedrige Zinsen und eine gestiegene Rentenbezugsdauer haben die Kosten und die bilanziellen Rückstellungen für die derzeitigen Systeme stark steigen lassen. Die Versorgungstarifverträge waren bereits zum Jahresende 2013 gekündigt worden.

### Verhandlungen mit den deutschen Tarifpartnern dauern an

Für die 5.474 Mitarbeiter des Cockpit-Personals wurde im Berichtszeitraum über die Neugestaltung der heutigen Übergangsvorsorge verhandelt. Arbeitgeberseitig sind mehrere konkrete Angebote unterbreitet worden, allerdings konnte mit der VC noch keine Einigung erzielt werden. Unterjährig ist es zu insgesamt elf Streiks der VC gekommen. Ein im September 2015 durchgeführter Streik wurde gerichtlich untersagt. Im letzten Quartal haben sich die Tarifpartner darauf verständigt, die weiter andauernden Verhandlungen durch eine Moderation begleiten zu lassen. Offen sind derzeit unter anderem die Tarifverträge zu Vergütung und Versorgung. Die Lufthansa Group strebt an, verschiedene Modelle zur Modernisierung des Versorgungssystems für das Cockpit-Personal gemeinsam mit dem Tarifpartner zu durchdenken und 2016 auf dieser Basis zu einem Abschluss zu kommen.

Mit der UFO konnte die Lufthansa Group im Laufe des Berichtsjahres erste Erfolge verzeichnen. So wurde etwa mit dem „Tarifvertrag Saisonalitätsmodelle Kabine“ ein innovatives Modell gefunden, um neuen Kabinenmitarbeitern eine unbefristete Anstellung zu ermöglichen und gleichzeitig die Saisonalität des Fluggeschäfts mit seiner Auslastungsspitze im Sommer besser abzubilden.

Mitarbeiter nach Regionen in %



Eine zwischen Lufthansa Passage und UFO im Sommer 2015 durchgeführte Schlichtung zur Alters- und Übergangsvorsorgung für die 18.184 Kabinenmitarbeiter konnte trotz einer von den Schlichtern erstellten Schlussempfehlung noch keine Lösung herbeiführen. Lufthansa Passage und UFO einigten sich jedoch im Anschluss darauf, im zweiten und dritten Quartal intensiv zu allen Themen der „Agenda Kabine“ weiter zu verhandeln. Im November 2015 spitzten sich die Tarifverhandlungen mit UFO zu und führten letztlich zum längsten Streik in der Unternehmensgeschichte. Am 25. November 2015 haben sich UFO und die Lufthansa Group darauf verständigt, in separaten Prozessen Ergebnisse zu finden. Am 22. Januar 2016 wurde eine Schlichtung vereinbart, die bis Mitte 2016 abgeschlossen werden soll. Informationen hierzu finden Sie im „Nachtragsbericht“ auf S. 68.

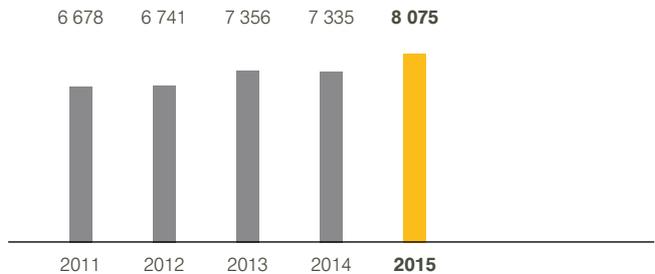
2015 begannen auch die Tarifverhandlungen für rund 30.000 Mitarbeiter des Bodenpersonals von Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo, Lufthansa Technik und LSG Sky Chefs in Deutschland. Die Verhandlungen zur Vergütungserhöhung wurden von der Lufthansa Group mit der Verhandlung einer neuen betrieblichen Altersversorgung verknüpft. Ende November 2015 konnte mit ver.di eine Tarifvereinbarung zu den beiden Themen erzielt werden.

Die Gesamtlaufzeit des Tarifabschlusses ist bis zum 31. Dezember 2017 vereinbart. Gleichzeitig wurde die betriebliche Altersversorgung reformiert. Für Neueinstellungen gilt ab 2016 ein beitragsorientiertes System (Defined Contribution-System), in das neben Arbeitgeberbeiträgen auch Eigenbeiträge der Mitarbeiter einfließen. Bestandsmitarbeiter verbleiben zunächst in einem modernisierten leistungsorientierten System (Defined Benefit-System) unter Eigenbeteiligung, haben aber auch eine Wechselmöglichkeit in das Defined Contribution-System.

**Schließung der dezentralen deutschen Stationen mit den Betriebspartnern verhandelt und beschlossen**

Im Juli 2015 wurde die Schließung der dezentralen deutschen Stationen mit Wirkung zum 31. Mai 2021 beschlossen. Den rund 1.200 betroffenen Mitarbeitern wird ermöglicht, bis zu diesem Zeitpunkt einer Beschäftigung am jeweiligen Standort nachzugehen.

Personalaufwand Lufthansa Group in Mio. €



Auf dem Weg zur Schließung werden Restrukturierungsmaßnahmen erfolgen und an den einzelnen Standorten Sozialpläne verhandelt, die primär einen sozialverträglichen Abbau über freiwillige Maßnahmen vorsehen. Für alle Mitarbeiter, die sich nicht für eine solche Maßnahme entscheiden, beginnt ab dem 1. Juni 2020 das Clearingverfahren. Dieses hat das Ziel, einen angemessenen, zumutbaren Arbeitsplatz im Konzern zu vermitteln. Zum Jahresende 2015 wurden wie geplant Interessenausgleichs- und Sozialpläne für alle betroffenen Stationen abgeschlossen.

**Tariflösungen bei SWISS und Austrian Airlines erzielt**

Auch in Österreich und der Schweiz konnten Tarifgespräche erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. SWISS konnte im Frühjahr sowohl für die Flugbegleiter als auch für das Cockpit-Personal neue langfristige Gesamtarbeitsverträge schließen. Der neue Kabinenvertrag mit dem Sozialpartner kapers hat eine Laufzeit bis April 2020 und beinhaltet unter anderem eine Rentenaltererhöhung von 58 auf 60 Jahre sowie veränderte Neueinsteigerkonditionen. Beim Pilotenvertrag ist das Kernelement ein neues Karrieremodell für alle Piloten von Swiss International Air Lines und Swiss Global Air Lines. Die Piloten beider Pilotenkörper von SWISS haben nun Karriereperspektiven auf der Langstrecke. Darüber hinaus wurden eine Produktivitätssteigerung und eine Erhöhung des Renteneintrittsalters von 58 auf 60 Jahre vereinbart. Der neue Piloten-Gesamtarbeitsvertrag hat eine Laufzeit bis März 2019.

Austrian Airlines hat mit Wirkung zum 1. April 2015 die Verschmelzung der Tyrolean Airways auf die Austrian Airlines erfolgreich durchgeführt. Seither ist der Flugbetrieb wieder bei Austrian Airlines angesiedelt. Durch den seit Dezember 2014 geltenden Kollektivvertrag konnte eine solide Basis für die Hub-Airline geschaffen werden. Die vereinbarten Lösungen zum Kollektivvertrag und Betriebsübergang ermöglichen den Abschluss des Restrukturierungsprogramms der vergangenen Jahre. Sie führen zur Rechtssicherheit hinsichtlich des Betriebsübergangs aus dem Jahr 2012 und der damit zusammenhängenden anhängigen Verfahren.

# Unternehmerische Verantwortung

✂ Unternehmerische Verantwortung ist ein Kernanliegen der Lufthansa Group.

/ Nachhaltiges Wirtschaften ist fester Bestandteil der Konzernsteuerung. / Verbesserung der Umweltbilanz steht im Fokus der Lufthansa Group.

## Nachhaltiges Handeln ist die Basis für den Erfolg der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group hat den Anspruch, in allen Unternehmensbereichen nachhaltig und verantwortungsvoll zu wirtschaften. Um dies zu gewährleisten, hat sie sich eine umfassende Nachhaltigkeitsagenda gesetzt, die die folgenden Themengebiete umfasst:

### Unternehmerische Verantwortung bei der Lufthansa Group



## Grundsätze des nachhaltigen Wirtschaftens sind integraler Bestandteil der Konzernsteuerung

Die Lufthansa Group verwendet zur Führung und Steuerung des Unternehmens ein wertorientiertes Managementsystem. Dieser Ansatz ist integraler Bestandteil aller Prozesse der Planung, Steuerung und Kontrolle. Die Anforderungen der Aktionäre an eine angemessene Kapitalverzinsung und einen nachhaltigen Wertzuwachs des Unternehmens sind in der Konzernsteuerung verankert. Das Ziel ist dabei die nachhaltige Wertschaffung über Industriezyklen hinweg. Um den wirtschaftlichen Erfolg abzusichern, identifiziert die Lufthansa Group darüber hinaus die für das Unternehmen wesentlichen Chancen und Risiken im Rahmen eines strukturierten Chancen- und Risikomanagement-Systems.

## Corporate Governance und Compliance-Programme stellen eine gute Unternehmensführung sicher

Die Lufthansa Group bekennt sich zu den Grundsätzen des UN Global Compact, der weltweit größten Initiative für verantwortungsvolle Unternehmensführung, und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Aspekte der unternehmerischen Verantwortung sind auch in der Konzerneinkaufsrichtlinie integriert, derzufolge Lieferanten verschiedene Anforderungen aus den Bereichen Soziale Verantwortung sowie Klima- und Umweltverantwortung erfüllen müssen.

Unternehmerische Verantwortung spiegelt sich auch in der Corporate Compliance-Politik der Lufthansa Group wider. Das deutsche Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht sowie die Satzung der Deutschen Lufthansa AG und der unternehmensspezifisch umgesetzte Deutsche Corporate Governance Kodex bilden die Basis für die Führungs- und Überwachungskultur in der Lufthansa Group. Zudem werden regelmäßige Schulungen auf den Gebieten Competition Compliance, Kapitalmarkt Compliance, Integrity Compliance und Embargo Compliance durchgeführt.

## Verbesserung der Umweltbilanz steht im Fokus

Die Lufthansa Group verfolgt ein strategisches Umweltprogramm, das auf die Reduktion der spezifischen Emissionen abzielt sowie die Erforschung und Förderung alternativer Kraftstoffe vorantreibt. Zentrale Handlungsfelder sind hierbei die Reduzierung von Treibstoffverbrauch und Emissionen, aktiver Schallschutz, Energie- und Ressourcenmanagement sowie Forschungsengagement. Energie- und Kerosinverbrauchswerte sowie Lärmemissionsdaten werden strukturiert erfasst und regelmäßig ausgewertet, um konkrete Maßnahmen zur weiteren Verbesserung abzuleiten und zu implementieren.

Besonderes Engagement zeigt die Lufthansa Group im aktiven Schallschutz, der auf fünf zentralen Punkten basiert: Investitionen in modernste Flugzeuge, dem Nachrüsten der bestehenden Flotte zur Lärmverminderung, der Lärmforschung allgemein, der Entwicklung lärmreduzierender An- und Abflugverfahren gemeinsam mit den Systempartnern sowie dem Dialog mit Flughafenanrainern und weiteren Interessengruppen.

Für die Lufthansa Group ist Treibstoffeffizienz im Flugbetrieb sowohl unter ökonomischen als auch unter ökologischen Gesichtspunkten ein zentraler Erfolgsfaktor. Entscheidend ist hier unter anderem die Nutzung moderner Flugzeug- und Triebwerkstechnologien, die durch kontinuierliche Investitionen in eine moderne Flotte sichergestellt wird. Ebenfalls von Relevanz ist die Forschung, Erprobung und Nutzung alternativer Kraftstoffe.

Seit über zwanzig Jahren engagiert sich die Lufthansa Group in der Klimaforschung und unterstützt Forschungsprojekte zur Beobachtung der Erdatmosphäre. Das Engagement ermöglicht exaktere Vorhersagen für Wetter und Klima sowie präzisere Informationen über Veränderungen in der Zusammensetzung der Atmosphäre. Im Mai 2015 hat die Lufthansa Group ihr Engagement für Klimaforschungsprojekte ausgebaut und ein weiteres Flugzeug mit speziellen Messgeräten ausgestattet, sodass aktuell insgesamt drei Flugzeuge weltweit Daten von atmosphärischen Spurenstoffen und Wolkeiteilchen in Reiseflughöhe sammeln.

**Soziale Verantwortung ist Teil der unternehmerischen Verantwortung**

In der Dienstleistungsbranche sind engagierte und qualifizierte Mitarbeiter unabdingbar. Daher sind für die Lufthansa Group vor allem die Stärkung des Mitarbeiterengagements, eine zeitgemäße Personalstrategie sowie Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität als Arbeitgeber wichtig. Auch den Ausbau des konzernweiten Gesundheitsmanagements hat die Lufthansa Group 2015 vorangetrieben. Bei notwendigen Personalanpassungsprozessen geht die Lufthansa Group sozialverträglich vor.

**Lufthansa Group übernimmt Produktverantwortung**

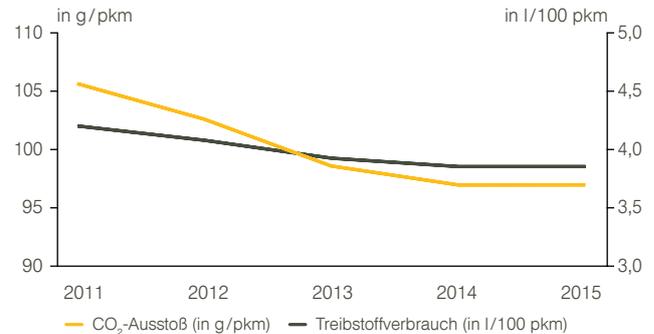
Für den Geschäftserfolg des Konzerns ist es von grundlegender Bedeutung, die Kundenzufriedenheit immer weiter zu steigern sowie vor allem Maßnahmen für die Sicherheit und Gesundheit von Passagieren, Besatzung und Mitarbeitern zu implementieren. Ebenso wichtig ist es, personenbezogene Daten sorgfältig zu schützen. Konkrete Ziele zur Kundenzufriedenheit fließen über ein Kennzahlensystem auch in die Berechnung der Vergütung der Vorstandsmitglieder ein.

**In der Gesellschaft für die Gesellschaft engagiert**

Die Lufthansa Group steht für verantwortungsvolle Mobilität, Vernetzung und weltweite Verbindungen. Unternehmen und Mitarbeiter nehmen gerne und mit der gebotenen Seriosität ihre Rolle in der Gesellschaft wahr und engagieren sich in den Bereichen humanitäre Hilfe sowie Umwelt-, Kultur- und Sportförderung. Ein besonderer Fokus liegt auf sozialen und humanitären Projekten.

In akuten Krisensituationen legt die Lufthansa Group großen Wert auf ein bedarfsgerechtes, abgestimmtes Nothilfemanagement. So konnte auch in der Flüchtlingshilfe in verschiedenen Projekten unbürokratisch und schnell geholfen werden.

**Entwicklung spezifischer CO<sub>2</sub>-Ausstoß und spezifischer Treibstoffverbrauch**



Darüber hinaus ist Lufthansa Cargo über die Kooperation mit dem Nothilfebündnis „Aktion Deutschland Hilft“ und dessen Bündnispartner „World Vision Deutschland“ Teil eines professionellen Netzwerks aus renommierten Hilfsorganisationen. Bei Auslandseinsätzen kann so direkt auf die Logistikkompetenz von Lufthansa Cargo zurückgegriffen werden.

Viele Mitarbeiter der Lufthansa Group sind in ihrer Freizeit ehrenamtlich für soziale Zwecke aktiv, beispielsweise in der HelpAlliance oder in der Hilfsorganisation Cargo Human Care. Die Lufthansa Group unterstützt beide Initiativen finanziell, logistisch und kommunikativ. Die HelpAlliance betreut weltweit Projekte zur Verbesserung der Lebenssituation von benachteiligten Menschen, insbesondere von Kindern. Cargo Human Care ist ein humanitäres und medizinisches Hilfsprojekt in Kenia, das von Mitarbeitern der Lufthansa Cargo in Zusammenarbeit mit Ärzten betrieben wird. Außerdem verbindet Lufthansa Cargo seit mehr als dreißig Jahren eine enge Kooperation mit den Werkstätten für Behinderte Rhein-Main e. V. und sichert damit Arbeitsplätze von Menschen mit Behinderung. SWISS unterstützt bereits seit vielen Jahren die SWISS Kinderstiftung sowie, gemeinsam mit Miles & More, die internationale Hilfsorganisation SOS-Kinderdorf. Austrian Airlines arbeitet ebenfalls mit Hilfsorganisationen zusammen und engagiert sich jedes Jahr für die Wohltätigkeitsveranstaltung Life Ball.

In der Kulturförderung unterstützt die Lufthansa Group ausgewählte Orchester und Konzerte, insbesondere das Gürzenich Orchester und das von eigenen Mitarbeitern gegründete Lufthansa Orchester. In der Sportförderung liegt der Fokus auf der Partnerschaft mit der Stiftung Deutsche Sporthilfe, dem Deutschen Olympischen Sportbund und dem Deutschen Behindertensportverband. Im Umweltbereich hat das Thema Kranichschutz weiterhin eine große Bedeutung. Weitergehende Informationen hierzu sind im Nachhaltigkeitsbericht „Balance“ beziehungsweise unter [www.lufthansagroup.com/verantwortung](http://www.lufthansagroup.com/verantwortung) zu finden.

# Nachtragsbericht

## **Deutsche Lufthansa AG und UFO unterzeichnen Schlichtungsvereinbarung**

Am 22. Januar 2016 haben die Deutsche Lufthansa AG und die Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) eine Schlichtung vereinbart. Die Schlichtungsgespräche sollen bis Mitte 2016 andauern. Für diesen Zeitraum besteht eine Friedenspflicht. Bereits vor der Schlichtung haben sich die Tarifpartner auf einen neuen Vergütungsvertrag sowie eine Vereinbarung zur zukünftigen Versorgung der Kabinenmitarbeiter der Lufthansa Passage geeinigt. Der Vergütungstarifvertrag hat eine Laufzeit bis zum 30. September 2016. In der Schlichtung werden unter anderem die Vergütungsbedingungen ab dem 1. Oktober 2016 sowie weitere offene Themen aus dem Manteltarifvertrag behandelt.

## **Austrian Airlines erneuert Finanzierungsleasing am Flughafen Wien-Schwechat**

Austrian Airlines hat im Januar 2016 den Mietvertrag für ihre operative Basis am Flughafen Wien neu strukturiert und die Laufzeit des Vertrags verlängert. Aus dieser Transaktion hat die Gesellschaft einen Buchgewinn im mittleren zweistelligen Millionenbereich erzielt. Dieser wirkt sowohl positiv im EBIT als auch im Adjusted EBIT.

# Chancen- und Risikobericht

✂ Chancen und Risiken werden frühzeitig identifiziert. / Das Management von Chancen und Risiken ist in alle Geschäftsprozesse integriert. / Chancen und Risiken werden proaktiv gesteuert und überwacht. / Lufthansa Group nutzt Chancen gezielt. / Dadurch werden Effizienz, Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit gesteigert. / Der Fortbestand der Lufthansa Group ist nicht gefährdet.

Als international tätiges Luftfahrtunternehmen ist die Lufthansa Group gesamtwirtschaftlichen, branchenspezifischen, finanzwirtschaftlichen und unternehmensspezifischen Chancen und Risiken ausgesetzt. Chancen und Risiken sind allgegenwärtige Bestandteile unternehmerischer Tätigkeit. Sie werden bei den Unternehmen der Lufthansa Group bewusst und aktiv gesteuert. Um den engen Zusammenhang von Chancen und Risiken zu unterstreichen, definiert die Lufthansa Group eine Chance beziehungsweise ein Risiko als positive beziehungsweise negative Abweichung eines Planwerts oder einer Zielvorstellung möglicher zukünftiger Entwicklungen oder Ereignisse. Die operative Steuerung von Chancen und Risiken erfolgt integriert in den Geschäftsprozessen.

## Chancen- und Risikomanagement

### Chancenmanagement-Prozess

Als Chancen werden mögliche zukünftige Entwicklungen oder Ereignisse verstanden, die zu einer positiven Plan-, Prognosebeziehungsweise Zielabweichung führen können und damit tatsächliche Wertschöpfung bedeuten oder potenzielle Wettbewerbsvorteile generieren. Für die globale Airline-Industrie mit ihrer hohen Dynamik bieten sich solche Chancen sowohl von außen, zum Beispiel durch neue Kundenwünsche, Marktstrukturen oder regulatorische Rahmenbedingungen, als auch von innen durch neue Produkte, Innovationen, Qualitätsverbesserungen und Wettbewerbsdifferenzierung. Um Chancen von innen, aus dem Unternehmen heraus zu schaffen, wurde unter anderem 2014 der „Innovation Hub“ als konzernübergreifende Einheit eingerichtet, um die ausgeprägte Innovationskultur und -kraft der Lufthansa Group weiterzuentwickeln und um Chancen gezielt nutzen zu können.

Die Identifikation von Chancen erfolgt durch Mitarbeiter und Management in der Lufthansa Group im Rahmen der täglichen Prozesse und Marktbeobachtungen. Dies wird flankiert durch den turnusmäßigen Strategie- und Planungsprozess, der durch die Strategie- und Controlling-Bereiche gesteuert wird. In Szenario-Analysen sowie fundierten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen werden die Chancen und die mit ihnen einhergehenden Risiken genau untersucht. Chancen, die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung für die Entwicklung der Lufthansa Group und damit für die Interessen ihrer Aktionäre als vorteilhaft erachtet werden, werden mittels gezielter Maßnahmen verfolgt und umgesetzt. Die Steuerung erfolgt durch die etablierten Planungs- und Prognoseprozesse sowie durch kurzfristige Projekte, falls die Fristigkeit oder die Natur der Chancen dies erfordert.

### Ziele und Strategie des Risikomanagement-Systems

Das Risikomanagement erfolgt bei der Lufthansa Group als nachvollziehbares, alle Unternehmensaktivitäten umfassendes Regelsystem. Ziel des Risikomanagements der Lufthansa Group ist es, konzernweit sicherzustellen, dass sowohl unternehmerischer Nutzen für Entscheidungsprozesse realisiert als auch alle relevanten regulatorischen Anforderungen an Risikomanagement-Systeme in vollem Umfang eingehalten werden.

Die Risikostrategie der Lufthansa Group wird durch die risikopolitischen Grundsätze konkretisiert. Diese sollen sicherstellen, dass Risiken vollständig identifiziert sowie transparent und vergleichbar dargestellt und bewertet werden. Sie verpflichten die Risikoverantwortlichen dazu, die Risiken proaktiv zu steuern und zu überwachen. Zudem legen sie fest, dass risikorelevante Informationen in den Planungs-, Steuerungs- und Kontrollprozessen zu berücksichtigen sind. Die risikopolitischen Grundsätze werden in der vom Vorstand erlassenen Risikomanagement-Richtlinie geregelt, die darüber hinaus alle methodischen und organisatorischen Standards im Umgang mit Risiken verbindlich festlegt.

### Aufbau des Risikomanagement-Systems

In den Betrachtungsbereich des Risikomanagement-Systems der Lufthansa Group werden neben der Passage Airline Gruppe auch die Technik, Logistik und Catering sowie die Gesellschaften Lufthansa Flight Training GmbH, Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Delvag Luftfahrtversicherungs-AG, Lufthansa Global Business Services GmbH und die verbliebenen Gesellschaften des ehemaligen Geschäftsfelds IT Services einbezogen.

Die Beteiligten werden in der Abbildung „**Risikomanagement bei der Lufthansa Group**“ auf [S. 70](#) dargestellt. Ihre Verantwortlichkeiten und Kompetenzen im Risikomanagement-System der Lufthansa Group werden im Folgenden erläutert.

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

Der Risikomanagement-Ausschuss soll im Auftrag des Vorstands sicherstellen, dass Geschäftsrisiken laufend über alle Funktionen und Prozesse hinweg frühzeitig erkannt und bewertet werden. Außerdem ist er dafür verantwortlich, das Risikomanagement-System fortlaufend auf dem aktuellen Stand zu halten sowie dessen Effektivität und Effizienz zu verbessern. Der Ausschuss besteht aus den Leitern der Bereiche Risikomanagement, Konzerncontrolling, Konzernjustitiariat, Konzernfinanzen, Konzernrechnungswesen, Konzern-IT und Controlling Lufthansa Passage, der Geschäftsführung der Delvag Gruppe sowie dem Konzernsicherheitspiloten. Der Leiter Konzernrevision ist permanentes Mitglied ohne Stimmrecht.

Die fachliche Zuständigkeit für das konzernweit einheitliche Risikomanagement-System liegt im Stabsbereich „Risikomanagement, Internes Kontrollsystem und Datenschutz“. Der Stabsbereich berichtet direkt an den Finanzvorstand und ist für die Implementierung konzernweit geltender Standards sowie für die Koordination und fortlaufende Weiterentwicklung des Risikomanagement-Prozesses verantwortlich.

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

Die Risk Owner sind, als Führungskräfte mit Budget- und / oder disziplinarischer Verantwortung, für die Umsetzung des bereichsbezogenen Risikomanagements zuständig. Somit gehört es zu den elementaren Aufgaben einer Managementfunktion, Risiken zu erkennen, zu bewerten, zu steuern und zu überwachen.

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

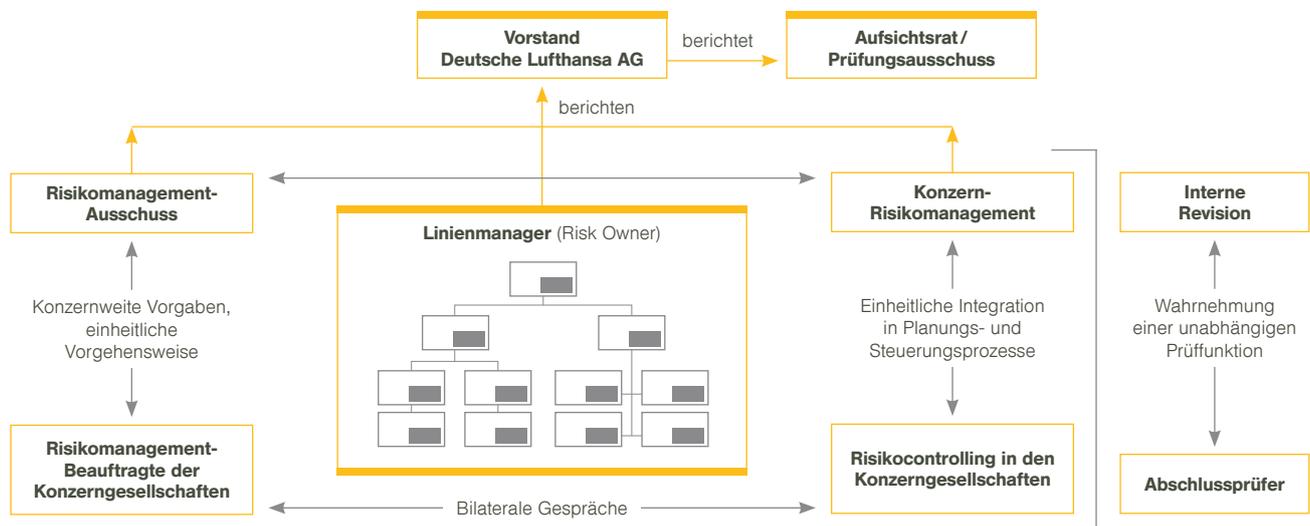
Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung wurde das Risikofrüherkennungs-System der Deutschen Lufthansa AG hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen durch den Wirtschaftsprüfer untersucht. Die Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass auch im Geschäftsjahr 2015 alle gesetzlichen Anforderungen, die an ein solches System gestellt werden, uneingeschränkt erfüllt wurden.

### Ablauf des Risikomanagement-Prozesses

Der geschlossene, kontinuierliche und IT-gestützte Risikomanagement-Prozess beginnt mit der Risikoidentifikation, also der Erfassung aktuell und zukünftig bestehender und potenzieller Risiken aus allen wesentlichen internen und externen Bereichen. Die identifizierten Risiken werden durch die Risikokoordinatoren der Gesellschaften plausibilisiert und im konzernweiten Risikoportfolio zusammengestellt. Das Risikoportfolio dokumentiert die systematische Gesamtheit aller Einzelrisiken und stellt das qualitätsgesicherte Ergebnis der Identifikationsphase dar. Aufgrund der sich ständig dynamisch verändernden Risikolandschaft setzen sich die Risk Owner kontinuierlich mit der Identifikation von Risiken auseinander. Bezugszeitraum sind die drei Jahre, die auch in der operativen Konzernplanung berücksichtigt werden.

Im Anschluss an die Risikoidentifikation erfolgt die Risikobewertung, die als zielgerichtete qualitative beziehungsweise quantitative Bewertung aller erfassten Einzelrisiken nach Umsetzung von Risikobegrenzungsaktivitäten (Nettobetrachtung) verstanden wird. Die festgelegten, im folgenden Abschnitt näher erläuterten Bewertungsprinzipien werden innerhalb der Lufthansa Group einheitlich angewendet. Bei der Bewertung werden, soweit möglich, objektive

## Risikomanagement bei der Lufthansa Group



Kriterien oder Erfahrungswerte zugrunde gelegt. Die Risikobewertung bildet die Grundlage für die Risikokonsolidierung, bei der gleichartige Einzelrisiken zu einem aggregierten Risiko zusammengefasst und übergreifend bewertet werden.

Im Zuge der Risikosteuerung werden geeignete Instrumente definiert, um die erkannten Risiken zu bewältigen. Ziel der Risikosteuerung ist es, die Risikoposition proaktiv zu begrenzen. Durch eine fortlaufende prozessinterne Risikoüberwachung werden Veränderungen von Einzelrisiken sowie Anpassungsbedarfe bei der Risikosteuerung frühzeitig erkannt. Bei Bedarf werden zur Risikosteuerung und -überwachung notwendige Maßnahmen initiiert. Darunter sind zeitlich befristete, hinsichtlich Verantwortlichkeit und Zeitbezug klar definierte Aktivitäten zu verstehen, die dem Aufbau von Regelinstrumenten dienen. Die Fortschritte werden ebenfalls kontinuierlich überwacht. Die Kosten werden stets dem Nutzen gegenübergestellt, um die Wirtschaftlichkeit zu beurteilen.

Die Risk Owner sind verpflichtet, die von ihnen identifizierten Risiken mindestens quartalsweise auf Vollständigkeit und aktuelle Bewertung zu überprüfen. Darauf aufbauend wird der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG quartalsweise über die aktuelle Risikolage der Lufthansa Group und der Geschäftsfelder informiert. Dabei wird durch die Geschäftsfelder auch bewertet, in welchem Maß risiko-bezogene Sachverhalte bereits in der Ergebnisprognose berücksichtigt sind und inwieweit darüber hinaus Chancen beziehungsweise Risiken bestehen, ein im Vergleich zur Prognose besseres oder schlechteres Ergebnis zu erreichen. Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG berichtet jährlich an den Prüfungsausschuss über die Entwicklung des Risikomanagement-Systems, die aktuelle Risikosituation der Lufthansa Group sowie über wesentliche Einzelrisiken und deren Management. Ergänzend zu diesen Standardberichten bestehen im Fall von wesentlichen Veränderungen bereits identifizierter oder neu erkannter Top-Risiken verbindlich geregelte Ad-hoc-Meldeprozesse.

**Bewertungssystematik im Risikomanagement-Prozess**

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

Bei qualitativen Risiken handelt es sich um langfristige Entwicklungen und Herausforderungen mit potenziell nachteiliger Auswirkung für die Lufthansa Group und deren Konzerngesellschaften. Aufgrund häufig noch unkonkreter Informationslage lassen sich diese Risiken nicht oder noch nicht fundiert quantifizieren. Im Kontext von qualitativen Risiken erfolgt das Risikomanagement im Sinne eines strategischen Umgangs mit Unsicherheiten. Qualitative Risiken werden häufig in Form von „schwachen Signalen“ identifiziert.

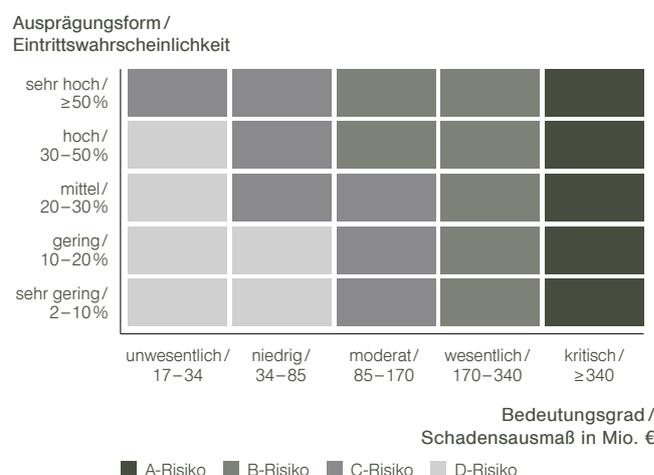
Um diese Risiken dennoch einer möglichst systematischen Bewertung zu unterziehen, werden Einschätzungen zur Ausprägungsform und zum Bedeutungsgrad getroffen. Bei der Ausprägungsform ist zu beurteilen, wie ausgeprägt oder verdichtet die (schwachen) Informationen sind, die auf das potenzielle Risiko der Lufthansa Group und/oder der jeweiligen Gesellschaft der Lufthansa Group hinweisen. Der Bedeutungsgrad beschreibt den möglichen Einfluss des Einzelrisikos oder der risikobehafteten Entwicklung auf die Reputation, das Geschäftsmodell oder das Ergebnis. Die Einstufungsbezeichnungen sind der unten stehenden Abbildung zu entnehmen.

Bei quantitativen Risiken handelt es sich um Risiken, deren potenzielle Ergebniswirkung abgeschätzt werden kann. Bei der Bewertung von quantitativen Risiken wird zwischen unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeitsklassen differenziert.

Als Schadensausmaß wird der potenzielle monetäre Effekt auf das geplante EBIT angegeben. Dieser bezieht sich je nach Art des bewerteten Risikos auf relativ selten eintretende Eventrisiken, zum Beispiel eine Luftraumsperrung, oder auf Risiken aus Abweichungen hinsichtlich der geplanten Geschäftsentwicklung, zum Beispiel Treibstoffpreisvolatilität. Quantitative Risiken bilden damit die Grundlage für die übergreifende Verifizierung von potenziellen Plan- und Prognoseabweichungen. Die Schwellenwerte für die Einordnung des monetären EBIT-Effekts werden für die Lufthansa Group wie auch für die Konzerngesellschaften nach einheitlichen Kriterien zentral ermittelt.

Zur Wesentlichkeitsbeurteilung der qualitativen und quantitativen Einzelrisiken werden diese in A-, B-, C- oder D-Risiken klassifiziert. Als wesentlich gelten für die Lufthansa Group A- und B-Risiken entsprechend den Einstufungen in der Abbildung.

**Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken**



Die qualitativen und quantitativen Risiken der Lufthansa Group, die dieses Wesentlichkeitskriterium erfüllen, werden im Abschnitt „Chancen und Risiken in der Einzelbetrachtung“ beschrieben. Teilweise werden die Risiken im Vergleich zur internen Steuerung stärker aggregiert dargestellt. Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die beschriebenen Risiken in unterschiedlichem Ausmaß auf sämtliche Geschäftsfelder der Lufthansa Group.

### Internes Kontrollsystem zur Überwachung des Risikomanagement-Prozesses

Der Risikomanagement-Prozess der Lufthansa Group wird durch ein Internes Kontrollsystem (IKS) überwacht und es erfolgt eine unabhängige Überprüfung durch die interne Revision.

Die Wirksamkeit der eingesetzten Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ausgewählter wesentlicher Risiken wird im Rahmen des IKS der Lufthansa Group systematisch überprüft. Die Auswahl der relevanten Risiken erfolgt jährlich.

Für diese Risiken werden zentrale Soll-Anforderungen (Managementkontrollen) an das IKS formuliert. Anschließend werden die vorhandenen Steuerungs- und Überwachungsinstrumente zur Abdeckung der Soll-Anforderungen dokumentiert und jährlich aktualisiert. Die Bewertung des Aufbaus, der Funktionsfähigkeit und damit der Wirksamkeit der Instrumente erfolgt ebenfalls jährlich, entweder durch eine Selbstbewertung der verantwortlichen Risk Owner oder turnusmäßig durch die interne Revision.

Die Berichterstattung über die Wirksamkeit der Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ist Bestandteil des Berichts über die Wirksamkeit des IKS an die jeweiligen Aufsichtsgremien der Gesellschaften beziehungsweise gesellschaftsübergreifend an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG.

## Chancen und Risiken in der Einzelbetrachtung

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

### Gesamtwirtschaftliche Chancen und Risiken

#### Unsichere wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für 2016 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im Kapitel „Prognosebericht“ ab S. 86 entsprechen. Sollte sich die Weltwirtschaft besser als prognostiziert entwickeln, wird dies die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group voraussichtlich positiv beeinflussen.

Zukünftige Umsätze und Ergebnisse der Lufthansa Group könnten in diesem Fall die aktuelle Prognose übertreffen. Als global agierendes Unternehmen kann die Lufthansa Group diesbezüglich auch von positiven Entwicklungen außerhalb des eigenen Kernmarkts profitieren.

Risiken mit potenzieller Auswirkung auf das weltweite Wachstum und damit den Absatz der Lufthansa Group entstehen vor allem aus der Wachstumsschwäche von Entwicklungs- und Schwellenländern. Diese können durch die insgesamt stabile wirtschaftliche Entwicklung der entwickelten Volkswirtschaften nicht kompensiert werden. Insbesondere eine weitere Verlangsamung des chinesischen Wirtschaftswachstums könnte sich negativ auf die globale Konjunktur auswirken. Daneben besteht unverändert das Risiko, dass der eingeschlagene Konsolidierungskurs einiger Länder des Euroraums nicht weiter verfolgt beziehungsweise nur verzögert durchgeführt wird oder die damit verfolgten Effekte nicht eintreten werden.

### Top-Risiken

	Bedeutungsgrad	Ausprägungsform	Erläuterung
<b>Quantitative Risiken</b>			
<u>01</u> – Treibstoffpreisänderungen	kritisch	sehr hoch	<u>S. 77</u>
<u>02</u> – Wechselkursänderungen	wesentlich	sehr hoch	<u>S. 78</u>
<u>03</u> – Verlust des Investment Grade Ratings	kritisch	hoch	<u>S. 79</u>
<u>04</u> – Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen	kritisch	sehr gering	<u>S. 79</u>
<u>05</u> – Kreditrisiken	wesentlich	gering	<u>S. 79</u>
<u>06</u> – Verstöße gegen Compliance-Anforderungen	kritisch	mittel	<u>S. 83</u>
<u>07</u> – Veränderungen struktureller Rahmenbedingungen bei Joint Ventures	wesentlich	gering	<u>S. 74</u>
<b>Qualitative Risiken</b>			
<u>08</u> – Cyber Risks	kritisch	hoch	<u>S. 82</u>
<u>09</u> – Pandemische Erkrankungen	kritisch	hoch	<u>S. 73</u>
<u>10</u> – Flugbetriebsrisiken	kritisch	sehr gering	<u>S. 81</u>
<u>11</u> – Personalrisiken	wesentlich	hoch	<u>S. 80</u>
<u>12</u> – Krisen, Kriege, politische Unruhen oder Naturkatastrophen	wesentlich	hoch	<u>S. 73</u>
<u>13</u> – Verschärfung der Lärmgesetzgebung	wesentlich	hoch	<u>S. 75</u>

**Krisen, Kriege, politische Unruhen oder Naturkatastrophen****(Top-Risiko 12)**

Neben diesen rein wirtschaftlichen Unsicherheiten bestehen Risiken aus politischen Entwicklungen, kriegesischen Auseinandersetzungen, massiven Terroranschlägen, Naturkatastrophen, Epidemien oder Pandemien. Derartige globale Ereignisse wirken sich meist schnell und in hohem Maße dämpfend auf die Nachfrage, vor allem im Passagierverkehr, aus. Damit gefährden sie die Absatzchancen der Lufthansa Group. Neben einer sorgfältigen Beobachtung der Lage und Entwicklung im Hinblick auf globale Störfaktoren ist die Lufthansa Group darauf vorbereitet, flexibel und schnell Maßnahmen zur Angebotsreduzierung umzusetzen.

Die Krisensituation im Nahen Osten wirkt sich durch Terrorakte zunehmend auch in anderen Ländern aus. Diese Entwicklungen können Auswirkungen auf die Ölförderung und damit auf den Ölpreis haben. Dies beeinflusst den Treibstoffaufwand der Lufthansa Group. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt „Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken“ ab S. 77.

Zur Risikoanalyse, -überwachung und -steuerung betreibt die Lufthansa Group ein umfassendes Monitoring der weltweiten Sicherheitslage und aktueller Entwicklungen, die Auswirkungen auf die Lufthansa Group haben können. Die Sicherheitsleitstelle (24/7 Security Desk) der Konzernsicherheit stellt die sofortige Einsatzbereitschaft im Fall des Eintritts entsprechender Entwicklungen sicher. Weiterhin werden Gefahren, sofern möglich, antizipiert und bereits im Vorfeld effektive Schutzmaßnahmen ergriffen. Notwendige Sicherheitsmaßnahmen richten sich dabei nach Wahrscheinlichkeit und Auswirkungen eines Schadensereignisses.

Die Lufthansa Group hat ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem implementiert, das der kontinuierlichen Bewertung lokaler Sicherheitsverfahren für den laufenden Betrieb und bei Neuanflügen dient. Für risikobehaftete Destinationen werden, unter Berücksichtigung des sich in bestimmten Regionen ändernden außenpolitischen Profils der Bundesrepublik Deutschland, regelmäßig Audits zur Überprüfung der Luftsicherheit und der Länderrisiken vor Ort durchgeführt. Ist die lokale Sicherheitsinfrastruktur nicht ausreichend, werden Zusatzmaßnahmen getroffen, die alle relevanten Funktionsbereiche (unter anderem Passagier, Gepäck, Fracht, Catering) betreffen können.

**Umwelt und pandemische Erkrankungen (Top-Risiko 09)**

Umweltrisiken können sich plötzlich und ohne Vorwarnung konkretisieren. Die jüngsten Aktivitäten des Vulkans Bardarbunga in Island verdeutlichen die andauernde Bedrohung durch Umweltrisiken. Nach der Sperrung von Teilen des europäischen Luftraums infolge möglicher Vulkanascheausbreitung 2010 wurden Vorkehrungen getroffen, um künftig im Bedarfsfall besser und flexibler reagieren zu können. So wurde eine europäische Krisenkoordinationsstelle geschaffen, der ICAO Volcanic Ash Contingency Plan für Europa aktualisiert und eine bessere Abstimmung unter den Staaten der Europäischen Union in die Wege geleitet. Die ICAO Volcanic Ash Task Force befasst sich mit der Weiterentwicklung globaler Standards für anzuwendende Verfahren und die Bestimmung der Grenzwerte.

Das Risiko der Verletzbarkeit des internationalen Luftverkehrs durch hochansteckende Infektionserreger (zum Beispiel Ebola, Schweinegrippe) in Zeiten steigender Mobilität und Globalisierung besteht grundsätzlich nach wie vor. Allerdings hat die Lufthansa Group durch konzernweite Arbeitsgruppen angemessene Vorkehrungen getroffen, um auf einen solchen Fall vorbereitet zu sein. Dennoch bleibt das Risiko latent bestehen.

**Branchenspezifische Chancen und Risiken****Konsolidierung des Markts**

Noch ist die Luftfahrtbranche stark fragmentiert, insbesondere in Europa. Bei den innereuropäischen Verkehren konzentrieren sich weniger als 50 Prozent des gesamten Marktangebots auf die fünf größten europäischen Airline-Gruppen. In dem deutlich profitableren US-Markt sind es bereits rund 90 Prozent. Dies trifft in eingeschränktem Maß auch auf die Geschäftsfelder Technik und Logistik zu. In der Vergangenheit wurde die aus ökonomischer Sicht notwendige Konsolidierung der Luftfahrtbranche häufig insbesondere durch die Bereitstellung finanzieller Hilfen von staatlicher Seite verzögert.

Aus zunehmender wettbewerbsrechtlicher Regulierung der Europäischen Kommission und einer abnehmenden Bereitschaft zu staatlicher Unterstützung eigenständig nicht weiter überlebensfähiger Unternehmen ergeben sich für die Lufthansa Group Chancen, zusätzliche Größenvorteile zu realisieren und ihre Geschäftsmodelle weiterzuentwickeln. Eine weiterführende Konsolidierung kann hierbei sowohl durch potenzielle Fusionen und Übernahmen als auch durch das Ausscheiden unprofitabler Wettbewerber erfolgen. Der aktuell niedrige Treibstoffpreis verzögert jedoch den Prozess der Marktberreinigung.

Chancen, die aus strategisch sinnvollen Akquisitionen, Beteiligungen oder Partnerschaften und zur Besetzung freiwerdender Verkehrsvolumina im Fall des Marktaustritts eines Wettbewerbers entstehen, werden kontinuierlich dahingehend überprüft, ob sie die Wettbewerbsposition stärken und Wert schaffen. Dies gilt nicht nur für den Bereich der Passagierbeförderung, sondern auch für die Service-Gesellschaften.

**Globales Wachstum der Luftfahrtindustrie**

Getrieben durch die weiter fortschreitende Globalisierung und den damit verbundenen steigenden Mobilitätsbedarf sowie das Wachstum in den weniger entwickelten Märkten ist davon auszugehen, dass die Luftfahrtbranche auch langfristig weiter wachsen wird. Die Lufthansa Group ist mit der Passage Airline Gruppe, der Logistik und den Service-Geschäftsfeldern Technik und Catering breiter aufgestellt als die relevanten Wettbewerber und kann so ausgeglichener vom globalen Wachstum der Luftfahrtindustrie profitieren.

Diese breite Aufstellung ermöglicht es der Lufthansa Group auch, mittels neuer Plattformen, Initiativen und Kooperationen zwischen den Geschäftsfeldern, Antworten auf das dynamische Wettbewerbsumfeld zu geben. Grundsätzlich untersucht die Lufthansa Group kontinuierlich alternative Geschäftsoptionen, mit denen Wachstum generiert werden kann.

Durch aktive Kapazitätssteuerung ist es der Passage Airline Gruppe möglich, an positiver Nachfrage- und Preisentwicklung in gewissem Maß flexibel teilzuhaben. Ausstehende Flottenbestellungen und künftige Lieferungen im Rahmen der Rollover-Planung bringen geeigneten Spielraum mit sich, um von dieser Marktentwicklung deutlich zu profitieren. Dies gilt nicht nur für die Passage Airline Gruppe, sondern aufgrund der engen Verzahnung untereinander für das gesamte Produkt- und Serviceangebot der Lufthansa Group. Zusätzliches Wachstum und Flexibilität werden über das umfangreiche Partner- und Allianznetzwerk sichergestellt.

#### **Entwicklung neuer Kundenbedürfnisse und Zusatzerlöse**

Im Bereich Kundenbedürfnisse sind Entwicklungen hin zu neuen Ausgestaltungswünschen des Reiseerlebnisses zu beobachten. Die Airlines der Lufthansa Group investieren kontinuierlich in Prozesse und Produkte, um ihr Angebot weiterhin am Kunden auszurichten. Durch zukunftsweisende Projekte wird hierbei das bestehende Geschäftsmodell optimiert und gezielt erweitert. Das Bestands-geschäft wird damit gesichert und zusätzlich wird nachhaltiges und profitables Zusatzgeschäft eröffnet.

Auch darüber hinaus ergeben sich aus der Konvergenz der Geschäftsmodelle Full-Service-Carrier, Low-Cost-Carrier und Charter-Carrier unter den Full-Service-Airlines neue Potenziale für Zusatzerlöse. Zu beobachten sind die separate Bepreisung bisheriger Inklusivleistungen, beispielsweise bei der Gepäckaufgabe und Sitzen mit mehr Beinfreiheit, ebenso wie der Trend zu vermehrten Buy-on-Board-Angeboten auf dem internationalen Markt. Letzteres schlägt sich neben dem direkten Erlöspotenzial aus dem Bordverkauf außerdem umsatzsteigernd auf das Geschäftsfeld Catering durch Übernahme von Logistikleistungen nieder.

#### **Belegung neuer Kundensegmente**

Für die Lufthansa Group von besonderer Bedeutung ist das starke Wachstum im Segment für Privatreisen. Der Konzern investiert neben seinen klassischen Hub-Airlines in den Aufbau der neuen Eurowings, die sich dezidiert auf das Punkt-zu-Punkt-Geschäft mit Fokus Privatreisen konzentriert. Mit dieser Zweitmarke kann die Lufthansa Group besser am Marktwachstum partizipieren und sich mit Blick auf die für Europa erwartete Phase der Marktkonsolidierung positionieren. Die Angebotsdifferenzierung dieser skalierbaren Zweitmarke und die damit einhergehende Generierung von Größen- und Wettbewerbsvorteilen bieten Chancen, die aufstrebenden Privat-reisesegmente zielgerichtet zu erschließen.

Zusätzliches Potenzial bietet die Nachfrage aus Entwicklungs- und Schwellenländern, die sich durch den zunehmenden Wohlstand einer breiteren Mittelschicht auszeichnen. Hier nimmt speziell die Nachfrage nach Urlaubs- und Bildungsreisen zu. Auch durch die demografische Entwicklung einer alternden Gesellschaft mit einer wachsenden Anzahl wohlhabender Menschen im beruflichen Ruhestand entsteht, insbesondere in den entwickelten westlichen Märkten, weiteres Nachfragepotenzial.

Im Rahmen des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ wird auch das Ziel verfolgt, neue Wachstumspotenziale innerhalb der Service-Gesellschaften zu identifizieren und zu realisieren. So konzentriert sich Lufthansa Technik auf die Ausweitung des Leistungs- und Kundenportfolios, Entwicklungschancen in den Wachstumsmärkten in Asien und Amerika sowie auf den Ausbau von Partnerschaften mit OEMs (Original Equipment Manufacturers). Lufthansa Cargo verfolgt Wachstumschancen durch weitere Luftfracht-Joint Ventures und LSG Sky Chefs durch den Ausbau neuer Geschäftsmodelle in etablierten und neuen Märkten. Das Kundenbindungsprogramm Miles & More, das 2014 als eigenständige Gesellschaft ausgegründet wurde, soll weiter ausgebaut und dank zusätzlicher Partner noch attraktiver werden.

#### **Markteinführung neuer Flugzeugtechnologien**

Die Markteinführung neuer Flugzeugtechnologien stellt eine Chance für einen noch effizienteren, nachhaltigen Airline-Betrieb dar. Daran kann die Lufthansa Group durch die getätigten Großbestellungen partizipieren. Im Kontinentalverkehr werden ab 2016 der Airbus A320neo und die Bombardier C Series sowie im Interkontinentalverkehr die A350 und ab 2020 die neue Boeing 777X zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa Group beitragen. Alle neuen Flugzeugtechnologien werden einen maßgeblichen Beitrag zu Treibstoffeffizienz sowie Lärmreduktion leisten, was wiederum die Nachhaltigkeit und einhergehende Differenzierungsmöglichkeiten fördert.

#### **Veränderungen struktureller Rahmenbedingungen bei Joint Ventures (Top-Risiko 07)**

Der Erfolg einer global operierenden Hub-Airline hängt wesentlich von einem weltweiten und dichten Streckennetzwerk ab. Durch ein systematisches Netz- und Allianzmanagement können hier Chancen und Risiken frühzeitig erkannt werden.

Die Lufthansa Group entwickelt ihre bestehenden Partnerschaften in Form kommerzieller Joint Ventures stetig weiter. Jüngstes Beispiel von hohem strategischem Wertpotenzial stellt die Ausarbeitung von Strukturen kommerzieller Joint Ventures mit Air China und Singapore Airlines dar.

Auch innerhalb von bestehenden Allianzstrukturen führt die Dynamik des globalen Wettbewerbsumfelds zur Überprüfung der Zugehörigkeit durch einzelne Airlines. Hieraus können vorteilhafte Wechsel der Allianzzugehörigkeit einzelner Airlines sowie Neuzugänge resultieren. Daraus ergeben sich für die Lufthansa Group und ihren Airline-Verbund im Rahmen der Star Alliance neue Wachstumschancen durch Netzerweiterung besonders in den Wachstumsregionen.

Darüber hinaus können weiterführende, intermodale Kooperationen mit Betreibern anderer Verkehrsträger, beispielsweise Bahn- und Fernbusbetreibern, zusätzliche Marktchancen innerhalb Europas darstellen. Derartige Partnerschaften bieten die Möglichkeit, Passagiere durch ein nahtloses Reiseerlebnis an die Airlines der Lufthansa Group zu binden. Gleichzeitig werden die Zubringerströme zu den Drehkreuzen und Destinationen des Airline-Netzes auf ökonomisch effiziente Weise sichergestellt. Neben einem potenziellen Kundenzuwachs kann sich hieraus ferner ein Differenzierungspotenzial durch gesteigerten Kundennutzen ergeben.

Erlösrissen können vor allem bei Veränderungen in den Allianzsystemen entstehen. Im Fall von kommerziellen Joint Ventures besteht immer das Risiko einer Beendigung oder des Wegfalls der regulatorischen Voraussetzungen. Instrumente zur Risikobegrenzung sind die volle Compliance mit den entsprechenden Berichtspflichten, ein wirtschaftlich nachhaltig erfolgreiches Management der Joint Ventures im Interesse aller Partner sowie das Aufzeigen der Kundenvorteile im Rahmen der kommerziellen Joint Ventures.

Auch in den Geschäftsfeldern Technik und Logistik können sich durch intensivierte Kooperationen und Joint Ventures zusätzliche Marktchancen ergeben. Für Lufthansa Technik ermöglichen Partnerschaften, insbesondere mit Flugzeug-, Triebwerks- und Komponentenherstellern, den Abschluss neuer Wartungs- und Instandhaltungsverträge. Außerdem kann der langfristige Zugang zu Patenten, Lizenzen und anderen geistigen Eigentumsrechten gesichert werden. Im Bereich Logistik bei Lufthansa Cargo und Swiss WorldCargo können Partnerschaften neue Märkte erschließen oder zu Effizienzsteigerungen im bestehenden Produkt- und Serviceportfolio führen.

#### **Marktentwicklung und Wettbewerbsintensität**

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

Im Marktumfeld des Geschäftsfelds Technik hat sich der Trend hin zu einer immer kleineren Anzahl von Herstellern der Originalteile je Flugzeug- und Triebwerkstyp verfestigt. Die weiter gestärkte Marktposition der OEMs führt insbesondere bei neuen Mustern zu wachsenden Markteintrittsbarrieren für unabhängige Anbieter von flugzeugbezogenen Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (MRO) und erschwert den Zugang zu Lizenzen und geistigem Eigentum. Eine zentrale Herausforderung als MRO-Anbieter ist es, die Marktposition in diesem Umfeld zu halten. Hierfür werden kontinuierlich individuelle Lösungsansätze je OEM und Produktsegment erarbeitet. Im vergangenen Jahr konnten mit weiteren OEMs Lizenz- und Kooperationsvereinbarungen erstmalig getroffen sowie bestehende weiter vertieft werden. Dadurch konnte die Marktposition des Geschäftsfelds Technik profitabel ausgebaut und das Geschäftsmodell weiter abgesichert werden.

#### **Chancen und Risiken aus regulatorischen Rahmenbedingungen**

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

#### **Klimapolitik – insbesondere Emissionshandelssystem**

In der Europäischen Union besteht ein Emissionshandelssystem, das Hub-Airlines mit Drehkreuzen in der EU gegenüber ihren nicht-europäischen Wettbewerbern einseitig belastet und benachteiligt. Falls auf der ICAO-Vollversammlung im Oktober 2016 ein globales Klima-Regime beschlossen wird, besteht eine Chance, dass das geltende Emissionshandelssystem ausgesetzt oder so adaptiert wird, dass die europäischen Fluggesellschaften nicht länger benachteiligt werden. Gleichzeitig besteht das Risiko, dass sich die Wettbewerbsnachteile des Emissionshandels für europäische Hub-Airlines zumindest verstetigen, sofern die ICAO-Vollversammlung 2016 keine entsprechende Resolution beschließt.

#### **Luftverkehrsteuer**

Die in Deutschland geltende klassenunabhängige Luftverkehrsteuer ist aktuell fluglängenabhängig in drei Stufen eingeteilt und nimmt internationale Umsteiger- und Frachtflüge aus. Obwohl durch diese Ausnahme zumindest in eingeschränktem Maß auf Deutschlands Luftverkehrsstrukturen im internationalen Wettbewerb Rücksicht genommen wurde, benachteiligt die Steuer die lokalen Fluggesellschaften dennoch im Wettbewerb. Insgesamt erhebt die Bundesregierung mit der Steuer jährlich etwa 1 Mrd. EUR von der Airline-Industrie, wovon über 50 Prozent von deutschen Unternehmen aufgebracht werden. Ähnliche nationale Steuern bestehen auch in Großbritannien, Frankreich und Österreich. Trotz eines gewissen Verständnisses in der Politik für die Notwendigkeit einer Entlastung stehen eine Vielzahl akuter Belastungen für die öffentliche Hand einer Abschaffung oder substanziellen Senkung der Steuer kurzfristig entgegen. Es bleibt abzuwarten, ob mit der Bundestagswahl 2017 die Chancen einer fiskalischen Entlastung steigen.

#### **Verschärfung der Lärmgesetzgebung (Top-Risiko 13)**

Sowohl der Betrieb von Verkehrsflughäfen als auch größere Flughafen-Infrastrukturprojekte sehen sich in Deutschland öffentlicher Opposition aus flughafennahen Kommunen und durch deren politische Vertreter in Bund und Ländern ausgesetzt. In der Vergangenheit wirkte sich dies für die Lufthansa Group in Form von finanziellen Belastungen am Frankfurter Flughafen sowie insbesondere durch die dortige Einführung des Nachtflugverbots aus. Ab 2018 besteht durch die neuen Lärmgrenzwerte der ICAO beim Betrieb von Flugzeugen und der Nutzung von Flughäfen zudem das Risiko, dass bestehende lokale Lärmvorschriften weiter verschärft werden.

Dies kann für die Lufthansa Group zusätzliche Kosten durch höhere Gebühren verursachen. Durch die Investition in modernes Fluggerät reduziert die Lufthansa Group aktiv die Lärmfläche um rund 30 Prozent gegenüber den Vorgängermodellen. Ergänzend werden auch Maßnahmen zur Lärmreduzierung an existierenden Flugzeugen umgesetzt.

Die neue EU-Verordnung zu lärmbedingten Betriebsbeschränkungen ist ein wichtiges Umsetzungselement für ein gemeinsames Vorgehen mit Planungs- und Verkehrsbehörden bei Ansiedlungs- und Verkehrsplanungsvorhaben. Für die anstehende Novelle der Umgebungslärmrichtlinie auf EU-Ebene ist ein Abgleich mit der Verordnung zu lärmbedingten Betriebsbeschränkungen von Bedeutung, um Risiken aus Doppel- oder konkurrierende Regulierung zu vermeiden.

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht ausgewogene, dem Balanced Approach der ICAO folgende Maßnahmen zur Senkung von Verkehrslärm vor. Generelle Nachtflugverbote werden abgelehnt. Sowohl in europäischen als auch in nationalen Gesetzgebungsverfahren ist es wichtig, dass neue Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung sachgerecht berücksichtigt werden, um die Risiken aus einer einseitigen Belastung der Verkehrsträger zu vermeiden.

Die für die Lufthansa Group mit dem Hauptdrehkreuz Frankfurt besonders relevante Regierung in Hessen betont die große wirtschaftliche Bedeutung des einheimischen Luftfahrt Drehkreuzes und setzt sich für die Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens ein. Darüber hinaus setzt sich die Landesregierung auch für die Lärmreduzierung ein, was durch den Start des Probebetriebs mit siebenstündigen Lärmpausen seit April 2015 deutlich wird. Bei der geplanten Festlegung einer Lärmobergrenze sollte die Lärmbegrenzung auf Basis der im Planfeststellungsbeschluss genehmigten Bewegungen erfolgen und darüber hinaus die durch den Einsatz leiserer Flugzeuge erzielten Fortschritte im Lärmschutz berücksichtigen. Weitere Betriebsbeschränkungen sind ein Risiko für die Entwicklung der Lufthansa Group.

### **Marktöffnung und -regulierung**

Als Folge der dynamischen, internationalen Verflechtung von Volkswirtschaften und Industrien im Zuge der Globalisierung wächst auch die Bedeutung des Luftverkehrs stetig. Zugleich zeigt sich in internationalen Krisen und Konflikten die Bedeutung eigener nationaler Infrastrukturen und der unabhängigen Anbindung der eigenen Volkswirtschaft. Im Kampf um Märkte und wirtschaftliches Wachstum nutzen einige Staaten außerhalb Europas die außen- und wirtschaftspolitischen Möglichkeiten zum Aufbau massiver Luftverkehrsdrehkreuze im eigenen Land. Sehr erfolgreich sind in diesem Bestreben die Vereinigten Arabischen Emirate und Katar, die durch speziell geförderte Staatsunternehmen globale Verkehrsströme über ihre Drehkreuze im Golf umlenken und zunehmend dominante Stellungen im internationalen Luftverkehr aufbauen.

Durch massiven Kapazitätsaufbau in Flotten und Bodeninfrastruktur, der den Eigenbedarf um ein Vielfaches übersteigt, sowie durch Investitionen in fremde Unternehmen nehmen sie verstärkt Einfluss auf den Weltluftverkehr. Dies setzt vor allem private Unternehmen aus Europa unter Druck. Als einziges Regulativ im internationalen Wettbewerb bestehen völkerrechtliche Abkommen, deren Durchsetzung jedoch auf beidseitigem Verständnis beruht und wegen der Vielzahl betroffener Politikfelder sehr komplex ist. Eine Mitgliedschaft des Luftverkehrs in der Welthandelsorganisation WTO ist wegen der weltweit vornehmlich staatlichen Organisation des Luftverkehrs nicht gegeben.

Es besteht das Risiko, dass bisher international geltende Grundprinzipien des fairen Wettbewerbs mangels Durchsetzung und Sanktionierung zunehmend unterlaufen werden. In der EU und den USA beschäftigen sich Industrie und Behörden zunehmend mit dieser Thematik. Es gilt, in offenen Märkten und bei möglicher weiterer Liberalisierung eine faire Wettbewerbsordnung zu schaffen, die ausgewogene Chancen auf beiden Seiten anstrebt. Lösungen sind hierbei nicht nur auf bilateraler, sondern vor allem auch auf multilateraler Ebene zu suchen. Entsprechende Entwicklungen auf der Ebene bilateraler Konsultationen, durch mögliche Mandatierung der EU sowie Diskussionen in der UN-Luftverkehrsorganisation ICAO, werden von der Lufthansa Group politisch eng begleitet.

### **Finanzmarktregulierung**

Auf nationaler wie auch auf europäischer und internationaler Ebene gibt es verschiedene Bemühungen zur Finanzmarktregulierung. Sofern diese Regulierungsvorhaben auch die Realwirtschaft betreffen, besteht das Risiko, dass die Lufthansa Group bei der Durchführung und Abwicklung von Absicherungsgeschäften im Fremdwährungs-, Zins- und Treibstoffpreisbereich zunehmend höheren Kosten und einer geringeren Verfügbarkeit ausgesetzt ist. Auch die Einführung einer Finanztransaktionsteuer würde zu erheblichen Mehrkosten in der Nutzung von Derivaten, in der Geldanlage wie auch in den Pensionsfonds führen.

### **Verbraucherschutz**

Als international operierendes Unternehmen ist die Lufthansa Group an eine Vielzahl nationaler, europäischer und internationaler Regelungen zum Verbraucherschutz gebunden. Zu beobachten ist eine zunehmende Verschärfung dieser Regelungen, nicht zuletzt durch eine immer engere Auslegung der Rechtsprechung, zum Nachteil der Unternehmen. Dazu gehören auch die fortwährenden Urteile des Europäischen Gerichtshofs (EuGH), die immer weiter die Interpretation der Fluggastrechte-Verordnung VO (EG) Nr. 261/2004 zu Lasten der Fluggesellschaften verschieben. Soweit es sich bei solchen Bestimmungen nicht um international geltende Verpflichtungen handelt, geht damit eine einseitige Belastung der europäischen Airlines im Wettbewerb mit nichteuropäischen Fluggesellschaften einher.

Die Revision der europäischen Fluggastrechte-Verordnung VO (EG) Nr. 261/2004 ist noch nicht abgeschlossen und es ist auch nicht absehbar, wann und mit welchen Änderungen das Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen wird. Es sind deshalb auch keine Aussagen möglich zu den kommerziellen Auswirkungen der Revision der Verordnung auf die Lufthansa Group. Aus der Revision dürften sich allerdings sowohl Chancen als auch Risiken für den Konzern ergeben.

Die im Oktober 2015 in Brüssel verabschiedete novellierte Pauschalreiserichtlinie wird bis Ende 2017 in nationales Recht übertragen. Für die Lufthansa Group ergibt sich daraus das Risiko, zum Reiseveranstalter von Pauschalreisen oder zum Vermittler von verbundenen Reiseleistungen zu werden, wenn Drittleistungen im Zusammenhang mit Flugbuchungen auf den eigenen Websites angeboten beziehungsweise vermittelt werden. Mögliche Kosten daraus sind noch nicht zu beziffern, zumal sich das Geschäftsmodell mit Drittleistungen erst im Anfangsstadium befindet.

Sowohl auf europäischer Ebene als auch in einzelnen Mitgliedsstaaten nehmen die gesetzgeberischen Aktivitäten in Bezug auf die Regulierung von Zahlungssystemen zu, so etwa durch die Umsetzung der „EU-Zahlungsdiensterichtlinie 2“ in nationales Recht. Es besteht das Risiko, dass eine verursachungsgerechte Verteilung von Zahlungsmittelkosten in Zukunft entweder gesetzlich verboten wird oder aufgrund der gesetzlichen Komplexitätsanforderungen kommerziell nicht mehr sinnvoll ist.

#### Anforderungen an die Luftsicherheit

Nationale und internationale luftsicherheitsrechtliche Regelungen verpflichten auch die Lufthansa Group, sogenannte Eigensicherungsmaßnahmen durchzuführen. Diese umfassen zum Beispiel Schutzmaßnahmen für Sicherheitsbereiche und Luftfahrzeuge oder Sicherheitskontrollen von Luftfracht und Bordvorräten. Die Vorgaben nehmen stetig zu und können sich generell auf Kunden, Mitarbeiter, den effizienten Betriebsablauf und die Kosten auswirken. Die Lufthansa Group arbeitet direkt und über Verbände mit den Sicherheitsbehörden zusammen, um das bestehende Regelungssystem zu verbessern und gemeinsam zukünftige innovative Ansätze zu entwickeln. So soll ein sicherer, kundenfreundlicher und effizienter Luftverkehr gewährleistet werden.

#### Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

##### System des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements für Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen

Die grundsätzlich konservative Ausrichtung beim Management von Finanz- und Rohstoffrisiken spiegelt sich in einem systematischen Finanzmanagement wider. Die eingesetzten derivativen Finanzinstrumente dienen ausschließlich dazu, Grundgeschäfte abzusichern. Das wesentliche Ziel der Treibstoffpreis- und Devisensicherungen ist es, Schwankungen in den Ergebnissen zu verringern. Dies wird dadurch erreicht, dass über eine Regelsicherung Durchschnittskurse gebildet werden. Die Zinssicherung verfolgt das Ziel, die Zinskosten zu reduzieren. Grundsätzlich werden 85 Prozent der Finanzverbindlichkeiten entweder bereits originär variabel aufgenommen oder per Derivat in variabel gewandelt. Damit minimiert die Lufthansa Group den durchschnittlichen langfristigen Zinsaufwand. Fremdwährungsrisiken aus Finanzierungen werden grundsätzlich zu 100 Prozent gesichert.

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

Zum Management der Finanz- und Rohstoffrisiken werden geeignete Management- und Kontrollsysteme eingesetzt, mit denen Risiken gemessen, gesteuert und überwacht werden. Sie können dennoch nicht vollständig ausgeschlossen werden. Dabei sind die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikocontrollings organisatorisch strikt voneinander getrennt. Hierbei stützt sich die Lufthansa Group auf interne Richtlinien, die kontinuierlich weiterentwickelt werden. Das Konzernfinanzrisikocontrolling und die Konzernrevision wachen darüber, dass diese Richtlinien eingehalten werden. Darüber hinaus wird die aktuelle Sicherungspolitik laufend in bereichsübergreifenden Managementgremien erörtert. Der Aufsichtsrat wird regelmäßig über die Risikopositionen informiert. Weitere Informationen sind im Konzernanhang unter „Erläuterung 42“ ab S. 166 zu finden.

#### Treibstoffpreisänderungen (Top-Risiko 01)

Der Treibstoffverbrauch der Lufthansa Group lag im Berichtsjahr bei rund 9,1 Mio. Tonnen Kerosin. Er stellt aktuell mit mehr als 17,2 Prozent der betrieblichen Aufwendungen einen wesentlichen Kostenfaktor für die Lufthansa Group dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können somit das operative Ergebnis erheblich beeinflussen. Eine Veränderung des Treibstoffpreises zum Jahresendkurs um + 10 Prozent (– 10 Prozent) im Jahr 2016 würde den Treibstoffaufwand in der Lufthansa Group um 164,4 Mio. EUR (– 162,0 Mio. EUR) nach Sicherung erhöhen (senken). Die Lufthansa Group setzt deshalb eine regelbasierte Treibstoffpreissicherung mit einem Zeithorizont von bis zu 24 Monaten ein. Ziel ist es, die Schwankungen der Treibstoffpreise zu verringern. Dabei wird ein begrenzter Schutz vor einem Preisanstieg in Kauf genommen, um an einem eventuellen Preisverfall möglichst weitreichend partizipieren zu können.

Sicherungsgrad und -horizont sind abhängig von dem Risikoprofil, das sich aus dem Geschäftsmodell der jeweiligen Konzerngesellschaft ergibt. Die in der Abbildung auf S. 78 dargestellte Hedging-Politik und -Struktur wird so für die Airlines der Lufthansa Passage, für SWISS und für das Liniengeschäft von Austrian Airlines umgesetzt. Die Geschäfte anderer Konzerngesellschaften werden zum Teil zu einem niedrigeren Grad gesichert und sind daher dem Risiko eines Preisanstiegs stärker ausgesetzt. Umgekehrt partizipieren sie aber auch stärker an einem Preisverfall. Das Chartergeschäft wird bis zu 100 Prozent sofort nach Vertragsabschluss mit Termingeschäften gesichert. Damit wird das Risiko aus einem Treibstoffpreisanstieg weitgehend eliminiert. Die Chance, an einem Preisverfall zu partizipieren, besteht entsprechend jedoch auch nicht mehr.

Bei der Treibstoffpreissicherung bedient sich die Lufthansa Group der üblichen Marktinstrumente in Form von Optionskombinationen. Die Sicherungen erfolgen aus Gründen der Marktliquidität mehrheitlich in Rohöl. Den Sicherungsgeschäften liegt eine feste Regel zugrunde; sie bilden damit einen Durchschnittskurs der Rohölpreise ab. Die monatlich gesicherten Mengen resultieren je nach Konzerngesellschaft in einem Sicherungsgrad von bis zu 85 Prozent. Die jeweils nächsten sechs Monate sind zum Beispiel für die Lufthansa Passage bis zu 85 Prozent gesichert.

Anfang Februar 2016 bestanden für 76,3 Prozent des voraussichtlichen konzernweiten Treibstoffbedarfs des Jahres 2016 Rohöl- und Kerosinpreissicherungen in Form von bedingten und unbedingten Termingeschäften. Für das Jahr 2017 bestanden zu diesem Zeitpunkt für rund 35,7 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen.

Um Kostenrisiken zu reduzieren, haben sich sogenannte „international surcharges“ im Markt etabliert. Diese werden den Kunden zusätzlich zum eigentlichen Flugpreis in Rechnung gestellt. Es ist jedoch ungewiss, in welchem Umfang sich solche Zuschläge weiterhin durchsetzen lassen. Zudem sind künftig noch engere rechtliche Begrenzungen solcher Zuschläge nicht auszuschließen. Im Fall des angenommenen Treibstoffpreissrückgangs um 10 Prozent würde die hiermit verbundene Ergebnisentlastung (–162,0 Mio. EUR) durch dann möglicherweise reduzierte Zuschläge unter Umständen wieder eingeschränkt. Da der Treibstoff in US-Dollar abgerechnet wird, können Schwankungen des Euro-/US-Dollar-Wechselkurses den ausgewiesenen Treibstoffaufwand zusätzlich positiv oder negativ beeinflussen. Das US-Dollar-Exposure aus dem geplanten Treibstoffbedarf ist im Währungsexposure berücksichtigt.

Im Kontext der Treibstoffversorgung besteht eine Chance darin, dass neue Fördertechniken sowohl für Erdöl als auch für andere Energieträger entwickelt werden. Dies kann sich mittel- und unmittelbar preis- und volatilitätsdämpfend auf den Kerosinaufwand der Lufthansa Group auswirken. Eine Chance stellen in diesem Zusammenhang der Ausbau der Ölförderung in Nordamerika und die Reaktionen des Ölförderkartells OPEC auf diese Entwicklungen dar. Dies führt zu einer reduzierten Abhängigkeit der Ölförderung von Weltregionen, die in den letzten Jahren in besonderem Maß politisch instabil waren.

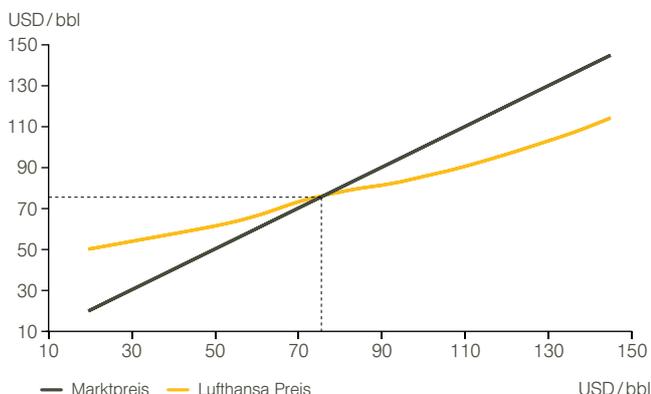
Im Geschäftsjahr 2015 herrschte ein Ölpreinsniveau, das für die letzten fünf Jahre ungewöhnlich niedrig war. Dieses hielt auch zu Beginn des Jahres 2016 an. Die Lufthansa Group erwartet daher signifikante Kosteneinsparungen aus dieser Entwicklung. Das Risiko von Preisschwankungen hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich verändert.

Gleichzeitig zeigen sich Tendenzen, dass die Durchschnittserlöse unter anderem vor dem Hintergrund sinkender Zuschläge und Preise voraussichtlich deutlich nachgeben und die Kapazitäten im Wettbewerb darüber hinaus wachsen. Die genannten Chancen und Risiken werden daher spezifisch für das neue Geschäftsjahr auch im Kapitel „Prognosebericht“ ab S. 86 diskutiert.

#### Wechselkursänderungen (Top-Risiko 02)

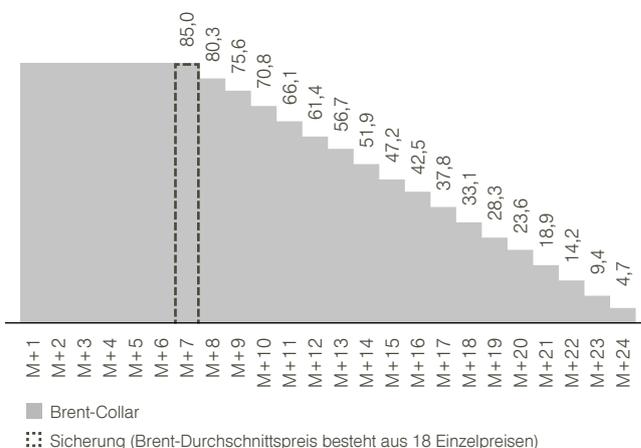
Aus internationalen Flugscheinverkäufen und dem Einkauf von Treibstoffen, Flugzeugen und Ersatzteilen ergeben sich Fremdwährungsrisiken für die Lufthansa Group. Alle Tochtergesellschaften melden ihre geplanten Währungsexposures in rund 66 Fremdwährungen mit einem Zeithorizont von mindestens 24 Monaten an die zentrale Finanzplanungsabteilung. Auf Konzernebene wird eine aggregierte Nettoposition pro Währung gebildet und so die Möglichkeit des „natural hedging“ genutzt. Für 20 Währungen werden Sicherungen abgeschlossen, weil ihr Exposure für die Lufthansa Group von besonderer Relevanz ist. Die wichtigsten Währungen sind US-Dollar, Japanischer Yen, Schweizer Franken, Chinesischer Renminbi und Britisches Pfund. Mit dem operativen US-Dollar-Exposure werden dabei auch hoch korrelierte Fremdwährungen verrechnet. Das operative Exposure sowie weitere Informationen zur Absicherung der allgemeinen Währungspositionen sowie der Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen sind im Konzernanhang unter „Erläuterung 42“ ab S. 166 zu finden.

#### Ölpreisszenario Lufthansa Group 2016\*



\* Stand 05.01.2016.

#### Lufthansa Hedging-Politik Mittelfristiges Rohöl-Hedging in %



Daneben resultieren aus diesen finanzwirtschaftlichen Entwicklungen ebenso Chancen für die Lufthansa Group. So kann die Volatilität in den Treibstoffpreisen, Devisenkursen und Zinsen bei positiven Entwicklungen im Vergleich zu den in der Planung und Prognose unterstellten Annahmen geringere Aufwände mit sich bringen. Gegenüber dem Vorjahr hat sich diese Einschätzung nicht wesentlich verändert.

#### **Verlust des Investment Grade Ratings (Top-Risiko 03)**

Der Bonitätsbewertung der Lufthansa Group durch die Rating-Agenturen kommt eine besondere Bedeutung zu. Eine gute Bewertung erleichtert sowohl den Zugang zu neuen Finanzierungen und Absicherungsinstrumenten generell als auch die Sicherung günstiger Konditionen. Die Lufthansa Group wird von der Rating-Agentur Standard & Poor's mit Investment Grade und von der Rating-Agentur Moody's mit Non-Investment Grade bewertet. Eine Herabstufung der Bewertung durch eine Rating-Agentur, insbesondere in den Bereich des Non-Investment Grade auch durch Standard & Poor's, könnte zu einer deutlichen Verschlechterung der Konditionen in der Finanzierung und im Finanzrisikomanagement führen sowie den Zugang zu neuen Finanzierungsmitteln und Absicherungsinstrumenten erschweren. Vor diesem Hintergrund wird die Erreichung der Zielvorgaben der Rating-Agenturen für ein Investment Grade Rating fortlaufend überwacht.

Wie im Vorjahr ist das Investment Grade Rating der Lufthansa Group nach wie vor maßgeblich durch hohe Pensionsrückstellungen belastet, welche durch einen im langfristigen Vergleich sehr niedrigen Rechnungszinssatz herbeigeführt wurden. Es ist derzeit offen, wie die Rating-Agenturen mit einer zunehmend volatilen Entwicklung von Zinssätzen zukünftig umgehen und welche Konsequenzen dies für das Rating der Lufthansa Group haben wird. Hierüber hinaus birgt aber auch das Wegbrechen von Gewinnen oder das Ausbleiben von Cashflows das Risiko einer Herabstufung des Ratings. Durch die Maßnahmen der Glättung und Deckelung von Investitionen und durch die Emission einer Hybrid-Anleihe zur Stärkung des ratingrelevanten Eigenkapitals ist die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos zurzeit gesunken. Ebenso positiv hat sich ausgewirkt, dass der Rechnungszins zur Bewertung der Pensionsrückstellungen nicht weiter gesunken ist.

#### **Marktentwicklung bei Kapitalanlagen und Liquiditätsrisiken**

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

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

Die Anlagen sollen bei Kontrahenten erfolgen, die ein Rating von mindestens „BBB-“ vorweisen können. Nur 50 Prozent der Anlagen der operativen Liquidität sollen bei Kontrahenten mit einem geringeren Rating als „A-“ angelegt sein. Bei der Investition in Geldmarktfonds soll ein Anteil von 10 Prozent am Gesamtvermögen des Fonds nicht überschritten werden.

Die Anlagestruktur der strategischen Mindestliquidität wurde für die Lufthansa Group mittels einer stochastischen Allokationsstudie entwickelt. Grundlage hierfür waren die Liquiditätsanforderungen und die konservativen Anlagegrundsätze der Lufthansa Group. Der größte Teil dieser Anlagen ist in geldmarktnahe Produkte investiert. Die strategische Mindestliquidität ist in verschiedene Bausteine mit unterschiedlichen Anlagehorizonten unterteilt. Diese werden von mehreren externen Asset-Managern in separaten Mandaten verwaltet. Als Vorgabe soll unter anderem eine Liquidierbarkeit innerhalb von maximal vier Wochen berücksichtigt werden. Jeder dieser Asset-Manager hat dabei eigene, von den allgemeinen Lufthansa Group Anlagegrundsätzen abgeleitete Anlagerichtlinien zu befolgen. Die Asset-Allokation wird regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst. Insbesondere die Erfahrung aus der Finanzkrise 2009 hat zu einem noch stärkeren Fokus auf Liquidität und Kontrahentenrisiken geführt. Über alle Vermögenssegmente wurde zudem eine Risikosteuerung mit einer definierten Verlustbegrenzung implementiert. Die Lufthansa Group überwacht die Wertentwicklung mittels täglicher und monatlicher Performance- und Risikoberichte.

#### **Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen**

##### **(Top-Risiko 04)**

Die Anlagen der Versorgungswerke der Lufthansa Group erfolgen auf Basis regelmäßig aktualisierter Allokationsstudien. Die speziellen Anlagerichtlinien der einzelnen Asset-Manager folgen den konservativen Anlagegrundsätzen der Lufthansa Group. Durch eine breite Aufteilung auf Anlageklassen und Manager wird dem Prinzip der Risikodiversifikation entsprochen. Zusätzlich existiert für den Lufthansa Pension Trust ein Risikomanagement-System, das eine Steuerung mit einem stringenten Risikobudget auf täglicher Basis zulässt. Das Risiko ist unverändert gegenüber Vorjahr. Die Dotierung des Pensionsvermögens wurde 2015 fortgeführt; nähere Informationen dazu befinden sich im Kapitel „Finanzierung“ ab S. 39.

#### **Kreditrisiken (Top-Risiko 05)**

Aus den Geschäftsabschlüssen im Rahmen des Finanzmanagements ergeben sich Forderungsausfallrisiken. Basierend auf einer Kontrahentenlimitsystematik wird das Kontrahentenausfallrisiko kontinuierlich eingeschätzt. Je Kontrahent ist eine maximale Risikobereitschaft festgelegt. Diese leitet sich überwiegend aus der Bonitäts-einstufung anerkannter Rating-Agenturen ab. Für Mineralölgesellschaften ohne Rating liegt der maximale Kreditrahmen in der Regel bei 20 Mio. EUR. In welchem Ausmaß die Kontrahentenlimits durch bestehende Finanzmarktgeschäfte tatsächlich genutzt werden, ermittelt und überwacht die Lufthansa Group werktäglich. Bei Überschreitung eines Limits wird ein dokumentierter Eskalationsprozess angestoßen und entschieden, welche Maßnahmen zu ergreifen sind.

In Zeiten starker wirtschaftlicher Schwankungen steigen die Risiken des Ausfalls von Kundenforderungen ebenfalls. Auch hier wird die Entwicklung auf Ebene des Konzerns und der einzelnen Geschäftsfelder beobachtet. Zudem werden Präventivmaßnahmen durchgeführt. So erfolgt der Verkauf von Passagier- und Frachtdokumenten größtenteils über Vermittler, deren Bonität überprüft und teilweise über Bürgschaften oder ähnliche Instrumente abgesichert wird. Kontrahentenrisiken im Zusammenhang mit Kreditkartengesellschaften und Interlinepartnern werden volumenabhängig, zum Teil auf Basis von Frühindikatoren, ebenfalls eng überwacht. Zahlungseingänge werden täglich und/oder systemadäquat überprüft. Weitere Informationen sowie die zum Jahresende 2015 bestehenden Kreditrisikopositionen sind im Konzernanhang unter „Erläuterung 36“ ab S. 160 zu finden.

### **Unternehmensspezifische Chancen und Risiken**

#### **Kontinuierliche Verbesserung sowie effiziente und effektive Organisation / „7to1 – Our Way Forward“**

Im Rahmen des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ wurden sieben Handlungsfelder definiert, die sowohl den Markt als auch interne Strukturen und Prozesse im Fokus haben. Das Ziel ist die Steigerung der Wertschöpfungskraft des Konzerns.

Mit der Umsetzung des Handlungsfelds „Kontinuierliche Effizienzsteigerung“ wurde SCORE Ende 2015 in die Linie überführt und die Verbesserung als Daueraufgabe im Unternehmen verankert. Auch für das Geschäftsjahr 2016 sind umfangreiche Verbesserungsmaßnahmen definiert und durch die Geschäftsfelder dauerhaft umzusetzen. Dies bietet die Chance, dass regelmäßig neue Potenziale zur Verbesserung des operativen Ergebnisses identifiziert und realisiert werden, die nicht Bestandteil der ordentlichen Planung sind. Es verbleibt jedoch die Herausforderung, eine ausreichende Anzahl von Ideen und Maßnahmen zu entwickeln, um die stetige Kosteninflation und die kontinuierlich weiter sinkenden Durchschnittserlöse vor allem bei den Airlines zu kompensieren.

#### **Investitionen in Flotte und Produktverbesserung**

Die Lufthansa Group wird auch in Zukunft in die Modernisierung der Flotte, des Bord- und Bodenprodukts sowie der Infrastruktur investieren, um weitere Chancen zur Differenzierung im Wettbewerb und zum Ausbau der Marktanteile zu ergreifen. Mit den 2014 getroffenen Flottenentscheidungen wird in neue Technologien, Effizienz und Kundenkomfort investiert. Die bestellten Flugzeuge dienen bis 2025 vorwiegend dem Ersatz älterer Flugzeuge. Risiken ergeben sich aus potenziellen Verspätungen bei der Auslieferung der bestellten Flugzeuge. Diesen Auslieferungsrisiken kann durch den flexiblen Einsatz von eigenen, unbelasteten Flugzeugen begegnet werden.

Die Lufthansa Passage hat bis Mitte 2015 alle Flugzeuge mit der neuesten Produktgeneration ausgerüstet. Auf der Langstrecke sind alle Flugzeuge mit der neuen First Class, Business Class, Premium Economy Class und Economy Class sowie mit Internet an Bord (FlyNet) ausgestattet. Durch die Positionierung als Qualitäts-Airline können insbesondere in den hochwertigen Heimatmärkten der Group-Airlines Geschäftschancen genutzt werden.

Daneben wird gleichzeitig in die Erneuerung bestehender Prozesse und den Ausbau der Infrastruktur investiert. Bei langfristigen und komplexen Infrastrukturprojekten bestehen grundsätzlich Risiken hinsichtlich der Kostenentwicklung sowie aufgrund von Terminverzögerungen. Diese werden im Rahmen der Detaillierung der Planung frühzeitig identifiziert und fortlaufend überwacht.

#### **Personal (Top-Risiko 11)**

Personalchancen und -risiken resultieren aus den Wechselwirkungen der allgemeinen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Megatrends, den neuen strategischen Ausrichtungen und wirtschaftlichen Zielsetzungen der Lufthansa Group sowie ihren organisationskulturellen Gegebenheiten.

Die gesellschaftlichen Trends sind im Kern geprägt durch die demografische Entwicklung in Europa sowie die veränderten Erwartungen der nächsten Generation von Mitarbeitern (Generation Y) an die Arbeitswelt. Im Rahmen des Aufbaus einer für die gesamte Lufthansa Group geltenden strategischen Personalplanung können die Risiken nach Geschäftsbereichen und Jobfamilien identifiziert und entsprechende Handlungsfelder abgeleitet und umgesetzt werden. Dabei wird den möglichen Gesundheitsrisiken einer alternden Belegschaft besondere Beachtung geschenkt. Das Gesundheitsmanagement der Lufthansa Group wurde strategisch neu ausgerichtet und ergänzt die geschäftsfeldspezifischen Aktivitäten mit Initiativen, die sich auf die gesamte Lufthansa Group erstrecken.

Die klare Ausrichtung der Personalstrategie auf die strategischen Handlungsfelder ermöglicht die konsequente Unterstützung der Unternehmensstrategie. Das darauf ausgerichtete Personalkennzahlensystem sichert eine strategieorientierte Steuerung und dient als Frühwarnsystem.

Hinsichtlich der Erwartungen und Anforderungen der Generation Y zeigt sich, dass auch in der Lufthansa Group dem Trend nach modernen, virtuellen und flexiblen Arbeitsstrukturen zu folgen ist. Teams, Projektgruppen und Abteilungen in Unternehmen arbeiten zunehmend weniger im unmittelbaren persönlichen Kontakt oder in festen organisationalen Strukturen, sondern kollaborieren immer mehr über die Grenzen von Abteilungen oder Geschäftsfeldern hinweg, oft nur noch in virtuellen Teams. Um auch in Zukunft attraktiv als Arbeitgeber zu sein, werden Arbeitsbedingungen auf eine erhöhte Mobilität der Mitarbeiter, eine ausgeprägte digitale und soziale Vernetzung sowie eine individuelle Diversifikation ausgerichtet. Dem Risiko aus unzureichendem Umgang mit der steigenden Virtualisierung der Arbeitswelt begegnet die Lufthansa Group mit einem ausgeweiteten Angebot an individualisiertem und digitalem Lernen. Mit „New Workspace“ wird nach erfolgreicher Pilotierung ein neues, offenes und flexibles Arbeitsplatzmodell in Deutschland eingeführt. Durch die Verabschiedung von Teilzeit- und Auszeitmodellen für Führungskräfte wird das personalpolitische Commitment für flexibles Arbeiten zusätzlich unterstrichen.

Mit der demografischen Entwicklung geht ein Wandel vom Arbeitgeber- zum Arbeitnehmermarkt einher. Die zukünftigen Arbeitnehmer stehen mehr und mehr vor einem Überangebot an Arbeitsplätzen. Das Risiko aus potenziell inadäquaten Beschäftigungsbedingungen birgt in der Folge unzureichende Recruiting-Möglichkeiten und die Gefahr des Verlusts von qualifiziertem Personal auf allen Ebenen. Die Lufthansa Group begegnet diesen Risiken insbesondere mit einer Modernisierung der Vergütungsstrukturen und Nebenleistungen sowie nicht monetärer Leistungen differenziert nach Beschäftigten- gruppen. Kurzfristig entstehen dadurch jedoch auch Risiken aus der neu gestalteten Führungs- und Incentivierungsstruktur bei den Bestandsmitarbeitern.

Die Mitarbeiter der Lufthansa Group zeichnen sich durch ein hohes fachliches Qualifikationsniveau, durch Leistungsfähigkeit und -bereitschaft sowie Veränderungsfähigkeit aus. Dies bietet die Chance, den Talente-Pool auf allen Ebenen noch stärker zu nutzen. Die Vielfältigkeit der Aufgaben in der Lufthansa Group und die dadurch mögliche gezielte Rotation von Mitarbeitern bieten die Chance, die Arbeitgeberattraktivität zu erhöhen.

Mit der strategischen Neuausrichtung der Lufthansa Group im Hinblick auf stärkere Digitalisierung und Innovation sowie auf neue Wachstumskonzepte stellt sich die Frage nach den Zukunftskompetenzen der Mitarbeiter der Lufthansa Group. Eine entsprechende Zielerreichung ist nur möglich, wenn die Mitarbeiter über die relevanten Fähigkeiten und Fertigkeiten verfügen, die solche Arbeitsfelder erfordern. Diese Lücke zwischen den zukünftigen qualitativen Mitarbeiterbedarfen und den vorhandenen Mitarbeitern gilt es zu identifizieren und zu managen. Auch hier begegnet der Aufbau einer konzernweiten strategischen Personalplanung dem möglichen Risiko nicht zukunftsgerichteter Personalstrukturen in der Lufthansa Group.

Die Lufthansa Group fördert ihre Mitarbeiter darin, Entwicklungsmöglichkeiten auch außerhalb des Unternehmens wahrzunehmen und so ihre breite Arbeitsmarktfähigkeit zu erhöhen. Die damit verbundene stärkere interne und externe Rotation sorgt für eine hohe Qualifikations- und Erfahrungsstruktur in der Mitarbeiterschaft.

Um das Risiko einer mangelnden Umsetzung beziehungsweise Akzeptanz notwendiger Veränderungen in Prozessen und Verhaltensweisen zu steuern, hat die Lufthansa Group geeignete Instrumente implementiert. Daneben wurden eine neu gestaltete Architektur von Dialog- und Netzwerkplattformen etabliert und alle Verantwortlichen für den kulturellen Wandel in der Lufthansa Group zum Best-Practice-Austausch miteinander vernetzt. Mit dem neuen strategischen Fokus „Kultur und Führung“ wird diese Ausrichtung mit weiteren zielführenden Maßnahmen noch intensiver verfolgt. Darüber hinaus finden permanent sowohl formale Dialoge mit Mitbestimmungsgremien als auch persönliche Gespräche mit Vertretern der Mitbestimmung statt.

Mit der Übertragung von operativen Personalaufgaben in die Lufthansa Global Business Services (LGBS) wurde bereits 2013 begonnen. Sukzessive wurden seitdem weitere Prozesse in die LGBS migriert. Die dazu erforderliche IT wird mit klarem Kostenfokus weiterentwickelt. Dadurch ergeben sich neben den bei solchen Migrationen bestehenden Risiken Chancen, die Kosten der Personalbereiche in der Lufthansa Group weiter nachhaltig zu senken.

Weitere Personalrisiken liegen in tarifvertraglichen und betriebsverfassungsrechtlichen Vereinbarungen. Dabei stehen tarifliche Vergütungs- und zunehmend Versorgungsregelungen im Fokus, die darauf abzielen, Kosten und Strukturen an das Wettbewerbsumfeld anzupassen. Die mit den verschiedenen Berufsgruppen Boden, Cockpit und Kabine zu führenden Verhandlungen und Gespräche bergen umso größere Risiken, je stärkere Differenzierungen in den unterschiedlichen Wettbewerbsumfeldern der Unternehmensbereiche notwendig sind. Im intensiven Dialog mit den Tarif- und Betriebspartnern versucht die Lufthansa Group, durch langfristige Vereinbarungen mit unternehmensspezifischen und erfolgsabhängigen Komponenten für die Lufthansa Group und ihre Beschäftigten Planbarkeit und Sicherheit wie auch angemessene Teilhabe am wirtschaftlichen Erfolg zu erreichen. Auch nach dem Abschluss neuer Vereinbarungen mit dem Bodenpersonal bergen der Umfang und die Vielfalt der noch offenen Themen bei den Mitarbeitern in Kabine und Cockpit weiterhin ein Streikrisiko. Im Rahmen der inzwischen vereinbarten Schlichtung für das Kabinenpersonal besteht eine Friedenspflicht für die Dauer der Schlichtung.

Eine stabile Vertrauensbasis zwischen allen Beschäftigungsgruppen und Sozialpartnern hat vor diesem Hintergrund weiterhin hohe Bedeutung. Dies gilt insbesondere für ein Service-Unternehmen, das auf das Engagement und die Leistungsfähigkeit seiner Mitarbeiter angewiesen ist. Somit stellt die Weiterentwicklung der innerbetrieblichen Vertrauensbasis zwischen Führungskräften, Mitarbeitern und ihren Interessenvertretern ein risikostrategisches Handlungsfeld für die Lufthansa Group dar.

#### **Flugbetriebsrisiken (Top-Risiko 10)**

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group sind unverändert potenziellen Flug- sowie technischen Betriebsrisiken ausgesetzt. Darunter ist zum einen das Risiko zu verstehen, den Flugbetrieb aus technischen oder externen Gründen nicht regelmäßig abwickeln zu können. Wenn Flugzeuge etwa aus Witterungsgründen nicht pünktlich starten oder landen können, kann dies negativen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit und die zukünftige Kaufentscheidung des Kunden haben. Zudem wurde die Haftung der Airlines für Verspätungen deutlich verschärft.

Darüber hinaus zählt auch das Flugunfallrisiko mit der Gefahr von Sach- und Personenschäden zu den Flug- und technischen Betriebsrisiken. Bedrohungen, die das Unfallrisiko beeinflussen, werden in vier Gruppen unterteilt: Umweltfaktoren (zum Beispiel Wetter, Vogelschlag), technische Faktoren (zum Beispiel Triebwerksausfälle), Organisationsfaktoren (zum Beispiel Fehler bei der Personalauswahl, widersprüchliche Vorschriften) und der Faktor Mensch.

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group wie auch Lufthansa Technik forschen systematisch nach solchen Bedrohungen, um durch geeignete Abwehrmaßnahmen das jeweilige Risiko zu steuern und das Flugsicherheitsniveau weiter zu steigern. So wird etwa jeder einzelne Flug bei Lufthansa Passage anhand der in den Flugdatenschreibern (Black Box) aufgezeichneten Parameter routinemäßig analysiert, um frühzeitig auf Besonderheiten aufmerksam zu werden und diese beispielsweise im Rahmen von Schulungsmaßnahmen aufzugreifen. Auch andere Informationsquellen, zum Beispiel weltweit bekannt gewordene Unfälle und Gefahrensituationen, werden analysiert und die Ergebnisse gegebenenfalls in Abwehrmaßnahmen, wie beispielsweise Schulungen, integriert. Die Sicherheitsmanagement-Systeme der Fluggesellschaften der Lufthansa Group werden laufend weiterentwickelt. Sie verfolgen hierbei einen proaktiven Ansatz und können so das operative Risiko verringern, etwa durch gezielte Maßnahmen in der Pilotenschulung oder durch technische Modifikationen wie das Nachrüsten neuerartiger Warnsysteme.

Darüber hinaus wird durch das Projekt „Enhancing Operations and Safety Standards for Lufthansa Group Airlines“ (EOSS) die Vereinheitlichung entsprechender Standards innerhalb der Lufthansa Group vorangetrieben. Dies umfasst zunächst die Teilprojekte Rekrutierung und Auswahl von Piloten, Flugmedizin, Schulungsstandards für Flugbesatzungen und die Weiterentwicklung von Krisen- und Irregularity-Managementprozessen sowie von Flugsicherheitsstandards innerhalb der Lufthansa Group. 2015 wurde die Stelle des Konzernsicherheitspiloten geschaffen, der als zentraler Beauftragter die Standards der Airlines in der Lufthansa Group weiter vereinheitlichen und damit auf eine weitere Verringerung etwaiger Flugsicherheitsrisiken hinwirken soll.

Die Vernetzung und der fortlaufende Austausch zwischen den Fluggesellschaften innerhalb der Lufthansa Group bieten die Chance, die im jeweiligen operationellen Umfeld gewonnenen Erkenntnisse zusammenzuführen. So kann ein konzernweiter, evidenzbasierter Ansatz bei der Optimierung der vorhandenen Sicherheitsmanagement-Systeme verfolgt werden. Ziel ist eine übergeordnete Analyse anhand einer normierten Datenbasis und einheitlicher Bewertungsmaßstäbe.

Infolge des tragischen Flugzeugunfalls am 24. März 2015 arbeitete die Lufthansa Group intensiv bei einer vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) gegründeten Task Force zum Thema Flugmedizin mit. Diese befasst sich mit der Optimierung flugmedizinischer und flugpsychologischer Fragestellungen. Ebenso wird an der zweiten BDL-Task Force „Cockpittür“ mitgewirkt. Als weitere Konsequenz aus diesem Unfall wurde die Übermittlung medizinischer Befunde durch flugmedizinische Untersuchungsstellen und Aeromedical Center an das Luftfahrtbundesamt zur besseren

Risikovorsorge neu aufgestellt. Dabei erfolgt eine im Vergleich zum früheren Verfahren deutlich weiter gehende Übermittlung von Einzelbefunden, allerdings in „pseudonymisierter“ Form. Zusätzlich wurden die Kontakte zum Luftfahrtbundesamt und dem dortigen Referat Flugmedizin durch den Medizinischen Dienst der Lufthansa Group intensiviert, um zukunftsweisend im engen Austausch und im beiderseitigen Interesse die Flugsicherheit weiter zu erhöhen.

#### **Andere Betriebsrisiken**

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

#### **Informationstechnologie und Cyber Risks (Top-Risiko 08)**

Die Geschäftsprozesse der Lufthansa Group werden in nahezu allen Bereichen durch IT-Komponenten unterstützt. Hiermit gehen zwangsläufig Risiken hinsichtlich der Stabilität der Geschäftsprozesse sowie der Verfügbarkeit, Vertraulichkeit und Integrität von Informationen einher. Der IT-Risikomanagement-Prozess umfasst die Identifikation und Bewertung von IT-Risiken sowie die Einleitung geeigneter risikoreduzierender Maßnahmen.

Die Überprüfung der IT-Systeme hinsichtlich ihres Schutzbedarfs in Abhängigkeit der zugrunde liegenden Geschäftsprozesse erfolgt regelmäßig. Darüber hinaus werden die Mitarbeiter regelmäßig für den Umgang mit Informationen sensibilisiert.

Zusätzlich wurde eine IT-Sicherheitsorganisation etabliert, die sich aus einem Corporate Information Security Officer auf Konzernebene und Information Security Officers in den einzelnen Geschäftsfeldern zusammensetzt. Diese Organisation trägt dafür Verantwortung, risikobezogene IT-Sicherheitsstandards und Security Policies in den Gesellschaften umzusetzen.

Trotz umfangreicher Präventionsmaßnahmen gegen Cyber-Bedrohungen kann nicht vollständig ausgeschlossen werden, dass die Verfügbarkeit der Anwendungen, der IT-Infrastruktur und der Informationssicherheit einschließlich des Schutzes personenbezogener Daten beeinträchtigt werden. Durch das Versagen bestehender Sicherheitsmaßnahmen können für die Lufthansa Group Reputationsschäden sowie Risiken in Form von Zahlungsverpflichtungen entstehen, die aus vertraglichen und gesetzlichen Ansprüchen von Kunden, Vertragspartnern und Behörden resultieren.

Es wurde ein Projekt zur strukturierten Aufnahme von Cyber-Bedrohungen initiiert. Als ein Ergebnis wurden mit ausgewählten Fachbereichen bereits erste Maßnahmen beschlossen. Daneben tauscht sich die Lufthansa Group zu diesem Themenkomplex regelmäßig sowohl mit anderen deutschen Großunternehmen als auch im internationalen Benchmark mit anderen Partnern aus der Airline-Industrie aus.

Für das Management von IT-Sicherheitsvorfällen wurden entsprechende Prozesse sowie ein Cyber Defense Competence Center etabliert. Neben der Bereitstellung des Lufthansa Group CERTs (Computer Emergency Response Team) zum frühzeitigen Erkennen und Abwehren von IT-Sicherheitsvorfällen und zur Schadensminimierung werden dort weitere sicherheitsrelevante Systeme und Services für die Lufthansa Group verantwortet.

Das Geschäftsfeld IT Services der Lufthansa Group ist aufgelöst und die IT-Infrastruktursparte outgesourct worden. Die mit einer solchen Fremdvergabe naturgemäß einhergehenden operativen und kommerziellen Risiken werden fortlaufend bewertet und gesteuert. Die Transition zum Provider wird in Form eines eigenständigen, umfangreichen Programms vollzogen.

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

Der Konzerndatenschutz wirkt im Zusammenspiel mit IT-Risikomanagement und Sicherheitsmanagement darauf hin, dass die Regelungen des Bundesdatenschutzgesetzes sowie weiterer einschlägiger Datenschutzvorschriften in der Lufthansa Group befolgt, die Mitarbeiter mit den entsprechenden Vorgaben vertraut gemacht und Datenschutzaudits durchgeführt werden. Darüber hinaus beraten Datenschutzexperten die Fachbereiche bei der Einführung neuer Systeme sowie der Gestaltung oder Veränderung von Prozessen. So werden datenschutzrechtliche und wirtschaftliche Belange frühzeitig optimal aufeinander abgestimmt und die Persönlichkeitsrechte von Kunden, Aktionären, Lieferanten und Mitarbeitern beim Umgang mit ihren personenbezogenen Daten sichergestellt. Allerdings bestehen Datenschutzrisiken aufgrund von Passagierdaten-Anforderungen aus diversen Ländern ohne eine entsprechende Rechtsgrundlage, sodass möglicherweise hohe Geldbußen, Entzug von Landerechten oder Datenschutzverstöße drohen.

#### **Verstöße gegen Compliance-Anforderungen (Top-Risiko 06)**

Compliance beschreibt die Einhaltung rechtlich verbindlicher Vorgaben und soll für rechtmäßiges Verhalten des Unternehmens, seiner Leitungsorgane und seiner Mitarbeiter sorgen. Wirksamkeit und Effektivität des Lufthansa Compliance-Programms sind daher von zentraler Bedeutung für die Lufthansa Group. Dieses wird im Kapitel „Corporate Governance“ auf [S. 96](#) näher beschrieben.

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

Die Lufthansa Group sieht sich auch wettbewerbs- und kartellrechtlichen Risiken ausgesetzt. Diese resultieren insbesondere daraus, dass die Lufthansa Group mitunter in stark von Oligopolen geprägten Märkten tätig ist, im Rahmen von Allianzen mit Wettbewerbern kooperiert, sich rechtlich relevante Rahmenbedingungen für bestimmte Flugrouten ändern können und in einigen Geschäftsbereichen der Lufthansa Group Lieferanten, Wettbewerber und Kunden personenidentisch sind. Im Rahmen der Competition Compliance werden die Risiken kartellrechtswidrigen Verhaltens adressiert und die Mitarbeiter umfangreich geschult.

Verschiedene Geschäftsbereiche der Lufthansa Group nehmen am grenzüberschreitenden Wirtschaftsverkehr teil. So stellt die Embargo Compliance eine weitere besondere Herausforderung dar. Angesichts extraterritorialer Anwendung von beispielsweise US-Export- und Sanktionsvorschriften, die mitunter in Inhalt und Reichweite von UN-Resolutionen sowie den EU-Sanktionsverordnungen und nationalen Außenwirtschaftsgesetzen abweichen, ergeben sich komplexe Prüfanforderungen für die Kontrolle von Personen-, Waren-, Daten- und sonstigen Verkehren.

Trotz der vorhandenen Prüfmechanismen und risikomindernden Maßnahmen können einzelne Verstöße insbesondere bei der Integrity, Competition und Embargo Compliance nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Ein Ad-hoc-Komitee, bestehend aus dem Chefjustitiar sowie den Leitern Investor Relations und Konzernkommunikation, prüft potenziell relevante Sachverhalte daraufhin, ob für sie Ad-hoc-Veröffentlichungen gemäß Wertpapierhandelsgesetz zu empfehlen sind. Eine Entscheidung über die Veröffentlichung oder über eine diesbezügliche Selbstbefreiung erfordert stets die Zustimmung des Vorstands Finanzen der Deutschen Lufthansa AG.

### Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren

Die Lufthansa Group ist Risiken aus Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren ausgesetzt, an denen sie aktuell beteiligt ist oder die sich in der Zukunft ergeben könnten. Es ist nicht auszuschließen, dass der Ausgang dieser Verfahren der Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group oder ihrer Vermögens-, Finanz- und Ertragslage erheblichen Schaden zufügen könnte. Selbst wenn die Lufthansa Group in Rechtsstreitigkeiten in allen Einzelfällen der Hauptsache obsiegen sollte, könnte sie im Zuge ihrer Verteidigung gegen zugrunde liegende Anschuldigungen wesentliche Rechtsanwalts- und sonstige Rechtsverteidigungskosten zu tragen haben. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten wurden in angemessener Höhe Rückstellungen gebildet. Nähere Informationen zu Rückstellungen für Prozesse und zu Eventualverbindlichkeiten sind im Konzernanhang unter „Erläuterung 33“ ab S. 156 und „Erläuterung 40“ ab S. 164 zu finden.

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

Im Zusammenhang mit dem Germanwings-Unglück vom 24. März 2015 besteht für Germanwings und die Deutsche Lufthansa AG und/oder weitere Gesellschaften der Lufthansa Group grundsätzlich Versicherungsschutz für diverse Haftpflichtforderungen. Das gilt grundsätzlich auch für die von einigen Anwälten angekündigte US-Klage auf Schmerzensgeld und Schadensersatz. Allerdings liegt diese noch nicht vor. Angeblicher Grund und Beklagte sind daher letztlich nicht bekannt. Auch ungeachtet dessen können den Gesellschaften der Lufthansa Group aber Kosten entstehen. Weitere Informationen befinden sich im Kapitel „Finanz- und Vermögenslage“ auf S. 36. Dies begründet sich wie folgt: Es gibt oder gab zumindest in Deutschland, Frankreich und Spanien staatsanwaltschaftliche (Vor-)Ermittlungsverfahren gegen unbekannt. Verteidigungskosten sind nicht auszuschließen; Kosten für die Aufklärung sowie für freiwillige Mehr- oder Sonderzahlungen an Hinterbliebene des Unglücks sind bereits entstanden, und es besteht das Risiko, dass diese noch zunehmen werden.

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

### Gesamtbeurteilung der Chancen und Risiken durch die Unternehmensleitung

Die Chancen und Risiken, denen die Lufthansa Group ausgesetzt ist, werden wesentlich von gesamtwirtschaftlichen Einflussfaktoren und den hieraus resultierenden Einflüssen auf die Luftverkehrsmärkte und den Wettbewerb geprägt. Die Lufthansa Group baut in diesem Umfeld darauf, ihre Fähigkeit, Kapazitäten und Ressourcen flexibel an die sich ändernden Marktbedingungen anpassen zu können. Um im Wettbewerb dauerhaft zu bestehen, fokussiert die Lufthansa Group auf eine solide finanzielle Position und eine effiziente Kostenstruktur.

Das im Jahr 2015 beendete Zukunftsprogramm SCORE wird in Form kontinuierlicher Effizienzsteigerung in die Linie überführt, um dies als Daueraufgabe im Unternehmen zu verankern. Um Chancen hinsichtlich einer strukturellen Verbesserung der Effizienz, Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu realisieren, werden in dem strategischen Arbeitsprogramm „7to1 – Our Way Forward“ daneben in den nächsten Jahren weitere zentrale Handlungsfelder bearbeitet. Ziel ist es, die Zukunftsfähigkeit durch profitables Wachstum, Innovation und Digitalisierung sowie Fokussierung auf Qualität und Kundenorientierung zu sichern.

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

Trotz zum Teil neuer Einschätzungen der Einzelrisiken im Geschäftsjahr 2015 hat sich die interne Risikolandschaft für die Lufthansa Group im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert.

Gegenwärtig sieht das Management der Lufthansa Group den Bestand des Unternehmens nicht gefährdet. Wir gehen davon aus, dass wir die sich bietenden Chancen auch zukünftig nutzen können, ohne dabei unvertretbar hohe Risiken eingehen zu müssen. Die Unternehmensleitung der Lufthansa Group strebt ein ausgewogenes Verhältnis von Chancen und Risiken an. Sie ist von der Wirksamkeit des Chancen- und Risikomanagement-Systems überzeugt.

### Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 289 Abs. 5 und § 315 Abs. 2 Nr. 5 HGB

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

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

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

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

Ziel des Internen Kontrollsystems des Rechnungslegungsprozesses ist es, durch die Implementierung von Kontrollen hinreichende Sicherheit zu gewährleisten, dass trotz der identifizierten Risiken ein regelungskonformer Konzernabschluss und Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG erstellt wird. Die regelmäßig aktualisierten Bilanzierungsrichtlinien des Lufthansa Konzerns regeln entsprechend den Vorschriften zur Rechnungslegung nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) die einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze für die in den Lufthansa Konzernabschluss einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen. Für die Deutsche Lufthansa AG und andere inländische Konzerngesellschaften werden entsprechende Regelungen für die Bilanzierung der Einzelabschlüsse nach HGB in einer Richtlinie vorgegeben.

Folgende präventive als auch aufdeckende Kontrollen sind in den Rechnungslegungsprozess eingebettet:

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

Der Bereich Konzernbilanzierung ist fachlich für die Erstellung des Konzernabschlusses verantwortlich und formuliert verbindliche formale, inhaltliche und terminliche Vorgaben für die Konzerngesellschaften. Dadurch werden konzerneinheitliche Rechnungslegungspraktiken mit möglichst geringen Ermessensspielräumen bei Ansatz, Bewertung und Ausweis von Bilanzpositionen gewährleistet. Die Gutachten für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen werden durch externe Dienstleister erstellt. Die formalen Anforderungen regeln unter anderem die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Formularsatzes und die Anwendung eines konzernweit einheitlichen Kontenrahmens. Auf Grundlage bereits systemtechnisch in der Konsolidierungssoftware SAP SEM-BCS festgelegter Kontrollmechanismen beziehungsweise durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerbehaftete Einzelabschlüsse selektiert und auf Konzernebene gegebenenfalls korrigiert. Über das Konsolidierungssystem werden die verschiedenen Termine für die unterschiedlichen Teile des Berichtspakets vorgegeben und im Verlauf des Erstellungsprozesses zentral überwacht.

Die Durchführung der operativen Prozesse des Rechnungswesens erfolgt lokal bei den Konzerngesellschaften beziehungsweise mit zunehmender Tendenz unter Nutzung konzerneigener Shared Service Center.

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

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

# Prognosebericht

✂ Für 2016 wird ein weiteres Wachstum der globalen Wirtschaft erwartet. / IATA rechnet mit einem Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer von 6,9 Prozent. / Lufthansa Group erwartet ein Adjusted EBIT leicht über Vorjahr. / Wesentliche Finanzkennzahlen sollen weiter verbessert werden.

## Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

### Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) Prognose 2015 bis 2019 gegenüber Vorjahr

in %	2015*	2016*	2017*	2018*	2019*
Welt	2,5	2,8	3,2	3,3	3,3
Europa	1,8	1,9	2,1	1,9	1,8
Deutschland	1,5	2,0	2,0	1,7	1,5
Nordamerika	2,3	2,6	2,9	2,6	2,4
Südamerika	-0,6	-0,2	1,9	2,4	2,8
Asien / Pazifik	4,7	4,6	4,7	4,9	5,0
China	6,9	6,3	6,3	6,4	6,4
Naher Osten	2,4	2,5	3,5	4,2	4,7
Afrika	2,8	2,8	3,7	4,2	4,3

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2016.

\* Prognosewerte.

### Weltweit moderate Entwicklung des Wirtschaftswachstums erwartet

Es wird erwartet, dass der seit 2011 bestehende weltwirtschaftliche Wachstumspfad zwischen 2,5 und 3,2 Prozent jährlich auch 2016 Bestand haben wird. Aktuell wird ein globales Wachstum von 2,8 Prozent erwartet. Risiken für dieses erwartete Wachstum sind unter anderem staatliche Haushaltskonsolidierungen, eine zögerliche Entwicklung des Welthandels und die weitere Verlangsamung des chinesischen Wirtschaftswachstums. Darüber hinaus hat die US-Notenbank Fed erstmals seit vielen Jahren die Zinsen geringfügig angehoben. Der niedrige Ölpreis ändert darüber hinaus globale Kapitalströme, Investitions- und Nachfrageverhalten, sodass auch ölnachfragende Länder mit negativen Auswirkungen rechnen müssen. Das geopolitische Risiko steigt, weil sich die Preisentwicklung in einer Reihe von Ländern destabilisierend auswirkt, deren Haupteinnahmequelle der Erdölexport ist.

Mit einem erwarteten Wachstum von 6,3 Prozent im Jahr 2016 (Vorjahr: 6,9 Prozent) zählt China trotz geringerer Wachstumsquoten als in den Vorjahren auch weiterhin zu den wachstumsstärksten Ländern weltweit. Erwartet wird, dass China auch mittelfristig Wachstumszahlen zwischen 6 und 7 Prozent vorweisen wird.

Für die USA wird für 2016 ein Wirtschaftswachstum von 2,6 Prozent (Vorjahr: 2,3 Prozent) erwartet. Das stabile Wachstum in den USA wird unverändert durch eine starke Binnennachfrage getragen. Unterstützt wird dies durch ein weiterhin niedriges Zinsniveau. Auch für die Folgejahre wird ein ähnliches Wirtschaftswachstum erwartet.

Für das Jahr 2016 wird in Europa insgesamt ein Wachstum von 1,9 Prozent erwartet. Die europäische Wirtschaft hat sich 2015 mit einem Wachstum von 1,8 Prozent weiter erholt. Ein schwächerer Euro, ein Abflauen der Staatsschuldenkrise, eine kontinuierliche Stabilisierung der Arbeitsmärkte sowie eine unterstützende Geldpolitik werden im Jahr 2016 dazu beitragen, dass sich dieser Wachstumspfad fortsetzt. Auch der Zustrom von Flüchtlingen wird aufgrund der damit verbundenen staatlichen Ausgaben für Unterbringung und Versorgung den europäischen Wachstumspfad stärken. Die Auswirkungen der jüngsten Terroranschläge lassen sich dagegen schwerer abschätzen. Auch für die Folgejahre wird ein Wirtschaftswachstum in vergleichbarer Höhe erwartet. Für die deutsche Wirtschaft wird ein Wachstum von 2,0 Prozent im Jahr 2016 (Vorjahr: 1,5 Prozent) prognostiziert.

Nachdem die lateinamerikanische Wirtschaft bereits im Vorjahr um 0,6 Prozent geschrumpft ist, wird für 2016 ein Rückgang der wirtschaftlichen Leistung um 0,2 Prozent erwartet. Die für 2016 erwartete wirtschaftliche Entwicklung in Lateinamerika ist uneinheitlich. Eine Reihe der kleineren Länder werden stärker als die Weltwirtschaft wachsen, für Brasilien und Venezuela wird dagegen ein negatives Wirtschaftswachstum prognostiziert.

### Zins- und Währungsentwicklung sind nach wie vor von Unsicherheit geprägt

Die konjunkturellen Ausgangssituationen des Euroraums, der USA, Chinas und Japans für 2016 lassen viel Raum für Spekulationen und volatile Seitwärtsbewegungen der Wechselkurse. Die Prognosen sind uneinheitlich. Die Entscheidung der Europäischen Zentralbank (EZB) im März 2016, den Leitzins auf 0,0 Prozent zu senken und das Anleihekaufprogramm auszuweiten, kann eine Schwächung des Euros zur Folge haben. Die weitere Entwicklung des Euros im Jahresverlauf wird besonders von politischen Entwicklungen in der Europäischen Union abhängen.

Die Maßnahmen der EZB werden voraussichtlich zu einer Einengung der kurzfristigen und langfristigen Zinsen sowie der Kredit-spannen führen. Potenziell können sogar langfristige Zinssätze in negatives Terrain abrutschen. Es gilt abzuwarten, ob die EZB die Geldpolitik noch weiter lockern wird.

### Ölpreise werden mittelfristig steigen

Vor dem Hintergrund der Konjunkturaussichten erwarten die Marktteilnehmer mittelfristig wieder leicht steigende Ölpreise. Bei Preisen von unter 38 USD/bbl wurden zum 4. Januar 2016 die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2016 bei 45,13 USD/bbl und im Dezember 2017 bei 49,98 USD/bbl gehandelt.

## Branchenausblick

### Branchenentwicklung fällt regional unterschiedlich aus

Unter Berücksichtigung der Prognosen für das globale Wirtschaftswachstum rechnet die IATA für 2016 mit einem Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer von 6,9 Prozent (Vorjahr: 6,7 Prozent). Dabei fällt das Wachstum einzelner Regionen unterschiedlich aus. Die höchste Wachstumsrate soll der weltweite Passagierverkehr laut IATA auch weiterhin im Mittleren Osten mit 12,5 Prozent aufweisen. Für die Räume Asien/Pazifik und Lateinamerika werden Wachstumsraten von 8,0 Prozent beziehungsweise 6,8 Prozent vorhergesagt. Vergleichsweise schwächer soll der internationale Passagierverkehr in Europa (+5,9 Prozent), Nordamerika (+4,4 Prozent) und Afrika (+1,4 Prozent) wachsen.

### Luftfrachtverkehr weist stabile Wachstumsraten auf

Nachdem der weltweite Luftfrachtverkehr 2015 ein Absatzplus von 1,9 Prozent erreichen konnte, prognostiziert die IATA für 2016 einen Anstieg der verkauften Fracht-Tonnenkilometer in Höhe von 3,0 Prozent.

### Wachstum und Konsolidierung auch in den Märkten der Service-Gesellschaften

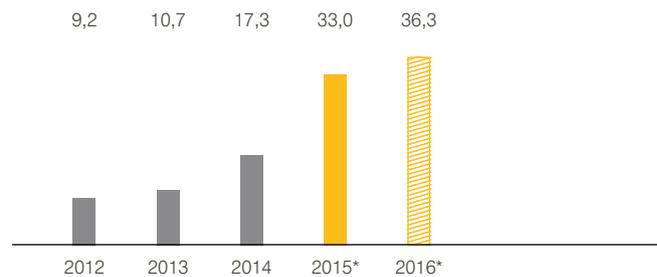
Bis 2025 soll der MRO-Markt um jährlich 5 Prozent auf ein Gesamtvolumen von 100 Mrd. USD wachsen. Die Großregion Asien/Pazifik wird dabei das größte Wachstum in Bezug auf die MRO-Nachfrage generieren. Der nordamerikanische Markt wird aber auch weiterhin der größte Einzelmarkt bleiben. Ein niedriges Ölpreisniveau könnte sich darüber hinaus positiv auf die Nachfrage nach MRO-Dienstleistungen auswirken, da Fluggesellschaften ihre Flotten vergrößern oder weniger treibstoffeffiziente Flugzeuge länger als vorgesehen betreiben könnten.

Im Airline-Catering-Markt wird erwartet, dass sich die Konsolidierung auf Kunden- und Wettbewerbsseite auch 2016 fortsetzt und weitere Wettbewerber in den Markt eintreten. Der Preis- und Wettbewerbsdruck wird aufgrund bestehender Überkapazitäten und des Konkurrenzkampfs der Airlines unverändert hoch sein.

### Ergebnis der Airline-Industrie soll weiter ansteigen

Nach einem erwarteten Branchengewinn für die weltweite Luftverkehrsindustrie von 33,0 Mrd. USD im Kalenderjahr 2015 prognostiziert die IATA für 2016 einen Anstieg auf 36,3 Mrd. USD. Mit Ausnahme von Afrika wird in allen Regionen der Welt eine Steigerung der Ergebnisse erwartet, wenngleich in unterschiedlichem Ausmaß. Erneut werden die Airlines in Nordamerika mit einem für 2016 prognostizierten Gewinn in Höhe von 19,2 Mrd. USD den größten Anteil am Branchengewinn haben. Für europäische Fluggesellschaften wird ein Gewinn von 8,5 Mrd. USD, für Fluggesellschaften im Raum Asien/Pazifik ein Gewinn von 6,6 Mrd. USD erwartet. Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten und Lateinamerika sollen ihre Gewinne auf 1,7 Mrd. USD beziehungsweise 0,4 Mrd. USD anheben können. Für Fluggesellschaften aus Afrika wird mit einem Verlust von 0,1 Mrd. USD gerechnet.

Entwicklung Branchennettoergebnis in Mrd. USD



Quelle: IATA Airline Industry Economic Performance (12/2015).

\* Prognosewerte.

## Änderungen in Geschäft und Organisation

Die Lufthansa Group überprüft regelmäßig ihre Organisationsstruktur auf ihre Aktualität und passt sie veränderten Rahmenbedingungen bei Bedarf an.

So tritt mit dem Beginn des Geschäftsjahres 2016 sukzessive eine neue Geschäftsverteilung in Kraft. Diese ist Grundlage für die vom Vorstand beschlossene Reorganisation des Konzerns. Über alle Geschäftsfelder hinweg soll die Organisation in den kommerziellen, operativen und administrativen Funktionen enger verzahnt und deutlich stärker funktional ausgerichtet werden. Eurowings soll in den Heimatmärkten der Lufthansa Group als marktführende Punkt-zu-Punkt-Airline positioniert werden. Die Service-Gesellschaften sollen weiterhin auch unabhängig von den Airlines Wachstumschancen aktiv wahrnehmen.

Diese Änderungen sollen mittelfristig zu einer Verschiebung der Umsatzanteile innerhalb der Lufthansa Group führen. Eurowings und die Service-Gesellschaften sollen überproportional wachsen. In einem ersten Schritt soll dieser Entwicklung im Rahmen der Finanzberichterstattung ab 2016 Rechnung getragen werden. Eurowings wird als eigenständige Airline innerhalb der Passage Airline Gruppe künftig separat ausgewiesen.

Weitere Änderungen können sich im Rahmen der Umsetzung der Reorganisation im Laufe des Geschäftsjahres 2016 ergeben.

## Ausblick Lufthansa Group

Aufgrund des grundsätzlich positiven Ausblicks für die Weltwirtschaft und die Branche geht die Lufthansa Group von einer positiven Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2016 aus. Die besonders starke Volatilität wesentlicher Einflussfaktoren wird ein intensives Monitoring der Parameter und die kontinuierliche Überprüfung der Annahmen im Jahresverlauf erfordern, um gegebenenfalls mit Steuerungsmaßnahmen auf Veränderungen zu reagieren.

### **Lufthansa Group erwartet für 2016 ein Adjusted EBIT leicht über Vorjahr vor möglichen Streikkosten**

Auf Basis des Marktpreises für Rohöl und des US-Dollar-Kurses vom 29. Februar 2016 erwartet die Lufthansa Group im Vorjahresvergleich geringere Treibstoffkosten von rund 1,0 Mrd. EUR.

Gleichzeitig wird aber auch von einem weiteren Verfall der Erlöse insbesondere in den Heimatmärkten der Lufthansa Group ausgegangen. Eine Veränderung der Durchschnittserlöse um ein Prozent hat isoliert betrachtet eine Ergebnismwirkung von mehr als 200 Mio. EUR. Die erheblichen Einsparungen aus geringeren

Treibstoffkosten werden daher voraussichtlich zu großen Teilen durch deutlich sinkende Durchschnittserlöse bei den Airlines und sinkende Ergebnisse in den anderen Geschäftsfeldern kompensiert. Sinkende währungsbereinigte Stückkosten und der Entfall von Einmalaufwendungen aus dem Vorjahr werden aber dazu beitragen, das Adjusted EBIT der Lufthansa Group im neuen Geschäftsjahr insgesamt zu steigern.

Unter diesen Annahmen erwartet die Lufthansa Group nach heutiger Einschätzung für 2016 einen Umsatz und ein Adjusted EBIT leicht über Vorjahr.

Wesentliche Einflussgrößen auf die Ergebnisentwicklung bleiben vor allem der Ölpreis und die Entwicklung des Jet Fuel Crack, die Wechselkurse des Euro insbesondere zum US-Dollar und dem Schweizer Franken, die Durchschnittserlöse der Passage Airline Gruppe sowie der weitere Verlauf der Tarifverhandlungen bei Lufthansa Passage. Übergeordnete Makrorisiken durch gesamtwirtschaftliche und geopolitische Entwicklungen haben sich in den vergangenen Monaten verstärkt und bilden eine Unsicherheit für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung vor allem der Passage Airline Gruppe.

Restrukturierungsmaßnahmen werden die Ergebnisentwicklung sowohl einzelner Geschäftsfelder wie auch der gesamten Lufthansa Group voraussichtlich belasten. Zum Zeitpunkt der Prognose werden Kosten in Höhe von insgesamt rund 100 Mio. EUR, vor allem bei Lufthansa Passage, LSG Sky Chefs und in den Zentralfunktionen, erwartet.

Negative Ergebniseffekte aus etwaigen Streiks sind in dieser Ergebnisprognose nicht enthalten.

### **Ergebnisverbesserungen werden wesentlich von der Passage Airline Gruppe getragen**

Die Passagier-Airlines werden im Geschäftsjahr zunehmend ihre jeweiligen Prozesse zugunsten der Optimierung der Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Passage Airline Gruppe anpassen. Organisationsstrukturen und Abläufe werden verändert. Das Wettbewerbsumfeld wird aufgrund volatiler Treibstoffpreise, schwankender Wechselkurse und zunehmender Wettbewerbsintensität sehr anspruchsvoll bleiben.

In diesem Umfeld gehen alle Passagier-Airlines für 2016 von einem zunehmenden Preisdruck aufgrund hoher Kapazitäten im Markt und insgesamt geringerer Kosten der gesamten Industrie durch den niedrigen Ölpreis aus, was zu einer Zunahme der Wettbewerbsintensität und sinkenden währungsbereinigten Durchschnittserlösen führen sollte. Der zu Jahresbeginn deutlich gesunkene Ölpreis lässt gleichzeitig einen positiven Ergebniseffekt aufgrund geringerer Kosten erwarten. Die währungsbereinigten Stückkosten exklusive Treibstoff sollen ebenfalls zurückgehen.

Die Hub-Airlines erweitern ihre geplante Kapazität vor allem durch mehr Flüge und den Einsatz größerer Flugzeuge bei SWISS und Austrian Airlines. Darüber hinaus werden die Kapazitäten im Vergleich zum Vorjahr durch das Ausbleiben von Streikeffekten steigen. Bei Eurowings wird das Wachstum vor allem durch die Erweiterung der Kurz- und Langstreckenflotte sowie den Tausch von Regionalflugzeugen in A320-Flugzeuge verursacht. Für die Passage Airline Gruppe ergibt sich daraus ein geplantes Wachstum von 6,6 Prozent. Die Auslastung der Flüge soll im Vorjahresvergleich stabil bleiben.

Auf Basis dieser Annahmen erwartet die Passage Airline Gruppe für das Geschäftsjahr 2016 einen Umsatz und ein Ergebnis leicht über Vorjahr. Das letztendliche Ergebnis wird maßgeblich durch das Verhältnis von niedrigeren Stückelosen und Einsparungen beim Treibstoff bestimmt werden. Die Prognose der Passage Airline Gruppe beinhaltet keine Ergebnisbelastung aus möglichen Streiks bei Lufthansa Passage.

**Kennzahlen Prognosen Passage Airline Gruppe**

	Werte 2015	Prognose 2016
<b>Flüge</b> (Anzahl)	+0,2%	+2,3%
<b>Kapazität</b> (ASK)	+2,2%	+6,6%
<b>Absatz</b> (RPK)	+2,7%	entsprechend Kapazitätswachstum
<b>Sitzladefaktor</b> (SLF)	+0,3 P.	stabil
<b>Preisniveau</b> (Durchschnittserlöse)*	-3,5%	deutlich rückläufig
<b>Stückerlöse</b> (RASK)*	-3,0%	deutlich rückläufig
<b>Stückkosten</b> (CASK, exkl. Treibstoff)*	+2,4%	rückläufig

\* Währungsbereinigt.

Lufthansa Passage erwartet für 2016 ein Adjusted EBIT leicht über Vorjahr. Die Entwicklung der Stückkosten exklusive Treibstoff wird aufgrund des Entfalls von ergebnisbelastenden Einmaleffekten im Vorjahr und der kontinuierlichen Optimierung der Prozesse relativ besser als bei den anderen Hub-Airlines erwartet. Aufgrund weiterhin ausstehender Tarifeinigungsmaßnahmen für Mitarbeiter in den Bereichen Cockpit und Kabine dauert das Streikrisiko auch im neuen Geschäftsjahr an. Diese Prognose beinhaltet daher keine Ergebnisbelastung aus möglichen Streiks bei Lufthansa Passage.

SWISS erwartet für 2016 insbesondere aufgrund der besonderen Währungssituation im Schweizer Franken ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr.

Austrian Airlines erwartet für 2016 ein Adjusted EBIT deutlich über Vorjahr. Treiber dieser Entwicklung sind kontinuierliche Initiativen auf Ertrags- und Kostenseite sowie eine enge Steuerung von Kapazitäten und Vermarktungsaktivitäten, die vor allem die Entwicklung der Stückerlöse stärken soll.

Eurowings erwartet für 2016 ein leicht negatives Adjusted EBIT. Treiber für die negative Ergebnisentwicklung sind vor allem Einmalkosten im Zusammenhang mit dem weiteren Aufbau der Eurowings-Gruppe sowie Kosten für die Erweiterung des Standorts Wien und der Langstreckenverbindungen. Diese Prognose beinhaltet keine Ergebnisbelastung aus möglichen Streiks bei Germanwings.

**Andere Geschäftsfelder mit insgesamt geringerem Ergebnisbeitrag**

Lufthansa Cargo erwartet für 2016 einen Umsatz leicht unter und ein Adjusted EBIT leicht über Vorjahr. Das Marktumfeld bleibt anspruchsvoll. Es wird von sinkenden Durchschnittserlösen ausgegangen. Die Nachfrageentwicklung in den großen Frachtmärkten Asien und Nordamerika bleibt schwer vorhersehbar. Diese Prognose beinhaltet keine Ergebnisbelastung aus möglichen Streiks bei Lufthansa Passage und Lufthansa Cargo.

Lufthansa Technik erwartet für 2016 Umsätze leicht über und ein Adjusted EBIT deutlich unter Vorjahr. Wesentliche Gründe hierfür sind nicht wiederkehrende positive Ergebniseffekte im abgelaufenen Geschäftsjahr und der zunehmende Preisdruck im MRO-Geschäft mit der Folge reduzierter Margen sowie Kosten für Wachstumsprojekte, insbesondere Innovations- und Technologieprojekte.

LSG Sky Chefs erwartet für 2016 einen Umsatz leicht über und ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr. Das Ergebnis wird durch einmalige Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veränderung des Geschäftsmodells mit Fokus auf Europa und Nordamerika belastet werden. Die eingeleiteten Programme zur Effizienzsteigerung sowie der Ausbau der Aktivitäten in angrenzenden Märkten werden weiter vorangetrieben.

**Sonstige Finanzkennzahlen sollen sich verbessern**

Für 2016 plant die Lufthansa Group ein Bruttoinvestitionsvolumen von 2,7 Mrd. EUR. Für die Folgejahre wird mit Bruttoinvestitionen von jeweils 2,5 Mrd. EUR gerechnet. Für 2016 wird ein positiver Free Cashflow erwartet. Die Mindestliquidität von 2,3 Mrd. EUR soll unverändert aufrechterhalten werden.

Trotz der erwarteten Steigerung des Adjusted EBIT geht die Lufthansa Group für 2016 von einem Konzernergebnis unter Vorjahr aus. Wesentlicher Grund hierfür ist der positive Ergebniseffekt aus der vorzeitigen Wandlung der JetBlue-Wandelanleihe im Vorjahr. Die Eigenkapitalquote soll sich bei stabiler Zinsentwicklung aber weiter dem mittelfristigen Zielwert von 25 Prozent annähern.

## Ergebnisprognosen 2016 Lufthansa Group und Geschäftsfelder

	Umsatz		Adjusted EBIT	
	Umsatz 2015 in Mio. €	Prognose für 2016	Adjusted EBIT 2015 in Mio. €	Prognose für 2016
Lufthansa Passage	17 944		970	leicht über Vorjahr
SWISS	4 542		429	leicht unter Vorjahr
Austrian Airlines	2 102		52	deutlich über Vorjahr
Eurowings				leicht negatives Ergebnis
Überleitung	-89		54	
Passage Airline Gruppe	24 499	leicht über Vorjahr	1 505	leicht über Vorjahr
Logistik	2 355	leicht unter Vorjahr	74	leicht über Vorjahr
Technik	5 099	leicht über Vorjahr	454	deutlich unter Vorjahr
Catering	3 022	leicht über Vorjahr	99	leicht unter Vorjahr
Sonstige	484		-370	deutlich über Vorjahr
Innenumsätze / Überleitung	-3 403		55	
<b>Lufthansa Group</b>	<b>32 056</b>	<b>leicht über Vorjahr</b>	<b>1 817</b>	<b>leicht über Vorjahr</b>

Die dynamische Tilgungsquote soll im Jahresvergleich stabil bleiben. Das bestehende Investment Grade Rating soll erhalten und nach Möglichkeit verbessert werden. Der EACC wird über Vorjahr erwartet.

Die Ausschüttung einer Dividende wird auch für das Geschäftsjahr 2016 angenommen, insofern die in der Dividendenpolitik festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

### Prognose Finanzprofil Lufthansa Group

	Ist 2015	Zielwert	Prognose für 2016
Eigenkapitalquote	18,0%	25% mittelfristig	steigend
Dynamische Tilgungsquote	30,7%	45% (mindestens 35%)	stabil
Liquidität	3,1 Mrd. €	Mindestliquidität 2,3 Mrd. €	stabil

## Gesamtaussage zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

### Lufthansa – Konsequent Zukunft sichern

Trotz der Herausforderungen des Markts und des insgesamt sehr volatilen Umfelds bleibt der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG insgesamt optimistisch für die weitere Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften.

Mit der breiten Aufstellung als Unternehmensgruppe sieht der Vorstand die Lufthansa Group gut gerüstet, den gegenwärtigen und zukünftigen Marktanforderungen gerecht zu werden. Dabei spielt die Diversifikation von Hub-Airlines, Punkt-zu-Punkt-Airlines und Service-Gesellschaften eine ebenso bedeutende Rolle wie die solide finanzielle Aufstellung der Lufthansa Group. Diese Merkmale erlauben es den Airlines wie auch den Service-Gesellschaften, die laufenden strukturellen Veränderungsprozesse aus einer Position der Stärke heraus zu initiieren, zu finanzieren und umzusetzen.

Von zentraler Bedeutung ist die Stabilisierung des Ergebnisses mindestens auf dem gestiegenen Niveau des Vorjahres. Nicht zuletzt wegen des anhaltenden Kostendrucks und sich verändernder Wettbewerbsstrukturen ist dies die Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung der Lufthansa Group.

Der Vorstand geht davon aus, dass im neuen Geschäftsjahr weitere Fortschritte gemacht werden können, um dieses Ziel zu erreichen. Vor dem Unternehmen liegt auch weiterhin eine intensive Phase umfassender Veränderungen durch die Umsetzung der neuen Organisation und der Weiterentwicklung der Unternehmensstruktur und -kultur. Der Vorstand ist zuversichtlich, dass Mitarbeiter und Führungskräfte gemeinsam die richtigen Entscheidungen treffen und umsetzen, um auch künftig für Kunden, Mitarbeiter und Aktionäre konsequent Zukunft zu sichern.

# Corporate Governance

✂ Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts eng zusammen. / Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wird mit einer Ausnahme entsprochen. / Vergütung des Vorstands ist an nachhaltigen Unternehmenserfolg gekoppelt. / Umfassendes Compliance-Programm.

## Aufsichtsrat und Vorstand

### Aufsichtsrat

#### Dr. Wolfgang Röllner

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Deutsche Lufthansa AG  
Ehrenvorsitzender

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

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Deutsche Lufthansa AG  
Ehrenvorsitzender

### Stimmberechtigte Mitglieder

#### Wolfgang Mayrhuber

Ehemaliger Vorsitzender des Vorstands  
Deutsche Lufthansa AG  
Vorsitzender

#### Christine Behle

Mitglied des Bundesvorstands  
der Gewerkschaft ver.di  
Arbeitnehmervertreterin  
Stellvertretende Vorsitzende

#### Jacques Aigrain

Chairman LCH.Cleantech Group Ltd.,  
Großbritannien  
(bis 29. April 2015)

#### Nicoley Baublies

Vorstandsvorsitzender der Gewerkschaft  
UFO e.V.  
(seit 1. Mai 2015)

#### Dr. Werner Brandt

Ehemaliges Mitglied des Vorstands  
SAP SE

#### Jörg Cebulla

Flugkapitän  
Arbeitnehmervertreter  
(seit 8. November 2015)

#### Herbert Hainer

Vorstandsvorsitzender  
adidas AG

#### Uwe Hien

Purser und Berater der Gewerkschaft  
UFO e.V. in Tariffragen  
Arbeitnehmervertreter  
(bis 30. April 2015)

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

Senior International Counsel  
WilmerHale, USA

#### Dr. Karl-Ludwig Kley

Vorsitzender der Geschäftsleitung  
Merck KGaA

#### Martin Koehler

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

#### Doris Krüger

Leiterin Lufthansa Group Innovation Unit  
Arbeitnehmervertreterin

#### Dr. Nicola Leibinger-Kammüller

Geschäftsführende Gesellschafterin  
und Vorsitzende der Geschäftsführung  
TRUMPF GmbH + Co. KG

#### Eckhard Lieb

Bildungsreferent  
Arbeitnehmervertreter

#### Jan-Willem Marquardt

Flugkapitän und Mitglied der  
Vereinigung Cockpit  
Arbeitnehmervertreter

#### Ralf Müller

Staatl. gepr. Techniker  
Arbeitnehmervertreter

#### Monika Ribar

Ehemalige CEO und Präsidentin  
der Konzernleitung der PANALPINA  
WELTTRANSPORT AG, Schweiz

#### Andreas Strache

Flight Manager  
Arbeitnehmervertreter

#### Stephan Sturm

Finanzvorstand  
Fresenius Management SE  
(seit 29. April 2015)

#### Christina Weber

Kaufm. Angestellte  
Arbeitnehmervertreterin

#### Birgit Weinreich

Flugbegleiterin  
Arbeitnehmervertreterin

#### Matthias Wissmann

Präsident des Verbands  
der Automobilindustrie e.V. (VDA)

#### Stefan Ziegler

Flugkapitän  
Arbeitnehmervertreter  
(bis 7. November 2015)

## Vorstand

#### Carsten Spohr

Vorsitzender des Vorstands

#### Karl Ulrich Garnadt

Mitglied des Vorstands  
Ressort Passage  
(seit 1. Januar 2016 Ressort  
Eurowings und Aviation Services)

#### Harry Hohmeister

Mitglied des Vorstands  
Ressort Verbund-Airlines, Logistik und IT  
(seit 1. Januar 2016 Ressort  
Hub-Management)

#### Simone Menne

Mitglied des Vorstands  
Ressort Finanzen und Aviation Services  
(seit 1. Januar 2016 Ressort Finanzen)

#### Dr. Bettina Volkens

Mitglied des Vorstands  
Ressort Personal und Recht

## Ausschüsse des Aufsichtsrats

### Präsidium

**Wolfgang Mayrhuber** (Vorsitzender)

**Christine Behle** (stellv. Vorsitzende)

**Dr. Karl-Ludwig Kley**

**Birgit Weinreich** (seit 2. Dezember 2015)

**Stefan Ziegler** (bis 7. November 2015)

Vier Sitzungen im Jahr 2015

Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte ein paritätisch besetztes Präsidium gebildet, bestehend aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und seinem Stellvertreter in jeweils entsprechender Funktion sowie zwei weiteren durch den Aufsichtsrat zu wählenden Mitgliedern des Aufsichtsrats. Das Präsidium gibt dem Aufsichtsrat Beschlussempfehlungen hinsichtlich der Bestellung von Vorstandsmitgliedern, der Ernennung eines Vorstandsvorsitzenden, der Festsetzung der Gesamtbezüge der einzelnen Vorstandsmitglieder inklusive des Gehalts und Nebenleistungen jeglicher Art, etwaiger Herabsetzungen gemäß § 87 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 und 2 AktG sowie Zielgrößen und Zielfristen für den Frauenanteil im Vorstand (§ 111 Abs. 5 AktG). Das Präsidium ist zuständig für alle sonstigen nicht dem Plenum des Aufsichtsrats gemäß § 107 Abs. 3 Satz 3 AktG vorbehaltenen personellen Angelegenheiten von Vorständen und Prokuristen (zum Beispiel Kreditgewährung gemäß § 89 AktG). Das Präsidium vertritt die Gesellschaft gegenüber den Vorstandsmitgliedern (§ 112 AktG). Es ist ferner zuständig für Verträge mit Aufsichtsratsmitgliedern (§ 114 AktG) sowie für die Kreditgewährung an Aufsichtsratsmitglieder (§ 115 AktG). Der Ausschuss beschließt ferner über sonstige Personalangelegenheiten, die dem Aufsichtsrat gemäß der Geschäftsordnung für den Vorstand zur Zustimmung vorzulegen sind. Bei Stimmgleichheit gibt die Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden den Ausschlag.

### Prüfungsausschuss

**Dr. Werner Brandt** (Vorsitzender)

**Uwe Hien** (bis 30. April 2015)

**Martin Koehler**

**Doris Krüger** (seit 16. September 2015)

**Eckhard Lieb**

**Jan-Willem Marquardt**

**Monika Ribar**

Sechs Sitzungen im Jahr 2015

Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte einen paritätisch besetzten Prüfungsausschuss gewählt, dem sechs Mitglieder des Aufsichtsrats angehören. Den Vorsitz übernimmt das dazu vom Aufsichtsrat gewählte Mitglied, bei Verhinderung des Ausschussvorsitzenden ein von ihm zu benennender Stellvertreter. Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sollen über besondere Kenntnisse auf dem Gebiet der Rechnungslegung, der Betriebs- und Finanzwirtschaft verfügen. Der Prüfungsausschuss hat die Aufgabe, nach Zuweisung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden insbesondere Fragen der Rechnungslegung, des Risikomanagements, des Internen Kontrollsystems und der Compliance, der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung zu erörtern und dem Aufsichtsrat insbesondere zum Abschlussprüfer-Vorschlag an die Hauptversammlung und zur Billigung des Jahres- und Konzernabschlusses eine Beschlussempfehlung zu geben. Ferner erörtert der Prüfungsausschuss die Quartalszwischenberichte vor ihrer Veröffentlichung mit dem Vorstand. Der Prüfungsausschuss ist ermächtigt, die innere Ordnung der Ausschusstätigkeit in einer eigenen Geschäftsordnung zu regeln, und legt diese dem Aufsichtsrat zur Kenntnisnahme vor.

### Nominierungsausschuss

**Dr. Werner Brandt**

**Dr. Karl-Ludwig Kley**

**Wolfgang Mayrhuber**

Drei Sitzungen im Jahr 2015

Der Aufsichtsrat hat aus der Mitte der Anteilseignervertreter einen mit drei gleichberechtigten Mitgliedern besetzten Nominierungsausschuss gewählt. Der Ausschuss soll dem Aufsichtsrat für dessen Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern geeignete Kandidaten benennen. Der Aufsichtsrat soll so zusammengesetzt sein, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen. Mindestens fünf Anteilseignervertreter sollen unabhängige Mitglieder des Aufsichtsrats sein. Zur Wahl in den Aufsichtsrat sollten im Grundsatz keine Personen vorgeschlagen werden, die das 70. Lebensjahr bereits vollendet haben (§ 8 Abs. 2 der Satzung). Die Zugehörigkeitsdauer einzelner Aufsichtsratsmitglieder zum Aufsichtsrat soll in der Regel drei Amtszeiten nicht überschreiten. Unter Beachtung der vorstehenden Voraussetzungen ist eine angemessene Internationalität bei der Zusammensetzung, beispielsweise durch Beteiligung von Mitgliedern mit langjähriger Erfahrung aus einer Geschäftstätigkeit außerhalb Deutschlands, anzustreben. Der Ausschuss soll sich bei dem jeweilig zu benennenden Kandidaten vergewissern, dass er den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen kann.

### Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG

**Wolfgang Mayrhuber** (Vorsitzender)

**Christine Behle** (stellv. Vorsitzende)

**Dr. Karl-Ludwig Kley**

**Birgit Weinreich** (seit 16. März 2016)

**Stefan Ziegler** (bis 7. November 2015)

Keine Sitzung im Jahr 2015

Der gemäß § 9 Absatz 2 der Satzung der Gesellschaft bestellte Ausschuss hat die Aufgabe, die Rechte gemäß § 31 Absatz 3 Satz 1 MitbestG bei der Bestellung der Vorstandsmitglieder sowie bei einem Widerruf der Bestellung wahrzunehmen.

## Mandate

### Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand 31.12.2015; bei Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat während des Geschäftsjahres beziehen sich die Angaben auf das Datum des Ausscheidens)

#### Wolfgang Mayrhuber

- a) Infineon Technologies AG (Vorsitz)  
Münchener Rückversicherungs-  
Gesellschaft AG
- b) HEICO Corp.

#### Christine Behle

- a) Bochum-Gelsenkirchener  
Straßenbahnen AG  
Bremer Lagerhaus-Gesellschaft-Aktien-  
gesellschaft von 1877 (stellv. Vorsitz)
- b) ACE Auto Club Europa e. V. / ACE  
Wirtschaftsdienst GmbH

#### Jacques Aigrain

- (bis 29. April 2015)
- b) LCH.Clearnet SA  
London Stock Exchange Group PLC  
LyondellBassell N.V.  
QFCA Qatar Financial Center Authority  
Swiss International Air Lines AG  
WPP PLC

#### Dr. Werner Brandt

- a) Osram Licht AG  
ProSiebenSat.1 Media AG (Vorsitz)  
RWE AG
- b) QIAGEN N.V. (Vorsitz) (bis 21. Juni 2016)

#### Herbert Hainer

- a) Allianz Deutschland AG  
FC Bayern München AG (stellv. Vorsitz)

#### Dr. Karl-Ludwig Kley

- a) Bertelsmann Management SE  
(bis 9. Mai 2016)  
Bertelsmann SE & Co. KGaA  
(bis 9. Mai 2016)  
BMW AG (stellv. Vorsitz)
- b) Verizon Communications Inc.

#### Martin Koehler

- a) Delton AG
- b) American Funds Investment-Fonds  
Enfold Inc.  
FlixBus GmbH

#### Dr. Nicola Leibinger-Kammüller

- a) Axel Springer SE  
Siemens AG  
Voith GmbH

#### Eckhard Lieb

- b) Albatros Versicherungsdienste GmbH

#### Ralf Müller

- a) Lufthansa Cargo AG

#### Monika Ribar

- b) Capoinvest Ltd.  
Chain IQ Group AG  
Rexel SA  
SBB Schweizerische Bundesbahnen  
(Vizepräsidentin)  
Sika AG

#### Stephan Sturm

- a) FPS Beteiligungs AG  
Fresenius Kabi AG (stellv. Vorsitzender)  
HELIOS Kliniken GmbH  
Wittgensteiner Kliniken GmbH
- b) VAMED AG, Österreich  
(stellv. Vorsitzender)

#### Christina Weber

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG

### Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

(Stand 31.12.2015)

#### Carsten Spohr

- a) Lufthansa Technik AG\* (Vorsitz)  
ThyssenKrupp AG
- b) Dr. August Oetker KG

#### Karl Ulrich Garnadt

- a) Eurowings GmbH\* (Vorsitz)  
Germanwings GmbH\* (Vorsitz)
- b) Aircraft Maintenance and Engineering  
Cooperation (AMECO)  
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali  
Europee (BoD)  
Austrian Airlines AG  
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-  
Holding GmbH (stellv. Vorsitz)

#### Harry Hohmeister

- a) Lufthansa Cargo AG\* (Vorsitz)
- b) Austrian Airlines AG (Vorsitz)  
Edelweiss Air AG (Vorsitz)  
Günes Ekspres Havacilik A.S.  
(SunExpress)  
SN Airholding SA/N.V.

#### Simone Menne

- a) BMW AG  
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG\*  
(Vorsitz)  
Deutsche Post AG  
LSG Lufthansa Service Holding AG\*  
(Vorsitz)  
Lufthansa Cargo AG\*  
Lufthansa Technik AG\*
- b) Börsenrat der FWB Frankfurter  
Wertpapierbörse  
Miles & More GmbH (Vorsitz Beirat)

#### Dr. Bettina Volkens

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG\*
- b) Austrian Airlines AG (stellv. Vorsitz)

a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden  
Aufsichtsräten.

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

\* Konzernmandat gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG.

## Corporate Governance Bericht

### Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten eng und vertrauensvoll zusammen

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

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

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

Der Aufsichtsrat wählt aus seiner Mitte ein paritätisch besetztes vierköpfiges Präsidium, das ihm insbesondere Beschlussempfehlungen hinsichtlich der Bestellung von Vorstandsmitgliedern, der Ernennung eines Vorstandsvorsitzenden, der Festsetzung der Gesamtbezüge der einzelnen Vorstandsmitglieder sowie der Festlegung von Zielgrößen und -fristen für den Frauenanteil im Vorstand gibt. Das Präsidium ist zuständig für alle sonstigen nicht dem Plenum des Aufsichtsrats gemäß § 107 Abs. 3 Satz 3 AktG vorbehaltenen personellen Angelegenheiten von Vorständen und Prokuristen.

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

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

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

Das Mitglied des Aufsichtsrats Dr. Robert Kimmitt ist Senior International Counsel der Rechtsanwaltskanzlei WilmerHale. Das Mitglied des Aufsichtsrats Matthias Wissmann ist Partner der Rechtsanwaltskanzlei WilmerHale. Die Lufthansa Group hat in der Vergangenheit Beratungsverträge mit WilmerHale abgeschlossen und wird dies voraussichtlich auch in der Zukunft tun. Weder Dr. Robert Kimmitt noch Matthias Wissmann beraten die Lufthansa Group im Rahmen dieser Mandate. Außerdem hat WilmerHale schriftlich bestätigt, dass organisatorische Maßnahmen getroffen wurden, wonach in den Vergütungen der genannten Herren, die aus ihrer jeweiligen Stellung in der Rechtsanwaltskanzlei resultieren, weder direkt noch indirekt Honorare aus Mandaten der Lufthansa Group Berücksichtigung finden. Ein potenzieller Interessenkonflikt oder eine Abhängigkeit der genannten Aufsichtsratsmitglieder liegt damit nicht vor und es bedarf keiner Zustimmung des Aufsichtsrats zu diesen Beratungsverträgen.

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

Die Namen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats und deren Mandate sowie die Zusammensetzung und Aufgaben der Ausschüsse sind auf [S. 91–93](#) aufgeführt.

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

Vorstand und Aufsichtsrat haben auf ihrer Sitzung am 2. Dezember 2015 folgende Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet:

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

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

### **Aktionäre und Hauptversammlung besitzen weitreichende Befugnisse**

Lufthansa Aktien sind vinkulierte Namensaktien. Jede Aktie verfügt über identische Stimmrechte. Die Eintragung in das Aktienregister erfolgt anhand der elektronisch übermittelten Aktionärsdaten über die Banken und das Clearingsystem. Als Besonderheit sind bei Lufthansa hierbei neben dem Aktiengesetz auch die Eintragungsvoraussetzungen des Luftverkehrsnachweissicherungsgesetzes (LuftNaSiG) zu beachten. Dies betrifft insbesondere die Angabe der Staatsangehörigkeit bei natürlichen Personen und der Nationalität bei juristischen Personen beziehungsweise bei Meldepflichtigen nach dem Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) eines Mehrheitsbesitzes oder einer beherrschenden Beteiligung an ausländischem Eigentum.

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

### **Transparente Rechnungslegung und Finanzkommunikation entsprechen internationalen Standards**

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

Der gesetzlich vorgeschriebene und für die Dividendenzahlung relevante Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Mit der Prüfung der Jahresabschlüsse 2015 wurde die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, beauftragt. Die Honorare der Prüfer für das Geschäftsjahr 2015 sind im Konzernanhang unter „Erläuterung 46“ auf [S. 182](#) zusammengestellt.

Sollten Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder sowie Mitglieder des Lufthansa Passagevorstands im Rahmen sogenannter Directors' Dealings eigene Geschäfte mit Lufthansa Aktien oder mit sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten, insbesondere mit Optionen und Derivaten, vornehmen, werden diese umgehend veröffentlicht, sobald sie die Wertgrenze von 5.000 EUR im Kalenderjahr überschreiten. Dies umfasst auch natürliche und juristische Personen, die in enger Beziehung zum oben genannten Personenkreis stehen. Der Gesamtbesitz von Aktien, Optionen oder Derivaten aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder überstieg zum 31. Dezember 2015 nicht den Wert von 1 Prozent der ausgegebenen Aktien.

Die Lufthansa Group informiert Aktionäre, Analysten und Öffentlichkeit gleichberechtigt und zeitnah. Nähere Informationen über diesbezügliche Aktivitäten befinden sich im Kapitel „Lufthansa Aktie“ ab [S. 9](#) und auf der Website [www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations).

## **Umfassendes Programm unterstützt die Einhaltung von Compliance**

Compliance beschreibt alle Maßnahmen, die das rechtmäßige Verhalten von Unternehmen, ihrer Leitungsorgane und ihrer Mitarbeiter im Hinblick auf gesetzliche und unternehmensinterne Ge- und Verbote gewährleisten. Mit dem Lufthansa Group Compliance-Programm sollen die Mitarbeiter und das Unternehmen vor Gesetzesverstößen bewahrt und gleichzeitig darin unterstützt werden, Gesetze richtig anzuwenden. Das Lufthansa Compliance-Programm setzt sich aus den Bausteinen Competition-, Kapitalmarkt-, Integrity-, Embargo- und Corporate-Compliance zusammen. Über ein Ombudssystem besteht die Möglichkeit, Verdachtsmeldungen im Hinblick auf wirtschaftskriminelle Handlungen oder Verstöße gegen die Compliance-Regelungen abzugeben. Das im Ressort des Vorstands Personal und Recht angesiedelte zentrale Compliance Office, die diversen zentralen und lokalen Compliance-Ausschüsse der Lufthansa Group sowie unter anderem die Compliance-Beauftragten in den Konzerngesellschaften sollen dafür sorgen, dass das Lufthansa Compliance-Programm gesellschaftsübergreifend in der Lufthansa Group, beispielsweise durch regelmäßige webbasierte Schulungen und Veröffentlichungen im Intranet, umgesetzt wird. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats wird halbjährlich über Vorfälle und Fortschritte im Bereich Compliance durch einen Compliance-Bericht informiert. Weitere Informationen können unter <http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance.html> eingesehen werden.

## **Vergütungsbericht**

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

### **Struktur der Vorstandsvergütung**

Die im Geschäftsjahr 2011 eingeführte Struktur der Vorstandsvergütung blieb im Berichtsjahr unverändert. Die Hauptversammlung hat das geltende System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder am 3. Mai 2011 mit 98,41 Prozent der gültigen Stimmen gebilligt. Die später im Kapitel beschriebene Neuregelung der Vorstandsvergütung ab dem Geschäftsjahr 2016 soll der Hauptversammlung erneut zur Billigung vorgelegt werden.

Die Vergütung des Vorstands besteht aus einer Grundvergütung, variablen Vergütungselementen, sonstigen Bezügen und einer Altersversorgung. Die beiden Komponenten „fixe Jahresgrundvergütung“ einerseits sowie „variable Jahresvergütung und Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung und Risikocharakter“ andererseits sind in etwa gleich bemessen. Unter der Voraussetzung einer nennenswerten Mindestperformance beziehungsweise Outperformance des Lufthansa Aktienkurses ist dabei eine überwiegende Mehrjährigkeit der variablen Vergütungskomponenten sichergestellt. Die genannten Komponenten werden im Folgenden näher erläutert.

Die Vorstandsvergütung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

- **Fixe Jahresgrundvergütung.** Die Grundvergütung wird monatlich als Gehalt ausgezahlt.
- **Variable Jahresvergütung.** Die variable Vergütung richtet sich nach der operativen Marge des Lufthansa Konzerns. Sie wird zu 75 Prozent im Folgejahr und somit im einjährigen Turnus mit einem individuellen Leistungsfaktor, der zwischen 0,8 und 1,2 schwanken kann, multipliziert und ausgezahlt. Die übrigen 25 Prozent werden zwei weitere Jahre vorgetragen. Am Ende des insgesamt dreijährigen Betrachtungszeitraums wird der vorgetragene Betrag mit einem Faktor multipliziert, der zwischen 0 und 2 liegen kann (Bonus-Malus-Faktor). Die Ausprägung des Faktors hängt zu 70 Prozent von dem über drei Jahre erreichten CVA und zu 30 Prozent von Nachhaltigkeitsparametern wie Umweltschutz, Kundenzufriedenheit und Mitarbeiter-Commitment ab. Der maximale Auszahlungsbetrag der gesamten jährlichen variablen Vergütung ist auf 150 Prozent der Jahresgrundvergütung begrenzt.
- **Aktienkursbasierte Vergütung.** Der Vorstand nimmt zudem verpflichtend an den Aktienprogrammen für Führungskräfte teil (mit abweichend vom allgemeinen Führungskräfteprogramm strukturierten Parametern). Weitere Informationen befinden sich im Konzernanhang unter „Erläuterung 36“ ab S. 160. Das Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) legt bei Aktienoptionsprogrammen eine Ausübungsfrist von mindestens vier Jahren fest, wobei diese Frist generell als Orientierungspunkt und Empfehlung auch für die Laufzeit von langfristigen Incentivemodellen gesehen wird. Vor diesem Hintergrund wurde die Laufzeit des LH-Performance-Programms beginnend ab dem Geschäftsjahr 2011 auf vier Jahre festgelegt, auch wenn es sich hierbei nicht um ein Aktienoptionsprogramm im Sinne des Gesetzes handelt.
- **Tantieme.** Der Aufsichtsrat kann dem Vorstand in Jahren mit außerordentlichen exogenen Einflüssen beruhenden schwachen operativen Ergebnissen eine angemessene zusätzliche individuelle Leistungsantante zuteilen.

- **Sonstige Bezüge.** Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen („Erläuterung 36“ im Konzernanhang ab S. 160), aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen sowie Sitzungs- und Tagegelder aus der Tätigkeit in den Aufsichtsräten verbundener Unternehmen.

#### Leistungen im Fall der Beendigung der Tätigkeit

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

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

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

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

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

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

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

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

## Höhe der Vorstandsvergütung

**Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr.** Die Gesamtbezüge für die aktive Vorstandstätigkeit aller Vorstandsmitglieder zusammen beliefen sich im Jahr 2015 insgesamt auf 9.605 TEUR (Vorjahr: 7.994 TEUR). Davon entfielen 4.650 TEUR (Vorjahr: 4.532 TEUR) auf erfolgsunabhängige Komponenten und 4.955 TEUR (Vorjahr: 3.462 TEUR) auf erfolgsbezogene Komponenten der Vergütung. Der Dienstzeitaufwand der Pensionszusagen betrug 1.985 TEUR (Vorjahr: 1.724 TEUR).

Für die im Jahr 2015 tätigen Mitglieder des Vorstands fielen im Einzelnen folgende Vergütungen an:

### Gesamtbezüge des Vorstands (HGB) 2015

Angaben in TEUR	Grundvergütung	Sonstiges <sup>1)</sup>	Einjährige variable Vergütung	Mehrjährige variable Vergütung	Optionsprogramm <sup>2)</sup>	Gesamtbezüge
Carsten Spohr	1 207	115	593	133	626	2 674
Karl Ulrich Garnadt	863	86	417	–	417	1 783
Harry Hohmeister <sup>3)</sup>	432	63	417	67	417	1 396
Simone Menne	863	80	417	133	417	1 910
Dr. Bettina Volkens	863	78	417	67	417	1 842
<b>Gesamt (HGB)</b>	<b>4 228</b>	<b>422</b>	<b>2 261</b>	<b>400</b>	<b>2 294</b>	<b>9 605</b>

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

<sup>2)</sup> Beizulegender Zeitwert des Optionsprogramms 2015 zum Gewährungszeitpunkt.

<sup>3)</sup> Für seine Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Swiss International Air Lines AG erhielt Harry Hohmeister darüber hinaus eine in CHF ausgezahlte Grundvergütung im Gegenwert von 431 TEUR, die direkt von der Swiss International Air Lines AG ausgezahlt wurde.

Für die im Jahr 2014 tätigen Mitglieder des Vorstands fielen im Einzelnen folgende Vergütungen an:

### Gesamtbezüge des Vorstands (HGB) 2014

Angaben in TEUR	Grundvergütung	Sonstiges <sup>1)</sup>	Einjährige variable Vergütung	Mehrjährige variable Vergütung	Optionsprogramm <sup>2)</sup>	Gesamtbezüge
Carsten Spohr	1 038	116	267	99	550	2 070
Karl Ulrich Garnadt (Vorstand seit 01.05.2014)	546	87	139	0	367	1 139
Harry Hohmeister <sup>3)</sup>	410	80	209	0	367	1 066
Simone Menne	819	91	209	49	367	1 535
Dr. Bettina Volkens	819	86	209	0	367	1 481
Christoph Franz (Vorstand bis 30.04.2014)	383	57	123	140	0	703
<b>Gesamt (HGB)</b>	<b>4 015</b>	<b>517</b>	<b>1 156</b>	<b>288</b>	<b>2 018</b>	<b>7 994</b>

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

<sup>2)</sup> Beizulegender Zeitwert des Optionsprogramms 2014 zum Gewährungszeitpunkt.

<sup>3)</sup> Für seine Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Swiss International Air Lines AG erhielt Harry Hohmeister darüber hinaus eine in CHF ausgezahlte Grundvergütung im Gegenwert von 410 TEUR, die direkt von der Swiss International Air Lines AG ausgezahlt wurde.

In den derzeit laufenden Aktienprogrammen werden zum 31. Dezember 2015 (2014) von den Vorstandsmitgliedern folgende Aktien beziehungsweise Optionspakete gehalten:

Anzahl der Aktien	Programm 2012		Programm 2013		Programm 2014		Programm 2015	
	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Optionspakete	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Optionspakete	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Optionspakete	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Optionspakete
Karl Ulrich Garnadt (Vorstand seit 01.05.2014)	– (–)	– (–)	– (–)	– (–)	10 170 (10 170)	30 (30)	8 910 (–)	30 (–)
Harry Hohmeister (Vorstand seit 01.07.2013)	– (–)	– (–)	8 370 (8 370)	30 (30)	10 170 (10 170)	30 (30)	8 910 (–)	30 (–)
Simone Menne	9 870 (9 870)	30 (30)	8 370 (8 370)	30 (30)	10 170 (10 170)	30 (30)	8 910 (–)	30 (–)
Carsten Spohr	9 870 (9 870)	30 (30)	8 370 (8 370)	30 (30)	15 255 (15 255)	45 (45)	13 365 (–)	45 (–)
Dr. Bettina Volkens (Vorstand seit 01.07.2013)	– (–)	– (–)	8 370 (8 370)	30 (30)	10 170 (10 170)	30 (30)	8 910 (–)	30 (–)

Die laufenden Aktienprogramme entwickelten sich im Geschäftsjahr wie folgt:

in €	Geschäftsjahr 2015			Geschäftsjahr 2014		
	Auszahlung von fälligen Aktienprogrammen	Zeitwertveränderung noch laufender Aktienprogramme	Gesamt	Auszahlung von fälligen Aktienprogrammen	Zeitwertveränderung noch laufender Aktienprogramme	Gesamt
Carsten Spohr	–	–73 668	–73 668	–300 000	94 598	–205 402
Karl Ulrich Garnadt (Vorstand ab 01.05.2014)	–	83 943	83 943	–	15 275	15 275
Harry Hohmeister (Vorstand seit 01.07.2013)	–	92 988	92 988	–	73 564	73 564
Simone Menne	–	113 074	113 074	–	108 170	108 170
Dr. Bettina Volkens (Vorstand seit 01.07.2013)	–	92 988	92 988	–	73 564	73 564
	–	<b>309 325</b>	<b>309 325</b>	<b>–300 000</b>	<b>365 171</b>	<b>65 171</b>

Zu den maximalen Auszahlungsbeträgen befinden sich weitere Informationen unter „Erläuterung 36“ im Konzernanhang ab [S. 160](#).

Der Gesamtbetrag für die im Geschäftsjahr 2015 von den Vorstandsmitgliedern erworbenen Pensionsanwartschaften von 2,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1,7 Mio. EUR) nach HGB beziehungsweise 2,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1,8 Mio. EUR) nach IFRS wurde im Personalaufwand (Dienstzeitaufwand) berücksichtigt. Es ergeben sich folgende individuelle Dienstzeitaufwendungen und Barwerte von Pensionsanwartschaften:

#### Pensionsanwartschaften nach HGB und IFRS

in TEUR	HGB		HGB		IFRS		IFRS	
	Dienstzeitaufwand		Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen		Dienstzeitaufwand		Barwert der Pensionsverpflichtungen	
	2015	2014	31.12.2015	31.12.2014	2015	2014	31.12.2015	31.12.2014
Carsten Spohr	521	452	3 112	2 594	543	399	2 860	2 353
Karl Ulrich Garnadt	355	223	567	223	385	195	554	195
Harry Hohmeister	380	329	921	635	391	318	797	445
Simone Menne	358	297	1 977	1 654	385	316	1 915	1 559
Dr. Bettina Volkens	371	315	878	520	386	314	797	445
Christoph Franz (bis 30.04.2014)	–	108	–	–	–	213	–	–
	<b>1 985</b>	<b>1 724</b>	<b>7 455</b>	<b>5 626</b>	<b>2 090</b>	<b>1 755</b>	<b>6 923</b>	<b>4 997</b>

**Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder.** Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 5,9 Mio. EUR (Vorjahr: 4,9 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 67,4 Mio. EUR (Vorjahr: 71,9 Mio. EUR).

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

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

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

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

Die Mitglieder des Vorstands haben im Geschäftsjahr 2015 von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten noch sind sie ihnen zugesagt worden.

## Gewährte Zuwendungen

in TEUR	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011				Karl Ulrich Garnadt Vorstand seit 01.05.2014			
	2015	2014	2015 (Min.)	2015 (Max.)	2015	2014	2015 (Min.)	2015 (Max.)
Festvergütung	1 207	1 038	1 207	1 207	863	546	863	863
Nebenleistungen	115	117	115	115	86	87	86	86
<b>Summe</b>	<b>1 322</b>	<b>1 155</b>	<b>1 322</b>	<b>1 322</b>	<b>949</b>	<b>633</b>	<b>949</b>	<b>949</b>
Einjährige variable Vergütung	529	477	0	1 358	373	248	0	970
Mehrfürige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung	177	159	0	453	124	83	0	324
Optionsprogramm (4 Jahre)	626	550	0	1 800	417	367	0	1 200
<b>Summe</b>	<b>1 332</b>	<b>1 186</b>	<b>0</b>	<b>3 611</b>	<b>914</b>	<b>698</b>	<b>0</b>	<b>2 494</b>
Versorgungsaufwand	543	399	543	543	385	195	385	385
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>3 197</b>	<b>2 740</b>	<b>1 865</b>	<b>5 476</b>	<b>2 248</b>	<b>1 526</b>	<b>1 334</b>	<b>2 879</b>

## Gewährte Zuwendungen

in TEUR	Harry Hohmeister Vorstand seit 01.07.2013				Simone Menne Vorstand seit 01.07.2012			
	2015*	2014*	2015 (Min.)	2015 (Max.)	2015	2014	2015 (Min.)	2015 (Max.)
Festvergütung	432	410	432	432	863	819	863	863
Nebenleistungen	63	80	63	63	80	91	80	80
<b>Summe</b>	<b>495</b>	<b>490</b>	<b>495</b>	<b>495</b>	<b>943</b>	<b>910</b>	<b>943</b>	<b>943</b>
Einjährige variable Vergütung	373	373	0	970	373	373	0	970
Mehrfürige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung	124	124	0	324	124	124	0	324
Optionsprogramm (4 Jahre)	417	367	0	1 200	417	367	0	1 200
<b>Summe</b>	<b>914</b>	<b>864</b>	<b>0</b>	<b>2 494</b>	<b>914</b>	<b>864</b>	<b>0</b>	<b>2 494</b>
Versorgungsaufwand	391	318	391	391	385	316	385	385
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>1 800</b>	<b>1 672</b>	<b>886</b>	<b>3 380</b>	<b>2 242</b>	<b>2 090</b>	<b>1 328</b>	<b>3 822</b>

\* Für seine Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Swiss International Air Lines AG erhielt Harry Hohmeister darüber hinaus eine in CHF ausgezahlte Grundvergütung im Gegenwert von 431 TEUR (Vorjahr: 410 TEUR), die direkt von der Swiss International Air Lines AG ausgezahlt wurde.

## Gewährte Zuwendungen

in TEUR	Dr. Bettina Volkens Vorstand seit 01.07.2013				Christoph Franz, Vorstandsvorsitzender Vorstand bis 30.04.2014			
	2015	2014	2015 (Min.)	2015 (Max.)	2015	2014	2015 (Min.)	2015 (Max.)
Festvergütung	863	819	863	863	–	382	–	–
Nebenleistungen	78	86	78	78	–	57	–	–
<b>Summe</b>	<b>941</b>	<b>905</b>	<b>941</b>	<b>941</b>	<b>–</b>	<b>439</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
Einjährige variable Vergütung	373	373	0	970	–	220	–	–
Mehrjährige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung	124	124	0	324	–	74	–	–
Optionsprogramm (4 Jahre)	417	367	0	1 200	–	–	–	–
<b>Summe</b>	<b>914</b>	<b>864</b>	<b>0</b>	<b>2 494</b>	<b>–</b>	<b>294</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
Versorgungsaufwand	386	314	386	386	–	213	–	–
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2 241</b>	<b>2 083</b>	<b>1 327</b>	<b>3 821</b>	<b>–</b>	<b>946</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

## Zufluss

in TEUR	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011		Karl Ulrich Garnadt Vorstand seit 01.05.2014		Harry Hohmeister Vorstand seit 01.07.2013	
	2015	2014	2015	2014	2015*	2014*
Festvergütung	1 207	1 038	863	546	432	410
Nebenleistungen	115	117	86	87	63	80
<b>Summe</b>	<b>1 322</b>	<b>1 155</b>	<b>949</b>	<b>633</b>	<b>495</b>	<b>490</b>
Einjährige variable Vergütung	593	267	417	139	417	209
Mehrjährige variable Vergütung						
Dreijährige variable Vergütung	133	99	–	–	67	–
Optionsprogramm (4 Jahre)	–	300	–	–	–	–
<b>Summe</b>	<b>726</b>	<b>666</b>	<b>417</b>	<b>139</b>	<b>484</b>	<b>209</b>
Versorgungsaufwand	543	399	385	195	391	318
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2 591</b>	<b>2 220</b>	<b>1 751</b>	<b>967</b>	<b>1 370</b>	<b>1 017</b>

\* Für seine Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Swiss International Air Lines AG erhielt Harry Hohmeister darüber hinaus eine in CHF ausgezahlte Grundvergütung im Gegenwert von 431 TEUR (Vorjahr: 410 TEUR), die direkt von der Swiss International Air Lines AG ausgezahlt wurde.

## Zufluss

in TEUR	Simone Menne Vorstand seit 01.07.2012		Dr. Bettina Volkens Vorstand seit 01.07.2013		Christoph Franz, Vorstandsvorsitzender; Vorstand bis 30.04.2014	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Festvergütung	863	819	863	819	–	382
Nebenleistungen	80	91	78	86	–	57
<b>Summe</b>	<b>943</b>	<b>910</b>	<b>941</b>	<b>905</b>	<b>–</b>	<b>439</b>
Einjährige variable Vergütung	417	209	417	209	–	123
Mehrjährige variable Vergütung						
Dreijährige variable Vergütung	133	49	67		–	140
Optionsprogramm (4 Jahre)	–		–		–	0
<b>Summe</b>	<b>550</b>	<b>258</b>	<b>484</b>	<b>209</b>	<b>–</b>	<b>263</b>
Versorgungsaufwand	385	316	386	314	–	213
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>1 878</b>	<b>1 484</b>	<b>1 811</b>	<b>1 428</b>	<b>–</b>	<b>915</b>

### Anpassung der Vorstandsvergütung ab dem Geschäftsjahr 2016

Auf Empfehlung des Präsidiums hat der Aufsichtsrat im Dezember 2015 eine Anpassung der Vergütungsstruktur für den Vorstand beschlossen, die ab dem Geschäftsjahr 2016 für alle fünf Vorstandsmitglieder gilt. Hintergrund ist, dass in der Lufthansa Group gemäß dem neuen Konzept zur wertorientierten Steuerung die auch für die Berechnung der variablen Vorstandsvergütung herangezogenen Kennzahlen Operative Marge und Cash Value Added (CVA) durch die Kennzahlen EBIT-Marge und Earnings After Cost of Capital (EACC) ersetzt worden sind. Um die neuen Kennzahlen zukünftig auch für die Bemessung der variablen Vorstandsvergütung zugrunde legen zu können, wurden in den diesbezüglichen Regelungen in den Anstellungsverträgen der Vorstandsmitglieder die bisher zugrunde gelegten Kennzahlen Operative Marge und Cash Value Added mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2016 durch die Kennzahlen EBIT-Marge und Earnings After Cost of Capital ersetzt.

Insgesamt ist durch die neuen Kennzahlen in den nächsten Jahren eine um rund 10 Prozent höhere variable Vergütung zu erwarten. In Anbetracht der bei der Deutschen Lufthansa AG im externen Vergleich weit unterhalb des DAX-Maßstabs liegenden variablen Vergütung versteht der Aufsichtsrat diese Erhöhung als Beitrag zu der seit Jahren diskutierten und immer wieder aufgeschobenen Anpassung der Vorstandsvergütung.

Ein weiteres Ergebnis des Vergleichs mit dem DAX-Maßstab war die Erkenntnis, dass der Abstand in der Gesamtvergütung zwischen dem Vorstandsvorsitzenden und den ordentlichen Vorstandsmitgliedern bei der Deutschen Lufthansa AG mit einem Faktor von lediglich 1,44 sehr niedrig liegt; der Durchschnitt im DAX liegt bei 1,88. Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat beschlossen, für den Vorstandsvorsitzenden die Grundvergütung um gut 14 Prozent auf das 1,6-Fache und die variable Vergütung um gut 5 Prozent auf das 1,5-Fache des jeweiligen Betrags eines ordentlichen Vorstandsmitglieds zu erhöhen. Insgesamt steigt dadurch der Abstand in der Gesamtvergütung von dem bisherigen Faktor 1,44 auf 1,55.

Die angepasste Vergütungsstruktur wird den Aktionären in der Hauptversammlung 2016 zur Billigung vorgelegt werden.

### Struktur der Aufsichtsratsvergütung

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

Die ordentlichen Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß § 13 Abs. 1 der Satzung für jedes Geschäftsjahr eine Vergütung in Höhe von 80.000 EUR. Der Vorsitzende erhält 240.000 EUR, der stellvertretende Vorsitzende 120.000 EUR. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält zusätzlich 60.000 EUR, sonstige Mitglieder des Prüfungsausschusses erhalten zusätzlich 30.000 EUR. Vorsitzende anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 40.000 EUR, sonstige Mitglieder anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 20.000 EUR. Vergütungen für Ausschusstätigkeiten stehen unter dem Vorbehalt, dass der Ausschuss im Geschäftsjahr mindestens einmal getagt hat.

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

### Höhe der Aufsichtsratsvergütung

Der Aufwand für die festen Vergütungen sowie die Vergütung für die Ausschusstätigkeit des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2015 2.152 TEUR (Vorjahr: 2.110 TEUR).

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

in TEUR	2015			2014		
	Feste Vergütungen	Vergütung für Ausschusstätigkeit	AR-Vergütungen gesamt	Feste Vergütungen	Vergütung für Ausschusstätigkeit	AR-Vergütungen gesamt
Wolfgang Mayrhuber	240	60	300	240	40	280
Christine Behle	120	20	140	120	20	140
Jacques Aigrain (bis 29.04.2015)	26	–	26	80	–	80
Nicoley Baublies (seit 01.05.2015)	54	–	54	–	–	–
Dr. Werner Brandt	80	80	160	80	50	130
Jörg Cebulla (seit 08.11.2015)	12	–	12	–	–	–
Herbert Hainer	80	–	80	80	–	80
Dr. Jürgen Hambrecht (bis 29.04.2014)	–	–	–	26	7	33
Uwe Hien (bis 30.04.2015)	26	10	36	80	30	110
Dr. h.c. Robert Kimmitt	80	–	80	80	–	80
Dr. Karl-Ludwig Kley	80	40	120	80	33	113
Martin Koehler	80	30	110	80	30	110
Doris Krüger	80	9	89	80	–	80
Dr. Nicola Leibinger-Kammüller	80	–	80	80	–	80
Eckhard Lieb	80	30	110	80	30	110
Jan-Willem Marquardt (seit 01.01.2015)	80	24	104	–	–	–
Ralf Müller	80	–	80	80	–	80
Monika Ribar (seit 29.04.2014)	80	30	110	54	20	74
Ilona Ritter (bis 31.12.2014)	–	–	–	80	30	110
Andreas Strache	80	–	80	80	–	80
Stephan Sturm (seit 29.04.2015)	54	–	54	–	–	–
Christina Weber	80	–	80	80	–	80
Birgit Weinreich	80	2	82	80	–	80
Matthias Wissmann	80	–	80	80	–	80
Stefan Ziegler (bis 07.11.2015)	68	17	85	80	20	100
<b>Gesamt</b>	<b>1 800</b>	<b>352</b>	<b>2 152</b>	<b>1 800</b>	<b>310</b>	<b>2 110</b>

Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 110 TEUR (Vorjahr: 88 TEUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 59 TEUR (Vorjahr: 63 TEUR) vergütet.

## Übernahmerechtliche Angaben nach § 289 Abs. 4 HGB und § 315 Abs. 4 HGB

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

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.189.219.200,00 EUR, aufgeteilt in 464.538.750 auf den Namen lautende Stückaktien. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital. Die Übertragung der Aktien ist an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden (Vinkulierung). Die Gesellschaft darf die Zustimmung nur verweigern, wenn durch die Eintragung des neuen Aktionärs in das Aktienregister die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte. 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 diverser internationaler Ziele gewahrt bleiben, darf der Anteil nichteuropäischer beziehungsweise ausländischer Aktionäre jedenfalls 50 Prozent des Grundkapitals der Gesellschaft nicht übersteigen. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionäre 40 Prozent, so wird die Deutsche Lufthansa AG gemäß § 4 Abs. 1 Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) in Verbindung mit § 71 Abs. 1 Nr. 1 AktG in die Lage versetzt, eigene Aktien zu erwerben, um eine drohende Überfremdung abzuwehren. Wird ein Ausländeranteil von 45 Prozent im Aktienregister erreicht, ist die Gesellschaft ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital gegen Bareinlage durch die Ausgabe neuer Aktien um bis zu 10 Prozent zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (§ 4 Abs. 2 und 3 LuftNaSiG in Verbindung mit § 4 Abs. 8 der Satzung der Gesellschaft). Nähert sich der Anteil ausländischer Aktionäre der 50-Prozent-Grenze, hat die Gesellschaft das Recht, die Zustimmung zur Eintragung neuer ausländischer Aktionäre ins Aktienregister zu verweigern (§ 5 Abs. 1 der Satzung der Gesellschaft). Sollte gleichwohl der 50-prozentige Anteil ausländischer Aktionäre überschritten werden, ist die Deutsche Lufthansa AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats befugt, zuletzt eingetragene Aktionäre aufzufordern, ihre Aktien zu veräußern. Ab dem vierten Tag nach Bekanntmachung der Aufforderung können die betroffenen Aktionäre die Rechte aus den betroffenen Aktien nicht mehr ausüben. Wird der Aufforderung nicht binnen vier Wochen nachgekommen, ist die Gesellschaft nach Verstreichen einer Nachfrist von drei Wochen berechtigt, die betreffenden Aktien gegen Entschädigung für verlustig zu erklären (§ 5 LuftNaSiG).

Am 31. Dezember 2015 lag der Anteil ausländischer Aktionäre im Aktienregister der Deutschen Lufthansa AG bei 25,1 Prozent. Detaillierte Informationen zum LuftNaSiG und die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur finden Sie auf der Internetseite

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

Im Rahmen von Mitarbeiterprogrammen bestehen zeitliche Verfügungsbeschränkungen für Aktien, insbesondere Haltefristen von bis zu vier Jahren.

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

Der Deutschen Lufthansa AG lagen per 31. Dezember 2015 keine Meldungen hinsichtlich direkter oder indirekter Beteiligungen vor, die 10 Prozent der Stimmrechte übersteigen.

### Inhaber von Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, sind bei der Deutschen Lufthansa AG nicht vorhanden.

### Stimmrechtskontrolle von Mitarbeiteraktien bei mittelbarer Kontrollrechtsausübung

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

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

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und bestimmt deren Anzahl. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Jede Satzungsänderung bedarf eines Hauptversammlungsbeschlusses mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung durch die Aktionäre vertretenen Grundkapitals. Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung betreffen (§ 11 Abs. 5 der Satzung). Darüber hinaus ist der Aufsichtsrat bei Ausübung oder nach Ablauf eines Genehmigten Kapitals ermächtigt, § 4 der Satzung entsprechend anzupassen.

### Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Die Deutsche Lufthansa AG verfügt zum 31. Dezember 2015 über ein Genehmigtes Kapital in Höhe von 581.292.892,00 EUR:

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 28. April 2020 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 561.160.092 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 28. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 29.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeiter gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital B). Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Von dieser Ermächtigung machte die Gesellschaft 2014 in einer Höhe von 4.345.000,96 EUR zur Ausgabe von 1.697.266 neuen Aktien an Mitarbeiter Gebrauch. 2015 erfolgte eine Ausnutzung des Genehmigten Kapitals B in Höhe von 4.522.199,04 EUR zur Ausgabe von 1.766.484 neuen Aktien an Mitarbeiter Gebrauch. Somit beträgt das unter der Ermächtigung noch zur Verfügung stehende Genehmigte Kapital B 20.132.800,00 EUR.

Das Grundkapital ist um bis zu 234.464.035,80 EUR durch Ausgabe von bis zu 91.587.514 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandlungsrechten oder Optionsscheinen, die von der Gesellschaft oder von mit ihr verbundenen Unternehmen aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 3. Mai 2011 bis zum 2. Mai 2016 gegen bar ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, Gewinnschuldverschreibungen und/oder Genussrechten (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) beigefügt sind, von ihren Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten Gebrauch machen oder die zur Wandlung verpflichteten Inhaber beziehungsweise Gläubiger der von der Gesellschaft oder von mit ihr verbundenen Unternehmen aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 3. Mai 2011 bis zum 2. Mai 2016 ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen (beziehungsweise Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen mit Wandlungspflicht) ihre Pflicht zur Wandlung erfüllen, und soweit nicht eigene Aktien oder andere Erfüllungsformen zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch die Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten oder durch die Erfüllung von Wandlungspflichten entstehen, am Gewinn teil. Der Vorstand ist ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Die Deutsche Lufthansa AG ist in den in § 71 AktG gesetzlich geregelten Fällen zum Rückkauf von Aktien und zur Veräußerung zurückgekaufter Aktien befugt. Darüber hinaus ist die Gesellschaft durch Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2015 ermächtigt, bis zum 28. April 2020 eigene Aktien zu erwerben. Die Ermächtigungen können unter anderem dazu genutzt werden, die Finanzierungsmöglichkeiten für den Fall eines Erwerbs eines Unternehmens oder einer Unternehmensbeteiligung zu erweitern.

Dabei darf der rechnerische Anteil der aufgrund dieser Ermächtigung erworbenen Aktien zusammen mit anderen Aktien der Gesellschaft, die die Gesellschaft bereits erworben hat und noch besitzt, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10 Prozent des Grundkapitals betragen.

Weitere Angaben zum genehmigten Kapital, bedingten Kapital und zum Erwerb eigener Aktien sind im Konzernanhang unter „Erläuterung 30“ ab S. 147 aufgeführt.

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

Das von der Deutschen Lufthansa AG betriebene EMTN-Programm zur Begebung von Anleihen beinhaltet eine Kontrollwechselklausel. Danach können Gläubiger von unter dem EMTN-Programm ausgegebenen Anleihen im Fall eines Kontrollwechsels die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe verlangen. Der Kontrollwechsel ist an die unter dem EMTN-Programm näher definierten Begriffe der Kontrolle und eine innerhalb eines Kontrollwechselzeitraums stattfindende Ratingherabstufung aufgrund des Kontrollwechsels geknüpft. Unter diesem Programm sind aktuell zwei Anleihen ausstehend: zum Ersten eine Anleihe über 750 Mio. EUR mit Endfälligkeit am 7. Juli 2016, zum Zweiten eine Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 12. September 2019.

Im August 2015 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Hybrid-Anleihe über 500 Mio. EUR begeben, welche ebenfalls die zuvor beschriebene Kontrollwechselklausel beinhaltet.

### **Entschädigungsvereinbarungen mit Mitgliedern des Vorstands oder mit Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots**

Für den Fall eines im Anstellungsvertrag näher definierten Kontrollwechsels bei der Deutschen Lufthansa AG haben Vorstandsmitglieder und die Gesellschaft das Recht, den Vertrag innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten seit dem Kontrollwechsel zu kündigen.

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

Gemäß der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex darf die Höhe der Abfindung 150 Prozent der vertraglich vereinbarten Abfindungshöchstgrenze von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten, nähere Informationen dazu sind im „Vergütungsbericht“ ab S. 96 enthalten.

# Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

✂ Umsatz der Deutschen Lufthansa AG steigt auf 15,7 Mrd. EUR. / Das Jahresergebnis beträgt 1 Mrd. EUR. / Die Bilanzsumme klettert auf 22,2 Mrd. EUR.

Der Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) unter Beachtung der ergänzenden Regelungen des Aktiengesetzes (AktG) sowie der noch geltenden Übergangsvorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) aufgestellt und vom Abschlussprüfer PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft. Er wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht. Der Jahresabschluss ist im Internet dauerhaft verfügbar unter <http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/finanzberichte.html>.

Im vorliegenden Geschäftsbericht ist der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG mit dem Lagebericht des Lufthansa Konzerns zusammengefasst. Die Deutsche Lufthansa AG und ihre Ergebnisse beinhalten auch die Konzernzentrale mit den Zentralfunktionen für Unternehmensentwicklung, Finanzen und Controlling, Kommunikation, öffentliche Angelegenheiten, Personal, Recht und Compliance, Datenschutz, Sicherheit sowie Beschaffung. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Deutschen Lufthansa AG entsprechen im Wesentlichen denen des Konzerns und werden im Abschnitt „Gesamtwirtschaftliche Lage“ ab S. 20, „Branchenentwicklung“ ab S. 22 und „Geschäftsverlauf“ ab S. 24 ausführlich beschrieben.

## Ertragslage der Deutschen Lufthansa AG

Die Ertragslage der Deutschen Lufthansa AG war im Geschäftsjahr 2015 durch drei wesentliche Effekte gekennzeichnet. Zum einen wirkt der deutliche, vor allem preisbedingte Rückgang der Treibstoffkosten um 34,3 Prozent ergebnisentlastend. Zum anderen führten zinssatzbedingt signifikant erhöhte Zuführungen zu Pensionsrückstellungen (1,2 Mrd. EUR; Vorjahr: 417 Mio. EUR) zu einer Minderung des Jahresergebnisses. Darüber hinaus wurden 2015 erstmals latente Steuern auf temporäre Bewertungsunterschiede

zwischen Handels- und Steuerbilanz, die nahezu vollständig auf den geringeren Wertansatz der Pensionsverpflichtungen in der Steuerbilanz zurückzuführen sind, mit einem positiven Ergebniseffekt in Höhe von 1,1 Mrd. EUR aktiviert.

### Verkehrsleistung

Die Zahl der beförderten Fluggäste stieg im Geschäftsjahr 2015 um 1,9 Prozent auf 62 Mio. Passagiere. Die Kapazität stieg um 2,2 Prozent, der Absatz um 3,0 Prozent. In der Folge stieg die Auslastung um 0,6 Prozentpunkte auf 80,3 Prozent. Im Geschäftsjahr 2015 lagen die Durchschnittserlöse um 2,1 Prozent über dem Vorjahreswert.

### Umsatz und Erträge

Die Verkehrserlöse stiegen im Vorjahresvergleich um 5,1 Prozent auf 15,3 Mrd. EUR. Die anderen Betriebserlöse stiegen um 6,0 Prozent auf 355 Mio. EUR. Insgesamt erreichten die Umsatzerlöse 15,7 Mrd. EUR und lagen damit 5,1 Prozent über dem Vorjahr. Die sonstigen betrieblichen Erträge verzeichneten einen deutlichen Anstieg auf 2,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,8 Mrd. EUR). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegenen Kursgewinne aus Realisierung und Stichtagskursbewertung zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die rückläufigen Erträge aus verleasten Kapazitäten und Serviceleistungen für die Germanwings.

### Aufwendungen

Die betrieblichen Aufwendungen betragen 17,6 Mrd. EUR und lagen damit nahezu auf Vorjahresniveau. Der aufgrund des niedrigen Ölpreises stark rückläufige Treibstoffaufwand wird durch höheren Personal- und Abschreibungsaufwand, aber insbesondere durch den deutlichen Anstieg der Kursverluste aus Realisierung und Stichtagskursbewertung vollständig kompensiert.

## Entwicklung der Verkehrsgebiete der Deutschen Lufthansa AG

	Verkehrserlöse in Mio. €		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in %	2015	Veränderung in P.
Europa	5 685	0,6	45 833	1,3	46 670	-1,0	35 203	0,4	75,4	1,0
Amerika	5 366	9,5	7 896	2,4	71 377	2,4	59 848	2,6	83,8	0,2
Asien / Pazifik	3 059	8,2	4 834	6,4	47 169	5,2	38 612	6,6	81,9	1,0
Nahost / Afrika	1 204	1,6	2 950	3,6	16 503	2,1	12 239	1,5	74,2	-0,4
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>15 314</b>	<b>5,1</b>	<b>61 513</b>	<b>1,9</b>	<b>181 719</b>	<b>2,2</b>	<b>145 902</b>	<b>3,0</b>	<b>80,3</b>	<b>0,6</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB

in Mio. €	2015	2014
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	15 314	14 569
Andere Betriebserlöse	355	335
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>15 669</b>	<b>14 904</b>
Sonstige betriebliche Erträge	2 582	1 810
Materialaufwand	-10 393	-11 741
Personalaufwand	-2 827	-2 573
Abschreibungen	-458	-383
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3 959	-3 029
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>614</b>	<b>-1 012</b>
Beteiligungsergebnis	728	951
Zinsergebnis	-1 237	-503
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-131	-69
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-640</b>	<b>379</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>-26</b>	<b>-633</b>
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-34	-56
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	1 139	
Sonstige Steuern	-45	-43
<b>Jahresergebnis</b>	<b>1 034</b>	<b>-732</b>
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	-	732
Einstellungen in andere Gewinnrücklagen	-802	-
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>232</b>	<b>0</b>

Der Materialaufwand ging auf 10,4 Mrd. EUR zurück, macht aber weiterhin mit knapp 59 Prozent (Vorjahr: 66,2 Prozent) den größten Aufwandsblock innerhalb der betrieblichen Aufwendungen aus. Der Rückgang des Materialaufwands um 1,3 Mrd. EUR entfiel hauptsächlich auf den Treibstoffaufwand, der um 34,3 Prozent auf 3,2 Mrd. EUR sank. Bereinigt um die Entlastungen aus dem Verbrauch der Drohverlustrückstellung und der Auflösung der Prämienabschreibungen in Höhe von insgesamt 482 Mio. EUR wäre der Treibstoffaufwand um 12,7 Prozent gesunken. Der bereinigte Rückgang ist zu 35,3 Prozent auf gesunkene Preise zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die um 2,2 Prozent gestiegene Menge und der US-Dollar-Währungseffekt im Jahresdurchschnitt (+20,4 Prozent) aufwandserhöhend. Ohne das realisierte negative Preissicherungsergebnis in Höhe von 681 Mio. EUR (ohne Drohverlustrückstellung und Prämienabschreibung) wäre der Treibstoffaufwand noch einmal deutlich geringer ausgefallen.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen in diesem Geschäftsjahr um 4,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 7,2 Mrd. EUR. Weiterhin stellen die Gebühren mit 3,1 Mrd. EUR die größte Aufwandsposition unter den bezogenen Leistungen dar. Sie lagen insgesamt 7,3 Prozent (mengen-, preis- und währungsbedingt) über dem Vorjahr. Die Flugsicherungsgebühren stiegen um 8,8 Prozent, die Landegebühren um 7,4 Prozent, die Abfertigungsgebühren um 8,2 Prozent, die Fluggastgebühren um 5,8 Prozent

und die Gebühren für Airport-Infrastruktur um 6,8 Prozent. Die Aufwendungen für bezogene Technikleistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 6,7 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR. Der Anstieg resultiert in erster Linie aus Kabinenumrüstungsmaßnahmen (zum Beispiel Premium Eco) und der Entwicklung des US-Dollars. Die überwiegend an die Regionalpartner im Rahmen des Lufthansa Regional-Konzepts zu entrichtenden Charteraufwendungen sanken gegenüber dem Vorjahr deutlich um 14,5 Prozent auf 484 Mio. EUR. Dies resultierte vor allem aus dem weiteren Rückgang des Kapazitätsbezugs von der CityLine aufgrund der dortigen Flottenreduzierung sowie der damit verbundenen Verlagerung einiger Strecken auf die Eurowings und die Air Dolomiti. Die Aufwendungen für Operating Leases dagegen stiegen um 7,7 Prozent auf 777 Mio. EUR. Grund hierfür sind weitere im Geschäftsjahr in verschiedene Mieterbeteiligungsmodelle eingebrachte Flugzeuge.

Für das Personal wendete Lufthansa im Geschäftsjahr 2015 insgesamt 2,8 Mrd. EUR auf, das waren 9,9 Prozent mehr als vor einem Jahr. Bei einer im Jahresdurchschnitt um 1,0 Prozent gesunkenen Personalzahl stiegen die Aufwendungen für Löhne und Gehälter vor allem aufgrund der zugesagten Einmalzahlungen aus den Tarifabschlüssen Boden und Kabine und gestiegener Ergebnisbeteiligungen um 5,4 Prozent. Die Sozialabgaben stiegen entsprechend auf 298 Mio. EUR (+5,0 Prozent gegenüber Vorjahr). Die Aufwendungen für die Altersversorgung stiegen deutlich um 98,4 Prozent auf 250 Mio. EUR. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf den Wegfall des im Vorjahr entlastenden Effekts aus der Absenkung des Gehaltsrends, die Belastung aus der Bewertung des Tarifabschlusses Boden sowie auf die Erhöhung der Ansprüche auf Übergangsvorsorge für ehemalige Südflypiloten (41 Mio. EUR) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte die Absenkung des Rententrends von 1,5 auf 1,0 Prozent, der im Rahmen des Tarifabschlusses Boden fest zugesagt wurde.

Die Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 19,6 Prozent auf 458 Mio. EUR gestiegen. Die Zunahme beruhte im Wesentlichen auf dem Zugang neuer Flugzeuge.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 4,0 Mrd. EUR, sie waren damit 30,7 Prozent beziehungsweise 930 Mio. EUR höher als im Vorjahr. Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Kursverluste aus Realisierung und Stichtagskursbewertung zurückzuführen. Die restlichen, meist mengen- und währungsbedingten Anstiege bei Reiseaufwand, externen Dienstleistungen, EDV-Vertriebssystemen, Rechts-, Prüfungs- und Beratungsaufwand sowie Werbung und Verkaufsförderung werden durch den Wegfall der im letzten Jahr vorgenommenen Rückstellungszuführung für die Übernahme der Kaufpreisverpflichtung aus dem Verkauf des Infrastrukturbereichs der Lufthansa Systems AG kompensiert.

### Ergebnisentwicklung

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit ist im Geschäftsjahr 2015 um 1,6 Mrd. EUR auf 614 Mio. EUR angestiegen. Während die betrieblichen Erträge aufgrund erhöhter Umsatzerlöse und sonstiger Erträge um 9,2 Prozent zulegten, blieben die betrieblichen Aufwendungen infolge des erheblichen Rückgangs der Treibstoffkosten (-1,7 Mrd. EUR) mit 17,6 Mrd. EUR geringfügig unter dem Vorjahreswert. Bereinigt um die Auflösung der Prämienbeschreibungen

und den Verbrauch der Drohverlustrückstellung für Treibstoffpreiserhöhungsgeschäfte und um die unterschiedlichen, von Jahr zu Jahr stark schwankenden Effekte aus übrigen Rückstellungsaufhebungen und anderen Sondereffekten wäre das Ergebnis deutlich schlechter ausgefallen (68 Mio. EUR).

Das Finanzergebnis lag mit –640 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahresergebnis von +379 Mio. EUR. Es setzt sich aus einem Beteiligungsergebnis von 728 Mio. EUR (Vorjahr: 951 Mio. EUR), dem Zinsergebnis von –1.237 Mio. EUR (Vorjahr: –503 Mio. EUR) und den übrigen Finanzposten von –131 Mio. EUR (Vorjahr: –69 Mio. EUR) zusammen.

Das Beteiligungsergebnis beinhaltet Ergebnisabführungen in Höhe von –80 Mio. EUR (Vorjahr: 370 Mio. EUR) und sonstige Beteiligungserträge in Höhe von 808 Mio. EUR (Vorjahr: 581 Mio. EUR). Der insgesamt starke Rückgang ist in erster Linie auf die rückläufigen Ergebnisabführungen der Lufthansa Cargo AG (–144 Mio. EUR), der Lufthansa CityLine GmbH (–121 Mio. EUR), der LSG Lufthansa Service Holding AG (–101 Mio. EUR) und der Lufthansa Technik AG (–77 Mio. EUR) zurückzuführen. Wesentliche Treiber waren hier die zinssatzbedingte Belastung aus der Bewertung der Pensionsrückstellungen. Demgegenüber wirkten die verbesserte Ergebnisabführung der Lufthansa Commercial Holding AG (+115 Mio. EUR) sowie deutlich höhere Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften in Höhe von 513 Mio. EUR (Vorjahr: 331 Mio. EUR) positiv auf das Beteiligungsergebnis. Die Zunahme der Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften resultierte aus der Umstellung auf eine nunmehr phasengleiche Gewinnvereinnahmung, wodurch sowohl die im Jahr 2015 gezahlten Dividenden für 2014 (für 23 Gesellschaften) als auch die für 20 Gesellschaften abgegrenzten Dividenden für 2015 in das aktuelle Beteiligungsergebnis einfließen.

Das Zinsergebnis betrug im Geschäftsjahr –1,2 Mrd. EUR (Vorjahr: –503 Mio. EUR). Ursache für diesen Rückgang ist die Höherbewertung der Pensionsrückstellungen infolge des gegenüber Vorjahr von 4,54 Prozent auf 3,89 Prozent gesunkenen Abzinsungssatzes. Dies führte im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer Belastung des Zinsaufwands in Höhe von 1,2 Mrd. EUR (Vorjahr: 741 Mio. EUR). Die im Vergleich zum Vorjahr deutlich niedrigere Marktbewertung des zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögens in Höhe von 20 Mio. EUR (Vorjahr: 324 Mio. EUR) entlastete das Zinsergebnis kaum.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen um 62 Mio. EUR über dem Vorjahr. Den Wertberichtigungen auf Finanzanlagen im Vorjahr in Höhe von insgesamt 69 Mio. EUR folgten im Geschäftsjahr 2015 weitere Abschreibungen auf Finanzanlagen in Höhe von 131 Mio. EUR. Die Beteiligungsbuchwerte des Lufthansa SICAV-FIS-Fonds sowie der Lufthansa CityLine GmbH wurden um 56 Mio. EUR beziehungsweise 18 Mio. EUR wertberichtigt. Darüber hinaus wurden Ausleihungen an die Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung und an die Lufthansa Super Star gGmbH mit 26 Mio. EUR beziehungsweise 17 Mio. EUR wertberichtigt. Ebenso wurden Mitarbeiterdarlehen für Nachwuchsflugzeugführer aufgrund einer zugesagten Absenkung der Rückzahlungsverpflichtung um 15 Mio. EUR abgeschrieben.

Betriebliches Ergebnis, Finanzergebnis und sonstige Steuern (45 Mio. EUR) addieren sich zu einem Ergebnis vor Ertragsteuern von –71 Mio. EUR (Vorjahr: –676 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr ergab sich ein Ertrag aus Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 1,1 Mrd. EUR. Dies ist auf die erstmalige Aktivierung latenter Steuern auf temporäre Bewertungsunterschiede zwischen Handels- und Steuerbilanz (1,1 Mrd. EUR) zurückzuführen. Insgesamt ergab sich im Jahr 2015 ein Jahresüberschuss von 1,0 Mrd. EUR (Vorjahr: Jahresfehlbetrag von 732 Mio. EUR).

## Finanz- und Vermögenslage der Deutschen Lufthansa AG

### Operativer Cashflow

Der operative Cashflow, definiert als Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, war im Geschäftsjahr mit 195 Mio. EUR positiv und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr (–232 Mio. EUR) deutlich verbessert. Die Deutsche Lufthansa AG hat im Berichtsjahr 1,2 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,3 Mrd. EUR) in Flugzeuge und Anzahlen auf Fluggeräte investiert. Davon entfielen 323 Mio. EUR (Vorjahr: 392 Mio. EUR) auf Anzahlen. Die Deutsche Lufthansa AG hat zur Finanzierung ihrer künftigen Zahlungsverpflichtungen aus Altersversorgungsansprüchen der Mitarbeiter insgesamt 382 Mio. EUR (Vorjahr: 416 Mio. EUR) langfristig an den Lufthansa Pension Trust zur Anlage in verschiedene Renten- und Aktienfonds übertragen. Insgesamt ergab sich aus für Investitionstätigkeit und Geldanlagen eingesetzten Nettzahlungsmitteln ein Mittelabfluss von 1,3 Mrd. EUR. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 1,2 Mrd. EUR.

### Bilanz

Die Bilanzsumme stieg um 7,4 Prozent oder 1,5 Mrd. EUR auf 22,2 Mrd. EUR. Das Anlagevermögen erhöhte sich dabei um knapp 837 Mio. EUR, wohingegen das Umlaufvermögen nur um 31 Mio. EUR zunahm. Der weitere Anstieg erklärt sich mit der erstmaligen Ausübung des Wahlrechts zur Aktivierung latenter Steuer.

Der Anstieg des Anlagevermögens ist im Wesentlichen auf die Zunahme des Finanzanlagevermögens um 815 Mio. EUR zurückzuführen und begründet sich vornehmlich aus mehreren Kapitalerhöhungen bei der Lufthansa Commercial Holding GmbH (1,2 Mrd. EUR). Darüber hinaus wurden erneut Flugzeuge in bestehende Mieterbeteiligungsmodelle in Österreich und Malta eingebracht (109 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten Kapitalrückführungen in Höhe von 225 Mio. EUR aufgrund von Flugzeugverkäufen aus den vorgenannten Mieterbeteiligungsmodellen. Weitere Gegenläufer begründen sich zum einen aus dem Saldo aus Aufstockung und Neugewährung (606 Mio. EUR) und Rückzahlungen (802 Mio. EUR) von Ausleihungen an verbundene Unternehmen. Zum anderen führten die Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts der Lufthansa CityLine GmbH (18 Mio. EUR) und des Lufthansa SICAV-FIS-Fonds (56 Mio. EUR) sowie Wertberichtigungen der Ausleihungen gegenüber Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung (26 Mio. EUR) und Lufthansa Super Star gGmbH (17 Mio. EUR) zu einer Verminderung des Finanzanlagevermögens. Das Umlaufvermögen bleibt nahezu auf Vorjahresniveau bei 2,6 Mrd. EUR.

## Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
<b>Aktiva</b>		
Immaterielle Vermögensgegenstände	352	371
Flugzeuge	5 032	4 999
Übrige Sachanlagen	106	98
Finanzanlagen	12 911	12 096
<b>Anlagevermögen</b>	<b>18 401</b>	<b>17 564</b>
Vorräte	88	95
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	426	605
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1 450	1 508
Wertpapiere	250	–
Schecks, Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	402	377
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>2 616</b>	<b>2 585</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>45</b>	<b>36</b>
<b>Aktive latente Steuern</b>	<b>1 139</b>	<b>–</b>
<b>Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</b>	<b>48</b>	<b>536</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>22 249</b>	<b>20 721</b>
<b>Passiva</b>		
Gezeichnetes Kapital	1 189	1 185
Kapitalrücklage	187	169
Gewinnrücklagen	2 931	2 129
Bilanzgewinn	232	0
<b>Eigenkapital</b>	<b>4 539</b>	<b>3 483</b>
<b>Rückstellungen</b>	<b>6 861</b>	<b>7 252</b>
Anleihen	1 750	1 250
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	954	1 014
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4 371	3 821
Übrige Verbindlichkeiten	3 770	3 894
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>10 845</b>	<b>9 979</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>4</b>	<b>7</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>22 249</b>	<b>20 721</b>

Die flüssigen Mittel und Wertpapiere stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 275 Mio. EUR auf 652 Mio. EUR. Zum Geschäftsjahresende waren Wertpapiere in Höhe von 250 Mio. EUR im Bestand. Der Kassenbestand lag bei 402 Mio. EUR (Vorjahr: 377 Mio. EUR).

In der Bilanzstruktur ergab sich eine leichte Verschiebung zu Ungunsten des Anlagevermögens, das nun nur noch knapp 83 Prozent der Bilanzsumme ausmacht (Vorjahr: 85 Prozent).

Auf der Passivseite hat sich das Eigenkapital vor allem aufgrund des positiven Jahresergebnisses 2015 um 1,1 Mrd. EUR beziehungsweise 30,3 Prozent erhöht und lag zum Bilanzstichtag bei 4,5 Mrd. EUR. In der Folge stieg die Eigenkapitalquote bei ebenfalls gestiegener Bilanzsumme auf 20,4 Prozent (Vorjahr: 16,8 Prozent). Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital stieg

im Berichtsjahr insbesondere aufgrund der Erhöhung der Pensionsrückstellungen und der Ausgabe einer neuen Anleihe (500 Mio. EUR) auf 7,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 6,9 Mrd. EUR). Gegenläufig wurde eine 2009 begebene Anleihe zum 31. Dezember 2015 in kurzfristige Verbindlichkeiten umgegliedert. Aufgrund der Effekte von Eigenkapital und langfristigem Fremdkapital stieg der Anteil der langfristigen Mittel an der Bilanzsumme auf 52,4 Prozent (Vorjahr: 50,3 Prozent). Das Anlagevermögen ist in der Folge nun zu 63,4 Prozent (Vorjahr: 59,3 Prozent) durch langfristige Mittel gedeckt.

Die bilanzielle Nettoverschuldung hat sich im Vergleich zum Vorjahr weiter erhöht und beträgt jetzt 3,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,9 Mrd. EUR).

## Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a HGB

Die nach § 289a HGB für börsennotierte Aktiengesellschaften geforderte Erklärung zur Unternehmensführung wurde abgegeben und auf der Internetseite der Gesellschaft unter <http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/erklarung-zur-unternehmensfuehrung-289a-hgb.html> öffentlich zugänglich gemacht.

## Risikobericht

Die Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die Geschäftsentwicklung des im Konzernabschluss dargestellten Geschäftsfelds Passage Airline Gruppe. An den Risiken ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Weitere Informationen sind im Kapitel „Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe“ auf [S. 42–49](#) zu finden.

## Nachtragsbericht

Die wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag entsprechen den im Konzernabschluss mit Bezug auf das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe dargestellten Sachverhalten.

## Prognosebericht

Die zukünftige Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Einflüssen wie die der im Konzernabschluss dargestellten Lufthansa Passage.

Weitere Informationen zur erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und zur Entwicklung der Geschäftsfelder sowie zu Annahmen, die der Konzernprognose zugrunde liegen, sind im Abschnitt „Prognosebericht“ des Konzernlageberichts auf [S. 86–90](#) enthalten.

# Konzernabschluss

**112 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

**113 Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

**114 Konzernbilanz**

**116 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals**

**117 Konzern-Kapitalflussrechnung**

**118 Konzernanhang**

118 Allgemeine Angaben

129 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

134 Erläuterungen zur Konzernbilanz

134 Aktiva

147 Passiva

163 Sonstige Erläuterungen

175 Segmentberichterstattung

**183 Versicherung der gesetzlichen Vertreter**

**184 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**

**185 Wesentliche Beteiligungsgesellschaften**

**192 Übrige Anteile**

# Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

## für das Geschäftsjahr 2015

in Mio. €	Anhang	2015	2014 <sup>1)</sup>
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	3	25 322	24 388
Andere Betriebserlöse	4	6 734	5 623
<b>Umsatzerlöse</b>		<b>32 056</b>	<b>30 011</b>
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	203	212
Sonstige betriebliche Erträge	6	2 832	1 890
Materialaufwand	7	-17 640	-17 283
Personalaufwand	8	-8 075	-7 335
Abschreibungen	9	-1 715	-1 528
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-6 106	-5 088
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>1 555</b>	<b>879</b>
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	11	111	77
Übriges Beteiligungsergebnis	11	10	44
Zinserträge	12	186	159
Zinsaufwendungen	12	-356	-415
Übrige Finanzposten	13	520	-564
<b>Finanzergebnis</b>		<b>471</b>	<b>-699</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>2 026</b>	<b>180</b>
Ertragsteuern	14	-304	-105
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>		<b>1 722</b>	<b>75</b>
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis		-24	-20
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis</b>		<b>1 698</b>	<b>55</b>
<b>„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €</b>	15	<b>3,67</b>	<b>0,12</b>

<sup>1)</sup> Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung

### für das Geschäftsjahr 2015

in Mio. €	2015	2014
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>1 722</b>	<b>75</b>
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge</b>		
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	240	94
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-533	312
Folgebewertung von Cashflow Hedges	77	-278
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	4	-16
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	3	7
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-27	41
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>		
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	511	-2 831
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen innerhalb von Veräußerungsgruppen	-19	-
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-172	719
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern</b>	<b>84</b>	<b>-1 952</b>
<b>Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)</b>	<b>1 806</b>	<b>-1 877</b>
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-29	-25
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge</b>	<b>1 777</b>	<b>-1 902</b>

# Konzernbilanz

zum 31. Dezember 2015

Aktiva	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
in Mio. €			
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer <sup>1)</sup>	16	1 235	1 197
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	17	422	390
Flugzeuge und Reservetriebwerke	18 20	14 591	13 572
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile		1 388	1 083
Übriges Sachanlagevermögen	19 20	2 173	2 109
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	21	520	445
Übrige Beteiligungen	22 42	201	776
Langfristige Wertpapiere	22 42	15	10
Ausleihungen und Forderungen	23 42	516	515
Derivative Finanzinstrumente	42	1 234	599
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	26	12	11
Effektive Ertragsteuerforderungen		19	31
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	14	1 200	1 489
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>23 526</b>	<b>22 227</b>
Vorräte	24	761	700
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	25 42	4 389	3 995
Derivative Finanzinstrumente	42	440	456
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	26	158	147
Effektive Ertragsteuerforderungen		85	122
Wertpapiere	27 42	1 994	1 785
Bankguthaben und Kassenbestände	28 42	1 099	953
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	29	10	89
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>8 936</b>	<b>8 247</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>32 462</b>	<b>30 474</b>

<sup>1)</sup> Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

**Passiva**

in Mio. €	Anhang	31.12.2015	31.12.2014
Gezeichnetes Kapital	30	1 189	1 185
Kapitalrücklage	31	187	170
Gewinnrücklagen	31	1 612	1 237
Übrige neutrale Rücklagen	31	1 082	1 321
Konzernergebnis		1 698	55
<b>Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital</b>		<b>5 768</b>	<b>3 968</b>
Minderheitenanteile		77	63
<b>Eigenkapital</b>		<b>5 845</b>	<b>4 031</b>
Pensionsrückstellungen	32	6 626	7 231
Sonstige Rückstellungen	33	526	601
Finanzschulden	34 42	5 031	5 364
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	35	121	136
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	36	1 223	1 179
Derivative Finanzinstrumente	42	307	719
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	14	346	239
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>14 180</b>	<b>15 469</b>
Sonstige Rückstellungen	33	1 075	953
Finanzschulden	34 42	1 339	594
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	37 42	4 847	4 635
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten		2 901	2 848
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	36	918	924
Derivative Finanzinstrumente	42	1 221	766
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen		136	228
Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus zum Verkauf stehenden Veräußerungsgruppen		–	26
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>12 437</b>	<b>10 974</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>32 462</b>	<b>30 474</b>

## Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals zum 31. Dezember 2015

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Marktbe- wertung Finanz- instru- mente	Unter- schieds- betrag aus Wäh- rungs- umrech- nung	Neu- bewer- tungs- rücklage (Suk- zessiv- erwerbe)	Sonstige neutrale Rück- lagen	<b>Summe übrige neutrale Rück- lagen</b>	Gewinn- rücklagen	Konzern- ergebnis	<b>Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigen- kapital</b>	Minder- heiten- anteile	<b>Gesamt Eigen- kapital</b>
in Mio. €												
<b>Stand am 31.12.2013</b>	<b>1 180</b>	<b>886</b>	<b>332</b>	<b>270</b>	<b>236</b>	<b>328</b>	<b>1 166</b>	<b>2 511</b>	<b>313</b>	<b>6 056</b>	<b>52</b>	<b>6 108</b>
Kapitalerhöhungen/ -herabsetzungen	5	16	-	-	-	-	-	-	-	21	-	21
Umbuchungen	-	-732	-	-	-	-	-	838	-106	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre / Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-207	-207	-15	-222
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Konzern- / Minderheiten- ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	55	55	20	75
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	75	94	-	-14	155	-2 112	-	-1 957	5	-1 952
<b>Stand am 31.12.2014</b>	<b>1 185</b>	<b>170</b>	<b>407</b>	<b>364</b>	<b>236</b>	<b>314</b>	<b>1 321</b>	<b>1 237</b>	<b>55</b>	<b>3 968</b>	<b>63</b>	<b>4 031</b>
Kapitalerhöhungen/ -herabsetzungen	4	17	-	-	-	-	-	-	-	21	2	23
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	55	-55	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre / Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-14	-14
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-1	-1
Konzern- / Minderheiten- ergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	1 698	1 698	24	1 722
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-483	240	-	4	-239	320	-	81	3	84
<b>Stand am 31.12.2015</b>	<b>1 189</b>	<b>187</b>	<b>-76</b>	<b>604</b>	<b>236</b>	<b>318</b>	<b>1 082</b>	<b>1 612</b>	<b>1 698</b>	<b>5 768</b>	<b>77</b>	<b>5 845</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2015

in Mio. €	Anhang	2015	2014 <sup>1)</sup>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.</b>		<b>828</b>	<b>1 407</b>
Ergebnis vor Ertragsteuern		2 026	180
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	9 13	1 708	1 516
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)		82	-8
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	6	-53	139
Beteiligungsergebnis	11	-121	-121
Zinsergebnis	12	170	256
Erstattete / Gezahlte Ertragsteuern		-197	-220
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen / Erträge		-691	460
Veränderung Trade Working Capital		-392	-484
Veränderung übriger Aktiva / Passiva		861	259
<b>Operativer Cashflow</b>		<b>3 393</b>	<b>1 977</b>
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	17 20	-2 454	-2 699
Investitionen in Finanzanlagen	22 23	-91	-60
Zugänge / Abgänge an reparaturfähigen Flugzeuersatzteilen		-367	-100
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen		34	49
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen		-122	0*
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	21 22 42	-23	-14
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	1	-1	-4
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen		138	161
Zinseinnahmen		271	256
Erhaltene Dividenden		56	137
<b>Nettozu- / -abflüsse aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>-2 559</b>	<b>-2 274</b>
Erwerb von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds		-1 845	-974
Veräußerung von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds		1 131	1 758
<b>Nettozu- / -abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen</b>		<b>-3 273</b>	<b>-1 490</b>
Kapitalerhöhung	30 31	-	-
Transaktionen durch Minderheiten		2	-
Aufnahme Finanzschulden		986	1 102
Rückführung Finanzschulden		-682	-1 572
Gewinnausschüttung		-14	-222
Zinsausgaben		-266	-380
<b>Nettozu- / -abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>26</b>	<b>-1 072</b>
<b>Nettoab- / -zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten</b>		<b>146</b>	<b>-585</b>
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen		22	6
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.</b>	<b>28</b>	<b>996</b>	<b>828</b>
Wertpapiere	27	1 994	1 785
<b>Flüssige Mittel</b>		<b>2 990</b>	<b>2 613</b>
Nettozu- / -abnahme der flüssigen Mittel		377	-1 940

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

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

Weitere Details zur Kapitalflussrechnung finden sich im Konzernanhang im Abschnitt „Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung“ ab S. 163.

# Konzernanhang der Deutschen Lufthansa AG 2015

## Allgemeine Angaben

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern, deren Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften im Geschäftsjahr 2015 in vier Geschäftsfeldern organisiert waren: Passage Airline Gruppe, Logistik, Technik und Catering.

Die in das Handelsregister des Amtsgerichts Köln eingetragene Deutsche Lufthansa AG (HRB 2168) hat ihren Sitz in Köln, Deutschland.

Die nach § 161 AktG geforderte Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde abgegeben und den Aktionären im Internet unter [www.lufthansagroup.com/entsprechenserklaerung](http://www.lufthansagroup.com/entsprechenserklaerung) zugänglich gemacht.

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Ergänzend wurden die nach § 315a Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Sämtliche vom IASB herausgegebenen und zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Konzernabschlusses geltenden und von der Deutschen Lufthansa AG angewendeten IFRS wurden von der Europäischen Kommission für die Anwendung in der EU übernommen. Der in Mio. EUR aufgestellte Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG entspricht damit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind, mit Ausnahme der durch neue oder geänderte Standards erforderlichen Änderungen, beibehalten worden. Auswirkungen auf die Struktur und Erläuterung der Gewinn- und Verlustrechnung ergaben sich im Berichtsjahr mit Einführung der neuen Steuerungs- und Ergebnisgrößen, weitere Informationen dazu unter „Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung“ ab S. 129.

Der Konzernabschluss 2015 wird vom Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG in seiner Sitzung am 16. März 2016 geprüft und gebilligt und ist damit zur Veröffentlichung freigegeben.

### Erstmals im Geschäftsjahr anzuwendende International Financial Reporting Standards (IFRS) und Interpretationen (IFRIC) sowie Änderungen von Standards und Interpretationen

Die erstmalige Anwendung folgender geänderter Rechnungslegungsvorschriften hatte keinen beziehungsweise keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

#### IFRS-Verlautbarung

IFRIC 21, Abgaben

Jährliche Verbesserungen der IFRS (Zyklus 2011–2013)

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

Folgende Standards und Änderungen zu Standards sind bereits durch die Europäische Union anerkannt worden, sind aber verpflichtend erst für Jahresabschlüsse nach dem 31. Dezember 2015 anzuwenden:

#### IFRS-Verlautbarung

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderungen an IAS 1, Darstellung des Abschlusses	01.01.2016
Änderungen an IFRS 11, Bilanzierung von Erwerben von Anteilen an einer gemeinsamen Geschäftstätigkeit	01.01.2016
Änderungen an IAS 16 und IAS 38, Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden	01.01.2016
Änderungen an IAS 16 und IAS 41, Landwirtschaft: Fruchttragende Pflanzen	01.01.2016
Änderungen an IAS 19, Leistungsorientierte Pläne: Arbeitnehmerbeiträge	01.02.2015
Änderungen an IAS 27, Equity-Methode im separaten Abschluss	01.01.2016
Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2010 – 2012	01.02.2015
Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2012 – 2014	01.01.2016

Das IASB veröffentlichte am 18. Dezember 2014 im Rahmen seiner Disclosure Initiative **Änderungen an IAS 1, Darstellung des Abschlusses**. Die Änderungen umfassen insbesondere Klarstellungen hinsichtlich der Beurteilung der Wesentlichkeit von Abschlussangaben, der Darstellung von zusätzlichen Abschlussposten in der Bilanz und der Gesamtergebnisrechnung, der Darstellung des sonstigen Ergebnisses, das auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen entfällt, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, der Struktur von Anhangangaben und der Darstellung der maßgeblichen Rechnungslegungsmethoden.

Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Auswirkungen auf den Konzernabschluss, insbesondere den Konzernanhang, werden geprüft.

Aus der Erstanwendung dieser Standards werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Lufthansa Group erwartet.

Das IASB und das IFRS Interpretations Committee haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2015 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind:

**IFRS-Verlautbarung**

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
IFRS 9, Finanzinstrumente	01.01.2018
IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden	01.01.2018
IFRS 16, Leasingverhältnisse	01.01.2019
Änderungen an IFRS 10, IFRS 12 und IAS 28, Investmentgesellschaften: Anwendung der Konsolidierungsausnahme	01.01.2016
Änderungen an IAS 12, Ertragsteuern – Ansatz von aktiven latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten	01.01.2017
Änderungen an IAS 7, Kapitalflussrechnungen – Disclosure Initiative	01.01.2017
Änderungen an IFRS 10 und IAS 28, Veräußerung oder Einbringung von Vermögenswerten zwischen einem Investor und einem assoziierten Unternehmen oder Joint Venture	auf unbestimmte Zeit verschoben

**IFRS 9, Finanzinstrumente**, enthält Vorschriften für den Ansatz und die Bewertung, Ausbuchung und Sicherungsbilanzierung. Das IASB hat die finale Fassung des Standards im Zuge der Fertigstellung der verschiedenen Phasen seines umfassenden Projekts zu Finanzinstrumenten am 24. Juli 2014 veröffentlicht. Damit kann die bisher unter IAS 39, Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung, vorgenommene Bilanzierung von Finanzinstrumenten vollständig durch die Bilanzierung unter IFRS 9 ersetzt werden. Die nunmehr veröffentlichte Version von IFRS 9 ersetzt alle vorherigen Versionen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Gesellschaft prüft derzeit, welche Auswirkungen eine Anwendung von IFRS 9 auf den Konzernabschluss der Gesellschaft hat. Insbesondere werden Auswirkungen aus der nach IFRS 9 vorgesehenen Erfassung von Änderungen des beizulegenden Zeitwerts des Time Value von Optionen über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis (OCI), anstatt nach IAS 39 in der Gewinn- und Verlustrechnung, erwartet.

Das IASB hat am 28. Mai 2014 den finalen Standard **IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden**, veröffentlicht. Das Kernprinzip von IFRS 15 für die Erfassung von Umsatzerlösen besteht in der Abbildung der Lieferung von Gütern oder Erbringung von Dienstleistungen an den Kunden mit einem Betrag, welcher der Gegenleistung entspricht, die das Unternehmen im Tausch für diese Güter oder Dienstleistungen voraussichtlich erhalten wird. Umsatzerlöse werden realisiert, wenn der Kunde die Verfügungsmacht über die

Güter oder Dienstleistungen erhält. IFRS 15 enthält ferner Vorgaben zum Ausweis der auf Vertragsebene bestehenden Leistungsüberschüsse oder -verpflichtungen. Dies sind Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Kundenverträgen, die sich abhängig vom Verhältnis der vom Unternehmen erbrachten Leistung und der Zahlung des Kunden ergeben. Außerdem enthält der neue Standard die Verpflichtung zur Angabe von quantitativen und qualitativen Informationen, um die Nutzer des Konzernabschlusses in die Lage zu versetzen, die Art, die Höhe, den zeitlichen Anfall sowie die Unsicherheit von Umsatzerlösen und Zahlungsströmen aus Verträgen mit Kunden, zu verstehen. IFRS 15 ersetzt IAS 11, Fertigungsaufträge, IAS 18, Umsatzerlöse, IFRIC 13, Kundenbindungsprogramme, IFRIC 15, Verträge über die Errichtung von Immobilien, IFRIC 18, Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden, und SIC-31, Umsatzerlöse – Tausch von Werbedienstleistungen. Die Neuregelungen können dazu führen, dass sich der Erfassungszeitpunkt der Umsatzerlöse – insbesondere aus Mehrkomponentengeschäften – ändert. Des Weiteren können sich durch klarstellende Regelungen hinsichtlich Prinzipal-Agenten-Transaktionen Anpassungen im Brutto- oder Nettoausweis der Umsatzerlöse ergeben. Im Rahmen der Allokation des geschätzten Transaktionspreises auf die identifizierten Leistungsverpflichtungen im Zusammenhang mit Kundenbindungsprogrammen sind zukünftig Abweichungen möglich, da gegenwärtig beispielsweise der Einzelveräußerungspreis der Prämienkomponente auf Basis des isolierten Prämienmarktwerts ermittelt werden kann, das heißt ohne Berücksichtigung der entsprechenden Marktwerte der anderen Komponenten. Der neue Standard fordert zusätzliche Anhangangaben, wie zum Beispiel die Eröffnungs- und Schlussalden der vertraglichen Nettovermögenswerte und -schulden sowie den kumulierten Betrag der am Bilanzstichtag noch nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen aller einschlägigen Kundenverträge. Die Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage werden derzeit in einem konzernübergreifenden Projekt zum IFRS 15 untersucht, der Konzern kann daher derzeit noch nicht abschließend beurteilen, welche Auswirkungen die Erstanwendung des Standards haben wird.

Das IASB hat am 13. Januar 2016 den neuen Standard **IFRS 16, Leasingverhältnisse**, veröffentlicht. IFRS 16 löst IAS 17, Leasingverhältnisse, sowie die zugehörigen Interpretationen IFRIC 4, Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält, SIC-15, Operating Leasing-Verhältnisse – Anreize, und SIC-27, Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in rechtlicher Form von Leasingverhältnissen, ab. Der Standard ist verpflichtend ab dem 1. Januar 2019 anzuwenden. Die freiwillige vorzeitige Anwendung ist gestattet, jedoch nur wenn zu diesem Zeitpunkt auch IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden, angewendet wird. Die neuen Regelungen sehen für Leasingnehmer vor, dass künftig sämtliche Leasingverhältnisse bilanziell in Form eines Nutzungsrechts und einer korrespondierenden Leasingverpflichtung zu erfassen sind. Die Darstellung in der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt in allen Fällen als Finanzierungsvorgang, das heißt, das Nutzungsrecht ist im Regelfall linear abzuschreiben und die Leasingverbindlichkeit nach der Effektivzinsmethode fortzuschreiben. Zu den Leasingzahlungen gehören die festen Zahlungen, variable Zahlungen, soweit diese indexbasiert sind,

erwartete Zahlungen aufgrund von Restwertgarantien und gegebenenfalls der Ausübungspreis von Kaufoptionen und Vertragsstrafen für die vorzeitige Beendigung von Leasingverträgen. Von der bilanziellen Erfassung ausgenommen sind lediglich Leasingverträge mit einer Gesamtlaufzeit von maximal zwölf Monaten sowie Leasingverhältnisse über sogenannte geringwertige Vermögenswerte. In diesen Fällen hat der Leasingnehmer die Möglichkeit, eine Bilanzierung vergleichbar dem bisherigen Operating Leasing zu wählen. Es ist grundsätzlich davon auszugehen, dass aus der Erstanwendung von IFRS 16 eine nicht unwesentliche Zunahme der langfristigen Vermögenswerte und Schulden mit entsprechenden Auswirkungen auf Bilanzsumme, Verschuldung und Eigenkapitalquote resultieren wird. Die konkreten Auswirkungen auf den Konzernabschluss werden geprüft.

Mit den **Änderungen an IAS 12, Ertragsteuern – Ansatz von aktiven latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten**, stellt das IASB klar, dass Abwertungen auf einen niedrigeren Marktwert von Schuldinstrumenten, die zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value) bewertet werden, welche aus einer Veränderung des Marktzinsniveaus resultieren, zu abzugsfähigen temporären Differenzen führen. Grundsätzlich ist für alle abziehbaren temporären Differenzen zusammen zu beurteilen, ob voraussichtlich künftig ausreichendes zu versteuerndes Einkommen erzielt wird, um diese nutzen und damit ansetzen zu können. Nur sofern und soweit das Steuerrecht zwischen verschiedenen Arten von steuerbaren Gewinnen unterscheidet, ist eine eigenständige Beurteilung vorzunehmen. Die Änderungen sind retrospektiv für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen. Die Gesellschaft prüft derzeit, welche Auswirkungen eine Anwendung auf den Konzernabschluss der Gesellschaft hat.

Das IASB veröffentlichte am 29. Januar 2016 die **Änderungen an IAS 7, Kapitalflussrechnungen – Disclosure Initiative**, wonach künftig eine Überleitungsrechnung in den Abschluss aufzunehmen ist, in der die Entwicklung derjenigen Fremdkapitalposten der Bilanz während der Berichtsperiode dargestellt wird, deren zahlungswirksame Veränderungen im Cashflow aus Finanzierungstätigkeit in der Kapitalflussrechnung auszuweisen sind. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen. Bei der erstmaligen Anwendung sind keine Vergleichszahlen anzugeben. Die Auswirkungen auf die Konzern-Kapitalflussrechnung und den Konzernanhang werden geprüft.

Die übrigen in der vorstehenden Tabelle genannten neuen oder geänderten IFRS-Verlautbarungen haben nach gegenwärtiger Einschätzung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Der Konzern hat keine der genannten neuen oder geänderten Vorschriften freiwillig vorzeitig angewendet. Die Anwendung der genannten Standards und Interpretationen erfolgt bei unterjährigen Erstanwendungszeitpunkten grundsätzlich zum 1. Januar des folgenden Geschäftsjahres. Voraussetzung ist die Verabschiedung dieser Regelungen durch die EU.

## 1 Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG werden alle wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen einbezogen.

Tochterunternehmen sind diejenigen Gesellschaften, bei denen die Deutsche Lufthansa AG über bestehende Rechte verfügt, die ihr die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten zu lenken. Die maßgeblichen Tätigkeiten sind die Tätigkeiten, die die Rendite der Gesellschaft wesentlich beeinflussen. Beherrschung ist somit nur gegeben, wenn die Deutsche Lufthansa AG variablen Rückflüssen aus der Beziehung zu einer Gesellschaft ausgesetzt ist und mittels ihrer Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten die Möglichkeit zur Beeinflussung dieser Rückflüsse hat. Dieses Konzept der Beherrschung gilt auch für strukturierte Unternehmen, die in der Liste der wesentlichen Konzernunternehmen gesondert gekennzeichnet sind. In der Regel beruht die Beherrschungsmöglichkeit bei Tochtergesellschaften auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit der Deutschen Lufthansa AG.

Gemeinschaftliche Vereinbarungen werden entweder als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) oder als gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operation) klassifiziert. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung liegt vor, wenn der Lufthansa Konzern auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung die zusammen mit einem Dritten geführten Aktivitäten gemeinschaftlich führt. Eine gemeinschaftliche Führung beziehungsweise Kontrolle existiert nur, wenn Entscheidungen über Aktivitäten, die sich auf die Rückflüsse aus einer Vereinbarung wesentlich auswirken, der einstimmigen Zustimmung der gemeinschaftlich führenden Partnerunternehmen bedürfen.

Wesentliche Anteile an Gesellschaften, bei denen die Führung gemeinschaftlich mit einem oder mehreren Partnern erfolgt (Joint Ventures), werden nach der Equity-Methode bewertet. Gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operations) sind dadurch gekennzeichnet, dass die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden haben. Die Vermögenswerte und Schulden sowie Erlöse und Aufwendungen aus den wesentlichen gemeinschaftlichen Tätigkeiten werden anteilig, entsprechend den Rechten und Pflichten des Lufthansa Konzerns, in den Konzernabschluss einbezogen.

Assoziierte Unternehmen sind Unternehmen, bei denen die Deutsche Lufthansa AG die Möglichkeit hat, aufgrund eines Anteilsbesitzes zwischen 20 und 30 Prozent maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Bilanzpolitik auszuüben. Wesentliche assoziierte Unternehmen werden im Konzernabschluss nach der Equity-Methode bilanziert.

Eine Aufstellung der wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen befindet sich **auf S. 185 – 191**. Die Liste des Anteilsbesitzes ist dem Anhang als Anlage beigefügt.

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive strukturierter Unternehmen 66 inländische und 249 ausländische Gesellschaften (Vorjahr: 70 inländische und 237 ausländische Gesellschaften).

Darüber hinaus wird ein wesentliches Unternehmen mit gemeinschaftlicher Tätigkeit nach den Vorschriften des IFRS 11 anteilig in den Konzernabschluss einbezogen. Hierbei handelt es sich um eine deutsche Frachtfluggesellschaft, die gemeinsam von der Deutschen Post AG und der Deutschen Lufthansa AG mit einem

Kapital- beziehungsweise Stimmrechtsanteil von jeweils 50 Prozent geführt wird. Die beiden Anteilseigner sind auch die Kunden der Gesellschaft und nutzen die Kapazitäten der Frachtmaschinen. Die Vermögenswerte und Schulden sowie die Aufwendungen und Erträge werden, abweichend von den Kapital- und Stimmrechtsanteilen, auf Basis der vertraglich festgelegten Nutzungsverhältnisse der Anteilseigner verteilt.

Die Veränderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2015 sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

**Veränderungen des Konsolidierungskreises**

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
<b>Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe</b>			
Dia Himmel Ltd., Tokio, Japan	29.01.2015		Gründung
CASTOR Ltd., Tokio, Japan	29.01.2015		Gründung
Dia Vogel Ltd., Tokio, Japan	29.01.2015		Gründung
AURA Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	29.01.2015		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	26.02.2015		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	26.02.2015		Gründung
Tyrolean Airways Luftfahrzeuge Technik GmbH, Wien, Österreich	01.03.2015		Erstmals konsolidiert
Eurowings Commercial & Service GmbH, Köln	17.07.2015		Gründung
EWAT GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	03.09.2015		Gründung
LHAMIP LIMITED, Dublin, Irland	01.12.2015		Erstmals konsolidiert
ORIX Himalia Corporation Ltd., Tokio, Japan	15.12.2015		Gründung
ORIX Miranda Corporation Ltd., Tokio, Japan	15.12.2015		Gründung
Yamasa Aircraft LH12 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	15.12.2015		Gründung
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Foc-Golf oHG, Grünwald		01.01.2015	Fusion
TAF Earth Lease Ltd., Tokio, Japan		28.01.2015	Auflösung
TAF Jupiter Lease Ltd., Tokio, Japan		19.02.2015	Auflösung
LPC/LNP/LNQ Finance Ltd., George Town, Kaimaninseln		20.02.2015	Liquidation
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 8, Salzburg, Österreich		20.02.2015	Fusion
TAF Moon Lease Ltd., Tokio, Japan		20.02.2015	Auflösung
Tyrolean Airways Tiroler Luftfahrt GmbH, Innsbruck, Österreich		01.04.2015	Fusion
ULH Altair Ltd., Tokio, Japan		25.06.2015	Auflösung
TraviAustria GmbH, Wien, Österreich		22.10.2015	Verkauf
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 9, Salzburg, Österreich		14.11.2015	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 1, Salzburg, Österreich		01.12.2015	Fusion
Raffles Leasing Ltd., Hamilton, Bermuda		30.12.2015	Auflösung
Syracuse Ltd., Hamilton, Bermuda		30.12.2015	Auflösung
<b>Geschäftsfeld Logistik</b>			
LHAMIC LIMITED, Dublin, Irland	31.07.2015		Erstmals konsolidiert
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Echo-Zulu oHG, Grünwald		28.12.2015	Fusion
<b>Geschäftsfeld Technik</b>			
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	01.01.2015		Erstmals konsolidiert
<b>Geschäftsfeld Catering</b>			
Sky Chefs Things Remembered Services Limited, Lagos, Nigeria	04.02.2015		Gründung
Material Marketing Solutions Limited, West Drayton, Großbritannien		20.05.2015	Liquidation
UAB Airo Catering Services Lietuva, Vilnius, Litauen		21.07.2015	Verkauf
LSG Sky Chefs Nürnberg GmbH, Neu-Isenburg		01.09.2015	Fusion
<b>Sonstige</b>			
LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland	31.07.2015		Erstmals konsolidiert
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Kelsterbach		19.03.2015	Aufspaltung
INF Services GmbH & Co. KG, Kelsterbach		01.04.2015	Verkauf

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2015 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. III HGB beziehungsweise § 264b HGB Gebrauch.

Name der Gesellschaft	Sitz
Germanwings GmbH	Köln
Eurowings GmbH	Düsseldorf
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH	Hamburg
LSG Sky Chefs Europe GmbH	Neu-Isenburg
LSG Asia GmbH	Neu-Isenburg
LSG-Food & Nonfood Handel GmbH	Neu-Isenburg
LSG Lufthansa Service Catering- und Dienstleistungsgesellschaft mbH	Neu-Isenburg
LSG Lufthansa Service Europa/ Afrika GmbH	Neu-Isenburg
LSG Lufthansa Service Holding AG	Neu-Isenburg
Spiriant GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Düsseldorf GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Frankfurt International GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs München GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Lounge GmbH	Neu-Isenburg
LSG-Sky Food GmbH	Alzey
LSG South America GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH	Alzey
Lufthansa Cargo AG	Frankfurt am Main
Jettainer GmbH	Raunheim
Lufthansa CityLine GmbH	München
Lufthansa Commercial Holding GmbH	Köln
Lufthansa Flight Training Berlin GmbH	Berlin
Lufthansa Flight Training GmbH	Frankfurt am Main
LSY GmbH	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH	Raunheim
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG	Norderstedt
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG	Raunheim
Lufthansa Process Management GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Technik AG	Hamburg
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Training & Conference Center GmbH	Seeheim-Jugenheim
Lufthansa Global Business Services GmbH	Frankfurt am Main
Miles & More GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Asset Management GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH	Hamburg

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 37 Gemeinschaftsunternehmen und 40 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 39 Gemeinschaftsunternehmen und 36 assoziierte Unternehmen), von denen acht Gemeinschaftsunternehmen (Vorjahr: neun) und 19 assoziierte Unternehmen (Vorjahr: 18) at equity bewertet werden. Die übrigen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

## 2 Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der zugrunde liegenden Schätzannahmen

Bei Anwendung der von den IFRS und IFRIC vorgegebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden müssen zahlreiche Einschätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, welche die Zukunft betreffen und naturgemäß nicht den später tatsächlich eintretenden Verhältnissen entsprechen müssen. Alle im Rahmen der Bilanzierung und Bewertung zugrunde gelegten Schätzungen und Annahmen werden jedoch fortlaufend überprüft und basieren entweder auf historischen Erfahrungen und/oder auf Erwartungen über das Eintreten künftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen kaufmännisch vernünftig erscheinen.

Schätzungen und Annahmen, die bei der Ermittlung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden eine wesentliche Rolle spielen, werden im Rahmen der folgenden Beschreibung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wesentlicher Bilanzpositionen erläutert.

Als grundlegendes Bewertungskonzept wird im Konzernabschluss das Anschaffungskostenprinzip angewendet. Dort, wo die IFRS andere Bewertungskonzepte vorschreiben, werden diese verwendet; in den folgenden Ausführungen zur Bewertung von Aktiv- und Passivposten wird hierauf gesondert hingewiesen.

Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgrund von überarbeiteten und neuen Standards erfolgen rückwirkend, sofern für einen Standard keine abweichende Regelung vorgesehen ist. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres und die Eröffnungsbilanz dieser Vergleichsperiode werden so angepasst, als ob die neuen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden schon immer angewendet worden wären.

### Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse beziehungsweise sonstige betriebliche Erträge werden mit Erbringung der Leistung beziehungsweise mit Übergang der Gefahren auf den Kunden realisiert. Erlöse aus den Verkehrsleistungen der Geschäftsfelder Passage Airline Gruppe und Logistik werden nach Abflug eines Passagierkupons beziehungsweise Luftfrachtbriefs erfolgswirksam. Dabei wird der realisierte Betrag anteilig aus dem für das Dokument vereinnahmten Gesamtbetrag ermittelt. Bei kundenbezogener, längerfristiger Fertigung in den Segmenten Technik und Sonstige mit den verbleibenden IT-Funktionen aus dem ehemaligen Segment IT Services werden die Umsätze nach der Percentage-of-Completion-Methode dem Leistungsfortschritt entsprechend erfasst. Dabei wird einerseits der Anteil der erbrachten Leistungen im Verhältnis zum Gesamtvolumen des Kundenauftrags, andererseits der Gewinn des gesamten Auftrags geschätzt.

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung beziehungsweise zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden zum Zeitpunkt der Realisierung der entsprechenden Umsatzerlöse gebildet. Zinserträge und -aufwendungen werden periodengerecht erfasst. Dividenden aus Beteiligungen, die nicht at equity bewertet sind, werden mit Entstehen des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

**Erstkonsolidierung und Firmenwerte**

Die Erstkonsolidierung von Konzernunternehmen wird nach der Erwerbsmethode vorgenommen. Dabei werden die nach den Vorschriften des IFRS 3 identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des erworbenen Unternehmens mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet und den Kosten des Erwerbers gegenübergestellt (Kaufpreiallokation). Die nicht erworbenen Anteile an den beizulegenden Zeitwerten von Vermögenswerten und Schulden werden unter den Minderheitenanteilen ausgewiesen. Anschaffungsnebenkosten des Erwerbs werden im Aufwand erfasst.

Soweit der Kaufpreis den Wert des erworbenen Eigenkapitals übersteigt, wird ein Firmenwert aktiviert.

Übersteigt der erworbene Wert des Eigenkapitals den Kaufpreis des Erwerbers, so wird der Differenzbetrag sofort erfolgswirksam vereinnahmt.

Differenzbeträge aus nach Übernahme der Kontrolle erworbenen Minderheitenanteilen werden direkt gegen das Eigenkapital verrechnet.

Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf Wertminderung geprüft. Die vorzunehmenden Werthaltigkeitstests für Firmenwerte werden mittels anerkannter Discounted Cashflow-Methoden durchgeführt. Dabei werden die zukünftig zu erwartenden Cashflows aus der jüngsten Managementplanung zugrunde gelegt, mit langfristigen Umsatzwachstumsraten sowie Annahmen über die Margenentwicklung fortgeschrieben und mit den Kapitalkosten der Unternehmenseinheit abgezinst. Getestet wird auf der Ebene der „zahlungsmittelgenerierenden Einheit“. Zu einzelnen für die Werthaltigkeitstests im Geschäftsjahr 2015 verwendeten Prämissen finden sich Informationen unter „Erläuterung 16“ ab S. 134.

Darüber hinaus wird zusätzlich ein Werthaltigkeitstest während des Jahres durchgeführt, wenn aufgrund eingetretener Ereignisse der Verdacht besteht, dass der Wert nachhaltig gesunken sein könnte.

Bei einem einmal abbeschriebenen Geschäfts- oder Firmenwert erfolgt keine Zuschreibung in den Folgeperioden.

**Währungsumrechnung und Konsolidierungsmethoden**

Die Jahresabschlüsse der ausländischen Konzerngesellschaften werden nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet. Ihre funktionale Währung ist überwiegend die jeweilige Landeswährung, in Einzelfällen weicht die funktionale Währung von der Landeswährung ab. Vermögenswerte und Schulden werden mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag, die Gewinn- und Verlustrechnungen mit den Jahresdurchschnittskursen umgerechnet.

Diese Translationsdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst. Geschäftswerte, die bei ausländischen Tochtergesellschaften aus der Kapitalkonsolidierung vor 2005 entstanden sind, werden zu historischen Anschaffungswerten abzüglich der bis Ende 2004 aufgelaufenen Abschreibungen fortgeführt.

Nach 2005 entstandene Firmenwerte werden in der funktionalen Währung des erworbenen Unternehmens bilanziert und mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag umgerechnet.

Transaktionsdifferenzen werden dagegen erfolgswirksam erfasst. Sie entstehen in den Abschlüssen der konsolidierten Gesellschaften aus Vermögenswerten und Verpflichtungen, deren Basis eine von der funktionalen Währung der Gesellschaft abweichende Währung ist. Kursdifferenzen hieraus sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen (Kursgewinne) beziehungsweise sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Kursverluste) enthalten.

Umrechnungsdifferenzen bei nicht monetären Posten, deren Änderungen ihres beizulegenden Zeitwerts im Eigenkapital berücksichtigt werden (zum Beispiel als zur Veräußerung verfügbar klassifizierte Eigenkapitalinstrumente), werden erfolgsneutral erfasst.

Die wichtigsten im Konzernabschluss verwendeten Wechselkurse haben sich in Relation zum Euro wie folgt entwickelt:

	2015		2014	
	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs
USD	0,91655	0,90391	0,82254	0,74878
JPY	0,00760	0,00748	0,00688	0,00715
GBP	1,35892	1,38466	1,27972	1,24017
CAD	0,65992	0,70860	0,70885	0,67950
HKD	0,11825	0,11661	0,10603	0,09655
THB	0,02543	0,02645	0,02501	0,02309
SEK	0,10880	0,10671	0,10620	0,10992
NOK	0,10400	0,11211	0,11056	0,12021
DKK	0,13402	0,13406	0,13429	0,13413
CHF	0,92601	0,94188	0,83159	0,82296
KRW	0,00078	0,00080	0,00075	0,00072

Im Rahmen der Konsolidierung werden die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle vollständig eliminiert. Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet, Zwischengewinne und -verluste im Anlage- und Vorratsvermögen werden eliminiert. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet. Auf temporäre Unterschiede aus der Konsolidierung werden die nach IAS 12 erforderlichen Steuerabgrenzungen vorgenommen.

### Sonstige immaterielle Vermögenswerte (außer Geschäfts- oder Firmenwerte)

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte, aus denen dem Konzern wahrscheinlich ein künftiger Nutzen zufließt und die verlässlich bewertet werden können, werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert und jeweils über eine geschätzte Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten.

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern wie Firmenwerte einem regelmäßigen, jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen.

### Sachanlagen

Materielle Vermögenswerte, die im Geschäftsbetrieb länger als ein Jahr genutzt werden, sind mit ihren Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Fremdkapitalkosten, die in engem Zusammenhang mit der Finanzierung von Kauf oder Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts stehen, werden ebenfalls aktiviert. Der angewendete Finanzierungssatz betrug 3,4 Prozent (Vorjahr: 3,4 Prozent).

Wesentliche Komponenten einer Sachanlage, die unterschiedliche Nutzungsdauern haben, werden separat bilanziert und abgeschrieben. Fallen Kosten im Zusammenhang mit regelmäßig durchgeführten, umfangreichen Wartungsarbeiten (wie zum Beispiel der Generalüberholung von Flugzeugen) an, so werden die zugehörigen Kosten als separate Komponente aktiviert, sofern sie die Ansatzkriterien erfüllen.

Folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

Sachanlagen	Nutzungsdauer
Gebäude	20 bis 45 Jahre
Neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke	20 Jahre auf einen Restwert von 5%
Technische Anlagen und Maschinen	8 bis 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 20 Jahre

Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge beziehungsweise einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben.

Gebraucht erworbene Vermögenswerte werden über die erwartete Restnutzungsdauer abgeschrieben.

Wenn Sachanlagen verkauft oder verschrottet werden, wird der Gewinn beziehungsweise Verlust als Differenz zwischen dem Nettoverkaufserlös und dem Restbuchwert unter den sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen erfasst.

### Finanzierungsleasing

Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird gemäß IAS 17 dann dem Leasingnehmer zugerechnet, wenn dieser im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen aus dem Leasinggegenstand trägt. Hierbei wird neben der Länge der unkündbaren Grundmietzeit und dem Anteil des Barwerts der Leasingraten am Gesamtinvestment insbesondere die Verteilung von Chancen und Risiken aus dem während der Laufzeit nicht amortisierten Restwert des Vermögenswerts betrachtet. Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Lufthansa Konzern zuzurechnen ist, erfolgt die Aktivierung zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns zum Barwert der Leasingraten (höchstens aber zum Zeitwert des Vermögenswerts) zuzüglich gegebenenfalls vom Leasingnehmer getragener Nebenkosten. Die Abschreibungsmethoden und wirtschaftlichen Nutzungsdauern entsprechen denen vergleichbarer erworbener Vermögenswerte.

### Operating Lease

Bei einem Operating Leasing wird die als Leasingnehmer zu zahlende Leasingrate als Aufwand beziehungsweise die als Leasinggeber erhaltene Leasingrate als Ertrag erfasst. Der verleaste Vermögenswert wird weiterhin in der Konzernbilanz als Sachanlage erfasst.

### Außerplanmäßige Abschreibungen auf abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Immaterielle Vermögenswerte sowie Sachanlagen werden über die planmäßige Abschreibung hinaus dann zusätzlich zum Bilanzstichtag außerplanmäßig abgeschrieben, wenn der „erzielbare Betrag“ des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der „erzielbare Betrag“ wird als der jeweils höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise dem Barwert des erwarteten Nettomittelzuflusses aus der fortgeführten Nutzung des Vermögenswerts (Nutzungswert) ermittelt.

Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen abgeleitet.

Ist eine Prognose eines erwarteten Mittelzuflusses für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich, so wird der Mittelzufluss für die nächste größere Gruppe von Vermögenswerten geschätzt, mit einem Risikozinssatz diskontiert und der erzielbare Betrag proportional zu den Buchwerten der einzelnen Vermögenswerte auf diese verteilt.

Entfällt der Grund für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung wieder ganz oder teilweise in den Folgeperioden, wird eine entsprechende Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten vorgenommen.

### Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile werden zu laufend angepassten Preisen, die auf durchschnittlichen Anschaffungskosten basieren, erfasst. Für die Bewertung werden die Ersatzteile den einzelnen Flugzeugmustern zugerechnet und in Abhängigkeit von der Lebensphase der Flottenmuster, für die sie verwendet werden können, linear abgeschrieben.

**Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen**

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten aktiviert.

In den Folgeperioden werden die Buchwerte jährlich um die auf den Lufthansa Konzern entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmens erhöht beziehungsweise vermindert. Auf die erstmalige Bewertung eines in dem Beteiligungsansatz enthaltenen Unterschiedsbetrags zwischen den Anschaffungskosten der Beteiligung und dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft werden die für die Vollkonsolidierung geltenden Grundsätze der Kaufpreisallokation entsprechend angewendet. Ein Werthaltigkeitstest wird in Folgeperioden nur durchgeführt, sofern ein Hinweis auf eine mögliche Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegt. Zwischengewinne und -verluste aus Verkäufen zwischen Konzerngesellschaften und at equity bewerteten Gesellschaften werden in Höhe des Beteiligungsprozentsatzes eliminiert.

**Finanzinstrumente**

**Finanzielle Vermögenswerte** werden im Lufthansa Konzern in die Kategorien „Zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV)“, „Ausleihungen und Forderungen“, „Zur Veräußerung verfügbar“ sowie „Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung“ eingeteilt.

Die Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ umfasst finanzielle Vermögenswerte, die zu Handelszwecken gehalten werden, wie zum Beispiel Derivate, die sich nicht als Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung qualifizieren.

Die Kategorie „Ausleihungen und Forderungen“ besteht aus finanziellen Vermögenswerten mit festgelegten Zahlungsmodalitäten, die nicht an einem aktiven Markt gehandelt werden. Je nach Restlaufzeit werden sie als langfristige beziehungsweise kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

„Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte, die keiner der beiden anderen Kategorien zuordenbar sind. Als zur Veräußerung verfügbar gelten Wertpapiere, Beteiligungen sowie Kassen- und Bankbestände.

Derivate, die sich als Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung qualifizieren, werden einer separaten Kategorie zugeordnet.

Finanzinstrumente werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung, bilanziert. Finanzielle Vermögenswerte werden dabei zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Kosten der Transaktion aktiviert. Nicht realisierte Gewinne und Verluste werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Langfristige unterbeziehungsweise nicht verzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert unter Anwendung der Effektivzinsmethode angesetzt.

Kundenforderungen aus zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossenen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträgen sind mit ihren Herstellungskosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten zuzüglich

eines ihrem Fertigstellungsgrad entsprechenden Gewinnaufschlags aktiviert, soweit das Ergebnis des Fertigungsauftrags verlässlich geschätzt werden kann. Übrige unfertige Kundenaufträge sind in Höhe der entstandenen Herstellungskosten aktiviert, soweit diese voraussichtlich durch Erlöse gedeckt sind.

Die der Kategorie der finanziellen Vermögenswerte „**Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV**“ zugeordneten Vermögenswerte werden immer zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Wertschwankungen sind erfolgswirksam und werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Die Folgebewertung von **Ausleihungen und Forderungen** erfolgt zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

Bestehen an der Einbringbarkeit von Forderungen Zweifel, werden diese mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt. Spätere Wertaufholungen (Zuschreibungen) werden erfolgswirksam vorgenommen.

In Fremdwährung valutierende Forderungen werden zum Stichtagskurs bewertet.

Die **zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen** werden dagegen in den Folgeperioden zum beizulegenden Zeitwert angesetzt, sofern dieser verlässlich bestimmbar ist.

Für Wertpapiere wird der beizulegende Zeitwert aus dem an einem aktiven Markt notierten Preis ermittelt. Im Fall festverzinslicher Wertpapiere, die nicht notiert sind, wird der beizulegende Zeitwert aus der Differenz zwischen Effektiv- und Marktzinssatz zum Bewertungsstichtag ermittelt.

Wertschwankungen im beizulegenden Zeitwert zwischen den Bilanzstichtagen werden erfolgsneutral in die Rücklagen eingestellt. Die erfolgswirksame Auflösung der Rücklagen erfolgt entweder mit der Veräußerung oder bei nachhaltigem Absinken des Marktwerts unter die Buchwerte. Ist aufgrund des nachhaltigen Absinkens des beizulegenden Zeitwerts unter den Buchwert eine Wertberichtigung in Vorjahren erfolgswirksam vorgenommen worden und später eine Wertaufholung erforderlich, so wird diese bei Wertpapieren, die Eigenkapitaltitel darstellen, erfolgsneutral, bei Wertpapieren, die Fremdkapitaltitel darstellen, erfolgswirksam vorgenommen.

Die Folgebewertung von **Beteiligungen, für die kein an einem aktiven Markt notierter Wert existiert und für die der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann**, erfolgt dagegen zu Anschaffungskosten. Sinkt der erzielbare Betrag zum Bilanzstichtag unter den Buchwert, werden erfolgswirksame Wertberichtigungen vorgenommen. Spätere Wertaufholungen sind ausgeschlossen.

**Derivative Finanzinstrumente** sind zum beizulegenden Zeitwert auf Basis von veröffentlichten Marktpreisen bewertet. Sofern kein an einem aktiven Markt notierter Preis existiert, wird auf andere geeignete Bewertungsmethoden zurückgegriffen.

Geeignete Bewertungsmethoden umfassen alle Faktoren, die unabhängige, sachkundige Marktteilnehmer bei der Preisbildung berücksichtigen würden und die anerkannte, gängige ökonomische Modelle zur Preisbildung von Finanzinstrumenten darstellen.

Der Lufthansa Konzern setzt entsprechend einer konzerninternen Richtlinie derivative Finanzinstrumente zur Sicherung von Zins- und Devisenkursänderungsrisiken sowie zur Absicherung des Treibstoffpreisrisikos ein. Basis ist die vom Vorstand definierte und von einem Ausschuss überwachte Sicherungspolitik. Dabei werden auch Zins- und Devisenkursicherungsgeschäfte mit nicht konsolidierten Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Zur Steuerung des Zinsrisikos werden Zinsswaps und Zins-/Währungsswaps abgeschlossen. Letztere sichern gleichzeitig das Devisenkursänderungsrisiko aus Finanzierungen in Fremdwährungen.

Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen setzt der Lufthansa Konzern zur Absicherung von Wechselkursrisiken ein. Dabei kommen auch Bandbreitenoptionen zum Einsatz, die Kauf und gleichzeitigen Verkauf von Devisenoptionen derselben Währung kombinieren. Die Bandbreitenoptionen werden als Zero Cost-Optionen abgeschlossen, das heißt, die zu zahlende Prämie entspricht der Prämie, die aus dem Optionsverkauf resultiert.

Treibstoffpreissicherungen werden in Form von Bandbreitenoptionen und anderen Sicherungskombinationen primär in Rohöl abgeschlossen. In begrenztem Umfang werden darüber hinaus auch Sicherungen in anderen Produkten wie Gasöl abgeschlossen.

Sicherungsgeschäfte dienen entweder der Absicherung beizulegender Zeitwerte (Fair Value Hedge) oder der Absicherung künftiger Cashflows (Cashflow Hedge).

Soweit die eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Cashflow-Sicherungen im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach den Vorschriften des IAS 39 sind, führen die Veränderungen des Marktwerts grundsätzlich nicht zu Auswirkungen auf das Periodenergebnis während der Laufzeit des Derivats. Sie werden erfolgsneutral in der entsprechenden Rücklagenposition erfasst. Nach IAS 39, Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung, ist es nicht zulässig, die Veränderungen des gesamten Marktwerts einer zur Sicherung eingesetzten Option (Full Fair Value-Methode) erfolgsneutral im Rahmen des Hedge Accounting abzubilden, sondern lediglich die Veränderungen des „inneren Werts“ einer Option. Die Veränderung des Zeitwerts (Time Value) der Option wird im Finanzergebnis erfasst.

Ist der gesicherte Zahlungsstrom eine Investition, wird zum Zeitpunkt des Fälligwerdens des Grundgeschäfts das bis dahin im Eigenkapital erfasste Ergebnis aus dem Sicherungsgeschäft mit den Anschaffungskosten der Investition verrechnet.

In allen anderen Fällen wird der angesammelte Wert im Eigenkapital bei Fälligwerden des gesicherten Zahlungsstroms als Gewinn oder Verlust im Periodenergebnis berücksichtigt.

Im Fall des effektiven Teils einer wirksamen Absicherung von beizulegenden Zeitwerten gleichen sich die Marktwertschwankungen des gesicherten Vermögenswerts beziehungsweise der gesicherten Schulden und die des Finanzinstruments in der Gewinn- und Verlustrechnung aus.

Derivate, die Dokumentations- oder Effektivitätserfordernisse für das Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllen oder deren Grundgeschäft nicht mehr besteht, werden in der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ ausgewiesen. Eine Veränderung des beizulegenden Zeitwerts wird dann unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Auch „eingebettete Derivate“ sind, soweit eine Trennung vom finanziellen Basiskontrakt nötig, aber nicht möglich ist, gemeinsam mit diesem für Bewertungszwecke als Handelsgeschäfte anzusehen. Marktwertschwankungen wirken sich ebenfalls unmittelbar als Gewinn oder Verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung aus. Beide sind der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zuzurechnen.

Sicherungspolitik des Konzerns, unter „**Erläuterung 42**“ ab S. 166, ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreisrisiken abzuschließen.

Die Geschäfte mit nicht konsolidierten Konzerngesellschaften sowie Zins-Währungsswaps erfüllen in der Regel dennoch nicht die strengen Wirksamkeitsdefinitionen des IAS 39. Marktwertschwankungen aus diesen Geschäften sind daher unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Die Erstbewertung von **finanziellen Garantiezusagen**, die gegenüber Dritten gewährt wurden, erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Wird eine Inanspruchnahme wahrscheinlich, wird für die Folgebewertung der jeweils höhere Wert aus Erstbewertung beziehungsweise der bestmöglichen Schätzung der Ausgabe, die zur Erfüllung der Verpflichtung am Bilanzstichtag erforderlich wäre, angesetzt.

#### **Emissionszertifikate**

CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikate werden als immaterielle Vermögenswerte bilanziert und unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen. Sowohl entgeltlich erworbene als auch frei zugewiesene Rechte werden zu Anschaffungskosten bewertet; eine planmäßige Abschreibung findet nicht statt.

#### **Vorräte**

Der Posten „Vorräte“ umfasst nicht reparaturfähige Ersatzteile, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten, die auf Basis von Durchschnittspreisen ermittelt werden, oder zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Bei der Ermittlung der Herstellungskosten wurde ein Beschäftigungsgrad von durchschnittlich 97 Prozent berücksichtigt. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/Herstellungskosten einerseits und Nettoveräußerungswert andererseits. Als Nettoveräußerungswert werden die voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten angesetzt.

**Zum Verkauf stehende Vermögenswerte**

Einzelne, ehemals langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten, deren Verkauf innerhalb der nächsten zwölf Monate zu erwarten ist, sind mit dem niedrigeren Betrag aus fortgeschriebenem Buchwert zum Umgliederungszeitpunkt beziehungsweise beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten aktiviert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen abgeleitet. Diese Vermögenswerte werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben.

**Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente**

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen den Kassenbestand, erhaltene Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten und Unternehmen. Zahlungsmittel-Äquivalente sind kurzfristig liquidierbare Finanzinvestitionen. Sie haben bei Erwerb beziehungsweise im Anlagezeitpunkt eine maximale Laufzeit von drei Monaten.

**Pensionsrückstellungen**

Die Pensionsrückstellungen betreffen leistungs- und beitragsorientierte Pläne. Die angesetzte Pensionsrückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Defined Benefit Obligation, DBO) am Bilanzstichtag abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Regelungen zur Wertobergrenze eines Überhangs des Planvermögens über die Verpflichtung (Asset Ceiling).

Die DBO wird jährlich von unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen nach der in IAS 19 vorgeschriebenen Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit Method) für leistungsorientierte Altersversorgungspläne berechnet. Der bilanziellen Bewertung der Verpflichtung liegen verschiedene versicherungsmathematische Annahmen zugrunde.

Dabei sind insbesondere Annahmen über den langfristigen Gehalts- und Rententrend sowie die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen. Die Annahmen zum Gehalts- und Rententrend stützen sich auf in der Vergangenheit beobachtete Entwicklungen, berücksichtigen das länderspezifische Zins- und Inflationsniveau und die jeweiligen Arbeitsmarktentwicklungen. Basis für die Schätzung der durchschnittlichen Lebenserwartung bilden anerkannte biometrische Rechnungsgrundlagen.

Der für die Abzinsung der jeweiligen künftigen Zahlungsverpflichtungen verwendete Zinssatz basiert auf der Rendite hochwertiger, währungskongruenter Unternehmensanleihen mit einer vergleichbaren Laufzeit. Die Bestimmung des Zinssatzes basiert auf hochrangigen Unternehmensanleihen mit einem Emissionsvolumen von mindestens 100 Mio. EUR und einem AA-Rating von mindestens einer der Rating-Agenturen Moody's Investor Service, Fitch Ratings oder Standard & Poor's Rating Services.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die aus der regelmäßig durchzuführenden Anpassung von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, werden unter Berücksichtigung latenter Steuern direkt erfolgsneutral im Eigenkapital in der Periode ihrer Entstehung erfasst. Ebenfalls erfolgsneutral auszuweisen sind Differenzen zwischen dem am Periodenanfang

ermittelten Zinsertrag aus Planvermögen auf Basis des auch zur Abzinsung der Pensionsverpflichtungen verwendeten Zinssatzes und dem am Ende der Periode tatsächlich festgestellten Ertrag aus Planvermögen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste sowie das vom erwarteten Ergebnis abweichende tatsächliche Ergebnis aus dem Planvermögen sind Bestandteil der Neubewertungskomponente (Remeasurement).

Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird sofort erfolgswirksam erfasst.

Darüber hinaus bestehen innerhalb des Konzerns beitragsorientierte Versorgungszusagen, deren Leistungen vollständig durch Beiträge an einen externen Versorgungsträger finanziert werden. Lufthansa trägt aus diesen Zusagen keinerlei finanzielle oder versicherungsmathematische Risiken. Die Beiträge werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

**Sonstige Rückstellungen und Steuerrückstellungen**

**Sonstige Rückstellungen** werden gebildet, wenn eine aus einem vergangenen Ereignis resultierende gegenwärtige, rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Vermögensabfluss führt, und sich dieser zuverlässig schätzen lässt.

Die Rückstellungshöhe wird durch den nach bestmöglicher Schätzung ermittelten Betrag determiniert. Bei der Bewertung von Rückstellungen werden Erfahrungswerte aus der Vergangenheit, aktuelle Kosten- und Preisinformationen sowie Einschätzungen interner und externer Sachverständiger genutzt.

Das Management analysiert regelmäßig die aktuellen Informationen zu Rechtsrisiken und bildet Rückstellungen für wahrscheinliche Verpflichtungen. Diese Rückstellungen decken die geschätzten Zahlungen an die Kläger, die Gerichts- und Verfahrenskosten, die Kosten für Rechtsanwälte sowie eventuelle Vergleichskosten ab. Für die Beurteilung werden interne und externe Rechtsanwälte hinzugezogen. Im Rahmen der Entscheidung über die Notwendigkeit einer Rückstellung für Prozesse berücksichtigt das Management die Wahrscheinlichkeit eines ungünstigen Ausgangs und die Möglichkeit, die Höhe der Verpflichtung ausreichend verlässlich zu schätzen. Die Erhebung einer Klage oder die formale Geltendmachung eines Rechtsstreits im Anhang bedeuten nicht automatisch, dass eine Rückstellung für das betreffende Risiko gebildet wurde. Durch das Urteil in einem Gerichtsverfahren, durch behördliche Entscheidungen oder durch einen Vergleich können dem Konzern Aufwendungen entstehen, für die bisher mangels verlässlicher Ermittlungsbilanz nicht vorgesorgt wurde oder die über die hierfür gebildete Rückstellung und die Versicherungsdeckung hinausgehen.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einer Vermögensbelastung führen, werden in Höhe des Barwerts des erwarteten Vermögensabflusses unter Berücksichtigung absehbarer Preissteigerungen gebildet.

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Rückstellungen in Fremdwährung sind zum Stichtagskurs umgerechnet.

Konnte keine Rückstellung gebildet werden, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt war, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen beziehungsweise erläutert.

Für in ihrer Höhe und/oder der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens nach nicht sichere Verpflichtungen gegenüber den jeweiligen Finanzbehörden werden **Steuerrückstellungen** auf Basis angemessener Schätzungen gebildet. Auf in diesem Zusammenhang bestehende Eventualverbindlichkeiten wird gesondert eingegangen.

#### **Verbindlichkeiten**

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen werden zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns mit dem Barwert der Leasingraten, übrige finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Dabei werden nicht zum Marktzins verzinsten Verbindlichkeiten zum Barwert passiviert.

In den Folgeperioden erfolgt die Bewertung zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

In Fremdwährung valutierende Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Verpflichtungen aus Aktienprogrammen wurde eine nach IFRS 2 für aktienbasierte Vergütungen mit Barausgleich vorgeschriebene Bewertung zu beizulegenden Zeitwerten durchgeführt. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts erfolgte mit Hilfe der finanzmathematischen Methode der Monte-Carlo-Simulation.

Die Verbindlichkeit wird auf Basis des so ermittelten beizulegenden Zeitwerts unter Berücksichtigung der noch verbleibenden Programmaufzeit passiviert und Wertänderungen im Personalaufwand erfolgswirksam erfasst.

Einzelheiten der in das Modell eingeflossenen Prämissen und der Ausgestaltung der Aktienprogramme finden sich in „**Erläuterung 36**“ ab S. 160.

#### **Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten**

Verkaufte Flugdokumente werden bis zu ihrer Ausnutzung als Verpflichtung aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten passiviert. Nach Abflug eines Passagierkupons oder eines Luftfrachtbriefs wird der passivierte Betrag erfolgswirksam vereinnahmt und als Erlöse aus Verkehrsleistungen in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Kupons, die voraussichtlich nicht mehr abgeflogen werden, werden in Höhe ihres geschätzten Werts zum Jahresende ebenfalls erfolgswirksam als Erlöse aus den Verkehrsleistungen vereinnahmt. Die Schätzung stützt sich dabei auf statistische Vergleichsdaten.

#### **Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen**

Der Bewertung der Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen liegen verschiedene Schätzannahmen zugrunde.

Gemäß IFRIC 13, Kundenbindungsprogramme, werden angesammelte, noch nicht ausgenutzte Bonusmeilen, soweit sie voraussichtlich auf Flügen von Fluggesellschaften des Lufthansa Konzerns

ausgenutzt werden, nach der Deferred Revenue-Methode abgegrenzt. Die Bewertung der Prämienansprüche erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Der beizulegende Zeitwert von Flugprämien bemisst sich dabei nach dem Wert, zu dem die Prämie separat veräußert werden könnte, das heißt den durchschnittlichen Erlösen unter Berücksichtigung von Buchungsklasse und Verkehrsgebiet.

Meilen, die voraussichtlich bei Partnern ausgenutzt werden, werden mit dem an den jeweiligen Partner zu entrichtenden Preis je Meile bewertet.

Für wahrscheinlich verfallende Meilen wird keine Abgrenzung gebildet. Für die Schätzung der Anzahl wahrscheinlich verfallender Meilen wird auf die bisher beobachtete Verfallsquote unter Berücksichtigung aktueller Verfallsregeln zurückgegriffen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Prämienansprüche aus auf eigenen Flügen angesammelten Meilen werden unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten und die bei Dritten angesammelten Prämienansprüche unter den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

#### **Latente Steuerposten**

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 für temporäre Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen den Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften und dem Konzernabschluss gebildet. Steuerliche Verlustvorträge, die wahrscheinlich zukünftig genutzt werden können, werden in Höhe des latenten Steueranspruchs aktiviert. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, das heißt werthaltig sind, wird auf die Ergebnisplanungen der Gesellschaft sowie konkret umsetzbare Steuerstrategien zurückgegriffen. Der für die Wahrscheinlichkeitsbeurteilung betrachtete Planungszeitraum bestimmt sich nach den Umständen bei der jeweiligen Konzerngesellschaft und beträgt im Regelfall zwischen drei und fünf Jahren.

Die latenten Steuersätze im Ausland betragen im Geschäftsjahr 2015 wie im Vorjahr 5 bis 40 Prozent. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen beziehungsweise verabschiedeten relevanten Steuervorschriften herangezogen.

Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten werden saldiert, wenn ein einklagbarer entsprechender Rechtsanspruch auf Aufrechnung besteht und wenn die latenten Steuerforderungen und -verbindlichkeiten gegen dieselbe Steuerbehörde bestehen.

#### **Tatsächliche Ertragsteuern**

Der Lufthansa Konzern ist in verschiedenen Ländern ertragsteuerpflichtig. Zur Ermittlung der Ertragsteuerschulden sind wesentliche Annahmen erforderlich. Es gibt Geschäftsvorfälle und Berechnungen, deren endgültige Besteuerung während des gewöhnlichen Geschäftsverlaufs nicht abschließend ermittelt werden kann. Die Höhe der Verpflichtung für erwartete Steuerprüfungen basiert auf Schätzungen, ob und in welcher Höhe zusätzliche Ertragsteuern fällig werden. In der Periode der endgültigen Ermittlung der Besteuerung werden getroffene Schätzungen gegebenenfalls korrigiert.

## Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mit Einführung der neuen Steuerungs- und Ergebnisgrößen ergeben sich auch Auswirkungen auf die Struktur und Erläuterung der Gewinn- und Verlustrechnung. Die grundsätzliche Kommentierung der Ertrags- und Aufwandsentwicklung in der Berichtsperiode erfolgt nunmehr auf der Grundlage des EBIT mit einer sich daran anschließenden Erläuterung der Überleitungen auf das Adjusted EBIT. Im Zuge dieser Umstellung wurden zum Zweck einer besseren Nachvollziehbarkeit der wesentlichen Ergebnisgrößen die nachfolgend dargestellten Änderungen im Ausweis innerhalb der Gewinn- und Verlustrechnung vorgenommen. Das Ergebnis aus Beteiligungen wird seit Anfang des Jahres als Bestandteil des EBIT ausgewiesen. Die früher im betrieblichen Ergebnis erfassten Ergebniseffekte aus der Bewertung und Realisierung von Finanzschulden von –144 Mio. EUR (Vorjahr: –151 Mio. EUR) werden seitdem in den übrigen Finanzposten erfasst und damit gemeinsam mit den darauf abgeschlossenen Zins- beziehungsweise Währungsicherungen in einer Ergebniszeile ausgewiesen. Die früher unter den übrigen Finanzposten erfassten außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen von 59 Mio. EUR (Vorjahr: 16 Mio. EUR) werden mit dem Geschäftsjahr 2015 wie die außerplanmäßigen Abschreibungen auf sonstige Vermögenswerte im betrieblichen Ergebnis dargestellt. Darüber hinaus werden die bisher unter den sonstigen betrieblichen Erträgen und sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfassten Ergebnisse aus dem Verkauf kurzfristiger Finanzinvestitionen von 77 Mio. EUR (Vorjahr: 23 Mio. EUR) ab 2015 innerhalb des Zinsergebnisses ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

### 3 Erlöse aus den Verkehrsleistungen

#### Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2015	2014
Passage	22 611	21 566
Fracht und Post	2 711	2 822
	<b>25 322</b>	<b>24 388</b>

Von den Fracht- und Posterlösen sind 2.274 Mio. EUR (Vorjahr: 2.362 Mio. EUR) im Geschäftsfeld Logistik erwirtschaftet worden. Die Fracht- und Posterlöse in Höhe von 437 Mio. EUR (Vorjahr: 460 Mio. EUR) stammen im Wesentlichen aus der Vermarktung der Frachträume auf Passagierflügen der SWISS und sind in der Segmentberichterstattung in den übrigen Umsatzerlösen des Geschäftsfelds Passage Airline Gruppe enthalten.

### 4 Andere Betriebserlöse

#### Aufteilung nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2015	2014
Technikleistungen	3 025	2 461
Cateringleistungen	2 128	1 813
Reiseleistungen (Provisionen)	246	175
EDV-Leistungen	287	296
Abfertigungsleistungen	123	102
Sonstige Leistungen	925	776
	<b>6 734</b>	<b>5 623</b>

Die Technikleistungen stellen den größten Teil der Außenumsätze des Geschäftsfelds Technik dar. Weitere Umsätze des Geschäftsfelds Technik aus Materialverkäufen, Material- und Triebwerksverleih sowie logistische Leistungen sind den sonstigen Leistungen zugeordnet.

Die als Cateringleistungen bezeichneten Umsatzerlöse wurden ausschließlich vom Geschäftsfeld Catering erbracht. Insbesondere von der Spiriant GmbH und der LSG Sky Chefs Lounge GmbH werden im Geschäftsfeld Catering außerdem Umsätze erwirtschaftet, die nicht Cateringleistungen betreffen, sondern unter den sonstigen Leistungen ausgewiesen werden.

Die anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus unfertigen Leistungen im Zusammenhang mit längerfristigen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträgen in Höhe von 286 Mio. EUR (Vorjahr: 548 Mio. EUR). Diese Erlöse wurden in Höhe der geschätzten, dem Fertigstellungsgrad entsprechenden anteiligen Auftragslöse erfasst. Wenn das Ergebnis des gesamten Auftrags nicht verlässlich geschätzt werden konnte, wurden die angefallenen Auftragskosten angesetzt. Liegen in diesen Fällen die erzielbaren Erlöse unter den Auftragskosten, werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen. Der Fertigstellungsgrad wurde anhand des Verhältnisses der zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten zu den geschätzten gesamten Auftragskosten abgeleitet.

Kumulativ, das heißt unter Berücksichtigung in Vorjahren erfasster Beträge, ergeben sich Kosten für unfertige Aufträge in Höhe von 303 Mio. EUR (Vorjahr: 519 Mio. EUR). Die hierauf verrechneten Gewinne betragen 14 Mio. EUR (Vorjahr: 58 Mio. EUR). Von Kunden bereits angezahlt wurden 166 Mio. EUR (Vorjahr: 436 Mio. EUR). Unfertige Aufträge mit aktivischem Saldo werden – soweit erforderlich um Wertberichtigungen vermindert – unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, unter „Erläuterung 25“ auf S. 146, ausgewiesen. Unfertige Aufträge, bei denen die erhaltenen Anzahlungen die Kosten zuzüglich gegebenenfalls verrechneter Gewinnanteile übersteigen, sind als erhaltene Anzahlungen, unter „Erläuterung 38“ auf S. 162, passiviert. Von Kunden wurden keine Beträge einbehalten.

## 5 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

### Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio. €	2015	2014
Erhöhung/Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	22	6
Andere aktivierte Eigenleistungen	181	206
	<b>203</b>	<b>212</b>

## 6 Sonstige betriebliche Erträge

### Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2015	2014*
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	14	26
Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten, die der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbar“ angehören	53	11
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	8	38
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	1 522	729
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	245	168
Provisionserträge	285	264
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	32	46
Personalüberlassung	33	30
Schadensersatzleistungen	25	29
Mieterträge	33	32
Subleaseerträge Fluggerät	6	10
Übrige betriebliche Erträge	576	507
	<b>2 832</b>	<b>1 890</b>

\* Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

In den Erträgen aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten, die der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbar“ zugeordnet sind, sind Erträge aus Kaufpreisanpassungen von 34 Mio. EUR im Zusammenhang mit dem im Vorjahr geschlossenen Vertrag über den Verkauf der IT-Infrastruktur der ehemaligen Lufthansa Systems AG erfasst.

Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten (ohne Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt (Monatsdurchschnittskurs) und Zahlungszeitpunkt (Kassakurs) sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Kursverluste aus diesen Vorgängen werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen, in der „Erläuterung 10“ auf S. 131, ausgewiesen. Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Die Rückstellungsaufösungen betreffen eine Vielzahl von in Vorjahren gebildeten und nicht vollständig verbrauchten Rückstellungen. Dagegen ist der Aufwand aus in Vorjahren nicht ausreichend gebildeten Rückstellungen der jeweiligen primären Aufwandsart zugeordnet.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen, unter anderem Erträge aus Schulungsleistungen und sonstige Serviceleistungen des Konzerns.

## 7 Materialaufwand

### Materialaufwand

in Mio. €	2015	2014
Betriebsstoffe für Flugzeuge	5 784	6 751
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2 670	2 252
Bezogene Waren	549	476
<b>Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt</b>	<b>9 003</b>	<b>9 479</b>
Gebühren	5 651	5 265
Charteraufwendungen	235	215
Fremdleistungen Technik	1 341	1 133
Borddienstleistungen	347	317
Operating Lease	50	52
Fremdleistungen EDV	285	174
Übrige bezogene Leistungen	728	648
<b>Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt</b>	<b>8 637</b>	<b>7 804</b>
	<b>17 640</b>	<b>17 283</b>

## 8 Personalaufwand

### Personalaufwand

in Mio. €	2015	2014
Löhne und Gehälter	6 353	5 904
Soziale Abgaben	854	810
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	868	621
	<b>8 075</b>	<b>7 335</b>

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen ausgewiesen. Weitere Informationen hierzu finden sich unter „Erläuterung 32“ ab S. 149.

**Mitarbeiter**

	Im Jahres- durchschnitt 2015	Im Jahres- durchschnitt 2014	Zum 31.12.2015	Zum 31.12.2014
Bodenpersonal	82 781	82 708	83 415	82 724
Bordpersonal im Einsatz	35 720	35 181	36 083	35 000
Personal in Ausbildung	1 058	1 084	1 154	1 057
	<b>119 559</b>	<b>118 973</b>	<b>120 652</b>	<b>118 781</b>

Der Jahresdurchschnitt wird unter Berücksichtigung des Zeitpunkts der Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet.

**9 Abschreibungen**

Eine Aufteilung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Flugzeuge und übrige Sachanlagen ist den Erläuterungen der jeweiligen Position zu entnehmen. Die Gesamtabschreibungen betragen 1.715 Mio. EUR (Vorjahr: 1.528 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2015 wurden außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 159 Mio. EUR vorgenommen. Diese entfielen mit 62 Mio. EUR auf bereits getätigte Investitionen im Zusammenhang mit dem Projektaufwand für ein mögliches neues Frachtzentrum am Flughafen Frankfurt. Vor dem Hintergrund der Begrenzung des Investitionsvolumens wurde beschlossen, die Entscheidung über einen möglichen Bau um mindestens zwei Jahre zu verschieben. Als Folge dieser Entscheidung war die Werthaltigkeit der bereits getätigten Investitionen nicht mehr gegeben. Weitere außerplanmäßige Abschreibungen betrafen vor allem gewährte Darlehen (59 Mio. EUR), Abwertungen der LSG Belgium N.V. und der ZAO AeroMEAL (17 Mio. EUR) aufgrund einer schwächeren Geschäftsentwicklung sowie Abschreibungen auf jeweils zum Verkauf vorgesehene zwei Boeing 747-400 und elf B737 (12 Mio. EUR). Darüber hinaus waren aktivierte Planungskosten für ein nicht mehr weiterbetriebenes Bauvorhaben (7 Mio. EUR) außerplanmäßig abzuschreiben.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden weitere 4 Mio. EUR außerplanmäßige Abwertungen auf zum Verkauf vorgesehene Vermögenswerte erfasst.

Detaillierte Angaben zu den Werthaltigkeitstests enthält „Erläuterung 16“ ab S. 134.

Im Geschäftsvorjahr 2014 waren außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 100 Mio. EUR vorgenommen worden. Sie betrafen mit 50 Mio. EUR den Verkauf des Bereichs IT-Infrastruktur der Lufthansa Systems AG an den IBM-Konzern. Weitere außerplanmäßige Abschreibungen von 22 Mio. EUR betrafen insgesamt zwölf Flugzeuge, die zum Verkauf stehen beziehungsweise nach den aktuellen Unternehmensplanungen sukzessive freigestellt werden und zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt wurden. Darüber hinaus waren im Vorjahr außerplanmäßige Abschreibungen auf erworbene Firmenwerte im Geschäftsfeld Catering (7 Mio. EUR), immaterielle Vermögenswerte (15 Mio. EUR) sowie sonstiges Sachanlagevermögen (6 Mio. EUR) vorgenommen worden.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren zusätzlich Wertminderungen auf reparaturfähige Flugzeugersatzteile in Höhe von 2 Mio. EUR erfasst worden, die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2014 unter den zum Verkauf stehenden Vermögenswerten ausgewiesen wurden.

**10 Sonstige betriebliche Aufwendungen****Sonstige betriebliche Aufwendungen**

in Mio. €	2015	2014*
Verkaufsprovisionen für Agenturen	332	322
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	878	826
Personalabhängiger Aufwand	1 041	955
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	411	339
Werbung und Verkaufsförderung	358	333
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	1 606	865
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	207	169
Sonstige Serviceleistungen	140	134
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	47	42
Wertberichtigungen auf Forderungen	90	86
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	59	46
Sonstige Steuern	83	72
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	14	176
Beratungskosten im Zusammenhang mit finanziellen Transaktionen	4	5
Übrige betriebliche Aufwendungen	836	718
	<b>6 106</b>	<b>5 088</b>

\* Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten (außer Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt (Monatsdurchschnittskurs) und Zahlungszeitpunkt (Kassakurs) sowie Kursverluste aus der Bewertung zum Stichtagskurs, weitere Informationen unter „Erläuterung 6“ auf S. 130. Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Die personalabhängigen Aufwendungen enthalten unter anderem Reise- und Schulungskosten für eigene Mitarbeiter sowie Kosten für Fremdpersonal.

Die Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen im Vorjahr betrafen mit 160 Mio. EUR den im Geschäftsjahr 2014 beschlossenen Verkauf des Bereichs IT-Infrastruktur der Lufthansa Systems AG.

## 11 Beteiligungsergebnis

<b>Beteiligungsergebnis</b>		
in Mio. €	2015	2014
Ergebnis aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen	70	66
Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen	41	11
<b>Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen</b>	<b>111</b>	<b>77</b>
Dividenden aus sonstigen Gemeinschaftsunternehmen	10	5
Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen	5	8
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	22	27
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-37	-19
Dividenden aus übrigen Beteiligungen	10	23
<b>Übriges Beteiligungsergebnis</b>	<b>10</b>	<b>44</b>
	<b>121</b>	<b>121</b>

Erträge und Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen.

## 12 Zinsergebnis

<b>Zinsergebnis</b>		
in Mio. €	2015	2014*
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	9	7
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	177	152
<b>Zinserträge</b>	<b>186</b>	<b>159</b>
Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen	-182	-165
Zinsaufwand sonstige Rückstellungen	-10	-7
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-164	-243
<b>Zinsaufwendungen</b>	<b>-356</b>	<b>-415</b>
	<b>-170</b>	<b>-256</b>

\* Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

Das Zinsergebnis umfasst Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IAS 39 aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die nicht zum beizulegenden Zeitwert über die GuV klassifiziert sind.

## 13 Übrige Finanzposten

<b>Übrige Finanzposten</b>		
in Mio. €	2015	2014*
Gewinne/Verluste aus der Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften	7	-20
Gewinne/Verluste aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte von Derivaten, die der Sicherung von Zeitwerten dienen	-7	20
Gewinne aus dem Abgang der Anteile an JetBlue	673	-
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als Handelsgeschäfte „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ klassifiziert wurden	-17	-201
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	8	-212
Kurseffekte aus Finanzschulden	-144	-151
	<b>520</b>	<b>-564</b>

\* Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

Den 673 Mio. EUR Gewinnen aus dem Verkauf der Anteile an JetBlue stehen 170 Mio. EUR Aufwand aus der Bewertung der Wandlungsoption der für die JetBlue-Aktien begebenen Umtauschanleihe gegenüber. Diese sind im Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als Handelsgeschäfte „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ klassifiziert wurden, enthalten.

## 14 Ertragsteuern

<b>Ertragsteuern</b>		
in Mio. €	2015	2014
Tatsächliche Ertragsteuern	144	156
Latente Steuern	160	-51
	<b>304</b>	<b>105</b>

Die tatsächlichen Ertragsteuern für das Jahr 2015 enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer sowie sonstige im Ausland angefallene Ertragsteuern in Höhe von insgesamt 148 Mio. EUR (Vorjahr: 104 Mio. EUR). Darüber hinaus entfallen Steuererträge von 4 Mio. EUR (Vorjahr: Steueraufwendungen von 52 Mio. EUR) auf Vorjahre.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Ergebnis vor Ertragsteuern mit einem Steuersatz der Konzernobergesellschaft von 25 Prozent (Vorjahr: 25 Prozent) multipliziert. Dieser setzt sich aus einem Steuersatz von 15 Prozent (Vorjahr: 15 Prozent) für Körperschaftsteuer und 10 Prozent für Gewerbeertragsteuer/Solidaritätszuschlag (Vorjahr: 10 Prozent) zusammen.

in Mio. €	2015		2014	
	Be- messungs- grundlage	Steuer- aufwand	Be- messungs- grundlage	Steuer- aufwand
Erwartete(r) Ertrag- steueraufwand / -erstattung	2 026	506	180	45
Steuerfreie Ein- nahmen, sonstige Abzugsbeträge und permanente Differenzen	-	-189	-	-7
Steuerfreie Betei- ligungserträge	-	-23	-	-21
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzern- obergesellschaft*	-	-3	-	55
Nichtansatz steuerlicher Verlust- vorträge bzw. Nicht- ansatz von aktiven latenten Steuern bei Verlusten	-	12	-	33
Sonstige	-	1	-	0
<b>Ausgewiesener Ertragsteuer- aufwand</b>	-	<b>304</b>	-	<b>105</b>

\* Inklusive im tatsächlichen Steueraufwand enthaltener periodenfremder Steuern.

Auf temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen wurden in Höhe von 7 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) keine latenten Steuerschulden bilanziert, da es nicht wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit umkehren.

Die Steuerabgrenzungen 2015 und 2014 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

in Mio. €	31.12.2015		31.12.2014	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorträge und Steuerzuschriften	306	-	236	-
Pensions- rückstellungen	1 767	-	1 701	-
Finanzierungsleasing Fluggerät	1	-	-	-
Immaterielles und Sachanlage- vermögen	-	971	-	725
Finanzanlage- vermögen	-	161	1	-
Marktbewertung Finanzinstrumente	-	10	103	-
Drohverlust- rückstellung	29	-	78	-
Forderungen / Verbindlichkeiten / Übrige Rückstellungen	-	113	-	166
Sonstiges	6	-	22	-
Saldierungen	-909	-909	-652	-652
	<b>1 200</b>	<b>346</b>	<b>1 489</b>	<b>239</b>

Es wird erwartet, dass sich die aus Forderungen / Verbindlichkeiten / Übrigen Rückstellungen bestehenden Steuerabgrenzungen innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag umkehren werden.

Für Gesellschaften, die im Berichtsjahr oder Vorjahr ein negatives Ergebnis gezeigt haben, wurde ein latenter Steueranspruch in Höhe von 290 Mio. EUR (Vorjahr: 228 Mio. EUR) aktiviert, da die Realisierung des Steueranspruchs aufgrund der steuerlichen Ergebnisplanung insoweit wahrscheinlich ist.

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen aus Verlustbeziehungsweise Zinsvorträgen und Steuergutschriften bestehen noch steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen in Höhe von 2.557 Mio. EUR (Vorjahr: 2.602 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten. Die Höhe der insgesamt zum 31. Dezember 2015 nicht aktivierbaren latenten Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen beträgt 595 Mio. EUR (Vorjahr: 587 Mio. EUR).

Von den nicht aktivierten steuerlichen Verlustvorträgen sind 5 Mio. EUR nur bis 2016, 1 Mio. EUR bis 2019, 1 Mio. EUR bis 2020, 5 Mio. EUR bis 2021, 26 Mio. EUR bis 2022, 23 Mio. EUR bis 2023, 20 Mio. EUR bis 2024 und 2.205 Mio. EUR bis nach 2024 nutzbar.

#### 15 Ergebnis je Aktie

Das „unverwässerte“ / „verwässerte“ Ergebnis je Aktie wird als Quotient aus dem Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktienzahl ermittelt. Zur Ermittlung der durchschnittlichen Aktienzahl wurden die für die Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zurückgekauften und wieder ausgegebenen Aktien in der Berechnung zeitanteilig berücksichtigt.

		2015	2014
<b>„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie</b>	€	<b>3,67</b>	<b>0,12</b>
Konzernergebnis	Mio. €	1 698	55
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		463 074 917	461 391 177

Die Deutsche Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2015 nach HGB einen Bilanzgewinn von 232 Mio. EUR aus. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 28. April 2016 vorschlagen, diesen Bilanzgewinn als Dividende in Höhe von 0,50 EUR je Aktie auszuschütten.

Im Geschäftsjahr 2015 wurde für das Geschäftsjahr 2014 keine Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet.

## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### AKTIVA

#### 16 Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

in Mio. €	Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung	Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2014	916	574	1 490
Kumulierte Abschreibungen	-300	-2	-302
<b>Buchwert 01.01.2014</b>	<b>616</b>	<b>572</b>	<b>1 188</b>
Währungsdifferenzen	4	7	11
Zugänge Konsolidierungskreis	3	-	3
Zugänge	1	3	4
Umbuchungen	-	0*	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-2	-	-2
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-7	-	-7
Zuschreibungen	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2014</b>	<b>615</b>	<b>582</b>	<b>1 197</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2015	922	584	1 506
Kumulierte Abschreibungen	-307	-2	-309
<b>Buchwert 01.01.2015</b>	<b>615</b>	<b>582</b>	<b>1 197</b>
Währungsdifferenzen	4	41	45
Zugänge Konsolidierungskreis	0*	-	0*
Zugänge	0*	0*	0*
Umbuchungen	0*	0*	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-7	-	-7
Zuschreibungen	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2015</b>	<b>612</b>	<b>623</b>	<b>1 235</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2015	924	625	1 549
Kumulierte Abschreibungen	-312	-2	-314

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Sämtliche Firmenwerte sowie immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wurden im Geschäftsjahr 2015 einem regelmäßigen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen.

Erworbene Marken und Slots weisen aufgrund ihrer nachhaltig rechtlichen und wirtschaftlichen Bedeutung eine unbestimmte Nutzungsdauer auf. Die Tests wurden auf der Ebene der kleinsten

zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU) auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise des Nutzungswerts durchgeführt. Die aus dem Erwerb der Air Dolomiti S.p.A. und der Eurowings-Gruppe stammenden Firmenwerte wurden dabei auf der Ebene der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Regionalpartner als kleinster unabhängiger zahlungsmittelgenerierender Einheit getestet.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die getesteten Firmenwerte und die in die jeweiligen Werthaltigkeitstests eingeflossenen Annahmen für die jeweilige kleinste zahlungsmittelgenerierende Einheit (CGU).

Bezeichnung der CGU	Deutsche Lufthansa AG und Regionalpartner	SWISS Aviation Training Ltd.	LSG Sky Chefs USA-Gruppe	LSG Sky Chefs Korea	LSG Starfood Finland Oy	ZAO AeroMEAL	Constance Food Group	Verschiedene LSG-Gesellschaften <sup>1)</sup>
Segment	Passage Airline Gruppe	Passage Airline Gruppe	Catering	Catering	Catering	Catering	Catering	Catering
Buchwert Firmenwert	249 Mio. €	3 Mio. €	277 Mio. €	60 Mio. €	3 Mio. €	0 Mio. €	11 Mio. €	8 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–	–	–	4 Mio. €	–	3 Mio. €
Umsatzwachstum p. a. Planungszeitraum	0,4 % bis 1,7 %	–6,8 % bis 8,2 %	1,9 % bis 4,5 %	–0,2 % bis 2,3 %	–0,4 % bis 0 %	1,3 % bis 11,1 %	1 % bis 3 %	–11,3 % bis 7,4 %
Adjusted EBITDA-Marge Planungszeitraum	9 % bis 9,4 %	13,3 % bis 15,9 %	7 %	25,9 % bis 26,7 %	0,7 % bis 3,6 %	6,8 % bis 8,0 %	7,3 % bis 7,4 %	9,6 % bis 25,2 %
Investitionsquote Planungszeitraum	6,2 % bis 6,8 %	–5 % bis 38,2 %	1,5 % bis 4,4 %	2,4 %	1 % bis 1,6 %	4,2 % bis 4,3 %	0,3 % bis 1,7 %	0 % bis 8 %
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2 %	1,0 %	2,0 %	3,0 %	2,0 %	2,0 %	3,0 %	2,0 % bis 4,0 %
Adjusted EBITDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums	9 %	18,8 %	7 %	26,7 %	3,6 %	7,9 %	7,3 %	9,6 % bis 25,2 %
Investitionsquote nach Ende des Planungszeitraums	5,7 %	12,7 %	2,5 %	1,7 %	1,6 %	4,2 %	1,7 %	1,6 % bis 8 %
Diskontierungssatz	4,9 % <sup>3)</sup>	4,9 % <sup>3)</sup>	5,8 % <sup>2)</sup>	7,1 % <sup>2)</sup>	5,8 % <sup>2)</sup>	11,7 % <sup>2)</sup>	5,5 % <sup>2)</sup>	5,0 % bis 9,9 % <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 5 Mio. EUR.

<sup>2)</sup> Vorsteuerzinssatz.

<sup>3)</sup> Nachsteuerzinssatz.

Die für die Werthaltigkeitstests verwendeten Umsatzwachstumsannahmen basieren im Planungszeitraum auf genehmigten Unternehmensplanungen und extern veröffentlichten Quellen. Sie wurden teilweise mit Risikoabschlägen für regionale Besonderheiten beziehungsweise gesellschaftsspezifische Marktanteilsentwicklungen versehen. Unter Zugrundelegung der in der Tabelle beschriebenen Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums der Deutschen Lufthansa AG und Regionalpartner von am Ende des Planungszeitraums 2,2 Prozent liegt der erzielbare Betrag deutlich über dem Buchwert. Auch bei einer erheblichen Reduzierung der Annahmen zu Umsatzentwicklung und/oder Diskontierungssatz sowie der Adjusted EBITDA-Marge ergäbe sich ein über dem Buchwert liegender erzielbarer Betrag.

Ausgehend von der in der Tabelle beschriebenen Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums der LSG Sky Chefs USA-Gruppe am Ende des Planungszeitraums von 2,0 Prozent, übersteigt der erzielbare Betrag den Buchwert erheblich. Auch bei einer deutlichen,

nicht zu erwartenden Reduzierung der Annahmen zur nachhaltigen Umsatzentwicklung, zum Diskontierungssatz sowie dem Umsatzwachstum im Detailplanungszeitraum und der Adjusted EBITDA-Marge ergäbe sich ein über dem Buchwert liegender erzielbarer Betrag.

Die verwendeten Adjusted EBITDA-Margen basieren auf vergangenen Erfahrungswerten beziehungsweise wurden auf Basis eingeleiteter kostenreduzierender Maßnahmen weiterentwickelt. Investitionsquoten stützen sich auf Erfahrungswerte der Vergangenheit und berücksichtigen im Planungszeitraum vorgesehene Ersatzbeschaffungen von Produktionsmitteln. Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben.

Eine schlüsselbasierte Allokation der Kosten der Zentralfunktionen hat keine Anzeichen für eine Wertminderung ergeben.

Die im Vorjahr den jeweiligen Werthaltigkeitstests zugrunde gelegten Annahmen sind aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen.

Bezeichnung der CGU	Deutsche Lufthansa AG und Regionalpartner	SWISS Aviation Training Ltd.	LSG Sky Chefs USA-Gruppe	LSG Sky Chefs Korea	LSG Sky Chefs Havacilik Hizmetleri A.S.	ZAO AeroMEAL	Constance Food Group	Verschiedene LSG-Gesellschaften <sup>1)</sup>
Segment	Passage Airline Gruppe	Passage Airline Gruppe	Catering	Catering	Catering	Catering	Catering	Catering
Buchwert Firmenwert	249 Mio. €	3 Mio. €	277 Mio. €	58 Mio. €	0 Mio. €	4 Mio. €	10 Mio. €	15 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–	–	5 Mio. €	–	–	2 Mio. €
Umsatzwachstum p. a. Planungszeitraum	3,0% bis 6,2%	–4,5% bis 12,5%	1,3% bis 9,6%	0,6% bis 4,1%	–8,0% bis 7,0%	–7,9% bis 1,2%	3,0% bis 3,8%	–41,9% bis 11,5%
Adjusted EBITDA-Marge Planungszeitraum	8,0% bis 8,3%	24,5% bis 28,1%	5,2% bis 7,1%	28,5% bis 29,2%	0,6% bis 2,3%	13,5% bis 14,8%	7,2% bis 7,5%	5,6% bis 31,7%
Investitionsquote Planungszeitraum	6,5% bis 8,3%	6,4% bis 54,7%	4,0% bis 9,7%	1,7% bis 1,8%	1,8% bis 2,9%	1,0% bis 1,6%	0,3%	1,0% bis 130,9%
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	1,0%	2,0%	3,0%	3,5%	3,0%	3,0%	1,0% bis 4,0%
Adjusted EBITDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums	7,8%	26,2%	7,1%	29,2%	2,3%	13,8%	7,2%	8,3% bis 31,7%
Investitionsquote nach Ende des Planungszeitraums	6,5%	12,4%	3,1%	1,6%	2,0%	0,9%	1,5%	1,7% bis 5,7%
Diskontierungssatz	6,1% <sup>3)</sup>	6,2% <sup>3)</sup>	6,2% <sup>2)</sup>	6,0% <sup>2)</sup>	5,7% <sup>2)</sup>	6,0% <sup>2)</sup>	6,0% <sup>2)</sup>	5,7 bis 6,5% <sup>2)</sup>

- <sup>1)</sup> Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 5 Mio. EUR.  
<sup>2)</sup> Vorsteuerzinssatz.  
<sup>3)</sup> Nachsteuerzinssatz.

Bei den immateriellen Werten mit unbestimmter Nutzungsdauer handelt es sich um im Rahmen von Unternehmenserwerben erworbene Slots sowie erworbene Markennamen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die im Rahmen des regelmäßigen Werthaltigkeitstests getroffenen Annahmen für die jeweilige kleinste zahlungsmittelgenerierende Einheit (CGU) dargestellt.

Bezeichnung der CGU	SWISS	Austrian Airlines
Segment	Passage Airline Gruppe	Passage Airline Gruppe
Buchwert Slots	136 Mio. €	23 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–
Umsatzwachstum p. a. Planungszeitraum	–1,0% bis 1,5%	–0,7% bis 4,3%
Adjusted EBITDA-Marge Planungszeitraum	12,3% bis 12,7%	8,6% bis 9,2%
Investitionsquote Planungszeitraum	7,5% bis 14,8%	1,2% bis 9,6%
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	1,7%	1,3%
Adjusted EBITDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums	12,7%	9,0%
Investitionsquote nach Ende des Planungszeitraums	8,7%	5,7%
Diskontierungssatz	4,9%*	4,9%*

- \* Nachsteuerzinssatz.

Die entgeltlich erworbenen Slots der Deutschen Lufthansa AG mit einem Buchwert von 112 Mio. EUR zum 31. Dezember 2015 wurden einem Werthaltigkeitstest unterzogen mit den identischen Annahmen, die bei dem Werthaltigkeitstest der Firmenwerte für die CGU Deutsche Lufthansa AG und Regionalpartner zugrunde gelegt wurden.

Ausgehend von der in der Tabelle beschriebenen Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums der SWISS am Ende des Planungszeitraums von 1,7 Prozent, übersteigt der erzielbare Betrag den Buchwert deutlich. Auch bei einer erheblichen, nicht zu erwartenden Reduzierung der Annahmen zur nachhaltigen Umsatzentwicklung, zum Diskontierungssatz sowie zum Umsatzwachstum im Detailplanungszeitraum und zur Adjusted EBITDA-Marge ergäbe sich ein über dem Buchwert liegender erzielbarer Betrag.

Unter der Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums der Austrian Airlines nach Ende der Planungsperiode von 1,3 Prozent übersteigt der erzielbare Betrag den Buchwert deutlich. Auch bei einer erheblichen, nicht zu erwartenden Reduzierung der Annahmen zur nachhaltigen Umsatzentwicklung, zum Diskontierungssatz sowie zum Umsatzwachstum im Detailplanungszeitraum und zur Adjusted EBITDA-Marge ergäbe sich ein über dem Buchwert liegender erzielbarer Betrag.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben.

Die im Vorjahr den jeweiligen Werthaltigkeitstests zugrunde gelegten Annahmen sind aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen.

Bezeichnung der CGU	SWISS		Austrian Airlines	
	Passage Airline Gruppe	Passage Airline Gruppe	Passage Airline Gruppe	Passage Airline Gruppe
Segment				
Buchwert Slots	120 Mio. €		23 Mio. €	
Außerplanmäßige Abschreibungen	–		–	
Umsatzwachstum p. a. Planungszeitraum	3,3% bis 4,3%		3,5% bis 10,6%	
Adjusted EBITDA-Marge Planungszeitraum	9,2% bis 9,5%		6,6% bis 7,0%	
Investitionsquote Planungszeitraum	10,3% bis 15,2%		0,9% bis 2,2%	
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre		3 Jahre	
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,5%		3,2%	
Adjusted EBITDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums	9,5%		6,6%	
Investitionsquote nach Ende des Planungszeitraums	5,1%		4,2%	
Diskontierungssatz	6,2%*		6,2%*	

\* Nachsteuerzinssatz.

Der regelmäßige Werthaltigkeitstest für die erworbenen Marken wurde unter Zugrundelegung der mit der jeweiligen Marke generierten Umsätze durchgeführt.

Für den Werthaltigkeitstest der erworbenen Marken wurden folgende weitere Prämissen verwendet:

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines	Edelweiss
Buchwert Marke	240 Mio. €	107 Mio. €	4 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–
Umsatzwachstum Marke p. a. Planungszeitraum	1,3% bis 2,4%	–0,7% bis 3,5%	14,6% bis 22,8%
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum Marke p. a. nach Ende des Planungszeitraums	1,7%	1,3%	1,7%
Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate)	0,63%	0,35%	0,23%
Diskontierungssatz	4,9%*	4,9%*	4,9%*

\* Nachsteuerzinssatz.

Unter der Annahme eines nachhaltigen markenbezogenen Umsatzwachstums nach Ende der Planungsperiode von 1,7 Prozent übersteigt der erzielbare Betrag der Marke SWISS den Buchwert deutlich. Auch bei einer erheblichen, nicht absehbaren Reduzierung der Annahmen zur nachhaltigen Entwicklung des markenbezogenen Umsatzes ergäbe sich ein über dem Buchwert liegender erzielbarer Betrag.

Unter der Annahme eines nachhaltigen markenbezogenen Umsatzwachstums nach Ende der Planungsperiode von 1,3 Prozent übersteigt der erzielbare Betrag der Markennamen der Austrian Airlines deutlich den Buchwert.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben.

Die im Vorjahr den jeweiligen Werthaltigkeitstests zugrunde gelegten Annahmen sind aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen.

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines	Edelweiss
Buchwert Marke	215 Mio. €	107 Mio. €	3 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–
Umsatzwachstum Marke p. a. Planungszeitraum	3,0% bis 6,0%	4,1% bis 10,7%	6,2% bis 31,8%
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum Marke p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,5%	3,2%	2,5%
Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate)	0,63%	0,35%	0,23%
Diskontierungssatz	6,2%*	6,2%*	6,2%*

\* Nachsteuerzinssatz.

## 17 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Selbst erstellte Software	Geleistete Anzahlungen	<b>Gesamt</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2014	953	124	73	1 150
Kumulierte Abschreibungen	-660	-109	0*	-769
<b>Buchwert 01.01.2014</b>	<b>293</b>	<b>15</b>	<b>73</b>	<b>381</b>
Währungsdifferenzen	6	-	0*	6
Zugänge Konsolidierungskreis	1	-	0*	1
Zugänge	26	2	74	102
Umbuchungen	16	-	-17	-1
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	0*	0*	0*	0*
Zum Verkauf vorgesehen	-1	-	0*	-1
Abschreibungen	-75	-8	-15	-98
Zuschreibungen	-	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2014</b>	<b>266</b>	<b>9</b>	<b>115</b>	<b>390</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2015	939	113	130	1 182
Kumulierte Abschreibungen	-673	-104	-15	-792
<b>Buchwert 01.01.2015</b>	<b>266</b>	<b>9</b>	<b>115</b>	<b>390</b>
Währungsdifferenzen	13	-	2	15
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	0*
Zugänge	60	0*	51	111
Umbuchungen	88	0*	-88	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	0*	-5	-1	-6
Zum Verkauf vorgesehen	1	-	0*	1
Abschreibungen	-83	-3	-3	-89
Zuschreibungen	-	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2015</b>	<b>345</b>	<b>1</b>	<b>76</b>	<b>422</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2015	1 091	102	93	1 286
Kumulierte Abschreibungen	-746	-101	-17	-864

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 15 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 12 Mio. EUR (Vorjahr: 13 Mio. EUR) wurden bereits fest bestellt, sind aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns gelangt.

**18 Flugzeuge und Reservetriebwerke**

in Mio. €	Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Anzahlungen auf Flug- zeuge und Reserve- triebwerke	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2014	23 188	1 373	24 561
Kumulierte Abschreibungen	-12 202	-	-12 202
<b>Buchwert 01.01.2014</b>	<b>10 986</b>	<b>1 373</b>	<b>12 359</b>
Währungsdifferenzen	86	6	92
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	1 431	858	2 289
Umbuchungen	747	-744	3
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-8	-10	-18
Zum Verkauf vorgesehen	-30	-	-30
Abschreibungen	-1 123	-	-1 123
Zuschreibungen	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2014</b>	<b>12 089</b>	<b>1 483</b>	<b>13 572</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2015	24 881	1 483	26 364
Kumulierte Abschreibungen	-12 792	-	-12 792
<b>Buchwert 01.01.2015</b>	<b>12 089</b>	<b>1 483</b>	<b>13 572</b>
Währungsdifferenzen	267	37	304
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	1 029	970	1 999
Umbuchungen	473	-473	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-12	0*	-12
Zum Verkauf vorgesehen	-12	-	-12
Abschreibungen	-1 260	-	-1 260
Zuschreibungen	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2015</b>	<b>12 574</b>	<b>2 017</b>	<b>14 591</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2015	26 006	2 017	28 023
Kumulierte Abschreibungen	-13 432	-	-13 432

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

In der Position Flugzeuge sind sechs Flugzeuge (vier Boeing MD-11F und zwei B747-400) mit einem Buchwert von 70 Mio. EUR (Vorjahr: 90 Mio. EUR) ausgewiesen, die Gegenstand von Transaktionen sind, die der Realisierung von Barwertvorteilen aus Cross-border Leasing-Konstruktionen dienen. Bei diesen Transaktionen wird in der Regel ein 40- oder 50-jähriger Headlease-Vertrag mit einem Leasingnehmer auf den Bermudas abgeschlossen. Die von diesem zu entrichtenden Leasingraten werden in einer Summe an den Leasinggeber gezahlt. Gleichzeitig schließt der Leasinggeber einen Sublease-Vertrag mit kürzerer Laufzeit (zwischen 14 und 16 Jahren) mit dem Leasingnehmer ab und entrichtet die hieraus entstehenden Leasingzahlungsverpflichtungen in einer Summe schuldbefreiend an eine Bank. Da wie vor der Transaktion Risiken und Chancen an dem Flugzeug ebenso wie das juristische Eigentum im Lufthansa Konzern verbleiben, werden die Flugzeuge gemäß SIC-27 nicht als Leasinggegenstände nach IAS 17 behandelt, sondern so, wie sie ohne diese Transaktion behandelt werden würden. Mit der Transaktion sind operative Einschränkungen verbunden; die Flugzeuge dürfen nicht überwiegend im amerikanischen Luftraum eingesetzt werden.

Der realisierte Barwertvorteil aus diesen Transaktionen wird über die Laufzeit des Sublease-Vertrags ratierlich ergebniswirksam vereinnahmt. Im Jahr 2015 wurden hieraus 3 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR) im sonstigen betrieblichen Ertrag realisiert.

Darüber hinaus enthält die Position 79 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.489 Mio. EUR (Vorjahr: 79 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.519 Mio. EUR), die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungsbedingungen an japanische, französische und irische Leasinggesellschaften, Leasinggesellschaften auf den Bermudas und den Kaimaninseln verkauft und zurückgeleast wurden. Die Leasinggesellschaften werden als strukturierte Unternehmen vollkonsolidiert. Der Konzern hat das Recht, zu einem bestimmten Zeitpunkt die Flugzeuge zu einem festgelegten Preis zurückzuerwerben.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 47 Mio. EUR (Vorjahr: 24 Mio. EUR) aktiviert.

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt 16,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 16,4 Mrd. EUR).

Von der Position Flugzeuge dienen 2.676 Mio. EUR (Vorjahr: 2.682 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen, Flugzeuge im Buchwert von 317 Mio. EUR (Vorjahr: 360 Mio. EUR) sind zudem im Wege des Finanzierungsleasings beschafft worden, weitere Informationen unter „Erläuterung 20“ ab [S. 141](#).

## 19 Übriges Sachanlagevermögen

in Mio. €	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2014	2 378	1 097	1 270	122	4 867
Kumulierte Abschreibungen	-1 096	-814	-898	-	-2 808
<b>Buchwert 01.01.2014</b>	<b>1 282</b>	<b>283</b>	<b>372</b>	<b>122</b>	<b>2 059</b>
Währungsdifferenzen	13	8	3	4	28
Zugänge Konsolidierungskreis	16	3	5	0*	24
Zugänge	68	44	111	80	303
Umbuchungen	44	16	15	-76	-1
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	-9	-4	-1	-4	-18
Zum Verkauf vorgesehen	-7	-	-1	0*	-8
Abschreibungen	-88	-46	-145	-	-279
Zuschreibungen	1	-	-	-	1
<b>Buchwert 31.12.2014</b>	<b>1 320</b>	<b>304</b>	<b>359</b>	<b>126</b>	<b>2 109</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2015	2 497	1 123	1 227	126	4 973
Kumulierte Abschreibungen	-1 177	-819	-868	-	-2 864
<b>Buchwert 01.01.2015</b>	<b>1 320</b>	<b>304</b>	<b>359</b>	<b>126</b>	<b>2 109</b>
Währungsdifferenzen	12	6	2	3	23
Zugänge Konsolidierungskreis	0*	0*	-	-	0*
Zugänge	22	33	107	182	344
Umbuchungen	21	26	16	-63	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	0*	-1	-2	-3	-6
Zum Verkauf vorgesehen	0*	0*	-2	0*	-2
Abschreibungen	-97	-49	-91	-62	-299
Zuschreibungen	2	2	0*	-	4
<b>Buchwert 31.12.2015</b>	<b>1 280</b>	<b>321</b>	<b>389</b>	<b>183</b>	<b>2 173</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2015	2 557	1 195	1 288	183	5 223
Kumulierte Abschreibungen	-1 277	-874	-899	0*	-3 050

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren wie im Vorjahr Grundschulden in Höhe von 4 Mio. EUR. Für Grundvermögen im Wert von 223 Mio. EUR (Vorjahr: 232 Mio. EUR) besteht wie im Vorjahr ein grundbücherliches Ankaufsrecht. Von dem gesamten übrigen Sachanlagevermögen dienen außerdem 23 Mio. EUR (Vorjahr: 34 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen. Im Wege des Finanzierungsleasings sind zudem übrige Sachanlagen mit einem Buchwert in Höhe von 130 Mio. EUR (Vorjahr: 137 Mio. EUR) beschafft worden; weitere Informationen finden sich in „Erläuterung 20“ ab [S. 141](#).

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns übergegangene Sachanlagen weisen folgende Werte auf:

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Grundstücke und Bauten	19	18
Technische Anlagen und Fahrzeuge	34	39
Betriebs- und Geschäftsausstattung	41	39
	<b>94</b>	<b>96</b>

**20 Gemietete und vermietete Vermögenswerte**

Im Sachanlagevermögen sind gemietete Vermögenswerte enthalten, die wegen der Gestaltung der zugrunde liegenden Verträge als Finanzierungsleasing dem wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns zugerechnet werden. Gemietete sowie vermietete Vermögenswerte können der folgenden Tabelle entnommen werden:

in Mio. €	Vermietete Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Gemietete Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Gemietete und weiter- vermietete Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Gemietete Bauten	Vermietete Bauten und Grundstücke	Gemietete immaterielle Vermögens- werte und technische Anlagen	Gemietete andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung
Anschaffungskosten am 01.01.2014	–	629	–	256	–	6	3
Kumulierte Abschreibungen	–	–292	–	–115	–	–6	–2
<b>Buchwert 01.01.2014</b>	<b>–</b>	<b>337</b>	<b>–</b>	<b>141</b>	<b>–</b>	<b>0*</b>	<b>1</b>
Währungsdifferenzen	–	2	–	2	–	0*	–
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	0*	–
Zugänge	–	100	–	9	–	–	0*
Umbuchungen	–	–6	–	2	–	–	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–	–
Abgänge	–	–	–	–6	–	–	0*
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–	–	–	–	–
Abschreibungen	–	–73	–	–12	–	0*	0*
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–	–
<b>Buchwert 31.12.2014</b>	<b>–</b>	<b>360</b>	<b>–</b>	<b>136</b>	<b>–</b>	<b>0*</b>	<b>1</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2015	–	726	–	263	–	1	3
Kumulierte Abschreibungen	–	–366	–	–127	–	–1	–2
<b>Buchwert 01.01.2015</b>	<b>–</b>	<b>360</b>	<b>–</b>	<b>136</b>	<b>–</b>	<b>0*</b>	<b>1</b>
Währungsdifferenzen	–	16	–	5	–	0*	–
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–	–
Zugänge	–	27	–	0*	–	–	0*
Umbuchungen	–	1	–	0*	–	–	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–	–
Abgänge	–	–	–	–	–	–	0*
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–	–	–	–	–
Abschreibungen	–	–87	–	–12	–	0*	0*
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–	–
<b>Buchwert 31.12.2015</b>	<b>–</b>	<b>317</b>	<b>–</b>	<b>129</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>1</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2015	–	805	–	271	–	1	3
Kumulierte Abschreibungen	–	–488	–	–142	–	–1	–2

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

**Finanzierungsleasing**

Der Buchwert der gemieteten Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns gemäß IAS 17 zuzurechnen sind, beträgt 447 Mio. EUR (Vorjahr: 497 Mio. EUR), davon entfallen 317 Mio. EUR (Vorjahr: 360 Mio. EUR) auf Flugzeuge (drei Airbus A340, eine A330, zwei A321, 19 A320, zwölf A319, eine Boeing 777 und zwei B767).

Die Flugzeugfinanzierungsleasingverträge sind in der Regel im Rahmen einer festen Grundmietzeit, die mindestens vier Jahre beträgt, unkündbar und haben eine maximale Gesamtlaufzeit von zwölf Jahren.

Nach Ablauf der Mietzeit besteht in der Regel ein Ankaufsrecht für den Leasingnehmer zum jeweiligen Restwert. Übt der Leasingnehmer in diesen Fällen die Option nicht aus, wird der Leasinggeber das Flugzeug bestmöglich am Markt verwerten. Liegt der Vermarktungserlös unter dem Restwert, ist die Differenz vom Leasingnehmer auszugleichen. In den Verträgen sind teilweise variable Leasingzahlungen insoweit vereinbart, als der darin enthaltene Zinsanteil an die Marktinzinsentwicklung, in der Regel an den Euribor beziehungsweise Libor, gekoppelt wurde.

Daneben bestehen Finanzierungsleasingverträge für Gebäude und Gebäudeteile sowie für Betriebs- und Geschäftsausstattung in den unterschiedlichsten Ausprägungen. Für Gebäude und Gebäudeteile liegen die Vertragslaufzeiten zwischen 15 und 30 Jahren. Die Leasingverträge beinhalten Leasingraten, die teilweise auf variablen, teilweise auf fixen Zinssätzen basieren, außerdem zum Teil Kaufoptionen zum Ende der vertraglichen Laufzeit. Eine Auflösung der Verträge ist nicht möglich. Vertragsverlängerungsoptionen liegen – soweit vorhanden – in der Regel auf Seiten des Mieters.

Für technische Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung liegen die Vertragslaufzeiten zwischen vier und fünf Jahren. Die Verträge enthalten in der Regel fixe Leasingraten sowie in Einzelfällen Kaufoptionen zum Ende der Leasinglaufzeit. Eine Verlängerung der Verträge seitens des Leasingnehmers ist in der Regel nicht möglich. Die Verträge sind nicht auflösbar.

Aus den Finanzierungsleasingverträgen werden in den Folgeperioden folgende Leasingzahlungen fällig, wobei die variablen Leasingraten auf Basis des zuletzt gültigen Zinssatzes fortgeschrieben wurden.

in Mio. €	2016	2017–2020	ab 2021
Leasingzahlungen	102	301	131
Abzinsungsbeträge	6	48	44
Barwerte	96	253	87

Im Vorjahr sind aus den Finanzierungsleasingverträgen folgende Beträge genannt worden:

in Mio. €	2015	2016–2019	ab 2020
Leasingzahlungen	93	291	163
Abzinsungsbeträge	5	47	56
Barwerte	88	244	107

### Operating Leases

Neben den Finanzierungsleasingverträgen sind in erheblichem Umfang Mietverträge abgeschlossen worden, die von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her als Operating Lease-Verträge zu qualifizieren sind, sodass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist. Neben 24 Flugzeugen, für die Operating Lease-Vereinbarungen bestehen, handelt es sich um Gebäudemietverträge.

Die Operating Lease-Verträge für Flugzeuge haben Laufzeiten zwischen einem Jahr und zehn Jahren. Die Verträge enden in der Regel automatisch nach Ablauf der Vertragslaufzeit, zum Teil bestehen Mietverlängerungsoptionen.

Die Mietverträge für Gebäude haben in der Regel Laufzeiten bis zu 25 Jahren. Die Einrichtungen auf den Flughäfen Frankfurt und München sind mit einer Laufzeit von bis zu 30 Jahren gemietet.

Folgende Beträge werden in den Folgeperioden fällig:

in Mio. €	2016	2017–2020	ab 2021
Flugzeuge	56	187	26 p. a.
Diverse Gebäude	306	1 089	254 p. a.
Übrige Mietverträge	106	485	148 p. a.
	<b>468</b>	<b>1 761</b>	<b>428 p. a.</b>
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	3	99	28 p. a.

Im Vorjahr wurden folgende Beträge aus Operating Lease-Verträgen genannt:

in Mio. €	2015	2016–2019	ab 2020
Flugzeuge	44	99	7 p. a.
Diverse Gebäude	272	974	227 p. a.
Übrige Mietverträge	81	278	61 p. a.
	<b>397</b>	<b>1 351</b>	<b>295 p. a.</b>
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	4	18	4 p. a.

Reservetriebwerke sowie sonstige Vermögenswerte des Anlagevermögens, die Ende 2015 im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum des Konzerns stehen, sind im Wege von nicht kündbaren Operating Leases vermietet. Aus diesen Verträgen, die verbleibende Laufzeiten bis zu vier Jahren haben, resultieren folgende erwartete Einzahlungen:

in Mio. €	2016	2017–2020	ab 2021
Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen	3	5	–

Reservetriebwerke sowie sonstige Vermögenswerte des Anlagevermögens, die Ende 2014 im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum des Konzerns standen, waren im Wege von nicht kündbaren Operating Leases vermietet. Aus den Verträgen resultierten folgende erwartete Einzahlungen:

in Mio. €	2015	2016–2019	ab 2020
Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen	3	6	1 p. a.

**21 Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen**

in Mio. €	Anteile an Joint Ventures	Anteile an assoziierten Unternehmen	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2014	261	191	452
Kumulierte Abschreibungen	–	–11	–11
<b>Buchwert 01.01.2014</b>	<b>261</b>	<b>180</b>	<b>441</b>
Währungsdifferenzen	14	12	26
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge	1	6	7
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	50	20	70
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Abgänge	–	–6	–6
Gewinnausschüttungen	–35	–58	–93
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–
Abschreibungen	–	–	–
Zuschreibungen	–	–	–
<b>Buchwert 31.12.2014</b>	<b>291</b>	<b>154</b>	<b>445</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2015	291	159	450
Kumulierte Abschreibungen	–	–5	–5
<b>Buchwert 01.01.2015</b>	<b>291</b>	<b>154</b>	<b>445</b>
Währungsdifferenzen	9	15	24
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge	–	0*	0*
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	73	25	98
Umbuchungen	–68	68	–
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Abgänge	–	–	–
Gewinnausschüttungen	–37	–9	–46
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–
Abschreibungen	–	–1	–1
Zuschreibungen	–	–	–
<b>Buchwert 31.12.2015</b>	<b>269</b>	<b>251</b>	<b>520</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2015	269	256	525
Kumulierte Abschreibungen	–	–5	–5

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die Aircraft Maintenance and Engineering Corp. (AMECO) wurde im Geschäftsjahr 2015 aufgrund von Anteilsrückgängen von Gemeinschaftsunternehmen in assoziierte Unternehmen umgegliedert.

**Anteile an at equity bewerteten Unternehmen im Einzelnen**

Die folgenden Tabellen zeigen zusammengefasste Ergebnis- und Bilanzdaten der individuell materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

**Bilanzdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei**

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Kurzfristige Vermögenswerte	287	191
Langfristige Vermögenswerte	559	351
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	74	50
Kurzfristige Schulden	257	256
Langfristige Schulden	392	157
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	24	19
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	239	89
<b>Eigenkapital</b>	<b>197</b>	<b>129</b>
Anteiliges Eigenkapital	99	64
Sonstige	21	21
<b>Buchwert</b>	<b>119</b>	<b>85</b>

**Ergebnisdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei**

in Mio. €	2015	2014
Erlöse	1 126	1 021
Abschreibungen	14	15
Zinserträge	5	3
Zinsaufwendungen	7	2
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	7	13
<b>Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen</b>	<b>63</b>	<b>46</b>
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	5	1
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>68</b>	<b>47</b>
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	32	23
Anteiliges Gesamtergebnis	34	24

### Bilanzdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, Freising

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Kurzfristige Vermögenswerte	95	182
Langfristige Vermögenswerte	1 449	1 326
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	–	–
Kurzfristige Schulden	152	339
Langfristige Schulden	1 410	1 196
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	55	199
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	1 375	1 145
<b>Eigenkapital</b>	<b>–18</b>	<b>–27</b>
Anteiliges Eigenkapital	–7	–11
Sonstige	7	11
<b>Buchwert</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

### Ergebnisdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, Freising

in Mio. €	2015	2014
Erlöse	257	259
Abschreibungen	55	53
Zinserträge	–	–
Zinsaufwendungen	35	34
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	8	8
<b>Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen</b>	<b>54</b>	<b>67</b>
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	8	–38
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>62</b>	<b>29</b>
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	22	27
Anteiliges Gesamtergebnis	25	12
Erhaltene Dividende	53	27

Die folgenden Tabellen zeigen zusammengefasste Ergebnis- und Bilanzdaten des individuell materiellen assoziierten Unternehmens, das nach der Equity-Methode bilanziert ist.

### Bilanzdaten SN Airholding SA / NV, Brüssel, Belgien

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Kurzfristige Vermögenswerte	429	379
Langfristige Vermögenswerte	107	108
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	202	157
Kurzfristige Schulden	379	346
Langfristige Schulden	184	202
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	–	–
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	95	116
<b>Eigenkapital</b>	<b>–27</b>	<b>–61</b>
Anteiliges Eigenkapital	–12	–27
Sonstige	12	27
<b>Buchwert</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

### Ergebnisdaten SN Airholding SA / NV, Brüssel, Belgien

in Mio. €	2015	2014
Erlöse	837	768
Abschreibungen	14	16
Zinserträge	2	2
Zinsaufwendungen	4	4
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	–	–
<b>Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen</b>	<b>34</b>	<b>–23</b>
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>34</b>	<b>–23</b>
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	15	–10
Anteiliges Gesamtergebnis	15	–10

Die Position „Sonstige“ in der Überleitung auf den Buchwert enthält bei SunExpress den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Gesellschaft. Bei SN Airholding und der Terminal 2 Gesellschaft wird die Differenz zwischen negativem anteiligen Eigenkapital und dem bei null angehaltenen Buchwert gezeigt. Bei SN Airholding wurde in den Vorjahren das negative Ergebnis buchwertmindernd mit langfristigen Darlehen an die Gesellschaft verrechnet. Bei der Terminal 2 Gesellschaft übersteigt die gezahlte Dividende den Buchwert, sodass der überschießende Betrag nicht mehr mit dem Buchwert verrechnet werden kann, sondern ergebniswirksam vereinnahmt wird.

Der Zeitwert der Call-Option im Zusammenhang mit dem Erwerb der Restanteile an SN Airholding SA/NV kann nicht zuverlässig bestimmt werden und ist daher am 31. Dezember 2015 zu Anschaffungskosten bewertet worden. Für die Call-Option bestand am Abschlussstichtag keine Ausübungsabsicht.

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

**Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter Gemeinschaftsunternehmen**

in Mio. €	2015	2014
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	25	15
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>25</b>	<b>15</b>
<b>Buchwert</b>	<b>149</b>	<b>206</b>

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

**Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter assoziierter Unternehmen**

in Mio. €	2015	2014
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	25	20
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	3	–
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>28</b>	<b>20</b>
<b>Buchwert</b>	<b>251</b>	<b>154</b>

**22 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere**

**Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere**

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Anteile an nahestehenden Unternehmen	158	136
Beteiligungen	43	640
Übrige Beteiligungen	201	776
Wertpapiere des Anlagevermögens	15	10

Anteile an nahestehenden Unternehmen sind zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Der Rückgang in der Position „Übrige Beteiligungen“ um 575 Mio. EUR ist vor allem auf den Abgang nahezu sämtlicher von der Lufthansa Group bisher gehaltener Anteile an JetBlue zurückzuführen (Buchwert zum 31. Dezember 2014: 610 Mio. EUR).

Beteiligungen sowie Wertpapiere sind, soweit ein aktiver Markt mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen besteht, zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Für Beteiligungen mit einem Buchwert von 18 Mio. EUR (Vorjahr: 29 Mio. EUR) und langfristige Wertpapiere mit einem Buchwert von wie im Vorjahr 7 Mio. EUR existiert kein aktiver Markt mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen. Im aktuellen Geschäftsjahr wurden übrige Beteiligungen mit einem Buchwert von 9 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) verkauft, die zuvor nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden konnten, da kein aktiver Markt bestand. Hieraus resultierte ein Gewinn von 10 Mio. EUR (Vorjahr: Verlust von 1 Mio. EUR). Im Vorjahr wurden darüber hinaus nicht zum Zeitwert bewertete langfristige Wertpapiere zu einem Verkaufspreis in Höhe des bilanziellen Buchwerts von 10 Mio. EUR verkauft.

**23 Langfristige Ausleihungen und Forderungen**

**Ausleihungen und Forderungen**

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	116	125
Ausleihungen und Forderungen gegen übrige Beteiligungen	0*	0*
Sonstige Ausleihungen und Forderungen	359	340
Vorfinanzierte Mietobjekte	–	–
Emissionszertifikate	41	50
	<b>516</b>	<b>515</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert der langfristigen Ausleihungen und Forderungen entspricht deren beizulegendem Zeitwert, da sie variabel verzinst sind beziehungsweise marktübliche Verzinsungen aufweisen.

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Wert-haltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Deutsche Lufthansa AG (einschließlich Regionalpartnern), SWISS und Austrian Airlines in der „Erläuterung 16“ ab S. 134 des Konzernanhangs verwiesen.

Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 3 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR).

Von den langfristigen Forderungen dienen 30 Mio. EUR (Vorjahr: 38 Mio. EUR) der Besicherung von Verbindlichkeiten.

## 24 Vorräte

### Vorräte

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	593	563
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	167	136
Geleistete Anzahlungen	1	1
	<b>761</b>	<b>700</b>

Vorräte im Wert von wie im Vorjahr 4 Mio. EUR sind als Kreditsicherheiten verpfändet.

Der Bruttowert der wertberichtigten Vorräte betrug zum 31. Dezember 2015 insgesamt 709 Mio. EUR (Vorjahr: 670 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 493 Mio. EUR (Vorjahr: 484 Mio. EUR) sind zum Nettoveräußerungswert angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden zum Beginn des Geschäftsjahres in Höhe von 193 Mio. EUR (Vorjahr: 222 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 30 Mio. EUR (Vorjahr: 14 Mio. EUR) vorgenommen. In Vorjahren vorgenommene Wertberichtigungen wurden in Höhe von 6 Mio. EUR (Vorjahr: 49 Mio. EUR) wieder aufgeholt.

## 25 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen	63	89
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen übrige Beteiligungen	2	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde	3 140	3 113
	<b>3 205</b>	<b>3 204</b>
davon aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(187)	(177)
<b>Sonstige Forderungen</b>		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	39	71
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	0*	0*
Sonstige Forderungen	1 116	662
Emissionszertifikate	29	58
	<b>1 184</b>	<b>791</b>
<b>Summe</b>	<b>4 389</b>	<b>3 995</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert dieser Forderungen entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Deutsche Lufthansa AG (einschließlich Regionalpartnern), SWISS und Austrian Airlines in der „Erläuterung 16“ ab S. 134 des Konzernanhangs verwiesen.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhaltene Sicherheiten weisen einen beizulegenden Zeitwert von wie im Vorjahr 2 Mio. EUR auf.

Die sonstigen Forderungen enthalten mit 252 Mio. EUR Erstattungsansprüche gegenüber Versicherungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings. Diesen Forderungen stehen zum Bilanzstichtag Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen aus diesem Unglück von 232 Mio. EUR gegenüber.

## 26 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten im Wesentlichen vorausbezahlte Mieten und Versicherungsprämien, die Folgeperioden betreffen.

## 27 Kurzfristige Wertpapiere

Bei den kurzfristigen Wertpapieren handelt es sich nahezu ausschließlich um Rentenpapiere, Genussscheine sowie Anteile an Geldmarktfonds.

## 28 Bankguthaben und Kassenbestände

Die Euro-Guthaben bei Kreditinstituten waren zum Bilanzstichtag bei verschiedenen Banken überwiegend zu Zinssätzen zwischen 0,04 und 0,12 Prozent (Vorjahr: zwischen 0,09 und 0,18 Prozent) verzinst. US-Dollar-Guthaben waren zum Zinssatz von durchschnittlich 1,18 Prozent (Vorjahr: 0,14 Prozent), Guthaben in Schweizer Franken zu einem durchschnittlichen Zinssatz von 0,25 Prozent (Vorjahr: 0,36 Prozent) angelegt. Die Position enthält mit einem Betrag von 103 Mio. EUR (Vorjahr: 125 Mio. EUR) angelegte Termingelder mit vereinbarten Laufzeiten zwischen drei und zwölf Monaten.

Im Vorjahr waren von den Guthaben bei Kreditinstituten 5 Mio. EUR als Sicherheiten für Verbindlichkeiten begeben.

Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.

## 29 Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Zum Jahresende 2015 wurden insbesondere sechs Boeing 737-500, sieben Fokker F100 und drei Fokker F70 mit einem Buchwert von insgesamt 5 Mio. EUR sowie ein Gebäude mit einem Buchwert von 2 Mio. EUR als zum Verkauf stehende Vermögenswerte ausgewiesen. Auf diese Vermögenswerte sowie weitere Flugzeuge und sonstige Vermögenswerte, hierzu „Erläuterung 9“ auf S. 131, entfielen außerplanmäßige Abschreibungen von 159 Mio. EUR sowie im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesene Wertminderungen von 4 Mio. EUR, weitere Informationen dazu unter „Erläuterung 10“ auf S. 131.

Im Vorjahr waren in dieser Position insbesondere Vermögenswerte und Schulden im Zusammenhang mit dem im Oktober 2014 geschlossenen Kaufvertrag über den Verkauf des Bereichs IT-Infrastruktur der Lufthansa Systems AG an den IBM-Konzern erfasst, die zum 1. April 2015 übertragen wurden.

Auf die Vermögenswerte waren dabei außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von insgesamt 58 Mio. EUR vorgenommen worden. Darüber hinaus waren aus dem Kaufvertrag zu erwartende Zahlungsverpflichtungen der Deutschen Lufthansa AG in Höhe von 160 Mio. EUR im sonstigen betrieblichen Aufwand erfasst worden.

Die übrigen zum Verkauf stehenden Vermögenswerte betrafen im Vorjahr im Wesentlichen zwei Boeing 747-400, vier B737-500, elf Canadair Regional Jet 700 und zwei Avro RJ mit einem Buchwert von 55 Mio. EUR sowie zwei Gebäude mit einem Buchwert von 9 Mio. EUR.

## PASSIVA

### 30 Gezeichnetes Kapital

#### Grundkapital

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.189,2 Mio. EUR. Es ist in 464.538.750 auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital.

#### Genehmigtes Kapital

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2015 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 28. April 2020 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 561.160.092 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Das Bezugsrecht der Aktionäre kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 28. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 29 Mio. EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Zur Ausgabe neuer Aktien an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG sowie der mit ihr verbundenen Unternehmen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen, durch teilweise Ausnutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 29. April 2014 (Genehmigtes Kapital B), das Grundkapital der Gesellschaft unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre um 1.766.484 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2015 gegen Bareinlage um 4.522.199,04 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 20. Oktober 2015 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Das Genehmigte Kapital B beträgt zum 31. Dezember 2015 noch 20.132.800,00 EUR.

#### Bedingtes Kapital

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2011 wurde der Vorstand bis zum 2. Mai 2016 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder

auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) bis zu 1,5 Mrd. EUR mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben. In diesem Zusammenhang wurde bedingtes Kapital (Bedingtes Kapital II) zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um bis zu 234.464.035,80 EUR durch Ausgabe von bis zu 91.587.514 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien geschaffen. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, als die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder von Optionsscheinen aus Optionsschuldverschreibungen von ihrem Wandlungs- und/oder Optionsrecht Gebrauch machen.

#### Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2015 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 28. April 2019 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 Prozent des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Die Ermächtigung sieht vor, dass der Vorstand sie insbesondere zur Verfolgung der im Beschluss der Hauptversammlung genannten Zwecke verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 29. April 2015 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Im Geschäftsjahr 2015 hat die Deutsche Lufthansa AG 168.499 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 13,85 EUR erworben. Dies entspricht 0,04 Prozent des Grundkapitals.

Die erworbenen beziehungsweise durch Kapitalerhöhung entstandenen Aktien wurden wie folgt verwendet:

- 1.173.327 Aktien wurden an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 37 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2014 zum Kurs von 12,67 EUR übertragen.
- 729.481 Aktien wurden als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung 2015 an Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 33 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 13,43 EUR übertragen.
- 26.805 Aktien wurden im Rahmen des Aktienprogramms 2015 zum Kurs von 13,43 EUR an Mitglieder des Vorstands übertragen.
- 1.694 Aktien wurden noch aus der leistungsorientierten variablen Vergütung des Jahres 2014 an Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter zum Kurs von 11,79 EUR übertragen.

3.676 Aktien wurden zum Kurs von 14,54 EUR wieder veräußert.

Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

## Kapitalmanagement

Der Lufthansa Konzern verfolgt weiterhin das Ziel einer nachhaltigen Eigenkapitalquote von 25 Prozent, um dauerhafte finanzielle Flexibilität und Stabilität als Basis für seine Wachstumsziele sicherzustellen. Eigenkapital und Bilanzsumme betragen zum 31. Dezember 2015 und 2014:

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Eigenkapital	5 845	4 031
In % der Bilanzsumme	18,0	13,2
Fremdkapital	26 617	26 443
In % der Bilanzsumme	82,0	86,8
<b>Gesamtkapital</b>	<b>32 462</b>	<b>30 474</b>

Im Geschäftsjahr 2015 erhöhte sich die Eigenkapitalquote gegenüber dem Vorjahr um 4,8 Prozentpunkte auf 18,0 Prozent. Dieser deutliche Anstieg ist vor allem auf die zinssatzbedingt gesunkenen Pensionsrückstellungen zurückzuführen.

Lufthansa unterliegt keinen satzungsmäßigen Kapitalerfordernissen.

## 31 Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer im Vorjahr vollständig zurückgezahlten Wandelanleihe. Die in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage beträgt unverändert 26 Mio. EUR, im Übrigen handelt es sich um andere Gewinnrücklagen.

Die übrigen neutralen Rücklagen haben sich im Geschäftsjahr 2015 wie folgt entwickelt:

### Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income)

in Mio. €	2015	2014
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern</b>		
<b>Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung</b>		
Gewinne/Verluste der Periode	240	94
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	–	–
<b>Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten</b>		
Gewinne/Verluste der Periode	198	338
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	–731	–26
<b>Folgebewertung von Cashflow Hedges</b>		
Gewinne/Verluste der Periode	–498	–242
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	669	–63
Abzüglich Übertragung auf Anschaffungskosten gesicherter Posten	–94	27
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Finanzanlagen</b>		
Gewinne/Verluste der Periode	4	–16
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	–	–
<b>Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen</b>	511	–2 831
<b>Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen innerhalb von Veräußerungsgruppen</b>	–19	–
<b>Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge</b>	3	7
<b>Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern</b>	–199	760
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge nach Ertragsteuern</b>	<b>84</b>	<b>–1 952</b>

## Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern

in Mio. €	2015			2014		
	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	240	–	240	95	–	95
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	–533	6	–527	312	–3	309
Folgebewertung von Cashflow Hedges	77	–33	44	–278	44	–234
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	4	–	4	–16	–	–16
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	511	–177	334	–2 831	719	–2 112
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen innerhalb von Veräußerungsgruppen	–19	5	–14	–	–	–
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	3	–	3	6	–	6
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI)</b>	<b>283</b>	<b>–199</b>	<b>84</b>	<b>–2 712</b>	<b>760</b>	<b>–1 952</b>

Die Veränderung des Eigenkapitals insgesamt ist der Entwicklung des Lufthansa Konzern-Eigenkapitals zu entnehmen.

### 32 Pensionsrückstellungen

Die Pensionsverpflichtungen im Konzern umfassen sowohl leistungs- als auch beitragsorientierte Pläne und enthalten sowohl Verpflichtungen aus laufenden Pensionen als auch Anwartschaften auf zukünftig zu zahlende Pensionen.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen für Mitarbeiter des Konzerns entfallen überwiegend auf Pensionsverpflichtungen in Deutschland sowie in der Schweiz, Österreich und den USA. Es bestehen verschiedene Zusagen für einzelne Mitarbeitergruppen.

Für den größten Teil der Mitarbeiter im Inland sowie für die von deutschen Gesellschaften ins Ausland entsandten Mitarbeiter, die vor 1995 in den Konzern eingetreten waren, wurde zunächst die Gesamtversorgungszusage der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL) als sogenannte VBL-gleiche Betriebsrentenzusage fortgeführt. Mit den in den Jahren 2003 und 2004 abgeschlossenen Tarifverträgen zur Ablösung der VBL-gleichen Versorgung und zur Vereinheitlichung der betrieblichen Altersversorgung wurde die betriebliche Versorgungszusage für Mitarbeiter des Boden-, Cockpit- und Kabinenpersonals auf einen Durchschnittsgehaltsplan umgestellt. Die Zusage entspricht seither der auch bisher schon für die Mitarbeiter, die nach 1994 neu eingestellt wurden, gültigen betrieblichen Versorgung. Dabei wird jährlich in Abhängigkeit von Vergütung und Lebensalter ein Rentenbaustein erdient und die Altersrente als Summe der Rentenbausteine definiert. Entsprechendes gilt auch für die im Rahmen der betrieblichen Versorgung zugesagten Erwerbsminderungs- sowie Hinterbliebenenrenten. Nach IAS 19 sind diese Zusagen als leistungsorientierte Zusagen einzustufen und dementsprechend im Verpflichtungsumfang und im Aufwand berücksichtigt.

Die maßgeblichen Versorgungstarifverträge wurden arbeitgeberseitig mit Wirkung zum 31. Dezember 2013 gekündigt, um mit den Gewerkschaften einvernehmlich eine Neuregelung der betrieblichen Altersversorgung zu erreichen.

Mit Tarifeinigung vom 28. November 2015 ist mit der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) eine Vereinbarung über künftige Kernelemente der betrieblichen Altersversorgung für die rund 30.000 in Deutschland beschäftigten Bodenmitarbeiter, insbesondere der Gesellschaften Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG, der Lufthansa Technik-Gruppe und der LSG Sky Chefs, abgeschlossen worden. Der zum 31. Dezember 2013 gekündigte Tarifvertrag Lufthansa Betriebsrente für das Bodenpersonal vom 1. Juli 2003 bleibt bis 31. Dezember 2015 (auch für bis zu diesem Zeitpunkt noch eingestellte Mitarbeiter) in Nachwirkung und wird mit Wirkung zum 1. Januar 2016 abgelöst. Für vor dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeiter bleiben die bis zum 31. Dezember 2015 erworbenen Anwartschaften erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2016 erhalten sie Arbeitgeberbeiträge in individuell festgelegter Höhe in ein mit 3,5 Prozent festverzinsliches sogenanntes „Basiskonto“. Für ab dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeiter werden Arbeitgeberbeiträge in Höhe von 5,2 Prozent der versorgungsfähigen Vergütung in ein sogenanntes „DC-Konto“ eingebracht. Für alle Mitarbeiter sind Eigenbeiträge in Höhe von 1,0 Prozent der versorgungsfähigen Vergütung auf ein sogenanntes „Aufbaukonto“ festgelegt. Das Kapital auf Aufbaukonto und DC-Konto wird unter Garantie des Erhalts der Beiträge am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das Versorgungsguthaben auf Basiskonto, Aufbaukonto und DC-Konto auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes verrentet und gegebenenfalls zusätzlich zur Rente aus den bis zum 31. Dezember 2015 erdienten Anwartschaften geleistet. Alle laufenden Renten werden jährlich mit 1,0 Prozent angepasst.

Aufgrund der noch laufenden Verhandlungen mit den anderen Tarifpartnern liegen derzeit keine verlässlichen Informationen darüber vor, ob und inwieweit die bestehenden Regelungen zur betrieblichen Altersversorgung durch eine im Verhandlungswege zwischen den Sozialpartnern zu vereinbarende Neuregelung verändert werden.

Mitarbeitern des Bordpersonals wird zusätzlich eine Übergangsversorgung zugesagt, die den Zeitraum von der Beendigung des fliegerischen Beschäftigungsverhältnisses bis zum Beginn der gesetzlichen/betrieblichen Altersversorgung abdeckt. Die Versorgungsleistung hängt dabei von den erworbenen Dienstjahren und dem letzten Gehalt vor dem Ausscheiden ab (Endgehaltspläne). Während des Bezugs der Übergangsversorgung werden weiterhin Rentenansprüche erdielt.

Auch die Tarifverträge zur Übergangsversorgung für das Bordpersonal wurden arbeitgeberseitig mit Wirkung zum 31. Dezember 2013 gekündigt. Wie bei der betrieblichen Altersversorgung liegen auch hier zum jetzigen Zeitpunkt keine verlässlichen Informationen zu einer möglichen Neugestaltung und deren Auswirkungen auf die bilanzierten Verpflichtungen vor.

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung erfolgt für die inländischen leistungsorientierten Pläne durch Planvermögen und bezüglich der übersteigenden Beträge über Pensionsrückstellungen.

Gesetzliche Mindestdotierungsverpflichtungen bestehen in Deutschland nicht.

Mit dem Erwerb der Swiss International Air Lines AG wurden Pensionsverpflichtungen in der Schweiz übernommen, die zum überwiegenden Teil auf gesetzlichen Verpflichtungen beruhen. Die Versorgungsleistungen werden über Pensionskassen, sogenannte Sammelstiftungen, finanziert. Die Pläne umfassen neben der Altersversorgung auch Leistungen bei Invalidität sowie eine Hinterbliebenenversorgung. Der Begünstigte kann zwischen Rentenbezug und Einmalzahlung wählen. Das Renteneintrittsalter der Pläne liegt zwischen 58 und 63 Jahren. Es werden sowohl Arbeitgeber- als auch Arbeitnehmerbeiträge an die Pensionskasse entrichtet, wobei das Unternehmen Beiträge zu leisten hat, die mindestens den in den Planbedingungen vorgegebenen Arbeitnehmerbeiträgen entsprechen. Die Beiträge werden prozentual gestaffelt vom versicherten Lohn abgeleitet. Im Fall einer Unterdeckung können entweder die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge erhöht werden, eine Minderverzinsung entschieden oder andere gesetzlich zulässige Maßnahmen getroffen werden. Die Entscheidung trifft der Stiftungsrat der entsprechenden Vorsorge-stiftung. Strategien des Stiftungsrats zum Ausgleich einer Unterdeckung basieren auf dem Bericht des Pensionskassenexperten und müssen der Regulierungsbehörde vorgelegt werden. Eine Zustimmung der Behörde ist jedoch nicht erforderlich.

Für Mitarbeiter der Austrian Airlines AG bestehen im Wesentlichen beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen, die in eine Pensionskasse ausgelagert sind. Sie beinhalten eine Alters-, Berufsunfähigkeits- sowie Hinterbliebenenversorgung.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen bei der Austrian Airlines AG betreffen ehemalige Direktions- und Vorstandsmitglieder und Pensionsbezieher. Die beitragsfrei gestellten Ansprüche werden durch Verrentung des Planvermögens ermittelt.

Für aktive Piloten und Flugbegleiter sowie für Führungskräfte der obersten Ebene bestehen ausschließlich beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen.

Die leistungsorientierten Altersversorgungssysteme der LSG Sky Chefs in den USA sind im Wesentlichen geschlossen für Neueintritte und es ergeben sich keine weiteren Leistungszuwächse der aktiven Begünstigten. Die Versorgungsleistung leitet sich aus dem Durchschnittsgehalt und den erworbenen Dienstjahren vor Schließung beziehungsweise Einfrierung des Plans ab. Das Renteneintrittsalter beträgt 65 Jahre. Die Pensionsleistungen werden über externe Fonds finanziert. Die Altersversorgung wurde entsprechend auf beitragsorientierte Altersversorgungspläne umgestellt.

Für weitere Mitarbeiter im Ausland bestehen in geringem Umfang ebenfalls Zusagen auf Alters- und zum Teil auf medizinische Versorgung, die im Wesentlichen von der Betriebszugehörigkeit und dem bezogenen Gehalt abhängig sind. Die Leistungen werden in der Regel über externe Fonds finanziert.

Für beitragsorientierte Versorgungszusagen beliefen sich die Beiträge im Jahr 2015 auf 405 Mio. EUR (Vorjahr: 390 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2004 wurde mit dem Aufbau eines Fondsvermögens zur Finanzierung und Absicherung künftiger Rentenzahlungen mit dem Ziel der vollständigen Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen in Deutschland innerhalb von 10 bis 15 Jahren begonnen. Dazu wurden Treuhandmodelle in Form einer doppel-seitigen zweistufigen Treuhandchaft (CTA) aufgelegt.

Der Lufthansa Pension Trust e. V. ist als der wesentliche Vermögens-treuhänder eine separate rechtliche Einheit und unterliegt den regulatorischen Bestimmungen in Deutschland. Die Deutsche Lufthansa AG beschließt in Absprache mit den Mitgesellschaftern eine jährliche Dotierung und führt im Fall der Dotierung diese Mittel dem Lufthansa Pension Trust e. V. zu. An dem Treuhandmodell sind neben der Deutschen Lufthansa AG auch die Tochtergesellschaften Lufthansa Technik AG und Lufthansa Cargo AG beteiligt. Seit 2007 wird das Treuhandvermögen im Wesentlichen von einer maltesischen Gesellschaftsstruktur gehalten. Das Investment Board der Lufthansa Malta Pension Holding entscheidet über die endgültige Aufteilung der Mittel auf Anlageklassen (Asset-Allokation). Das eigentliche Asset-Management wird an Fondsgesellschaften übertragen, deren Handlungsrahmen sich an allgemeinen Anlagegrundsätzen orientiert, die vom Investment Board vorgegeben werden.

Darüber hinaus wurde für andere deutsche Tochtergesellschaften Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen im Rahmen eines Contractual Trust Arrangements auf einen überbetrieblichen Treuhänder, die Deutsche Treuinvest Stiftung, übertragen.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden für die Mitarbeiter in Deutschland weitere Mittel in Höhe von 595 Mio. EUR (Vorjahr: 596 Mio. EUR) in Planvermögen dotiert. Die Ausfinanzierung von rund 600 Mio. EUR jährlich erfolgt seit 2004 freiwillig und wird jährlich überprüft.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge für leistungsorientierte Zusagen setzen sich wie folgt zusammen:

**Leistungsorientierte Zusagen**

in Mio. €	31.12.2015				31.12.2014			
	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen
Deutschland Altersversorgung	11 497	-8 611	-	2 886	11 579	-8 010	-	3 569
Deutschland Übergangsversorgung	3 175	-364	-	2 811	3 172	-369	-	2 803
Schweiz	3 195	-2 603	-	592	2 726	-2 344	1	383
Österreich	399	-212	-	187	526	-206	-	320
USA	424	-318	-	106	418	-308	-	110
Andere Länder	289	-258	-	31	290	-247	-	43
<b>Bilanzwerte</b>	<b>18 979</b>	<b>-12 366</b>	<b>-</b>	<b>6 613</b>	<b>18 711</b>	<b>-11 484</b>	<b>1</b>	<b>7 228</b>
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	6 626	-	-	-	7 231
davon Sonstige Vermögenswerte	-	-	-	13	-	-	-	3

Die Überleitung vom Finanzierungsstatus zu den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Beträgen stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	2015	2014
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	18 508	18 100
Planvermögen	-12 366	-11 484
<b>Finanzierungsstatus (Saldo)</b>	<b>6 142</b>	<b>6 616</b>
<b>Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen</b>	<b>471</b>	<b>611</b>
Anpassung aufgrund Vermögenswertbegrenzung	-	1
<b>Bilanzwerte</b>	<b>6 613</b>	<b>7 228</b>
davon Pensionsrückstellungen	6 626	7 231
davon Sonstige Vermögenswerte	13	3

Während der Berichtsperiode veränderte sich der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen wie folgt:

<b>Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen</b>		
in Mio. €	2015	2014
Stand 01.01.	18 711	14 999
Laufender Dienstzeitaufwand	750	581
Zinsaufwand	453	523
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand / Effekte aus Kürzungen	25	-3
Effekte aus Abgeltungen	-	-46
Neubewertungen		
Versicherungsmathematische Gewinne / Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	-97	-92
Versicherungsmathematische Gewinne / Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen	-594	3 429
Erfahrungsbedingte Anpassungen	-115	-175
Währungsumrechnungsdifferenzen	368	108
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-	-
Beiträge zum Plan – Arbeitnehmer	35	31
Rentenzahlungen	-564	-445
Abgeltungszahlungen	-	-123
Umgliederung nach IFRS 5	-	-86
Sonstige *	7	10
<b>Stand 31.12.</b>	<b>18 979</b>	<b>18 711</b>

\* Die Beträge entfallen u. a. auf Versorgungsverpflichtungen, für die erstmals eine Bewertung nach den Grundsätzen von IAS 19 durchgeführt wurde.

Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen beinhalten Gewinne aus dem gegenüber Vorjahr wieder leicht angestiegenen Abzinsungssatz. Ende 2015 wurde mit ver.di eine Vereinbarung über künftige Kernelemente der betrieblichen Altersversorgung Boden getroffen. Aufgrund der Umstellung auf eine leistungsorientierte Logik wurde die Allokation des Aufwands angepasst, was zu versicherungsmathematischen Verlusten von 220 Mio. EUR und somit zu einer Erhöhung der Verpflichtung führte. Gegenläufig wirkte sich die Absenkung des Rententrends von 1,5 auf 1,0 Prozent für diese Mitarbeitergruppe als versicherungsmathematischer Gewinn von 340 Mio. EUR rückstellungsmindernd aus.

Eine detaillierte Überleitung der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

<b>Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens</b>		
in Mio. €	2015	2014
Stand 01.01.	11 484	10 283
Zinsertrag	271	358
Neubewertungen		
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	-296	331
Währungsumrechnungsdifferenzen	314	90
Veränderungen im Konsolidierungskreis	0	0
Beiträge zum Plan – Arbeitgeber	722	736
Beiträge zum Plan – Arbeitnehmer	35	31
Rentenzahlungen	-165	-139
Abgeltungszahlungen	-	-123
Verpflichtungsbezogene Verwaltungskosten	-3	-3
Umgliederung nach IFRS 5	-	-82
Sonstige*	4	2
<b>Stand 31.12.</b>	<b>12 366</b>	<b>11 484</b>

\* Die Beträge entfallen u. a. auf Versorgungsverpflichtungen, für die erstmals eine Bewertung nach den Grundsätzen von IAS 19 durchgeführt wurde.

In den Geschäftsjahren 2015 und 2014 entwickelten sich die Pensionsrückstellungen wie folgt:

<b>Pensionsrückstellungen</b>		
in Mio. €	2015	2014
Vortrag 01.01.	7 231	4 718
Währungsdifferenz Vortrag	54	15
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gezahlte Renten	-399	-307
Laufender Dienstzeitaufwand	750	581
Zinsaufwand	453	523
Zinsertrag	-271	-358
Effekte aus Planänderungen inkl. Plankürzungen und aus Abgeltungen sowie Verwaltungskosten	28	-43
Erfolgsneutrale Neubewertung		
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste sowie erfahrungsbedingte Anpassungen	-806	3 162
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	296	-331
Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	-1	-
Dotierung von Planvermögen/Mitarbeiterwechsel	-709	-724
Umgliederung nach IFRS 5	-	-5
<b>Stand 31.12.</b>	<b>6 626</b>	<b>7 231</b>

Die Aufwendungen und Erträge für leistungsorientierte Pläne setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2015	2014
Laufender Dienstzeitaufwand	750	581
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/ Effekte aus Kürzungen	25	-3
Erträge aus Planabgeltungen	-	-46
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	453	523
Zinsertrag des Planvermögens	-271	-358
Verpflichtungsbezogene Verwaltungskosten	3	3
<b>Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Aufwendungen und Erträge</b>	<b>960</b>	<b>700</b>
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	296	-331
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-806	3 162
Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	-1	-
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge</b>	<b>-511</b>	<b>2 831</b>
	<b>449</b>	<b>3 531</b>

Der Zinsaufwand aus Pensionsrückstellungen und die Zinserträge aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Der Dienstzeitaufwand und der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand werden im Personalaufwand erfasst.

Das Planvermögen verursachte im Geschäftsjahr 2015 Kosten in Höhe von 25 Mio. EUR. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Zinsertrag und der Neubewertungskomponente für das Planvermögen. Im Vorjahr hatte sich ein Gesamtertrag von 689 Mio. EUR ergeben.

Wesentliche Auswirkungen der Vermögensobergrenze gemäß IAS 19.64 gab es, wie im Vorjahr, keine.

Der im Berichtsjahr angefallene nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand betrifft die rückwirkende Erhöhung von Pensionsverpflichtungen bei der Deutschen Lufthansa AG durch Erweiterung des Kreises der Pensionsberechtigten sowie gegenläufig die Umstellung von Pensionsverpflichtungen bei zwei Plänen der Swiss International Air Lines AG durch die geänderte Höhe und Aufteilung von Beiträgen an die Pensionskasse.

Der Berechnung der Pensionsverpflichtungen sowie des zugehörigen Planvermögens wurden folgende wesentliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt:

**Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei deutschen Gesellschaften**

in %	31.12.2015	31.12.2014
Zinssatz		
Altersversorgung	2,8	2,6
Übergangsversorgung	2,8	2,6
Gehaltssteigerung		
Altersversorgung	2,5	2,5
Übergangsversorgung	2,5	2,5
Rentensteigerung		
Altersversorgung	1,5	1,5
Übergangsversorgung	2,5	2,5

Hiervon abweichend gilt für Versorgungszusagen auf Basis der Ende 2015 mit ver.di getroffenen Vereinbarung über künftige Kernelemente der betrieblichen Altersversorgung Boden eine jährliche Rentenerhöhung von 1,0 Prozent; diese ist den Mitarbeitern fest zugesagt.

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden bei den deutschen Konzerngesellschaften wie im Vorjahr die von Prof. Dr. Klaus Heubeck entwickelten „Richttafeln 2005 G“ verwendet.

**Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei ausländischen Gesellschaften**

in %	31.12.2015	31.12.2014
Zinssatz		
Österreich	2,8	2,6
Schweiz	0,9	1,2
USA	4,5	4,1
Gehaltssteigerung		
Österreich	1,9	1,9
Schweiz	1,5	1,5
USA	–	–
Rentensteigerung		
Österreich	1,8	1,8
Schweiz	0,25	0,25
USA	–	–

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden für die Schweiz wie im Vorjahr die BVG 2010-Generationentafeln verwendet. In den anderen Ländern wurden landesspezifische Sterbetafeln verwendet.

Die folgende Übersicht zeigt, wie der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung durch Änderungen der maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen für die wesentlichen oben beschriebenen Pensionspläne beeinflusst worden wäre:

**Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen**

	Auswirkung auf die leistungsorientierte Verpflichtung zum 31.12.2015 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung*	18 979	–
Zinssatz		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	17 345	–8,6
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	20 870	+10,0
Gehaltstrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19 302	+1,7
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	18 677	–1,6
Rententrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19 633	+3,4
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	18 421	–2,9

\* Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

## Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen

	Auswirkung auf die leistungsorientierte Verpflichtung zum 31.12.2014 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung*	18 711	–
Zinssatz		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	17 004	–9,1
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	20 694	+10,6
Gehaltstrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19 085	+2,0
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	18 358	–1,9
Rententrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19 654	+5,1
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	17 823	–4,7

\* Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

Eine Absenkung der in den Pensionsverpflichtungen berücksichtigten Sterbewahrscheinlichkeiten um 10 Prozent führt zu einer in Abhängigkeit vom individuellen Alter jedes Begünstigten unterschiedlichen Erhöhung der Lebenserwartung. Dies entspricht in etwa einer Verlängerung der Lebenserwartung um ein Jahr für einen heute 55-jährigen männlichen Mitarbeiter. Eine 10-prozentige Senkung der Sterbewahrscheinlichkeiten würde in der Folge zu einer Erhöhung des Barwerts der wesentlichen Leistungsverpflichtungen in Deutschland und in der Schweiz zum 31. Dezember 2015 um 325 Mio. EUR (Vorjahr: 323 Mio. EUR) führen.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt, mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt.

Das Planvermögen für fondsfinanzierte leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen setzt sich im Wesentlichen aus festverzinslichen Wertpapieren, flüssigen Mitteln und Aktien zusammen. Darin sind weder Finanzinstrumente, die von Gesellschaften des Konzerns emittiert wurden, noch von Konzerngesellschaften genutzte Immobilien enthalten.

Das Planvermögen dient ausschließlich der Erfüllung der definierten Leistungsverpflichtungen. Die Unterlegung dieser Leistungsverpflichtungen mit Finanzmitteln stellt eine Vorsorge für künftige Mittelabflüsse dar, die in einigen Ländern aufgrund bestehender gesetzlicher Vorgaben, in anderen Ländern (zum Beispiel Deutschland) auf freiwilliger Basis erfolgt.

Lufthansa verfolgt das Ziel, innerhalb eines mittelfristigen Zeitraums (2014 bis 2019) die deutschen Pensionsverpflichtungen komplett durch Kapitalzuführungen und eine positive Kapitalmarktrendite zu decken. Dazu werden regelmäßig jährliche Zuführungen an den Lufthansa Pension Trust getätigt. Ein wesentlicher Faktor zur Zielerreichung ist die Performance der Anlagen.

Lufthansa steuert und überwacht die sich aus der Auslagerung von Pensionsverpflichtungen ergebenden finanziellen Risiken. Die Prozesse zur Risikosteuerung und -überwachung blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Es werden derivative Finanzinstrumente insbesondere zum Management von Fremdwährungsrisiken eingesetzt.

Die Allokation der ausgelagerten Mittel auf Anlageklassen (zum Beispiel Aktien) erfolgt auf Basis von durch Lufthansa durchgeführten Analysen (Asset-Liability-Matching-Studien). Um in regelmäßigen Abständen die Ausfinanzierungsstrategie zu überprüfen und Anpassungen vorzunehmen, wird die Asset-Liability-Matching (ALM)-Studie alle drei Jahre in Zusammenarbeit mit einem externen Berater erstellt. Die nächste Studie erfolgt zum Stichtag 31. Dezember 2017. Die Ergebnisse sollen aufzeigen, mit welchem Anlagemix (Renten, Aktien etc.) die langfristigen Pensionsverpflichtungen gedeckt werden können. Dazu wird im ersten Schritt durch den Aktuar eine langfristige Prognose für die Entwicklung der Pensionsverpflichtungen erstellt.

Weiterhin werden Zielvorgaben für die relative Rendite und das relative Risiko in Bezug auf die Deckung der Verpflichtungen benötigt. Die letzte Vorgabe betrifft die Festlegung eines Risikobudgets.

Mittels Simulation werden alle zulässigen Anlageallokationen auf diese Zielsetzungen in die Zukunft getestet und bei Nichterfüllung aussortiert. Bevorzugt werden Allokationen, die renditeorientiert und dennoch konservativ sind und mit einer hohen Wahrscheinlichkeit das Anlageziel erreichen.

Die Ergebnisse der ALM-Studie zeigen, ob es strategische Verschiebungen in der bestehenden Allokation geben wird. So werden derzeit zum Beispiel alternative Investments (zum Beispiel Rohstoffe, Private Equity) weiter aufgebaut.

Das Planvermögen setzte sich wie folgt zusammen:

### Zusammensetzung des Planvermögens

	31.12.2015				31.12.2014			
	Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt  in Mio. €	Keine Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt in Mio. €	<b>Gesamt</b>  in Mio. €	in %	Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt  in Mio. €	Keine Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt in Mio. €	<b>Gesamt</b>  in Mio. €	in %
Aktien			<b>3 312</b>	<b>26,8</b>			<b>3 062</b>	<b>26,7</b>
Europa	2 671	–			1 520	–		
Andere	641	–			1 542	–		
Festverzinsliche Wertpapiere			<b>4 682</b>	<b>37,9</b>			<b>4 573</b>	<b>39,8</b>
Staatsanleihen	1 841	–			2 180	–		
Unternehmensanleihen	2 841	–			2 393	–		
Aktienfonds	187	–	<b>187</b>	<b>1,5</b>	74	–	<b>74</b>	<b>0,7</b>
Rentenfonds	472	–	<b>472</b>	<b>3,8</b>	231	–	<b>231</b>	<b>2,0</b>
Mischfonds <sup>1)</sup>	158	–	<b>158</b>	<b>1,3</b>	149	–	<b>149</b>	<b>1,3</b>
Geldmarktanlagen	1 539	–	<b>1 539</b>	<b>12,4</b>	1 564	–	<b>1 564</b>	<b>13,6</b>
Immobilien			<b>619</b>	<b>5,0</b>			<b>492</b>	<b>4,3</b>
Direkte Anlagen	2	13			308	167		
Indirekte Anlagen	565	39			17	–		
Versicherungsverträge	0	45	<b>45</b>	<b>0,4</b>	–	154	<b>154</b>	<b>1,3</b>
Bankguthaben	249	–	<b>249</b>	<b>2,0</b>	166	–	<b>166</b>	<b>1,4</b>
Sonstige Anlagen <sup>2)</sup>	126	977	<b>1 103</b>	<b>8,9</b>	192	827	<b>1 019</b>	<b>8,9</b>
<b>Summe</b>	<b>11 292</b>	<b>1 074</b>	<b>12 366</b>	<b>100,0</b>	<b>10 337</b>	<b>1 147</b>	<b>11 484</b>	<b>100,0</b>

<sup>1)</sup> Darin enthalten sind Dividendenpapiere und zinstragende Titel.

<sup>2)</sup> In den sonstigen Anlagen sind insbesondere alternative Investments, wie zum Beispiel Hedgefonds, Rohstoffe und Private Equities, enthalten.

Durch die Pensionspläne ist der Konzern neben verschiedenen versicherungsmathematischen Risiken wie Zinsrisiko, Langlebigkeitsrisiko sowie Risiko aus Gehaltssteigerungen vor allem finanziellen Risiken im Zusammenhang mit dem Planvermögen ausgesetzt.

Die Verzinsung des Planvermögens wird am Periodenanfang in Höhe der Diskontierungssätze angenommen, die auf Basis von hochwertigen Unternehmensanleihen bestimmt werden. Sofern die tatsächliche Rendite des Planvermögens die angewandten Diskontierungssätze unterschreitet, erhöht sich die Nettoverpflichtung aus den Pensionsplänen.

Das Aktienkursrisiko, das sich aus der Aktienquote des Planvermögens ergibt, wird als angemessen eingeschätzt. Die Ausfallrisiken von Anleiheschuldern sind begrenzt, da nur in Anleihen von hoher Qualität (Investment Grade) investiert wird.

Die Höhe der Nettoverpflichtung wird in erheblichem Maß durch die Zinssätze beeinflusst, wobei das gegenwärtig niedrige Zinsniveau zu einer vergleichsweise hohen Nettoverpflichtung beiträgt. Ein fortgesetzter Rückgang der Renditen von Unternehmensanleihen würde zu einem weiteren Anstieg der leistungsorientierten Verpflichtungen führen, der voraussichtlich nur teilweise durch eine positive Entwicklung der Marktwerte der im Planvermögen enthaltenen Unternehmensanleihen kompensiert werden könnte.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass im Geschäftsjahr 2016 voraussichtlich 1,0 Mrd. EUR in Pläne eingezahlt werden (Vorjahr: 1,1 Mrd. EUR). Die Einzahlungen umfassen die geplanten Dotierungen sowie die Zahlungen von Versorgungsleistungen, die nicht durch entsprechende Erstattungen aus Planvermögen gedeckt sind.

Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen betrug 20 Jahre (Vorjahr: 20 Jahre) zum 31. Dezember 2015.

Für die zum Bilanzstichtag bestehenden leistungsorientierten Versorgungszusagen werden für die nächsten zehn Jahre folgende Pensionszahlungen prognostiziert:

#### Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen

in Mio. €	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2015
2016	470
2017	477
2018	498
2019	532
2020	534
2021 – 2025	3 211

#### Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen

in Mio. €	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2014
2015	520
2016	433
2017	459
2018	488
2019	524
2020 – 2024	3 366

### 33 Sonstige Rückstellungen

Die in der Bilanz unter lang- und kurzfristig ausgewiesenen sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2015			31.12.2014		
	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	23	14	9	14	10	4
Übrige Personalkosten	164	120	44	163	117	46
Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	28	–	28	59	–	59
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	91	47	44	264	58	206
Umweltlastensanierung	29	26	3	28	24	4
Prozesse	119	23	96	119	22	97
Restrukturierung / Abfindungen	218	113	105	242	123	119
Festpreis Kundenverträge Technik	129	3	126	122	22	100
Überholung Operating Lease-Flugzeuge	327	142	185	294	189	105
Gewährleistungen	44	–	44	25	–	25
Übrige Rückstellungen	429	38	391	224	36	188
<b>Summe</b>	<b>1 601</b>	<b>526</b>	<b>1 075</b>	<b>1 554</b>	<b>601</b>	<b>953</b>

Die Rückstellungen für Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Jubiläumsgroßleistungen, aus variablen Vergütungsanteilen und sonstigen kurzfristigen Verpflichtungen. In den Rückstellungen für Restrukturierung / Abfindungen sind insbesondere Aufwendungen aus den im Rahmen des Zukunftsprogramms SCORE geplanten Maßnahmen enthalten.

Für die Verpflichtung zur Einreichung von CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikaten bei den zuständigen Behörden wird eine Rückstellung gebildet, die mit dem Buchwert der dafür aktivierten CO<sub>2</sub>-Emissionszertifikate bewertet wird. Ist ein Teil der Verpflichtung nicht durch vorhandene Zertifikate gedeckt, wird die Rückstellung hierfür mit dem Marktpreis der Emissionszertifikate am Stichtag bewertet.

Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften resultieren aus schwebenden Dauerschuldverhältnissen oder aus sonstigen Vertragsverhältnissen, bei denen Leistung und Gegenleistung nicht ausgeglichen sind.

Rückstellungen für Umweltlastensanierungen werden auf Basis eines Sachverständigengutachtens unter der Annahme gebildet, dass der Schaden in zehn Jahren vollständig beseitigt ist und die öffentlichen Auflagen zur Sanierung entfallen.

Rückstellungen für laufende Prozesse sind unter Einschätzung des voraussichtlichen Prozessausgangs gebildet.

Die Rückstellung für die Überholung von Operating Lease-Flugzeugen betrifft im Wesentlichen Verpflichtungen zur Wartung, Überholung und Reparatur von Flugzeugen.

Die übrigen Rückstellungen betreffen mit 232 Mio. EUR ausstehende Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Erläuterungen zur Konzernbilanz

Im Geschäftsjahr 2015 haben sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeit- verträgen	Übrige Personal- kosten	Rückgabe- verpflichtung Emissions- zertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlasten- sanierungen	Prozesse
Stand 01.01.2015	14	163	59	264	28	119
Änderung Konsolidierungskreis	–	0*	–	–	–	–
Währungsdifferenzen	–	2	0*	0*	–	0*
Verbrauch	–47	–29	–58	–99	–1	–15
Zuführung/Neubildung	64	30	28	23	2	39
Zinseffekte	2	2	–	1	0*	0*
Auflösung	–1	–3	–1	–43	–	–24
Umgliederungen	–9	–1	–	–55	–	0*
<b>Stand 31.12.2015</b>	<b>23</b>	<b>164</b>	<b>28</b>	<b>91</b>	<b>29</b>	<b>119</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

in Mio. €	Restrukturierungs/ Abfindungen	Festpreis Kunden- verträge Technik	Überholung Operating Lease- Flugzeuge	Gewähr- leistungen	Übrige Rück- stellungen	<b>Summe</b>
Stand 01.01.2015	242	122	294	25	224	<b>1 554</b>
Änderung Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–1	<b>–1</b>
Währungsdifferenzen	1	0*	24	0*	5	<b>32</b>
Verbrauch	–86	–89	–140	–10	–80	<b>–654</b>
Zuführung/Neubildung	68	97	162	30	318	<b>861</b>
Zinseffekte	2	1	2	–	–	<b>10</b>
Auflösung	–10	0*	–15	0*	–36	<b>–133</b>
Umgliederungen	1	–2	0*	–1	–1	<b>–68</b>
<b>Stand 31.12.2015</b>	<b>218</b>	<b>129</b>	<b>327</b>	<b>44</b>	<b>429</b>	<b>1 601</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Im Vorjahr hatten sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse
Stand 01.01.2014	16	160	35	127	29	109
Änderung Konsolidierungskreis	–	0*	–	–	–	–
Währungsdifferenzen	–	0*	0*	1	0*	0*
Verbrauch	–40	–43	–	–33	–2	–15
Zuführung / Neubildung	53	47	24	177	1	38
Zinseffekte	–4	3	–	2	0*	0*
Auflösung	0*	0*	–	–10	0*	–13
Umgliederungen	–9	–3	–	–	–	0*
Umgliederung nach IFRS 5	–2	–1	–	–	–	–
<b>Stand 31.12.2014</b>	<b>14</b>	<b>163</b>	<b>59</b>	<b>264</b>	<b>28</b>	<b>119</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

in Mio. €	Restrukturierungen / Abfindungen	Festpreis Kundenverträge Technik	Überholung Operating Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
Stand 01.01.2014	306	116	301	25	240	<b>1 464</b>
Änderung Konsolidierungskreis	–	–	–	0*	1	<b>1</b>
Währungsdifferenzen	0*	0*	23	0*	2	<b>26</b>
Verbrauch	–146	–63	–222	–11	–112	<b>–687</b>
Zuführung / Neubildung	82	70	202	11	111	<b>816</b>
Zinseffekte	2	0*	1	–	3	<b>7</b>
Auflösung	0*	–1	–1	0*	–16	<b>–41</b>
Umgliederungen	0*	–	–10	0*	3	<b>–19</b>
Umgliederung nach IFRS 5	–2	–	–	–	–8	<b>–13</b>
<b>Stand 31.12.2014</b>	<b>242</b>	<b>122</b>	<b>294</b>	<b>25</b>	<b>224</b>	<b>1 554</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Altersteilzeitverträgen zeigen folgenden Finanzierungsstand:

Finanzierungsstand		
in Mio. €	2015	2014
Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	173	158
Externes Planvermögen	–156	–172
	<b>17</b>	<b>–14</b>
davon Pensionsrückstellungen	23	14
davon Sonstige Vermögenswerte	6	28

Im Jahr 2005 sind zur Insolvenzversicherung der Erfüllungsrückstände des Arbeitgebers aus Altersteilzeitverträgen, in denen der Mitarbeiter im sogenannten Blockmodell zunächst die volle Arbeitsleistung gegen ein reduziertes Entgelt erbringt und danach unter Fortzahlung des reduzierten Entgelts von der Arbeit freigestellt wird, 97 Mio. EUR, in den Jahren 2007 und 2009 weitere 39 Mio. EUR beziehungsweise 2 Mio. EUR an ein externes Treuhandvermögen übertragen worden. Dieses ausgelagerte Vermögen, das die Anforderungen an Planvermögen erfüllt und daher den Nettoverpflichtungsumfang entsprechend mindert, wird am Bilanzstichtag zu Marktwerten bewertet. Im Geschäftsjahr 2015 wurden wegen Erlöschen der Verpflichtung insgesamt 17 Mio. EUR aus dem Treuhandvermögen erstattet.

Der Ermittlung der Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen wurde folgende Annahme für den Zinssatz zugrunde gelegt:

<b>Annahmen</b>					
in %	2015	2014	2013	2012	2011
Zinssatz	0,46	0,46	1,46	1,26	2,53

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

in Mio. €	2017	2018	2019	2020 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	18	15	8	8
Umweltlastensanierung	3	3	3	18
Restrukturierung/ Abfindungen	46	40	1	26
Festpreis Kundenverträge Technik	1	2	–	–
Überholung Operating Lease-Flugzeuge	64	16	22	44
Übrige Rückstellungen	23	8	8	35

Zum Ende des Geschäftsjahres 2014 waren entsprechend folgende Zahlungsabflüsse geschätzt worden:

in Mio. €	2016	2017	2018	2019 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	16	14	18	14
Umweltlastensanierung	4	4	4	15
Restrukturierung/ Abfindungen	67	45	12	1
Festpreis Kundenverträge Technik	21	2	–	–
Überholung Operating Lease-Flugzeuge	80	43	17	50
Übrige Rückstellungen	21	11	6	41

### 34 Finanzschulden

Die Finanzschulden setzen sich aus einem langfristigen Teil, der eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweist, und einem unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Teil mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr zusammen. Die Gesamtsumme ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

#### Finanzschulden 31.12.2015

in Mio. €	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	1 749	998	751
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 079	949	130
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 542	3 084	458
	6 370	5 031	1 339

#### Finanzschulden 31.12.2014

in Mio. €	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	1 468	1 468	–
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 057	937	120
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 433	2 959	474
	5 958	5 364	594

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren 179 Mio. EUR (Vorjahr: 268 Mio. EUR) besichert.

Weder im Geschäftsjahr 2015 noch im Geschäftsjahr 2014 sind Zahlungsverpflichtungen unter den genannten Darlehensverträgen nicht beziehungsweise nur verzögert erfüllt worden.

Die Leasingverbindlichkeiten und sonstigen Darlehen stehen fast ausschließlich im Zusammenhang mit den unter „Erläuterung 20“ ab S. 141 geschilderten Finanzierungsleasingverträgen und den unter „Erläuterung 18“ auf S. 139 beschriebenen Flugzeugfinanzierungen.

### 35 Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

#### Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	1	2
Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	120	134
	121	136

Der Buchwert der finanziellen Verbindlichkeiten entspricht deren beizulegendem Zeitwert, da sie variabel beziehungsweise marktüblich verzinst sind.

**36 Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten**

**Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten**

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Erhaltene Anzahlungen	4	5
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	734	700
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	485	474
	<b>1 223</b>	<b>1 179</b>

Zum 31. Dezember 2015 waren 211 Mrd. Meilen aus Meilenbonusprogrammen (Vorjahr: 209 Mrd. Meilen) zu bewerten. Der langfristige passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält mit 722 Mio. EUR (Vorjahr: 690 Mio. EUR) abzugrenzende Beträge für Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen. Unter den langfristigen sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen von 477 Mio. EUR (Vorjahr: 461 Mio. EUR) erfasst.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält wie im Vorjahr 8 Mio. EUR aus für Investitionen erhaltenen Zuschüssen und Zulagen, die entsprechend der Nutzungsdauer der Investitionsgüter in Folgejahren aufgelöst werden.

Die sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten Materialherausgabeverpflichtungen in Höhe von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR)

Der Langfristanteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen, die Teil der variablen Vergütung von Vorstand, Führungskräften und außertariflichen Mitarbeitern sind, betrug 6 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR). In den kurzfristigen sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind weitere 5 Mio. EUR (Vorjahr: 6 Mio. EUR) enthalten.

Im Rahmen der aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen gewähren Lufthansa und weitere beteiligte Konzerngesellschaften auf ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien einen Abschlag von 50 Prozent für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter. Die gewährten Optionspakete 2012, 2013, 2014 und 2015 beinhalten eine Outperformance-Option und eine Performance-Option. Am Programmende erhalten die Teilnehmer bei Werthaltigkeit eine Barzahlung.

Die Outperformance-Option ist an die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem fiktiven Index aus Aktien europäischer Wettbewerber geknüpft, während die Performance-Option an die absolute Entwicklung des Aktienkurses der Lufthansa Aktie gebunden ist. Aus der Outperformance-Option erhält der Inhaber je Prozentpunkt Outperformance bei Ausübung eine Barzahlung. Bei einer Outperformance von mehr als 20 Prozent ist die Barzahlung auf einen festgelegten Betrag beschränkt.

Aus der Performance-Option 2012 ist eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 35 Prozent verbessert. Diese ist bei mehr als 53 Prozent auf einen Maximalbetrag begrenzt. Aus den Performance-Optionen 2013 und 2014 ist dann eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 33 Prozent verbessert. Diese ist bei mehr als 50 Prozent auf einen Maximalbetrag begrenzt. Aus der Performance-Option 2015 ist eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 29 Prozent verbessert. Diese ist bei mehr als 44 Prozent auf einen Maximalbetrag begrenzt.

**Programme 2012, 2013, 2014 und 2015 Outperformance-Option**

	€ je Prozentpunkt ab 1%	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	1 000	20 000
Führungskräfte	400	8 000
Außertarifliche Mitarbeiter (je 5 Prozentpunkte)	200	1 000

**Programm 2012 Performance-Option**

	€ je Performancestufe ab 35% Performance	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10 000 + 1 000 je Performancestufe	20 000
Führungskräfte	4 000 + 500 je Performancestufe	8 000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1 000

**Programme 2013 und 2014 Performance-Option**

	€ je Performancestufe ab 33% Performance	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10 000 + 1 000 je Performancestufe	20 000
Führungskräfte	4 000 + 500 je Performancestufe	8 000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1 000

**Programm 2015 Performance-Option**

	€ je Performancestufe ab 29% Performance	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10 000 + 1 000 je Performancestufe	20 000
Führungskräfte	4 000 + 500 je Performancestufe	8 000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1 000

Die Laufzeit der Programme beträgt jeweils vier Jahre.

Alle Optionen sind jeweils im letzten Jahr der Laufzeit zu einem festgelegten Zeitpunkt ausübbar. Die Berechnung der Performance und Outperformance erfolgt in allen Programmen nach dem „Total Shareholder Return-Prinzip“. Die Aktien des Eigeninvestments sind bis zur Ausübung gesperrt.

Aus der Outperformance-Option des Jahres 2011 erfolgte keine Auszahlung für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter. Dies galt wegen Unterschreitens des Schwellenwerts von 38 Prozent ebenso für die Performance-Option 2011.

Im Vorjahr erfolgte aus der außerordentlichen Outperformance-Option des Jahres 2011 keine Auszahlung für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter. Aus der nach drei Jahren ausübaren Performance-Option 2011 wurden im Vorjahr wegen Überschreiten des Schwellenwerts (29 Prozent) 9 Mio. EUR ausgezahlt.

**Ergebnisse LH-Performance zum 31.12.2015**

in %	Programm- ende	Outper- formance zum 31.12.2015	Performance zum 31.12.2015
LH-Performance 2015	2019	9	11
LH-Performance 2014	2018	-16	9
LH-Performance 2013	2017	-35	0
LH-Performance 2012	2016	-115	33

**Ergebnisse LH-Performance zum 31.12.2014**

in %	Programm- ende	Outper- formance zum 31.12.2014	Performance zum 31.12.2014
LH-Performance 2014	2018	-3	5
LH-Performance 2013	2017	-18	-4
LH-Performance 2012	2016	-76	28
LH-Performance 2011	2015	-97	35

Insgesamt hat sich im Laufe der Geschäftsjahre 2015 und 2014 der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

	2015		2014	
	Anzahl an Optionen/ Options- paketen	Bar- ausgleich in TEUR	Anzahl an Optionen/ Options- paketen	Bar- ausgleich in TEUR
Ausstehende Optionen zum 01.01.	16 914	-	16 978	-
Gewährte Optionen	4 743	-	4 382	-
Ausgelaufene bzw. verfallene Optionen	361	-	289	-
Ausgeübte Optionen	4 150	-	4 157	9 000
Ausstehende Optionen zum 31.12.	17 146	-	16 914	-

Zum 1. Januar 2015 haben Vorstand, Führungskräfte und außertariflich angestellte Mitarbeiter im Rahmen der Programme insgesamt 4.140.750 Aktien, zum 31. Dezember 2015 insgesamt 3.944.026 Aktien gehalten.

Die beizulegenden Zeitwerte der insgesamt zwölf noch laufenden Aktienprogramme wurden mit Hilfe von Monte-Carlo-Simulationen ermittelt. Hierbei werden die zukünftigen Renditen der Aktien des Vergleichsindex sowie der Deutschen Lufthansa AG simuliert und der Wert der Optionsrechte als zu erwartender Ausschüttungsbetrag ermittelt.

Insgesamt wurden folgende beizulegende Werte ermittelt:

in € pro Option	Eigen- investition	Beizulegen- der Zeitwert zum 31.12.2015	Beizulegen- der Zeitwert zum 31.12.2014
<b>Vorstand</b>			
Optionen 2011 (nach vier Jahren)	2 000	-	9 630
Optionen 2012	2 000	<b>6 823</b>	8 736
Optionen 2013	2 000	<b>5 175</b>	8 577
Optionen 2014	2 000	<b>9 353</b>	12 220
Optionen 2015	2 000	<b>13 903</b>	-
<b>Führungskräfte</b>			
Optionen 2011 (nach vier Jahren)	2 000	-	3 882
Optionen 2012	2 000	<b>2 816</b>	3 620
Optionen 2013	2 000	<b>2 067</b>	3 428
Optionen 2014	2 000	<b>3 738</b>	4 885
Optionen 2015	2 000	<b>5 558</b>	-
<b>Außertarifliche Mitarbeiter</b>			
Optionen 2011 (nach vier Jahren)	1 000	-	480
Optionen 2012	1 000	<b>325</b>	418
Optionen 2013	1 000	<b>260</b>	431
Optionen 2014	1 000	<b>470</b>	614
Optionen 2015	1 000	<b>698</b>	-

In die Monte-Carlo-Simulation sind die gewichteten durchschnittlichen Aktienkurse zum Stichtag eingeflossen. Gemäß Programmbedingungen handelt es sich dabei um die 50-Tage-Durchschnittskurse der Deutschen Lufthansa AG sowie der jeweils im Vergleichsindex enthaltenen Aktien der Wettbewerber. Die verwendeten Volatilitäten und Korrelationen stellen stichtagsbezogene und laufzeitabhängige Erwartungswerte auf Basis aktueller Markteinschätzungen dar.

Als Zinssatz wurden für die Restlaufzeit der Outperformance-Option jeweils entsprechende Swap-Rates verwendet. Für die Bewertung wurden die maximalen Laufzeiten der Programme berücksichtigt.

Die vom externen Dienstleister verwendeten Parameter sind in folgender Übersicht zusammengestellt.

#### Referenzpreis

		Optionen 2012	Optionen 2013	Optionen 2014	Optionen 2015
Lufthansa	EUR	10,61	14,09	12,59	12,34
Air France-KLM	EUR	5,00	7,00	7,45	6,32
IAG	GBP	154,41	329,78	363,46	574,73
Ryanair	EUR	4,40	6,32	7,25	13,05
easyJet	GBP	582,27	1 290,46	1 376,98	1 733,22
Air Berlin	EUR	1,64	1,79	1,31	1,00

#### Erwartete Volatilitäten

in % für:	Optionen 2012 zum 31.12.2015	Optionen 2012 zum 31.12.2014	Optionen 2013 zum 31.12.2015	Optionen 2013 zum 31.12.2014
Lufthansa	30,54	30,93	31,88	30,50
Air France-KLM	35,71	38,83	38,38	43,04
IAG	31,02	32,72	31,83	32,91
Ryanair	30,35	30,68	30,03	28,63
easyJet	30,13	31,90	30,86	29,97
Air Berlin	34,84	50,19	43,43	45,49
Risikoloser Zinssatz	-0,41 bzw. -0,42% für Eurozone; 0,42 bzw. 0,57% für Großbritannien (Vorjahr: -0,03 bis -0,02% für Eurozone; 0,39 bis 0,57% für Großbritannien)			
Fluktuation	4,7% (Vorjahr: 4,8%)			

#### Erwartete Volatilitäten

in % für:	Optionen 2014 zum 31.12.2015	Optionen 2014 zum 31.12.2014	Optionen 2015 zum 31.12.2015	Optionen 2015 zum 31.12.2014
Lufthansa	30,78	32,16	30,50	-
Air France-KLM	37,82	44,25	41,35	-
IAG	32,15	34,82	32,44	-
Ryanair	30,56	28,79	29,06	-
easyJet	31,33	32,92	30,03	-
Air Berlin	45,62	44,49	43,07	-
Risikoloser Zinssatz	-0,38 bzw. -0,30% für Eurozone; 0,81 bzw. 1,03% für Großbritannien (Vorjahr: -0,04 bis 0,01% für Eurozone; 0,83 bis 1,07% für Großbritannien)			
Fluktuation	4,7% (Vorjahr: 4,8%)			

Der im Personalaufwand enthaltene Gesamtaufwand für Aktienprogramme betrug 5 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR).

### 37 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	37	43
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligungen	1	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden	2 910	2 899
	<b>2 948</b>	<b>2 943</b>
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	70	198
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	247	249
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	-	0*
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1 582	1 245
	<b>1 899</b>	<b>1 692</b>
<b>Summe</b>	<b>4 847</b>	<b>4 635</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert dieser Verbindlichkeiten entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

### 38 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Erhaltene Anzahlungen	62	57
Passivischer Saldo aus erhaltenen Anzahlungen und Forderungen aus unfertigen Aufträgen	50	51
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	333	354
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	473	462
	<b>918</b>	<b>924</b>

Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen („Erläuterung 36“ ab S. 160) sind in Höhe von 295 Mio. EUR (Vorjahr: 320 Mio. EUR) unter den kurzfristigen passiven Rechnungsabgrenzungsposten und mit 227 Mio. EUR (Vorjahr: 214 Mio. EUR) unter den kurzfristigen sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten erfasst.

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten mit 235 Mio. EUR (Vorjahr: 239 Mio. EUR) abgegrenzte Beträge für nicht genommene Urlaubstage und Überstunden und mit 5 Mio. EUR (Vorjahr: 6 Mio. EUR) den Kurzfristanteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen („Erläuterung 36“ ab S. 160).

## Sonstige Erläuterungen

### 39 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente des Lufthansa Konzerns im Berichtsjahr verändert haben. Dabei wurden die Zahlungsströme entsprechend IAS 7 nach dem operativen Cashflow, der dem Mittelzu- und -abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit entspricht, nach der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die in der Kapitalflussrechnung ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen die Bilanzposition Bankguthaben und Kassenbestände ohne Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten in Höhe von 103 Mio. EUR (Vorjahr: 125 Mio. EUR). Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der kurzfristigen Wertpapiere.

Die Konzern-Kapitalflussrechnung wurde in diesem Jahr weiter aufgeschlüsselt vom Working Capital in das Trade Working Capital und die Position Übrige Aktiva/Passiva, um eine höhere Transparenz darzustellen. Nachfolgend werden die einzelnen Veränderungen erläutert. Mit Einführung der neuen Steuerungs- und Ergebnisgrößen wurde auch das Zinsergebnis angepasst, unter „Erläuterung 12“ auf [S. 132](#).

#### Zusätzliche Informationen zur Kapitalflussrechnung

##### Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit

Ausgehend vom Ergebnis vor Ertragsteuern wird der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit nach der indirekten Methode abgeleitet. Bereinigt um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge sowie unter Berücksichtigung der Veränderung des Trade Working Capitals und der Veränderungen aus Übrige Aktiva/Passiva, soweit nicht Investitions- oder Finanzierungstätigkeit, ergibt sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Während des aktuellen Geschäftsjahres hat der Konzern im Wesentlichen die folgenden nicht zahlungswirksamen Erträge und Aufwendungen erfasst:

in Mio. €	2015	2014
Bewertung von Finanzderivaten	-664	413
Bewertung von Finanzschulden	160	174
Wertberichtigungen auf Forderungen	90	86
Auflösungen von Wertberichtigungen auf Forderungen	-32	-46
Auflösungen von Rückstellungen und Abgrenzungen	-245	-167
<b>Summe</b>	<b>-691</b>	<b>460</b>

Das Trade Working Capital setzt sich aus den Veränderungen der Bilanzansätze von Vorräten, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Halbfabrikaten und Anzahlungen, sonstigen kurzfristigen Vermögensgegenständen und sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten, kurzfristigen Rechnungsabgrenzungsposten sowie den Verpflichtungen für nicht ausgeflogene Flugdokumente zusammen.

In der Position Übrige Aktiva/Passiva sind im Wesentlichen Korrekturen zwischen den Pensionsaufwendungen und -zahlungen an die Versorgungsberechtigten, die Veränderungen aus sonstigen Rückstellungen sowie Korrekturen für zahlungsunwirksame Effekte aus der Fremdwährungsumrechnung enthalten.

##### Cashflow aus der Investitionstätigkeit (und Geldanlagen)

Die Zahlungsströme aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden zahlungsbezogen ermittelt.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergibt sich im Wesentlichen aus den Investitionen und Desinvestitionen langfristiger Vermögenswerte.

Vom Lufthansa Konzern aktivierte Vermögenswerte, die die Kriterien eines Finanzierungsleasings erfüllen, werden dem Cashflow aus Investitionstätigkeit zugeordnet. Deren Höhe betrug im Geschäftsjahr 19 Mio. EUR (Vorjahr: 98 Mio. EUR).

2015 wurden im Konzern Dotierungen in das Pensionsvermögen in Höhe von 722 Mio. EUR (Vorjahr: 736 Mio. EUR) vorgenommen. Diese Zahlungsströme wurden dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen zugeordnet. Gegenläufig führen Rentenzahlungen aus dem Fondsvermögen zu Cash-Zuflüssen aus Geldanlagen und korrespondieren zu den Abflüssen in der laufenden Geschäftstätigkeit.

##### Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält unter anderem Auszahlungen durch Tilgung von Verbindlichkeiten aus Finance Lease. Korrespondierend zu den Abflüssen aus der Investitionstätigkeit werden für neu abgeschlossene Finanzierungsleasingtransaktionen entsprechende Zuflüsse in Höhe von 19 Mio. EUR (Vorjahr: 98 Mio. EUR) aus Darlehensaufnahmen gezeigt.

Als wesentliche nicht zahlungswirksame Transaktion des Finanzierungs- und des Investitionsbereichs wurde die Wandelanleihe auf JetBlue-Anteile im Geschäftsjahr 2015 durch Abgang der entsprechenden JetBlue-Aktienbestände in Höhe von 220 Mio. EUR getilgt.

**40 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

**Haftungsverhältnisse**

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	843	889
Aus Gewährleistungsverträgen	872	1 046
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	47	47
	<b>1 672</b>	<b>1 982</b>

In den Gewährleistungen ist ein Betrag von 373 Mio. EUR (Vorjahr: 348 Mio. EUR) enthalten, der jeweils Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen betrifft. Bei der Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten entfällt wie im Vorjahr ein Betrag von 13 Mio. EUR auf Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt 1.199 Mio. EUR (Vorjahr: 1.213 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 1.085 Mio. EUR (Vorjahr: 1.106 Mio. EUR) gegenüber. Soweit Jahresabschlüsse noch nicht vorliegen, sind die vorgenannten Beträge vorläufig.

Im Übrigen wurde wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Risiken mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 51 Mio. EUR (Vorjahr: 121 Mio. EUR) verzichtet.

Aus den bereits im Vorjahr fest kontrahierten Flugzeugverkaufsverträgen über elf Canadair Regional Jet 700 ergaben sich im Geschäftsjahr 2015 Gewinne von 2 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 49 Mio. EUR.

**Rechtliche Risiken**

Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern einer Reihe von rechtlichen Risiken ausgesetzt. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass sich hieraus über die für Prozessrisiken gebildeten Rückstellungen, dazu „Erläuterung 33“ ab S. 156, hinaus keine wesentlichen, nachhaltigen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben werden.

Allerdings sind Rechtsstreitigkeiten und andere geltend gemachte Ansprüche stets mit Unsicherheiten verbunden. Darüber hinaus können sich die Einschätzungen des Managements zu diesen Risiken im Zeitablauf verändern. Der tatsächliche Ausgang dieser Rechtsstreitigkeiten kann von früheren Einschätzungen des Managements abweichen, was zu wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und die Reputation unseres Unternehmens führen könnte. Aufgrund der bestehenden und im Folgenden beschriebenen Unsicherheiten können wir die Höhe der jeweiligen Eventualverbindlichkeiten beziehungsweise Gruppe von Eventualverbindlichkeiten nicht schätzen.

Zu den Rechtsstreitigkeiten, auf die sich diese Ausführungen beziehen, gehören unter anderem:

**Risiko aus erfolgreicher Durchsetzung zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche in einem laufenden Kartellverfahren**

Verschiedene Frachtfluggesellschaften haben sich unter Beteiligung der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG im Zeitraum zwischen Dezember 1999 und Februar 2006 an einem Cargo-Kartell beteiligt. Risiken für die Deutsche Lufthansa AG, die Lufthansa Cargo AG und die Swiss International Air Lines AG ergeben sich aus zivilrechtlichen Schadensersatzklagen durch Kunden in Deutschland, Großbritannien, Norwegen, Israel, Korea und den Niederlanden. Die Kläger machen zumeist einen noch nicht bezifferten Schaden geltend. In Deutschland wurde durch eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG vor dem Landgericht Köln Klage gegen die Lufthansa Cargo AG und Qantas Airways auf Auskunft und Schadensersatz in Höhe von mindestens 30 Mio. EUR bis 1 Mrd. EUR erhoben. Am 28. November 2014 wurde die Klage auf zehn weitere Airlines erweitert und die Klagesumme auf insgesamt rund 3 Mrd. EUR erhöht.

Über die Erfolgsaussichten der Klagen sowie über Anzahl und Höhe möglicher weiterer Anspruchsgeltendmachungen lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt keine konkrete Aussage treffen. Bei der Risikobewertung ist aber zu berücksichtigen, dass die EU-Kommissionsentscheidung zum Cargo-Kartell, auf die sich die Kläger in den zivilrechtlichen Schadensersatzverfahren in der Regel berufen, weiterhin nicht rechtskräftig ist. Zudem liefert ein von der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG in Auftrag gegebenes ökonomisches Gutachten das Ergebnis, dass bei Kunden kein tatsächlicher Schaden durch das Kartell entstanden sei. Selbst bei Vorliegen eines Schadens wird zu prüfen sein, ob der Kläger den Schaden (also die angeblich erhöhten Kartellpreise) nicht an seine Kunden weitergeleitet hat (im Fall der Spediteure) beziehungsweise diese tatsächlich an ihn weitergeleitet wurden (im Fall des Endkunden). Nach aktuellem Kenntnisstand besteht allerdings eine geringe Wahrscheinlichkeit für ein Unterliegen in einzelnen dieser Rechtsstreitigkeiten mit nicht unwesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

**Preisabsprache im Passagierbeförderungsbereich**

Mit Klage vor einem Gericht im Staat Ontario, Kanada, werden die Deutsche Lufthansa AG und sechs weitere Airlines beschuldigt, seit Anfang 2000 Absprachen zu Preisen und Zuschlägen auf Transatlantikrouten von und nach Kanada bezüglich der Passagierbeförderung getroffen zu haben. Nach unternehmensinternen Kenntnissen bestehen derzeit keinerlei Anhaltspunkte für solche verbotenen Preisabsprachen.

**Einführung der sogenannten Distribution Cost Charge (DCC) im Rahmen des Projekts „Content 2.0“**

Die im Rahmen des Projekts „Content 2.0“ eingeführte und auf alle Buchungen über Computerreservierungssysteme (CRS) anfallende DCC in Höhe von 16,00 EUR wird in verschiedenen Jurisdiktionen gerichtlich beziehungsweise behördlich überprüft.

Bei der EU-Kommission (Direktion Transport und Verkehr) sind vier Beschwerden von Reisebüroverbänden beziehungsweise Online-Agenten eingereicht worden. Lufthansa Passage wird vorgeworfen, mit der Einführung der DCC für CRS-Buchungen gegen die EU-Verordnung 80/2009 zu verstoßen, da auf dem eigenen Lufthansa Passage Distributionskanal „LHGroup-agent.com“ die DCC nicht erhoben wird. Bislang ist noch offen, ob die Kommission ein formales Verfahren mit der Übersendung von Beschwerdepunkten gegen Lufthansa Passage eröffnet.

In Deutschland hat der Online-Agent Unister beim Landgericht Leipzig Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz gestellt. Auch Unister macht, basierend auf dem Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG), in der Sache einen Verstoß gegen die EU-Verordnung 80/2009 geltend. Der Antrag wurde mit Urteil vom 6. November 2015 abgelehnt. Es bleibt abzuwarten, ob Unister hiergegen Rechtsmittel einlegt.

In der Schweiz hat der Schweizer Reise-Verband (SRV) eine Anzeige gegen SWISS bei der Schweizer Wettbewerbskommission (WeKo) eingereicht. Im Wesentlichen macht der Verband einen Verstoß gegen Schweizer Kartellrecht durch die Einführung der DCC geltend. SWISS hatte bis zum 18. Januar 2016 Gelegenheit, im Rahmen der formellen Vorabklärung zu den Vorwürfen Stellung zu nehmen. Über die Erfolgsaussichten und die Dauer des Verfahrens lassen sich momentan noch keine Aussagen treffen.

Der Verein zur Förderung und zum Schutz eines fairen und lauterer Wettbewerbs in Österreich (VFSW) hat gegen Austrian Airlines beim Landesgericht Korneuburg eine Klage auf Unterlassung der Einhebung der DCC und der Nichtbereitstellung des „full content“ eingbracht. Die Klägerin stützt sich auf §§ 1 f. UWG und bringt vor, Austrian Airlines würde wegen des fehlenden „full content“ Agenten diskriminieren und Verbraucher durch unrichtige Preisdarstellung in die Irre führen. Austrian Airlines hat die Klagebeantwortung fristgerecht zum 6. November 2015 eingebracht. Die erste mündliche Verhandlung hat am 14. Januar 2016 stattgefunden – das Verfahren wird nun auf Betreiben von Austrian Airlines an das zuständige Handelsgericht Wien überwiesen. Über die Erfolgsaussichten und die Dauer des Verfahrens lässt sich derzeit – auch angesichts des sehr unstrukturierten Vorbringens der Klägerin – noch keine Aussage treffen.

Der Fachverband der Reisebüros in der Österreichischen Wirtschaftskammer hat bei der Bundeswettbewerbsbehörde gegen Lufthansa Passage Beschwerde im Zusammenhang mit der Einführung der DCC eingebracht. Geltend gemacht wird ein Verstoß gegen österreichisches und europäisches Kartellrecht. Lufthansa Passage hat nun Gelegenheit, zu den Vorwürfen Stellung zu nehmen. Über die Erfolgsaussichten und die Dauer des Verfahrens lassen sich momentan noch keine Aussagen treffen.

In Griechenland haben zwei Online-Agenten einen Antrag auf einstweiligen Rechtsschutz gegen die Einführung der DCC gestellt. Auch sie begründen ihren Antrag im Wesentlichen mit einem Verstoß gegen die EU-Verordnung 80/2009. Die mündliche Verhandlung im Vorverfahren hat am 31. August 2015 stattgefunden, einstweiliger Rechtsschutz wurde aber im sogenannten Vorverfahren zunächst abgelehnt. Die „ordentliche“ mündliche Verhandlung im einstweiligen Verfügungsverfahren hat am 12. Oktober 2015 stattgefunden. Die Klage wurde zwischenzeitlich abgewiesen.

### **Steuerrechtliche Risiken**

Steuerliche Risiken bestehen im Wesentlichen aufgrund unterschiedlicher Rechtsauffassungen zwischen der bundesdeutschen Finanzverwaltung und dem Unternehmen. Im Rahmen steuerlicher Betriebsprüfungen für die Geschäftsjahre 2001 bis 2009 ergaben sich von den Steuererklärungen abweichende Feststellungen der Finanzbehörde insbesondere im Zusammenhang mit Teilwertabschreibungen auf Gesellschafterdarlehen, der Behandlung verschiedener Leasingkonstruktionen, dem Erwerb einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie der Erfassung bestimmter Rückstellungen. Gegen die dazu ergangenen Steuerbescheide hat der Lufthansa Konzern Rechtsmittel eingelegt. Die Lufthansa geht nach derzeitigem Kenntnisstand mit einer überwiegenden Wahrscheinlichkeit von einem Obsiegen in sämtlichen strittigen Punkten aus. Eine Rückstellung wurde daher zum Bilanzstichtag nicht gebildet. Es besteht aber für die genannten Sachverhalte das Risiko einer insgesamt möglichen Nachzahlung von rund 600 Mio. EUR. Die betragsmäßige Schätzung ist mit Unsicherheiten behaftet. Sollte sich Lufthansa mit ihrer Rechtsauffassung durchsetzen, besteht kein Risiko.

### **Angaben zu Ereignissen nach dem Bilanzstichtag**

#### **Deutsche Lufthansa AG und UFO unterzeichnen Schlichtungsvereinbarung**

Am 22. Januar 2016 haben die Deutsche Lufthansa AG und die Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) eine Schlichtung vereinbart. Die Schlichtungsgespräche sollen bis Mitte 2016 andauern. Für diesen Zeitraum besteht eine Friedenspflicht. Bereits vor der Schlichtung haben sich die Tarifpartner auf einen neuen Vergütungsvertrag sowie eine Vereinbarung zur zukünftigen Versorgung der Kabinenmitarbeiter der Lufthansa Passage geeinigt. Der Vergütungsvertrag hat eine Laufzeit bis zum 30. September 2016. In der Schlichtung werden unter anderem die Vergütungsbedingungen ab dem 1. Oktober 2016 sowie weitere offene Themen aus dem Manteltarifvertrag behandelt.

#### **Austrian Airlines erneuert Finanzierungsleasing am Flughafen Wien-Schwechat**

Austrian Airlines hat im Januar 2016 den Mietvertrag für ihre operative Basis am Flughafen Wien neu strukturiert und die Laufzeit des Vertrags verlängert. Aus dieser Transaktion hat die Gesellschaft einen Buchgewinn im mittleren zweistelligen Millionenbereich erzielt. Dieser wirkt sowohl positiv im EBIT als auch im Adjusted EBIT.

#### **41 Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Zum 31. Dezember 2015 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von insgesamt 16,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 16,5 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- beziehungsweise Gesellschafterdarlehenszusagen von 89 Mio. EUR (Vorjahr: 57 Mio. EUR).

## 42 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

### Finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungskategorien

Die finanziellen Vermögenswerte lassen sich in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern:

#### Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2015

in Mio. €	Ausleihungen und Forderungen	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Zur Veräußerung verfügbar	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind
Übrige Beteiligungen	–	–	201	–
Langfristige Wertpapiere	–	–	15	–
Ausleihungen	182	–	–	–
Langfristige Forderungen	293	–	–	–
Langfristige derivative Finanzinstrumente	–	201	–	1 033
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige kurzfristige Forderungen	4 360	–	–	–
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	–	58	–	382
Kurzfristige Wertpapiere	–	–	1 994	–
Bankguthaben und Kassenbestände	–	–	1 099	–
<b>Summe</b>	<b>4 835</b>	<b>259</b>	<b>3 309</b>	<b>1 415</b>

#### Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2014

in Mio. €	Ausleihungen und Forderungen	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Zur Veräußerung verfügbar	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind
Übrige Beteiligungen	–	–	776	–
Langfristige Wertpapiere	–	–	10	–
Ausleihungen	190	–	–	–
Langfristige Forderungen	275	–	–	–
Langfristige derivative Finanzinstrumente	–	134	–	465
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige kurzfristige Forderungen	3 937	–	–	–
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	–	70	–	386
Kurzfristige Wertpapiere	–	–	1 785	–
Bankguthaben und Kassenbestände	–	–	953	–
<b>Summe</b>	<b>4 402</b>	<b>204</b>	<b>3 524</b>	<b>851</b>

In der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ sind neben zu Handelszwecken gehaltenen Vermögenswerten auch Zeitwerte von zur Sicherung eingesetzten Optionen von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR) enthalten, deren Wertveränderungen im Finanzergebnis zu erfassen sind. Darüber hinaus wurden keine finanziellen Vermögenswerte der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zugeordnet.

Das Nettoergebnis der verschiedenen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten setzt sich wie folgt zusammen:

#### 2015

in Mio. €	Sonstige betriebliche Erträge	Abschreibungen	Sonstige betriebliche Aufwendungen	Übrige Finanzposten	Nettoergebnis
Ausleihungen und Forderungen	35	–59	–90	–	<b>–114</b>
Derivate, die als Handelsgeschäfte „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ klassifiziert wurden	–	–	–	–17	<b>–17</b>
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	–	–	–	8	<b>8</b>
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	53	–	–	673	<b>726</b>

2014\*

in Mio. €	Sonstige betriebliche Erträge	Abschreibungen	Sonstige betriebliche Aufwendungen	Übrige Finanzposten	Nettoergebnis
Ausleihungen und Forderungen	48	-10	-86	-	-48
Derivate, die als Handelsgeschäfte „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ klassifiziert wurden	-	-	-	-201	-201
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	-	-	-	-212	-212
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	16	-6	-	-	10

\* Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

**Finanzielle Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien**

Die finanziellen Verbindlichkeiten lassen sich in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern:

**Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2015**

in Mio. €	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten
Finanzschulden	-	-	6 370
Derivative Finanzinstrumente	85	1 443	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	2 948
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	2 020
<b>Summe</b>	<b>85</b>	<b>1 443</b>	<b>11 338</b>

**Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2014**

in Mio. €	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten
Finanzschulden	-	-	5 958
Derivative Finanzinstrumente	517	968	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	2 943
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	1 828
<b>Summe</b>	<b>517</b>	<b>968</b>	<b>10 729</b>

Für die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten derivativen Finanzinstrumente erfolgte die Bewertung auf Basis beobachtbarer Marktdaten.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Die angegebenen Marktwerte der Anleihen entsprechen deren Börsennotierungen. Die Marktwerte für die übrigen Finanzschulden wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten / Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung von zugänglichen Marktinformationen (Reuters) ermittelt.

**Finanzschulden**

in Mio. €	31.12.2015		31.12.2014	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1 749	1 789	1 468	1 535
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 079	1 095	1 057	1 061
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 542	3 663	3 433	3 584
<b>Summe</b>	<b>6 370</b>	<b>6 547</b>	<b>5 958</b>	<b>6 180</b>

### Zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungsstufen

In der nachfolgenden Tabelle sind die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen gegliedert. Die Bewertungsstufen sind dabei folgendermaßen definiert:

- Stufe 1: Auf aktiven Märkten gehandelte Finanzinstrumente, deren notierte Preise unverändert für die Bewertung übernommen wurden.
- Stufe 2: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.
- Stufe 3: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

#### Vermögenswerte zum 31.12.2015

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über GuV</b>				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	259	–	259
Kurzfristige Wertpapiere	–	–	–	–
<b>Finanzielle Vermögenswerte über GuV gesamt</b>	<b>–</b>	<b>259</b>	<b>–</b>	<b>259</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind</b>	<b>–</b>	<b>1 415</b>	<b>–</b>	<b>1 415</b>
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>				
Eigenkapitalinstrumente	238	51	24	313
Fremdkapitalinstrumente	–	1 714	–	1 714
	<b>238</b>	<b>1 765</b>	<b>24</b>	<b>2 027</b>
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>238</b>	<b>3 439</b>	<b>24</b>	<b>3 701</b>

#### Verbindlichkeiten zum 31.12.2015

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	85	–	85
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	1 443	–	1 443
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>–</b>	<b>1 528</b>	<b>–</b>	<b>1 528</b>

Im Geschäftsjahr 2014 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte nach Bewertungsstufen:

#### Vermögenswerte zum 31.12.2014

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über GuV</b>				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	204	–	204
Kurzfristige Wertpapiere	–	–	–	–
<b>Finanzielle Vermögenswerte über GuV gesamt</b>	<b>–</b>	<b>204</b>	<b>–</b>	<b>204</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind</b>	<b>–</b>	<b>851</b>	<b>–</b>	<b>851</b>
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>				
Eigenkapitalinstrumente	847	58	–	905
Fremdkapitalinstrumente	–	1 494	–	1 494
	<b>847</b>	<b>1 552</b>	<b>–</b>	<b>2 399</b>
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>847</b>	<b>2 607</b>	<b>–</b>	<b>3 454</b>

#### Verbindlichkeiten zum 31.12.2014

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	517	–	517
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	968	–	968
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>–</b>	<b>1 485</b>	<b>–</b>	<b>1 485</b>

**Zusätzliche Angaben zu finanziellen Vermögenswerten der Bewertungsstufe 3**

in Mio. €	01.01.2015	Im Periodenergebnis erfasst	Marktwert- veränderung im Eigenkapital erfasst	Zu-/ Abgänge	<b>31.12.2015</b>
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	–	–	24	–	24
<b>Gesamt</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>24</b>	<b>–</b>	<b>24</b>

**Zusätzliche Angaben zu finanziellen Vermögenswerten der Bewertungsstufe 3**

in Mio. €	01.01.2014	Im Periodenergebnis erfasst	Marktwert- veränderung im Eigenkapital erfasst	Zu-/ Abgänge	<b>31.12.2014</b>
Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV erfasste finanzielle Vermögenswerte	1	–	–	–1	–
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	40	0*	0*	–40	–
<b>Gesamt</b>	<b>41</b>	<b>0*</b>	<b>0*</b>	<b>–41</b>	<b>–</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

**Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten**

Die nachfolgenden finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten unterliegen Globalverrechnungsverträgen und sonstigen Vereinbarungen.

**Aktiva 31.12.2015**

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Nettobetrag
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	4 481	–121	4 360	–	4 360
Derivative Finanzinstrumente – Aktiva	1 674	–	1 674	–848	826
Bankguthaben und Kassenbestände	1 132	–33	1 099	–	1 099
<b>Summe Aktiva</b>	<b>7 287</b>	<b>–154</b>	<b>7 133</b>	<b>–848</b>	<b>6 285</b>

**Passiva 31.12.2015**

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Nettobetrag
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5 122	–154	4 968	–35	4 933
Derivative Finanzinstrumente – Passiva	1 528	–	1 528	–813	715
<b>Summe Passiva</b>	<b>6 650</b>	<b>–154</b>	<b>6 496</b>	<b>–848</b>	<b>5 648</b>

Im Vorjahr ergaben sich folgende Saldierungen:

#### Aktiva 31.12.2014

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Nettobetrag
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	4 003	-66	3 937	-	3 937
Derivative Finanzinstrumente – Aktiva	1 055	-	1 055	-542	513
Bankguthaben und Kassenbestände	977	-24	953	-	953
<b>Summe Aktiva</b>	<b>6 035</b>	<b>-90</b>	<b>5 945</b>	<b>-542</b>	<b>5 403</b>

#### Passiva 31.12.2014

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Nettobetrag
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4 861	-90	4 771	-10	4 761
Derivative Finanzinstrumente – Passiva	1 485	-	1 485	-532	953
<b>Summe Passiva</b>	<b>6 346</b>	<b>-90</b>	<b>6 256</b>	<b>-542</b>	<b>5 714</b>

#### Grundsätze der Sicherungspolitik

Der Lufthansa Konzern ist als international tätiger Luftverkehrskonzern Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungsrisiken sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch ein systematisches Finanzmanagement zu begrenzen.

#### Marktrisiko

Wechselkursschwankungen zwischen dem Euro und anderen Währungen, Zinsschwankungen an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie Preisschwankungen an den Märkten für Rohöl und Ölprodukte stellen die wesentlichen Markt- beziehungsweise Preisrisiken für den Lufthansa Konzern dar. Die Sicherungspolitik zur Eingrenzung dieser Risiken wird vom Vorstand vorgegeben und ist in konzerninternen Richtlinien dokumentiert. Sie sieht auch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente vor. Die entsprechenden Finanztransaktionen werden nur mit bonitätsmäßig erstklassigen Kontrahenten abgeschlossen.

#### Währungsrisiko

Im Hinblick auf Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft befindet sich Lufthansa im Wesentlichen im US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Treibstoffzahlungen in einer Nettozahlerposition. In den übrigen Währungen liegen grundsätzlich Nettoüberschüsse vor. Als Hauptrisiken gelten hier der Chinesische Renminbi, der Schweizer Franken, das Britische Pfund, der Japanische Yen und die Indische Rupie. Abhängig von der Marktliquidität werden Währungsrisiken aus dem geplanten operativen Exposure in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften gesichert. Der Sicherungsgrad, der dabei anzustreben ist, ist in der konzerninternen Richtlinie festgelegt.

Das Exposure zum Ende des Geschäftsjahres 2015 zeigt im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate folgende Werte:

in Mio.	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	-3 394	9 552	127 566	731	59 138
Exposure (EUR zum Kassakurs)	-3 117	1 353	973	996	821
Sicherungen (Währung)	1 422	-4 153	-60 647	-306	-13 602
Sicherungsgrad	42%	43%	48%	42%	23%

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden grundsätzlich zu 50 Prozent bei Vertragsabschluss gesichert. Der Sicherungsgrad wird überprüft und gegebenenfalls erhöht, wenn während der Vertragslaufzeit der Kalkulationskurs des Investitionsvorhabens deutlich über- oder unterschritten wird. In den letzten 24 Monaten vor Zahlung wird der Sicherungsgrad in halbjährlichen 10 Prozent-Schritten erhöht, sodass der Sicherungsgrad am Ende 90 Prozent entspricht. Als Sicherungsinstrumente können neben Termingeschäften auch Bandbreitenoptionen zum Einsatz kommen.

Das Exposure für Investitionen betrug aus Sicht des Jahresendes 2015:

in Mio.	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024–25
Exposure Nettoinvestitionen (USD)	-1 191	-557	-745	-1 658	-1 816	-1 898	-1 858	-1 588	-1 895
Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs)	-1 092	-511	-683	-1 519	-1 664	-1 739	-1 703	-1 455	-1 737
Sicherungen (USD)	1 040	453	493	661	1 111	1 074	1 583	1 386	1 350
Sicherungsgrad	87 %	81 %	66 %	40 %	61 %	57 %	85 %	87 %	71 %

Die folgende Sensitivitätsanalyse nach IFRS 7 zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn die Währungen, die als Preisrisikovariablen identifiziert wurden, aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wären.

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis <sup>1)</sup>	Auswirkungen auf das Eigenkapital <sup>1)</sup>
<b>Währung – USD</b>		
+10 %	-60	612
-10 %	56	-500
<b>Währung – JPY</b>		
+10 %	0*	-38
-10 %	0*	31
<b>Währung – CHF</b>		
+10 %	-14	-123
-10 %	13	100
<b>Währung – GBP</b>		
+10 %	7	-34
-10 %	-6	28
<b>Währung – CNY</b>		
+10 %	2	-47
-10 %	-1	38
<b>Währung – INR</b>		
+10 %	2	-15
-10 %	-1	12

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

### Zinsrisiko

Lufthansa verfolgt grundsätzlich das Ziel, 85 Prozent ihrer Finanzverbindlichkeiten variabel zu verzinsen. Mit diesem Prozentsatz wird sowohl dem Ziel der langfristigen Zinsaufwandsminimierung als auch dem Ziel der Reduzierung der Ergebnisvolatilität Rechnung getragen.

Die Float/Fix-Ratio der langfristigen Geldaufnahmen betrug aus Sicht des Geschäftsjahresendes 2015:

Exposure	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
in Mio. €											
Fix	1 062	845	614	532	399	322	319	307	227	100	-
Variabel	4 891	3 821	3 134	2 683	1 793	1 531	697	524	332	238	180
Float/Fix-Ratio	82 %	82 %	84 %	83 %	82 %	83 %	69 %	63 %	59 %	70 %	100 %

Fremdwährungsrisiken aus Finanzverbindlichkeiten werden dagegen grundsätzlich mittels Zins-/Währungsswaps zu 100 Prozent gesichert. Diese Sicherungsgeschäfte werden nach IAS 39 als Handelsgeschäfte behandelt.

Die folgende Sensitivitätsanalyse nach IFRS 7 zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn das als Preisrisikovariable identifizierte Zinsniveau aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wäre. Wegen des aktuell niedrigen Zinsniveaus wird eine Absenkung über 50 Basispunkte hinaus als nicht wahrscheinlich angesehen, deshalb wurde die Zinssenkung auf diesen Wert begrenzt.

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis <sup>1)</sup>	Auswirkungen auf das Eigenkapital <sup>1)</sup>
<b>Zins</b>		
+100 Basispunkte	-10	-36
-50 Basispunkte	5	19

<sup>1)</sup> Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

### Treibstoffpreisrisiko

Im Geschäftsjahr 2015 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen des Lufthansa Konzerns 17,2 Prozent (Vorjahr: 21,6 Prozent). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis des Konzerns erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisrisikos werden in der Regel Rohölpreissicherungsgeschäfte abgeschlossen. Sicherungsgrad und Sicherungshorizont sind abhängig von dem Risikoprofil, das sich aus dem Geschäftsmodell einer Konzerngesellschaft ergibt. Grundsätzlich erfolgt hierbei eine monatliche Absicherung von jeweils bis zu 5 Prozent des Exposures für bis zu 24 Monate in Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen.

Zur Wahrnehmung von Marktgegebenheiten kann über eine Vorstandsentscheidung der Sicherungszeitraum verlängert und das monatliche Sicherungsvolumen erhöht werden. Der angestrebte Zielsicherungsgrad beträgt bis zu 85 Prozent.

Von dem beschriebenen, regelbasierten Sicherungsvorgehen kann in einem durch eine Limitsystematik begrenzten Umfang abgewichen werden.

Die Treibstoffexposures betragen aus Sicht des Geschäftsjahresendes:

#### Treibstoffexposures

		2016	2017	2018
Treibstoffbedarf	Tsd. t	9 428	9 846	9 879
Sicherungen	Tsd. t	7 187	3 313	328
Sicherungsgrad	%	76	34	3

Die folgende Sensitivitätsanalyse nach IFRS 7 zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn der als Risikovariablen identifizierte Treibstoffpreis aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wäre:

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis*	Auswirkungen auf das Eigenkapital*
<b>Treibstoffpreis</b>		
+10%	-17	+211
-10%	+21	-213

\* Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

#### Marktwerte der zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente

Zur Absicherung der Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreissrisiken bestehen zum Bilanzstichtag folgende Sicherungsgeschäfte:

in Mio. €	31.12.2015		31.12.2014	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
<b>Absicherung von Zeitwerten</b>				
Zinsswaps – Fair Value Hedge	84	-1	85	0*
<b>Absicherung von Cashflows</b>				
Call-Optionen Treibstoffpreissicherung	-	-	0*	0*
Bandbreitenoptionen Treibstoffpreissicherung	0*	-169	0*	-10
Swaps Treibstoffpreissicherung	-	-14	-	-6
Sicherungskombinationen Treibstoffpreissicherung	-	-963	0*	-675
Termingeschäfte Devisensicherung	1 331	-296	766	-277
<b>Gesamt</b>	<b>1 415</b>	<b>-1 443</b>	<b>851</b>	<b>-968</b>
davon kurzfristig	382	-1 180	386	-702

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Die angegebenen Marktwerte der Finanzderivate entsprechen jeweils dem Preis, zu dem ein unabhängiger Dritter die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument übernehmen würde.

Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsderivate entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung erwarteter künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente.

Devisentermingeschäfte und -Swaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkursen bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Devisenoptionen sowie der Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

Die Treibstoffpreis- und Devisensicherungsgeschäfte zur Absicherung von Cashflows werden sich im Periodenergebnis beziehungsweise in den Anschaffungskosten von gesicherten Investitionen nach derzeitigem Kenntnisstand zum Fälligkeitszeitpunkt wie folgt auswirken:

Geschäftsjahr	Periodenergebnis in Mio. €	Erstmalige Bewertung von Anschaffungskosten <sup>1)</sup> in Mio. €	Gesamt in Mio. €
2016	-840	40	-800
2017	-178	36	-142
2018	-21	59	38
2019	-	79	79
2020	-	126	126
2021	-	118	118
2022	-	181	181
2023	-	154	154
2024	-	102	102
2025	-	33	33
<b>Gesamt</b>	<b>-1 039</b>	<b>928</b>	<b>-111</b>

<sup>1)</sup> Positive Vorzeichen bedeuten eine Verringerung der Anschaffungskosten.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden aus fälligen Treibstoffpreissicherungsgeschäften aus dem Eigenkapital 805 Mio. EUR aufwandserhöhend in den Treibstoffaufwand gebucht. Aus Devisensicherungsgeschäften wurden 783 Mio. EUR aus dem Eigenkapital in den sonstigen betrieblichen Ertrag und 647 Mio. EUR in den sonstigen betrieblichen Aufwand gebucht. Weitere 94 Mio. EUR wurden anschaffungskostenmindernd auf Flugzeuge gebucht.

Die derivativen Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bewertet werden, sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

#### Derivative Finanzinstrumente Trading

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Positive Marktwerte – langfristig	201	134
Positive Marktwerte – kurzfristig	58	70
Negative Marktwerte – langfristig	-44	-453
Negative Marktwerte – kurzfristig	-41	-64
	<b>174</b>	<b>-313</b>

Die ausgewiesenen positiven und negativen Marktwerte entfallen auf Derivate, die sich nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach IAS 39 qualifizieren, sowie Zeitwerte von zur Sicherung eingesetzten Optionen. Unter den als nicht wirksamen Sicherungsgeschäften im Rahmen einer Sicherungsbeziehung werden unter anderem Zins-/Währungs-Swapgeschäfte erfasst. Diese Geschäfte stehen in einem eindeutigen Sicherungszusammenhang mit bestehenden Grundgeschäften wie insbesondere festverzinslichen Finanzschulden in Fremdwährung. Ausschließlich aufgrund der Effektivitätskriterien des IAS 39 können diese Zins-/Währungs-Swapgeschäfte nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte ausgewiesen werden.

Die beizulegenden Zeitwerte werden ausschließlich mit Hilfe anerkannter finanzmathematischer Methoden unter Verwendung öffentlicher zugänglicher Marktinformationen ermittelt.

Die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden konnten, ist der Gewinn- und Verlustrechnung beziehungsweise der „Erläuterung 13“ auf S. 132 zu entnehmen.

#### Liquiditätsrisiko

Komplexe Finanzplanungssysteme sichern die frühzeitige Erkennung der künftigen Liquiditätssituation. Auf Basis der Ergebnisse der Konzernstrategie- und Konzernplanungsprozesse erfolgt eine monatliche rollierende und grundsätzlich währungsdifferenzierte Liquiditätsplanung mit einem Planungshorizont von 24 Monaten. Diese Planung bietet ein aktuelles Bild der zu erwartenden Liquiditätsentwicklung auf Gesellschafts- und Währungsebene.

Als Liquiditätsreserve hält Lufthansa grundsätzlich eine kurzfristig verfügbare Liquidität in Höhe von mindestens 2,3 Mrd. EUR vor. Darüber hinaus verfügte der Lufthansa Konzern zum 31. Dezember 2015 über zugesagte freie Kreditlinien in Höhe von 0,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 0,8 Mrd. EUR).

Eine Laufzeitenanalyse für die finanziellen Verbindlichkeiten sowie die derivativen Finanzinstrumente, basierend auf undiskontierten Bruttozahlungsströmen inklusive zugehöriger Zinszahlungen, zeigt die folgenden zu erwartenden Zahlungs- und -abflüsse aus Sicht des Bilanzstichtags 31. Dezember 2015. Aufgrund der eingesetzten Sicherungsgeschäfte bestehen zum überwiegenden Teil unmittelbare Zusammenhänge zwischen den dargestellten Zahlungsmittelzuflüssen und -abflüssen der derivativen Finanzinstrumente.

#### Derivative Finanzinstrumente

in Mio. €	Zuflüsse	Abflüsse	Netto
Im 1. Quartal	3 003	-3 205	-202
Bis 1 Jahr*	5 483	-6 037	-554
1–5 Jahre	5 304	-4 829	475
Später	5 746	-4 351	1 395

\* Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

#### Nicht derivative Finanzinstrumente

in Mio. €	Abflüsse
Im 1. Quartal	-3 736
Bis 1 Jahr*	-2 523
1–5 Jahre	-3 483
Später	-2 273

\* Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

#### Kreditrisiko

Der Verkauf von Passage- und Frachtdokumenten wird größtenteils über Agenturen abgewickelt. Diese Agenturen sind überwiegend länderspezifischen Clearingsystemen für die Abrechnung von Passage- beziehungsweise Frachtverkäufen angeschlossen. Die Bonität der Agenten wird von den jeweiligen Clearingstellen überprüft. Das Kreditrisiko bei Verkaufsgentagen ist aufgrund der

breiten Streuung weltweit relativ gering. Trotzdem wurde zur weiteren Reduzierung der Kreditrisiken gegenüber den Agenten, begleitet von der International Air Transport Association (IATA), in einigen Märkten eine spürbare Verkürzung der Zahlungsziele erreicht.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Luftverkehrsgesellschaften werden auf bilateraler Basis oder mittels Verrechnung über ein Clearing House der IATA beglichen, soweit die einer Leistung zugrunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen. Die grundsätzliche Verrechnung mittels Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in wöchentlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. Zusätzlich besteht eine Vertrauensschadensversicherung, die Teilrisiken innerhalb einer bestimmten Bandbreite abdeckt. Im Einzelfall wird im jeweiligen Leistungsvertrag bei sonstigen Geschäften eine gesonderte Sicherheit gefordert.

Für alle übrigen Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Vermeidung von Zahlungsausfällen in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden.

Kontrahentenrisiken im Zusammenhang mit Kreditkartengesellschaften werden eng überwacht, Zahlungseingänge täglich überprüft. Zur weiteren Risikominimierung erfolgt permanent eine Analyse einer möglichen weiteren Reduzierung der Zahlungsziele mit einzelnen Abrechnungspartnern. Neben dem Forderungsmonitoring auf Gesellschafts- beziehungsweise Geschäftsfeldebene besteht ein konzernweites Kontrahentenmonitoring mit individuell zugeordneten Limits, um konzernübergreifende, sich akkumulierende Risiken im Portfolio zu erkennen und bei Bedarf geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen zu können.

Bei erkennbaren Risiken werden angemessene Wertberichtigungen auf Forderungen gebildet.

Das maximale Kreditrisiko aus einer möglichen Zahlungsunfähigkeit von Schuldern aus Ausleihungen und Forderungen beträgt zum 31. Dezember 2015 4.835 Mio. EUR und setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Ausleihungen	182	190
Langfristige Forderungen	293	275
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige kurzfristige Forderungen	4 360	3 937
	<b>4 835</b>	<b>4 402</b>

Die wertberichtigten Ausleihungen und Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	01.01.2015
Bruttowert	266
Wertberichtigung	-237
<b>Buchwert 01.01.2015</b>	<b>29</b>

in Mio. €	31.12.2015
Bruttowert	260
Wertberichtigung	-219
<b>Buchwert 31.12.2015</b>	<b>41</b>

Weitere 173 Mio. EUR (Vorjahr: 125 Mio. EUR) waren bereits überfällig, aber nicht abgeschrieben.

Die Altersstruktur der überfälligen Forderungen stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	
Bis zu 90 Tagen	102
Zwischen 90 und 180 Tagen	26
Älter als 180 Tage	45

Das Kreditrisiko aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten besteht in Höhe der Wertpapiere, die keine Eigenkapitalinstrumente darstellen.

Die lang- und kurzfristig klassifizierten Wertpapiere entfallen auf:

in Mio. €	31.12.2015
Fremdkapitalinstrumente	1 714
Eigenkapitalinstrumente	295
<b>Wertpapiere gesamt</b>	<b>2 009</b>

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

in Mio. €	
AAA	425
AA+	62
AA	210
AA-	148
A+	188
A	310
A-	174
BBB+	144
BBB	41
Unter BBB bzw. kein Rating	12
<b>Gesamt</b>	<b>1 714</b>

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners. Das maximale Kreditrisiko ergibt sich aus der Summe an Geschäften mit den Vertragspartnern, bei denen per saldo positive Marktwerte vorliegen.

Zum 31. Dezember 2015 betrug das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind, 1.415 Mio. EUR, zum 31. Dezember 2014 851 Mio. EUR. Das Kontrahentenausfallrisiko aus Finanzmarktgeschäften ist durch die Festlegung des maximalen Risikos unter Berücksichtigung der Bonitätseinstufung anerkannter Rating-Agenturen begrenzt.

Die zum Bilanzstichtag vorliegenden positiven Marktwerte stammen aus Geschäften mit Vertragspartnern, die folgende Ratings (Standard & Poor's) aufweisen:

in Mio. €	
AA	43
AA-	112
A+	455
A	285
A-	210
BBB+	154
BBB	155
Unter BBB bzw. kein Rating	1
<b>Gesamt</b>	<b>1 415</b>

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten, die zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bilanziert sind, besteht am 31. Dezember 2015 in Höhe von 259 Mio. EUR und ergibt sich aus der Summe an Geschäften mit den Vertragspartnern, bei denen per saldo positive Marktwerte vorliegen. Die Vertragspartner weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

in Mio. €	
AA	18
AA-	17
A+	26
A	81
A-	50
BBB+	28
BBB	35
Unter BBB bzw. kein Rating	4
<b>Gesamt</b>	<b>259</b>

#### 43 Segmentberichterstattung

##### Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten

Zum 31. Dezember 2015 ist der Lufthansa Konzern in vier berichtspflichtigen Segmenten tätig, die die Konzernaktivitäten bündeln. Die Abgrenzung der Segmente erfolgt entsprechend der internen Berichts- und Steuerungsstruktur und hat sich im Vergleich zum Vorjahr geändert. Der Verkauf des Bereichs IT-Infrastruktur führte dazu, dass seit Beginn des Geschäftsjahres das Geschäftsfeld IT Services nicht mehr als separat berichtetes operatives Segment dargestellt wurde. Die verbleibenden IT-Funktionen gehen in den „Service- und Finanzfunktionen“ auf und werden als Teil der „Sonstige“ dargestellt.

Das Segment Passage Airline Gruppe beinhaltet das Kerngeschäft des Konzerns, die Passagierbeförderung durch die Fluggesellschaften Deutsche Lufthansa AG, die Lufthansa CityLine GmbH, die Swiss International Air Lines AG, die Austrian Airlines AG, die Air Dolomiti S.p.A., die Eurowings Luftverkehrs AG, die Germanwings GmbH, die Lufthansa Flight Training GmbH sowie die Miles & More GmbH. Aufgrund der vergleichbaren wirtschaftlichen Merkmale

der jeweiligen Fluggesellschaften wurden die Aktivitäten zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Weitere Informationen zu den einzelnen Fluggesellschaften sind im Lagebericht ab S. 46 dargestellt.

Lufthansa Cargo ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group und die führende europäische Frachtfluggesellschaft.

Das Segment Technik ist ein weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile und kommerzielle Flugzeuge durch die Lufthansa Technik-Gruppe.

Das Segment Catering, vertreten durch die LSG Lufthansa Service/Sky Chefs-Gruppe, ist weltweiter Marktführer im Airline-Catering.

Geschäftsaktivitäten, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind, werden gemeinsam mit den Erträgen und Aufwendungen der zentralen Konzernfunktionen in der Spalte „Sonstige“ der Segmentberichterstattung dargestellt. Hierunter befinden sich die Erträge und Aufwendungen der Lufthansa Commercial Holding GmbH, der Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH und weiterer Konzerngesellschaften.

##### Erläuterungen zu den Segmentdaten und zur internen Steuerung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der berichtspflichtigen Segmente entsprechen den beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, wie in der „Erläuterung 2“ ab S. 122 dargestellt.

Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand der zwei Segmentergebnisgrößen EBIT beziehungsweise Adjusted EBIT. Die Steuerungsgröße EBIT entspricht dem betrieblichen IFRS-Ergebnis durch Hinzurechnung des Beteiligungsergebnisses. Das Adjusted EBIT ergibt sich dann durch Korrektur des EBIT um Abgangsergebnisse von Vermögenswerten, außerplanmäßigen Ab- und Zuschreibungen sowie um periodenfremde Ergebniseffekte im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen (Plananpassungen und Planabgeltungen).

Verkäufe und Erlöse zwischen den berichtspflichtigen Segmenten werden grundsätzlich zu Preisen erbracht, wie sie auch mit Dritten vereinbart würden. Verwaltungsleistungen werden als Kostenumlagen berechnet.

Zu den Außenumsätzen bei den Verkehrserlösen befinden sich Informationen unter „Erläuterung 3“ auf S. 129.

Das gebundene Kapital umfasst im Wesentlichen die Segmentaktiva, korrigiert um derivative Finanzinstrumente und latente Steuerposten sowie vermindert um nicht zinstragende Schulden.

Die Segmentinvestitionen beinhalten Zugänge von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie Investitionen in at equity bewertete Beteiligungen.

Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von Beteiligungen ist Bestandteil des Segmentergebnisses eines Segments, aus Konzernsicht aber nicht dem betrieblichen, sondern dem Finanzergebnis zuzurechnen.

## Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2015

in Mio. €	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtiger operativer Segmente	Sonstige	Überleitung		Konzern
							Nicht zugeordnet	Konsoli- dierung	
Außenumsätze	23 821	2 331	3 256	2 386	31 794	262	–	–	32 056
davon Verkehrserlöse	22 610	2 275	–	–	24 885	–	437	–	25 322
Konzerninnenumsätze	678	24	1 843	636	3 181	222	–	–3 403	–
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>24 499</b>	<b>2 355</b>	<b>5 099</b>	<b>3 022</b>	<b>34 975</b>	<b>484</b>	<b>–</b>	<b>–3 403</b>	<b>32 056</b>
Übrige betriebliche Erträge	1 406	58	317	73	1 854	2 031	–	–850	3 035
<b>Betriebliche Erträge</b>	<b>25 905</b>	<b>2 413</b>	<b>5 416</b>	<b>3 095</b>	<b>36 829</b>	<b>2 515</b>	<b>–</b>	<b>–4 253</b>	<b>35 091</b>
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>	<b>24 508</b>	<b>2 435</b>	<b>4 971</b>	<b>3 032</b>	<b>34 946</b>	<b>2 901</b>	<b>–</b>	<b>–4 311</b>	<b>33 536</b>
davon Materialaufwand	15 146	1 577	2 656	1 299	20 678	193	–	–3 231	17 640
davon Personalaufwand	4 675	414	1 317	1 113	7 519	563	–	–7	8 075
davon Abschreibungen (planmäßig)	1 301	152	103	80	1 636	79	–	–	1 715
davon sonstige Aufwendungen	3 386	292	895	540	5 113	2 066	–	–1 073	6 106
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>68</b>	<b>25</b>	<b>3</b>	<b>22</b>	<b>118</b>	<b>3</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>121</b>
davon Ergebnis Equity-Bewertung	58	21	15	15	109	2	–	–	111
<b>EBIT</b>	<b>1 465</b>	<b>3</b>	<b>448</b>	<b>85</b>	<b>2 001</b>	<b>–383</b>	<b>–</b>	<b>58</b>	<b>1 676</b>
<b>davon Überleitungspositionen</b>									
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	–28	–71	1	–12	–110	–45	–	–	–155
Pensionssondereffekte	–13	–3	–6	–2	–24	–1	–	–	–25
Ergebnis Anlagenabgang	1	3	–1	–	3	33	–	3	39
<b>Adjusted EBIT<sup>1)</sup></b>	<b>1 505</b>	<b>74</b>	<b>454</b>	<b>99</b>	<b>2 132</b>	<b>–370</b>	<b>–</b>	<b>55</b>	<b>1 817</b>
Summe der Adjustments									–141
Übriges Finanzergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	350
Ergebnis vor Ertragsteuern	–	–	–	–	–	–	–	–	2 026
Gebundenes Kapital <sup>2)</sup>	11 788	1 160	3 377	1 290	17 615	1 308	–	–118	18 805
davon aus Equity- Beteiligungen	119	57	207	132	515	5	–	–	520
Segmentinvestitionen <sup>3)</sup>	2 147	116	148	127	2 538	16	65	–50	2 569
davon aus Equity- Beteiligungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter zum Stichtag	55 255	4 607	20 661	34 310	114 833	5 819	–	–	120 652
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	55 169	4 643	20 289	33 543	113 644	5 915	–	–	119 559

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT finden sich Informationen auf Seite 32 des Lageberichts.

<sup>2)</sup> Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) und abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (u. a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

<sup>3)</sup> Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen (exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen) ausgewiesen.

## Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2014

in Mio. €	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtiger operativer Segmente	Sonstige	Überleitung		Konzern
							Nicht zugeordnet	Konsoli- dierung	
Außenumsätze	22 636	2 410	2 673	2 022	29 741	270	–	–	30 011
davon Verkehrserlöse	21 564	2 364	–	–	23 928	–	460	–	24 388
Konzerninnenumsätze	684	25	1 664	611	2 984	365	–	–3 349	–
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>23 320</b>	<b>2 435</b>	<b>4 337</b>	<b>2 633</b>	<b>32 725</b>	<b>635</b>	<b>–</b>	<b>–3 349</b>	<b>30 011</b>
Übrige betriebliche Erträge	1 031	85	209	74	1 399	1 297	–	–594	2 102
<b>Betriebliche Erträge</b>	<b>24 351</b>	<b>2 520</b>	<b>4 546</b>	<b>2 707</b>	<b>34 124</b>	<b>1 932</b>	<b>–</b>	<b>–3 943</b>	<b>32 113</b>
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>	<b>23 681</b>	<b>2 415</b>	<b>4 123</b>	<b>2 644</b>	<b>32 863</b>	<b>2 308</b>	<b>–</b>	<b>–3 937</b>	<b>31 234</b>
davon Materialaufwand	15 161	1 690	2 154	1 156	20 161	193	–	–3 071	17 283
davon Personalaufwand	4 234	387	1 186	964	6 771	572	–	–8	7 335
davon Abschreibungen (planmäßig)	1 178	64	93	79	1 414	115	–	–1	1 528
davon sonstige Aufwendungen	3 108	274	690	445	4 517	1 428	–	–857	5 088
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>45</b>	<b>18</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>85</b>	<b>37</b>	<b>–</b>	<b>–1</b>	<b>121</b>
davon Ergebnis Equity-Bewertung	39	16	14	8	77	–	–	–	77
<b>EBIT</b>	<b>715</b>	<b>123</b>	<b>433</b>	<b>75</b>	<b>1 346</b>	<b>–339</b>	<b>–</b>	<b>–7</b>	<b>1 000</b>
<b>davon Überleitungspositionen</b>									
Außerplanmäßige Abschreibung / Zuschreibung	–9	0*	6	–14	–17	–63	–	–	–80
Pensionssondereffekte	7	0*	38	4	49	–	–	–1	48
Ergebnis Anlagenabgang	16	0*	9	–3	22	–160	–	–1	–139
<b>Adjusted EBIT<sup>1)</sup></b>	<b>701</b>	<b>123</b>	<b>380</b>	<b>88</b>	<b>1 292</b>	<b>–116</b>	<b>–</b>	<b>–5</b>	<b>1 171</b>
Summe der Adjustments									–171
Übriges Finanzergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	–820
Ergebnis vor Ertragsteuern	–	–	–	–	–	–	–	–	180
Gebundenes Kapital <sup>2)</sup>	11 433	1 232	2 989	1 276	16 930	815	–	–161	17 584
davon aus Equity- Beteiligungen	85	50	182	122	439	6	–	–	445
Segmentinvestitionen <sup>3)</sup>	2 248	214	118	140	2 720	36	40	–19	2 777
davon aus Equity- Beteiligungen	–	–	1	6	7	–	–	–	7
Mitarbeiter zum Stichtag	54 960	4 663	20 079	32 843	112 545	6 236	–	–	118 781
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	55 516	4 656	20 085	32 526	112 783	6 190	–	–	118 973

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT finden sich Informationen auf Seite 32 des Lageberichts.

<sup>2)</sup> Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) und abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (u. a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

<sup>3)</sup> Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen (exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen) ausgewiesen.

In der Überleitungsspalte sind die aus Konsolidierungsvorgängen resultierenden Effekte ebenso enthalten wie die Beträge, die sich aus der unterschiedlichen Definition von Inhalten der Segmentposten im Vergleich zu den dazugehörigen Konzernposten ergeben.

Die eliminierten Umsätze der Segmente, die mit anderen, ebenfalls konsolidierten Segmenten erzielt wurden, sind in der Überleitungsspalte zu den Umsatzerlösen erkennbar.

Die Beträge in der Überleitungsspalte zum EBIT beinhalten die Effekte aus erfolgswirksamen Konsolidierungsvorgängen, in denen sich Erträge und Aufwendungen bei zwei Partnern nicht in derselben Höhe oder derselben Periode gegenüberstehen.

#### Erläuterungen zu den geografischen Gebieten 2015

Die Aufteilung der Verkehrserlöse auf die geografischen Regionen erfolgt nach Ursprungsverkaufsorten, und die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswerts zugeordnet.

Die Zuordnung der anderen Betriebserlöse zu den einzelnen Regionen erfolgt nach geografischem Sitz des Kunden.

Die Definition der Regionen folgt grundsätzlich geografischen Regeln. Abweichend hiervon sind die in der Türkei erzielten Verkehrserlöse Europa zugeordnet.

Lufthansa steuert ihre Luftverkehrsaktivitäten über Netzergebnisse und nicht über regionale Ergebnisbeiträge. Ähnliches gilt für das Segment Catering. Eine Darstellung regionaler Segmentergebnisse ist daher für den Lufthansa Konzern nicht aussagekräftig.

Eine Aufteilung der Verkehrserlöse der Segmente Passage Airline Gruppe und Logistik nach Verkehrsgebieten statt nach Ursprungsverkaufsorten befindet sich in den Erläuterungen zum jeweiligen Geschäftsfeld im Lagebericht.

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

#### Angaben nach Regionen 2015

in Mio. €	Europa	Nord- amerika	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse	16 042	4 217	784	3 164	735	380	25 322
Andere Betriebserlöse	2 517	1 816	334	1 179	608	280	6 734
Langfristige Vermögenswerte <sup>1) 2)</sup>	17 867	265	42	217	12	18	18 421
Investitionen in langfristige Vermögenswerte <sup>1)</sup>	2 417	55	10	15	2	4	2 503

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse	7 400	3 792
Andere Betriebserlöse	904	1 458
Langfristige Vermögenswerte <sup>1) 2)</sup>	13 631	219
Investitionen in langfristige Vermögenswerte <sup>1)</sup>	1 929	51

<sup>1)</sup> Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

<sup>2)</sup> Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

**Erläuterungen zu den geografischen Gebieten 2014**

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

**Angaben nach Regionen 2014**

in Mio. €	Europa	Nord- amerika	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse	15 945	3 597	795	3 005	677	369	24 388
Andere Betriebserlöse	2 546	1 400	191	971	318	197	5 623
Langfristige Vermögenswerte <sup>1) 2)</sup>	16 802	202	32	203	12	18	17 269
Investitionen in langfristige Vermögenswerte <sup>1)</sup>	2 658	26	7	31	2	2	2 726

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse	7 228	3 237
Andere Betriebserlöse	934	1 122
Langfristige Vermögenswerte <sup>1) 2)</sup>	13 071	187
Investitionen in langfristige Vermögenswerte <sup>1)</sup>	2 232	23

<sup>1)</sup> Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

<sup>2)</sup> Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden angepasst.

Im Geschäftsjahr 2015 und im Vorjahr wurden mit keinem Kunden mehr als 10 Prozent der Umsatzerlöse des Lufthansa Konzerns getätigt.

**44 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen**

Salden und Geschäftsvorfälle zwischen der Gesellschaft und ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen, die nahestehende Unternehmen und Personen sind, wurden im Zuge der Konsolidierung eliminiert und werden in dieser Anhangsangabe nicht erläutert. Einzelheiten zu Geschäftsvorfällen zwischen dem Konzern und anderen nahestehenden Unternehmen und Personen sind nachfolgend dargestellt.

Die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns erbringen im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen. Umgekehrt erbringen die jeweiligen Konzernbeteiligungen im Rahmen ihres Geschäftszwecks auch Leistungen für den Lufthansa Konzern. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt.

Darüber hinaus bestehen zwischen dem Konzern und nicht konsolidierten Tochterunternehmen zahlreiche Abrechnungsverträge, die zum Teil gegenseitige Inanspruchnahmen von Dienstleistungen regeln. In diesen Fällen werden die erbrachten Verwaltungsleistungen als Kostenumlagen berechnet.

Das Cash-Management des Lufthansa Konzerns ist zentralisiert, insoweit nimmt der Lufthansa Konzern auch gegenüber den nicht konsolidierten Konzerngesellschaften eine „Bankenfunktion“ wahr. Die einbezogenen, nicht konsolidierten Konzerngesellschaften legen ihre baren Mittel im Konzern an beziehungsweise nehmen dort bare Mittel auf und tätigen dort ihre derivativen Sicherungsgeschäfte. Alle Transaktionen werden zu Marktkonditionen abgewickelt.

Aufgrund der zum Teil räumlichen Nähe existiert eine große Zahl von Untermietverträgen zwischen dem Lufthansa Konzern und nahestehenden Unternehmen, in denen in der Regel die vom Lufthansa Konzern selbst gezahlten Mieten und Umlagen anteilig weiterberechnet werden.

Aus der folgenden Tabelle ist das Volumen der wesentlichen an nahestehende Unternehmen erbrachten beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ersichtlich:

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2015	2014	2015	2014
<b>Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen</b>				
Airline Training Center Arizona Inc., USA	0*	0*	14	3
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Deutschland	2	4	50	46
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Slowakei	2	1	4	7
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG, Deutschland	6	7	5	4
DLH Fuel Company mbH, Deutschland	0*	0*	573	722
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Südafrika	1	1	7	7
Global Telesales of Canada, Inc., Kanada	1	–	6	–
handling counts GmbH, Deutschland	1	1	15	16
Lufthansa Consulting GmbH, Deutschland	1	2	8	7
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Deutschland	5	5	29	27
Lufthansa Flight Training – CST GmbH, Deutschland	4	4	10	2
Lufthansa Global Business Services Hamburg GmbH, Deutschland	15	–	31	–
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko	0*	0*	5	5
Lufthansa Global Business Services Sp. z o. o., Polen	1	1	23	17
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Deutschland	4	9	57	50
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Deutschland	0*	0*	6	5
Lufthansa Super Star gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Deutschland	26	–	18	–
Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz	1	1	24	20
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Ungarn	1	2	13	33
Lufthansa Systems Poland sp. z o.o., Polen	1	1	17	15
Lufthansa Technical Training GmbH, Deutschland	4	5	26	16
Lufthansa Technik Logistik of America LLC, USA	6	6	23	19
Lufthansa Technik Shenzhen Co., Ltd., China	14	11	19	9
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Irland	2	3	15	13
LZ-Catering GmbH, Deutschland	9	9	16	16
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>				
Airfoil Services Sdn. Bhd., Malaysia	1	0*	7	5
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Deutschland	0*	0*	6	8
FraCareServices GmbH, Deutschland	9	9	2	1
Global Airline Services S.r.l., Italien	0*	0*	8	9
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Türkei	2	11	0*	0*
Idair GmbH, Deutschland	3	6	6	7
Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH, Deutschland	5	6	4	5
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Deutschland	7	9	2	1
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., China	1	1	11	29
Spairliners GmbH, Deutschland	42	30	40	27
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, Deutschland	2	2	9	11
Terminal One Group Association, L.P., USA	4	2	5	7
<b>Assoziierte Unternehmen</b>				
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., China	37	6	16	17
Airmail Center Frankfurt GmbH, Deutschland	0*	0*	7	7
AviationPower GmbH, Deutschland	0*	0*	36	33
HEICO Aerospace Holdings Corp., USA	–	0*	12	10
<b>Sonstige nahestehende Unternehmen</b>				
Brussels Airlines NV/SA, Belgien	82	83	33	28
Shanghai Pudong International Airport Public Cargo Terminal Co. Ltd. (West), China	0*	0*	78	78
SunExpress Deutschland GmbH, Deutschland	22	22	0*	0*

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Aus den folgenden Tabellen sind die offenen Forderungen und Verbindlichkeiten mit nahestehenden Unternehmen ersichtlich:

#### Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen

in Mio. €	2015	2014
Forderungen aus Lieferung und Leistung an verbundene Unternehmen	23	47
Forderungen aus Lieferung und Leistung an Gemeinschaftsunternehmen	24	31
Forderungen aus Lieferung und Leistung an assoziierte Unternehmen	5	2
Forderungen aus Lieferung und Leistung an sonstige nahestehende Unternehmen	11	9
<b>Forderungen aus Lieferung und Leistung gesamt</b>	<b>63</b>	<b>89</b>
Sonstige Forderungen an verbundene Unternehmen	11	16
Sonstige Forderungen an Gemeinschaftsunternehmen	22	35
Sonstige Forderungen an assoziierte Unternehmen	6	20
<b>Sonstige Forderungen gesamt</b>	<b>39</b>	<b>71</b>
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	51	46
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	39	32
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	26	30
Ausleihungen an sonstige nahestehende Unternehmen	–	17
<b>Langfristige Forderungen gesamt</b>	<b>116</b>	<b>125</b>

#### Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen

in Mio. €	2015	2014
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber verbundenen Unternehmen	12	21
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	14	13
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber assoziierten Unternehmen	9	7
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	2	2
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gesamt</b>	<b>37</b>	<b>43</b>
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	247	247
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	0*	2
<b>Sonstige Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>247</b>	<b>249</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Es gibt keine einzelnen Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern vergleiche die Ausführungen in „Erläuterung 45“ ab [S. 181](#).

#### 45 Aufsichtsrat und Vorstand

Die gemäß IAS 24 angabepflichtige Vergütung des Managements in den Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie deren weitere Mandate sind im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt „Corporate Governance“ ab [S. 91](#) benannt.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Höhe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im ausführlichen Vergütungsbericht dargestellt und näher erläutert. Der „Vergütungsbericht“ ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts, [S. 96–104](#).

Die Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS betrug 10,6 Mio. EUR (Vorjahr: 9,7 Mio. EUR) einschließlich Dienstzeitaufwand für Pensionen von 2,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1,8 Mio. EUR).

Die in den jeweiligen Berichtsjahren aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

#### Vorstandsvergütung (IFRS)

in TEUR	2015	2014
Grundvergütung	4 228	4 015
Sonstiges	422	517
Einjährige variable Vergütung	2 261	1 156
<b>Summe der kurzfristigen Vergütung</b>	<b>6 911</b>	<b>5 688</b>
Mehrjährige variable Vergütung*	1 274	649
Aktienbasierte Vergütung	309	–65
Dienstzeitaufwand aus Altersvorsorge	2 090	1 755
<b>Summe der langfristigen Vergütung</b>	<b>3 673</b>	<b>2 469</b>
Abfindungszahlungen	–	1 570
<b>Gesamt</b>	<b>10 584</b>	<b>9 727</b>

\* Im Berichtsjahr erfasster Aufwand für die mehrjährige variable Vergütung der Geschäftsjahre 2013 bis 2015.

Die Pensionsrückstellungen für die zum 31. Dezember 2015 aktiven Vorstandsmitglieder betragen 6,9 Mio. EUR (Vorjahr: 5,0 Mio. EUR).

Neben der Rückstellung für die einjährige variable Vergütung in Höhe von 2.261 TEUR (Vorjahr: 1.156 TEUR) wurden für die zukünftige Auszahlung der mehrjährigen variablen Vergütung für die zum 31. Dezember 2015 aktiven Vorstandsmitglieder insgesamt 1.274 TEUR (Vorjahr: 649 TEUR) zurückgestellt. Darüber hinaus wurden für die zukünftige Auszahlung der langfristigen aktienbasierten Vergütung für die zum 31. Dezember 2015 aktiven Vorstandsmitglieder Rückstellungen von insgesamt 1.206 TEUR (Vorjahr: 897 TEUR) gebildet.

Die im Geschäftsjahr 2015 gewährten Gesamtbezüge (HGB) beliefen sich für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG auf 9.605 TEUR (Vorjahr: 7.994 TEUR). Die genannten Gesamtbezüge enthalten das neu aufgelegte Aktienprogramm in Höhe von 2.294 TEUR, im Rahmen dessen der Vorstand 49.005 Stück Aktien übernommen hat.

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 5,9 Mio. EUR (Vorjahr: 4,9 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 67,4 Mio. EUR (Vorjahr: 71,9 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter „Erläuterung 32“ ab S. 149 enthalten.

Der Aufwand für die fixen Vergütungen des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2015 2.152 TEUR (Vorjahr: 2.110 TEUR). Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 110 TEUR (Vorjahr: 88 TEUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 59 TEUR (Vorjahr: 63 TEUR) vergütet.

Im Berichtsjahr wurden, wie im Vorjahr, keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats gewährt.

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2015 Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR).

#### 46 Honorar des Abschlussprüfers

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

in Mio. €	2015	2014
Abschlussprüfungsleistungen	2,9	2,9
Andere Bestätigungsleistungen	0,8	0,7
Steuerberatungsleistungen	0,5	0,4
Sonstige Leistungen	2,0	2,8
<b>Gesamt</b>	<b>6,2</b>	<b>6,8</b>

Zusätzlich wurden mit Gesellschaften des weltweiten PricewaterhouseCoopers-Verbunds, insbesondere im Ausland, folgende Honorare als Aufwand erfasst:

in Mio. €	2015	2014
Abschlussprüfungsleistungen	3,6	3,0
Andere Bestätigungsleistungen	0,2	0,2
Steuerberatungsleistungen	0,7	0,4
Sonstige Leistungen	0,3	0,8
<b>Gesamt</b>	<b>4,8</b>	<b>4,4</b>

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer bei der PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Lufthansa ist Dr. Bernd Roese. Dr. Bernd Roese hat diese Funktion bisher in fünf Abschlussprüfungen wahrgenommen.

## Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Köln, den 7. März 2016  
Der Vorstand



Carsten Spohr  
Vorstandsvorsitzender



Karl Ulrich Garnadt  
Mitglied des Vorstands  
Eurowings und Aviation Services



Harry Hohmeister  
Mitglied des Vorstands  
Hub-Management



Simone Menne  
Mitglied des Vorstands  
Finanzen



Dr. Bettina Volkens  
Mitglied des Vorstands  
Personal und Recht

# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

## Vermerk zum Konzernabschluss

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften – bestehend aus Konzernbilanz, Konzerngewinn- und -verlustrechnung und Konzerngesamtergebnisrechnung, Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung, Konzernkapitalflussrechnung und Konzernanhang für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2015 – geprüft.

## Verantwortung des Vorstands für den Konzernabschluss

Der Vorstand der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, ist verantwortlich für die Aufstellung dieses Konzernabschlusses. Diese Verantwortung umfasst, dass dieser Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt wird und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Der Vorstand ist auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

## Verantwortung des Abschlussprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Konzernabschluss abzugeben. Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Abschlussprüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Konzernabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung eines Konzernabschlusses, der ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden und der Vertretbarkeit der von dem Vorstand ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

## Prüfungsurteil

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Konzernabschlusses zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2015 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

## Vermerk zum Konzernlagebericht

Wir haben den beigefügten Konzernlagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2015 geprüft. Der Vorstand der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, ist verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der zusammengefasste Lagebericht mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des zusammengefassten Lageberichts zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung des Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts gewonnenen Erkenntnisse steht der zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Düsseldorf, den 7. März 2016  
PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven  
Wirtschaftsprüferin

Dr. Bernd Roesé  
Wirtschaftsprüfer

## Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

### Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2015

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
<b>Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe</b>			
A319 LDA-LDB-LDC Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
A319 LDD-LDE-LDF Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca (Verona), Italien	100,00	100,00	
AirNavigator Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Air Sylph Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
AirTrust AG, Zug, Schweiz	100,00	100,00	Juni
AirUtopia Ltd. Japan, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
ALIP No. 4 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
ALIP No. 5 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
ALIP No. 6 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
ALIP No. 7 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
All Nippon Airways Trading Sky Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
AUA LNR/LNS/LNT/LNU Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Aura Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Austrian Airlines Lease and Finance Company Ltd., Guernsey, Großbritannien	100,00	100,00	
Benjamin LH6 Kumiai Japan, Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Canary Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
CASTOR Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Common Ground BER GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Common Ground BRE GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Common Ground CGN GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Common Ground DUS GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Common Ground HAJ GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Common Ground HAM GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Common Ground NUE GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Common Ground STR GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Crossbow Finance Limited, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Dia Himmel Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Dia Kranich Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Dia Vogel Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Edelweiss Air AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
Ellen Finance 2010 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Empyrée S.A.S., Paris, Frankreich	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Eurowings Commercial & Service GmbH, Köln	100,00	100,00	
Eurowings GmbH, Düsseldorf	100,00	100,00	
EWAT GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
FG Honest Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
FG Unity Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
FG Vision Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
FI Beauty Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
First Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Fleur Leasing Co. Ltd. Japan, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
FL Falcon Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
FL Uranus Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Gabriela Finance 2012 Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Germanwings GmbH, Köln	100,00	100,00	
Gina Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Global Brand Management AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	

**Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2015 (Fortsetzung)**

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Heike LH8 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Hummels Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Ingrid Finance 2010 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Jour Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Lahm Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Lark Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
LeaseAir GmbH & Co. Verkehrsflugzeuge V KG, Dortmund	100,00	100,00	
LHAMIP LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LHBD Holding Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00	
Lily Port Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Lufthansa CityLine GmbH, München-Flughafen	100,00	100,00	
Lufthansa Flight Training Berlin GmbH, Berlin	100,00	100,00	
Lufthansa Flight Training GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 4, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 6, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 7, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 10, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 12, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 14, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 17, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 18, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 22, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 23, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 24, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 25, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 26, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Matterhorn Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Miles & More GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Mitsui & Co. Ltd. Tokyo (Dreamcatcher), Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Mitsui & Co. Ltd. Tokyo (Flying Carp.), Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Mitsui & Co. Ltd. Tokyo (Wishbone), Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Muller Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
NBB Cologne Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
NBB Koblenz Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Nicolai LH7 Kumiai Japan, Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00 <sup>1)</sup>	
ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien-Flughafen, Österreich	0,00	0,00 <sup>2)</sup>	
ORIX Himalia Corporation Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
ORIX Miranda Corporation Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SBL Beta Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SBL Gamma Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	

## Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2015 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Second Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SJ Frankfurt Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SL Aurora Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SL Crane Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SL Opal Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SL Prairie Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SL Victoria Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SMFL Alphard Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SMFL Y Lease, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SMLC Antila Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SMLC Circinus Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
SMLC Crater Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Soir Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Stork Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Swiss Aviation Software AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Swiss Aviation Training AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
Swiss Global Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Swiss International Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Third Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
TimBenNico Finance 2011 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Tim LH5 Kumiai Japan, Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
TLC Amaryllis Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
TLC Petunia Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
TLC Saffron Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
TLC Salvia Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Tyrolean Airways Luftfahrzeuge Technik GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Warbler Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Yamasa Aircraft LH1 Kumiai (AIKG), Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Yamasa Aircraft LH2 Kumiai (AIKH), Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Yamasa Aircraft LH3 Kumiai (AIKK), Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Yamasa Aircraft LH4 Kumiai (AIKM), Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Yamasa Aircraft LH9 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Yamasa Aircraft LH10 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Yamasa Aircraft LH11 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
Yamasa Aircraft LH12 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
<b>Geschäftsfeld Logistik</b>			
Jettainer Americas Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Jettainer GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
LHAMIC LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 50, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
<b>Geschäftsfeld Technik</b>			
BizJet International Sales & Support Inc., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Hawker Pacific Aerospace, Sun Valley, USA	100,00	100,00	
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 <sup>6)</sup>	
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey	100,00	100,00	
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Holdings Ltd., Co., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Ltd., Co., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Ltd., Co., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Budapest Repülögép Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Component Services LLC, Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	

**Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2015 (Fortsetzung)**

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa Technik Landing Gear Services UK Ltd., Kestrel Way, Hayes, Großbritannien	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Malta Limited, Luqa, Malta	92,00	92,00	
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51,00	51,00	
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Shannon Limited, Co., Claire, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	75,10	75,10	
<b>Geschäftsfeld Catering</b>			
41 / 42 Bartlett (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
Aerococina S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	
AIRO Catering Services Eesti OÜ, Tallinn, Estland	100,00	100,00	
Airo Catering Services Latvija SIA, Marupe, Lettland	100,00	100,00	
AIRO Catering Services Sweden AB, Stockholm-Arlanda, Schweden	100,00	100,00	
AIRO Catering Services – Ukraine, Boryspil, Ukraine	100,00	100,00	
Arlington Services, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Arlington Services Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	
Arlington Services Panama S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
AVIAPIT-SOCHI OOO, Sotschi, Russland	100,00	100,00	
Bahia Catering Ltda., Sao Cristovao (Salvador), Brasilien	100,00	100,00	
Belém Serviços de Bordo Ltda., Belém, Brasilien	70,00	70,00	
Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
Caterair Serviços de Bordo e Hotelaria S.A., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
Caterair Taiwan In-Flight Services, Inc. i.L., Taipei, Taiwan	100,00	100,00	
Cater Suprimento de Refeicoes, Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
Charm Food Service Co. Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	100,00	
CLS Catering Services Ltd., Richmond, Kanada	70,00	70,00	
Comercializadora de Servicios Limitada, Santiago de Chile, Chile	100,00	100,00	
Comisariato de Baja California, S.A. de C.V., Tijuana, Mexiko	51,00	51,00	
Comisariatos Gotre, S.A. de C.V., Torreon, Mexiko	51,00	51,00	
Constance Food Group, Inc., New York, USA	100,00	100,00	
Fortaleza Serviços de Bordo Ltda., Fortaleza, Brasilien	70,00	70,00	
Inflight Catering (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania	61,99	61,99	
International Food Services Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
Inversiones Turísticas Aeropuerto Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
LSG Asia GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Catering China Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Catering Guam, Inc., Guam, USA	100,00	100,00	
LSG Catering Hong Kong Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Catering Saipan, Inc., Saipan, Mikronesien	100,00	100,00	
LSG Catering (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00	
LSG-Food & Nonfood Handel GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG France SAS, Paris, Frankreich	100,00	100,00	
LSG Holding Asia Ltd., Hongkong, China	86,88	86,88	
LSG Linearis S.A.S., Paris, Frankreich	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Cape Town (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Catering- und Dienstleistungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Enterprises Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Europa/ Afrika GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	

## Konzernabschluss

### Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

#### Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2015 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
LSG Lufthansa Service Guam, Inc., Guam, USA	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Holding AG, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd., Hongkong, China	47,90	47,90 <sup>2)</sup>	
LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, Mikronesien	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service – Sky Chefs do Brasil Catering, Refeições Ltda., São Paulo, Brasilien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Belgium N.V., Zaventem, Belgien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Berlin GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Bremen GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Brussels International BVBA, Zaventem, Belgien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Danmark A/S, Dragør, Dänemark	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Caracas, Venezuela	99,99	99,93	
LSG Sky Chefs Düsseldorf GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Europe GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG/Sky Chefs Europe Holdings Ltd., West Drayton, Großbritannien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Finland Oy, Vantaa, Finnland	0,00	0,00 <sup>3)</sup>	
LSG Sky Chefs – First Catering Schweiz AG, Bassersdorf, Schweiz	60,00	60,00	
LSG Sky Chefs Frankfurt International GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Hamburg GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Havacilik Hizmetleri A.S., Sefaköy-Istanbul, Türkei	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Heathrow Limited, West Drayton, Großbritannien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs (India) Private Ltd., Mumbai, Indien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Istanbul Catering Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00 <sup>4)</sup>	
LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Kenia	50,20	50,20	
LSG Sky Chefs Köln GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Korea Co. Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	80,00	
LSG Sky Chefs Leipzig GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Lounge GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Malmö AB, Stockholm, Schweden	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs München GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs New Zealand Limited, Auckland, Neuseeland	100,00	100,00	März
LSG Sky Chefs Norge AS, Oslo, Norwegen	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs North America Solutions, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs (Qingdao) Co., Ltd., Laixi City, China	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Retail GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Rus, Moskau, Russland	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Schweiz AG, Bassersdorf, Schweiz	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Solutions Asia Limited, Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs South Africa (Proprietary) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs S.p.A., Fiumicino, Italien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Spain, S.A., Madrid, Spanien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Stuttgart GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Supply Chain Solutions, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Sverige AB, Stockholm, Schweden	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs TAAG Angola S.A., Luanda, Angola	40,00	40,00 <sup>2)</sup>	
LSG Sky Chefs (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs UK Ltd., West Drayton, Großbritannien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs USA, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG-Sky Food GmbH, Alzey	100,00	100,00	
LSG South America GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Myanmar LSG Lufthansa Service Ltd., Yangon, Myanmar	100,00	100,00	
Natal Catering Ltda., Natal, Brasilien	70,00	70,00	

## Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2015 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Oakfield Farms Solutions Europe Ltd., West Drayton, Großbritannien	51,00	51,00	
Oakfield Farms Solutions, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100,00	100,00	
Retail inMotion (International) Limited, Dublin, Irland	60,00	60,00	
SC International Services, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
SCIS Air Security Corporation, Wilmington, USA	100,00	100,00	
ServCater Internacional Ltda., Guarulhos, Brasilien	90,00	90,00	
Siam Flight Services Ltd., Bangkok, Thailand	49,00	66,67	
Silver Wings Bulgaria OOD, Sofia, Bulgarien	28,75	28,75 <sup>5)</sup>	
Sky Chefs Argentine, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Sky Chefs Chile S.A., Santiago de Chile, Chile	100,00	100,00	
Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00	51,00	
Sky Chefs de Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
Sky Chefs, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Sky Chefs Things Remembered Services Limited, Lagos, Nigeria	51,00	51,00	
SkylogistiX GmbH, Neu-Isenburg	51,00	51,00	
Spiriant Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00	100,00	
Spiriant Bahrain Limited W.L.L., Manama, Bahrain	60,00	60,00	
Spiriant GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Starfood Finland Oy, Vantaa, Finnland	100,00	100,00	
Starfood S.r.l., Fiumicino, Italien	100,00	100,00	
Supply Chain S.à.r.l., Senningerberg, Luxemburg	100,00	100,00	
Western Aire Chef, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
ZAO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russland	100,00	100,00	
<b>Sonstige</b>			
AirPlus Air Travel Card Vertriebsgesellschaft mbH, Wien, Österreich	100,00	100,00	
AirPlus Holding GmbH, Wien, Österreich	100,00	100,00	
AirPlus International AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
AirPlus International, Inc., Springfield, USA	100,00	100,00	
AirPlus International Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00	
AirPlus International S.r.l., Bologna, Italien	100,00	100,00	
AirPlus Payment Management Co., Ltd., Shanghai, China	100,00	100,00	
LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LSY GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Commercial Holding GmbH, Köln	100,00	100,00	
Lufthansa Global Business Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Blues LP, St. Julians, Malta	99,99	99,99	
Lufthansa Malta Finance Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa SICAV-FIS-Fonds, Saint-Josse-ten-Noode, Belgien	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Americas, Inc., Dallas, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Training & Conference Center GmbH, Seeheim-Jugenheim	100,00	100,00	
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 <sup>6)</sup>	
MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 <sup>6)</sup>	
Quinto Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	49,75 <sup>6)</sup>	
TGV DLH, Düsseldorf	100,00	100,00 <sup>6)</sup>	

<sup>1)</sup> 50,20% der Kapitalanteile bzw. Stimmrechte sind über die ÖLP zuzurechnen.

<sup>2)</sup> Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern.

<sup>3)</sup> 100% der Kapitalanteile und Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

<sup>4)</sup> 33,34% der Kapitalanteile bzw. 50,01% der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

<sup>5)</sup> 28,75% der Kapitalanteile und Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

<sup>6)</sup> Gemäß IFRS 10 vollkonsolidiertes strukturiertes Unternehmen.

**Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2015<sup>1)</sup>**

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
<b>Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe</b>			
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	50,00	50,00	
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, Freising	40,00	40,00	
<b>Geschäftsfeld Logistik</b>			
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China	29,00	22,22	
<b>Geschäftsfeld Technik</b>			
Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH, Schönefeld	51,00	51,00	
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Arnstadt	50,00	50,00	
Spairliners GmbH, Hamburg	50,00	50,00	
<b>Geschäftsfeld Catering</b>			
Alpha LSG Limited, Manchester, Großbritannien	50,00	50,00	
<b>Sonstige</b>			
Diners Club Spain S.A., Madrid, Spanien	25,00	25,00	

**Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2015<sup>2)</sup>**

Aerologic GmbH, Leipzig	50,00	50,00	
-------------------------	-------	-------	--

**Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2015<sup>1)</sup>**

<b>Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe</b>			
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	45,00	45,00	
<b>Geschäftsfeld Logistik</b>			
time:matters Holding GmbH, Düsseldorf	49,26	49,00	
<b>Geschäftsfeld Technik</b>			
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., Peking, China	25,00	28,57	
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00	20,00	
<b>Geschäftsfeld Catering</b>			
CateringPor – Catering de Portugal, S.A., Lissabon, Portugal	49,00	49,00	
Cosmo Enterprise Co., Ltd., Narita City, Japan	20,00	20,00	März
Gansu HNA LSG Sky Chefs Co., Ltd, Lanzhou, China	49,00	40,00	
Hongkong Beijing Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00	45,00	
Hongkong Shanghai Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00	45,00	
Inflite Holdings (Cayman) Ltd., Grand Cayman, Kaimaninseln	49,00	49,00	September
Inflite Holdings (St. Lucia) Ltd., Castries, St. Lucia	49,00	49,00	September
Nanjing Lukou International Airport LSG Catering Co. Ltd., Nanjing, China	40,00	40,00	
Retail inMotion Limited, Dublin, Irland	40,00	40,00	
Starfood Antalya Gıda Sanayi ve Ticaret A.S., Istanbul, Türkei	49,00	49,00	
Tolmachevo Catering OOO, Novosibirsk, Russland	26,00	26,00	
Wenzhou Longwan International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Wenzhou City, China	40,00	40,00	
Xian Eastern Air Catering Co. Ltd., Xian, China	30,00	28,57	
Yunnan Eastern Air Catering Co. Ltd., Kunming, China	24,90	28,57	
ZAO Aeromar, Moskau-Region, Russland	49,00	49,00	

<sup>1)</sup> Einbeziehung at equity.

<sup>2)</sup> Gemäß IFRS 11 anteilige Einbeziehung.

# Übrige Anteile

## Übrige Anteile zum 31.12.2015

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
<b>Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen</b>		
ACS Aircontainer Services Gesellschaft m.b.H., Fischamend, Österreich	76,00	76,00
Air Dolomiti Deutschland GmbH, München	100,00	100,00
Airline Marketing Services India Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00
Airline Training Center Arizona Inc., Goodyear, USA	100,00	100,00
Airport Services Dresden GmbH, Dresden	100,00	100,00
Airport Services Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen	100,00	100,00
Airport Services Leipzig GmbH, Schkeuditz	100,00	100,00
Albatros Service Center GmbH, Köln	100,00	100,00
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Köln	100,00	100,00
ATC – Austrian Technik Consulting, s.r.o., Trencin, Slowakei	100,00	100,00
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Bratislava, Slowakei	100,00	100,00
Austrian Airlines Tele Sales & Service GmbH, Innsbruck, Österreich	100,00	100,00
Aviation Quality Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Avionic Design GmbH, Hamburg	100,00	49,00
AVS Privatkunden Versicherungsservice GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Büchenbeuren	65,00	65,00
Castle Pensions No. 1 Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00
Castle Pensions Top-up Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00
Caterair Portugal – Assistencia A Bordo, Lda., Sacavém, Portugal	100,00	100,00
CrewAcademy GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Crossair AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG, Köln	100,00	100,00
Delvag Rückversicherungs-AG, Köln	100,00	100,00
Deutsche Lufthansa Unterstützungswerk GmbH, Köln	100,00	100,00
DLH Fuel Company mbH, Hamburg	100,00	100,00
DLH Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
DLH Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
Donington Pensions No. 2 Limited, Manchester, Großbritannien	100,00	100,00
Europe Continental Airways S.A. (i.L.), Saint Louis, Frankreich	100,00	100,00
EW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Dortmund	100,00	100,00
GERANOS Grundstücksgesellschaft mbH & Co. IMMOBILIEN KG, Köln	85,00	100,00
GGG Service for Airlines GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Global Load Control (PTY) LTD, Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00
Global Tele Sales Brno s.r.o., Brno, Tschechien	100,00	100,00
Global Tele Sales Ltd., Contaf, Dublin, Irland	100,00	100,00
Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada	100,00	100,00
Global Tele Sales Pty Limited, Melbourne, Australien	100,00	100,00
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00
handling counts GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Hinduja Lufthansa Cargo Holding B.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
IBYKUS-KG THG Grundbuchtreuhandgesellschaft mbH & Co., Köln	85,00	88,14
IND Beteiligungs GmbH, Kelsterbach	100,00	100,00
INF Beteiligungs GmbH, Kelsterbach	100,00	100,00
In-Flight Management Solutions Latin America, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
LCAG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LCAG Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Köln	100,00	100,00
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00	100,00
LHAMIW LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00

## Übrige Anteile zum 31.12.2015 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
LH Cargo Holding GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSI Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LTMES FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	100,00
Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00
Lufthansa Cargo India (Priv) Ltd., Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main	50,00	50,00
Lufthansa Consulting Brasil Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	79,92	99,90
Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main	80,00	80,00
Lufthansa Consulting Managementbeteiligungs GmbH & Co. KG, Köln	48,70	48,70
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Flight Training – CST GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Flight Training Vienna GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Hamburg GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Sp. z o.o., Krakau, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Oldenburg	100,00	100,00
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa International Finance (Netherlands) N.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
Lufthansa Job Services Norderstedt GmbH, Norderstedt	100,00	100,00
Lufthansa Malta Blues General Partner GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Service-Center Kassel GmbH, Kassel	100,00	100,00
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	90,43	90,43
Lufthansa Super Star gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
Lufthansa Systems FlightNav AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Budapest, Ungarn	100,00	100,00
Lufthansa Systems Poland sp. z o.o., Danzig, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Systems Verwaltungs GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Lufthansa Technical Training GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Lufthansa Technik Brussels N.V., Steenokkerzeel-Melsbroek, Belgien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen	51,00	51,00
Lufthansa Technik Logistik of America LLC, New York, USA	100,00	100,00
Lufthansa Technik Milan s.r.l., Somma Lombardo (VA), Italien	100,00	0,00
Lufthansa Technik Services India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Shenzhen Co., Ltd., Shenzhen, China	80,00	80,00
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland	100,00	100,00
Lufthansa Technik Vostok OOO, Moskau, Russland	100,00	100,00
Lufthansa Technik Vostok Services OOO, Moskau, Russland	100,00	100,00
Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien	100,00	100,00
LZ-Catering GmbH, Hamburg	100,00	100,00

## Übrige Anteile zum 31.12.2015 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Malta Pension Investments, St. Julians, Malta	0,00	100,00
Maptext, Inc., Monmouth Junction, USA	100,00	100,00
Marriott Export Services, C.A., Caracas, Venezuela	99,99	100,00
Marriott International Trade Services, C.A., Caracas, Venezuela	99,99	100,00
Pilot Training Network GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Quinto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald	94,80	94,80
Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	51,00	51,00
Servicios Complementarios de Cabina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,88	99,80
Shared Services International India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Shared Services International, Singapore PTE. LTD, Singapur, Singapur	100,00	100,00
Star Risk Services Inc., Southlake, Texas, USA	100,00	100,00
Swiss European Air Lines AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00
Swiss WorldCargo (India) Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00
TATS – Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
THG Grundbuchtreuhandgesellschaft mbH, Köln	85,00	85,00
VPF Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
XP Reisen Vertriebs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
ZeroG GmbH, Raunheim	100,00	100,00
<b>Beteiligungen</b>		
Aerexchange Ltd., Wilmington, USA	9,46	9,46
AFC Aviation Fuel Company oHG, Hamburg	50,00	50,00
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia	50,00	50,00
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,00	40,00
ATLECON Fuel LLC, Atlanta, USA	11,11	11,11
AviationPower GmbH, Hamburg	49,00	49,00
Beijing Lufthansa Center Co. Ltd., Peking, China	11,23	12,50
Chelyabinsk Catering Service OOO, Chelyabinsk, Russland	26,00	26,00
CommuniGate Kommunikationsservice GmbH, Passau	50,00	50,00
Deutsche Akademie für Flug- und Reisemedizin gemeinnützige GmbH, Frankfurt am Main	90,00	90,00
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Freising	51,00	51,00
Egyptian Aviation Services Company (S.A.E.), Kairo, Ägypten	5,83	5,83
FFS Frankfurt Fuelling Services (GmbH & Co.) OHG, Hamburg	33,33	33,33
Finairport Service S.r.l. i.L., Turin, Italien	36,00	36,00
Flight Training Alliance GmbH, Frankfurt am Main	50,00	50,00
Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH, Düsseldorf	20,00	20,00
Flughafen München Baugesellschaft mbH, München-Flughafen	40,00	40,00
FMO Passenger Services GmbH, Greven	33,33	33,33
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	49,00	49,00
FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co. OG, Wien-Flughafen, Österreich	14,29	14,29
Global Airline Services S.r.l., Fiumicino, Italien	40,00	40,00
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald	40,00	39,99
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München	40,00	40,00
Guangzhou Baiyun International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Guangzhou, China	30,00	28,57
Gulf International Caterers, W.L.L., Bahrain, Bahrain	49,00	49,00
Hangzhou Xiaoshan Airport LSG Air Catering Co. Ltd., Hangzhou, China	25,00	28,57
Hydranten-Betriebs OHG, Frankfurt am Main	48,00	16,67
Idair GmbH, Hamburg	50,00	50,00
INAIRVATION GmbH, Edlitz-Thomasberg, Österreich	50,00	50,00
Jade Cargo International Company Limited i.L., Shenzhen, China	25,00	28,57
LSG Gate Gourmet Paris S.A.S. i.L., Roissy, Frankreich	50,00	50,00

## Übrige Anteile zum 31.12.2015 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
LSG Sky Chefs Catering Egypt S.A.E., Kairo, Ägypten	15,00	15,00
Luftfahrzeugverwaltungsgesellschaft GOAL mbH, Grünwald	40,00	40,00
Lufthansa HNA Technical Training Co., Ltd., Meilan Airport, China	50,00	1,00
Lufthansa Leasing GmbH, Grünwald	49,00	49,00
Lumics GmbH & Co. KG, Hamburg	50,00	50,00
Lumics Verwaltungs GmbH, Hamburg	50,00	0,00
N3 Engine Overhaul Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,00	50,00
Nigerian Aviation Handling Company PLC., Lagos, Nigeria	6,00	6,00
North Hub Cleaning Services SIA, Marupe, Lettland	49,00	49,00
Pro Flight GmbH, Bremen	50,00	50,00
SAEMS Special Airport Equipment and Maintenance Services GmbH & Co. KG, Hamburg	40,00	40,00
S.A.E.M.S. Verwaltungs-GmbH, Hamburg	40,00	40,00
Sanya LSG Air Catering Co. Ltd., Sanya, China	45,00	40,00
SCA Schedule Coordination Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	25,00	25,00
Shenzhen Airport International Cargo Terminal Company Limited, Shenzhen, China	50,00	50,00
Sichuan Airlines LSG Air Catering Co. Ltd., Chengdu, China	49,00	40,00
Sky Chefs for Airlines Catering Company, Tripolis, Libyen	44,50	44,50
Star Alliance Services GmbH, Frankfurt am Main	5,00	5,00
STARS Special Transport and Ramp Services GmbH & Co. KG, Hamburg	49,00	49,00
S.T.A.R.S. Verwaltungs-GmbH, Hamburg	49,00	49,00
Terminal One Group Association, L.P., New York, USA	24,75	0,00
Terminal One Management Inc., New York, USA	25,00	25,00
THBG BBI GmbH, Schönefeld	30,00	30,00
Turbo Fuel Services Sachsen (TFSS) GbR, Hamburg	20,00	20,00
Universal Air Travel Plan, Inc., Washington, USA	5,26	5,26
Vayant Travel Technologies, Inc., Delaware, USA	17,50	19,63
Xinjiang HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Urumqi, China	49,00	40,00
Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg	20,00	20,00

# Zehn-Jahres-Übersicht

		2015	2014 <sup>7)</sup>	2013 <sup>8)</sup>
<b>Gewinn- und Verlustrechnung Lufthansa Konzern</b>				
Umsatz	Mio. €	32 056	30 011	30 027
<b>Ergebnis</b>				
Adjusted EBIT <sup>1)</sup>	Mio. €	1 817	1 171	986
Adjusted EBIT-Marge	%	5,7	3,9	3,3
Operatives Ergebnis <sup>1)</sup>	Mio. €			
Operative Marge	%			
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	Mio. €	1 555	879	851
Ergebnis vor Ertragsteuern <sup>2)</sup>	Mio. €	2 026	180	546
Ertragsteuern <sup>2)</sup>	Mio. €	-304	-105	-220
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	Mio. €	1 698	55	313
<b>Wesentliche Aufwandspositionen</b>				
Personalaufwand	Mio. €	8 075	7 335	7 356
Gebühren	Mio. €	5 651	5 265	5 167
Treibstoff	Mio. €	5 784	6 751	7 115
Abschreibungen	Mio. €	1 715	1 528	1 767
Zinssaldo	Mio. €	-170	-256	-346
<b>Bilanz Lufthansa Konzern</b>				
<b>Vermögensstruktur</b>				
Langfristiges Vermögen	Mio. €	23 526	22 227	19 419
Kurzfristiges Vermögen	Mio. €	8 936	8 247	9 689
davon Flüssige Mittel	Mio. €	3 093	2 738	4 698
<b>Kapitalstruktur</b>				
Eigenkapital	Mio. €	5 845	4 031	6 108
davon Gezeichnetes Kapital	Mio. €	1 189	1 185	1 180
davon Rücklagen	Mio. €	2 881	2 728	4 563
Fremdkapital	Mio. €	26 617	26 443	23 000
davon Pensionsrückstellungen	Mio. €	6 626	7 231	4 718
davon Finanzschulden	Mio. €	6 370	5 958	6 337
Bilanzsumme	Mio. €	32 462	30 474	29 108
<b>Sonstige Finanzdaten Lufthansa Konzern</b>				
Investitionen	Mio. €	2 568	2 773	2 499
davon Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	Mio. €	2 454	2 699	2 444
davon Finanzanlagen	Mio. €	114	74	55
Operativer Cashflow	Mio. €	3 393	1 977	3 290
Free Cashflow	Mio. €	834	-297	1 307
<b>Kreditverschuldung</b>				
Brutto	Mio. €	6 440	6 156	6 393
Netto	Mio. €	3 347	3 418	1 695
<b>Deutsche Lufthansa AG</b>				
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	Mio. €	1 034	-732	407
Rücklagenzuführung/-entnahme	Mio. €	-802	732	-200
Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ ausgezahlt	Mio. €	232	-	207
Dividende vorgeschlagen/ ausgezahlt	€	0,50	-	0,45

## Weitere Informationen

### Zehn-Jahres-Übersicht

	2012 <sup>5)</sup>	2011	2010 <sup>4)</sup>	2009	2008	2007	2006
	30 135	28 734	26 459	22 283	24 842	22 420	19 849
	725	972	1 297				
	2,4	3,4	4,9				
				130	1 280	1 378	845
				0,6	5,2	6,1	4,3
	1 622	773	1 386	271	1 309	1 586	1 078
	1 296	446	1 134	-134	730	2 125	1 129
	-91	-157	-161	-112	178	365	232
	1 228	-13	1 131	-34	542	1 655	803
	6 741	6 678	6 491	5 996	5 692	5 498	5 029
	5 167	5 000	4 318	3 762	3 499	3 174	2 824
	7 392	6 276	4 964	3 645	5 377	3 860	3 355
	1 839	1 722	1 654	1 475	1 289	1 204	1 051
	-372	-288	-346	-325	-172	-194	-254
	18 782	18 627	18 963	17 696	14 975	14 076	12 969
	9 777	9 454	10 357	8 696	7 433	8 244	6 492
	4 966	3 998	5 380	4 439	3 278	3 607	2 538
	4 839	8 044	8 340	6 202	6 594	6 900	4 903
	1 177	1 172	1 172	1 172	1 172	1 172	1 172
	2 374	6 790	5 939	4 956	4 817	4 018	2 648
	23 720	20 037	20 980	20 190	15 814	15 420	14 558
	5 844	2 165	2 571	2 710	2 400	2 461	3 814
	6 910	6 424	7 184	6 802	3 581	3 345	2 956
	28 559	28 081	29 320	26 392	22 408	22 320	19 461
	2 358	2 560	2 271	2 304	2 152	1 737	1 929
	2 291	2 445	2 222	2 177	1 798	1 621	1 380
	67	115	49	127	354	116	549
	2 842	2 356	2 992	1 991	2 473	2 862	2 105
	1 397	713	1 542	251	612	2 688	584
	6 919	6 440	7 207	6 860	3 639	3 369	2 971
	1 953	2 328	1 596	2 195	-125	-768	-101
	592	-116	483	-148	276	1 123	523
	-592	230	-208	148	44	-551	-202
	-	114	275	-	320	572	321
	-	0,25	0,60	-	0,70	1,25	0,70

## Zehn-Jahres-Übersicht (Fortsetzung)

		2015	2014 <sup>7)</sup>	2013 <sup>6)</sup>
<b>Wirtschaftliche Kennzahlen Lufthansa Konzern</b>				
Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern <sup>2)</sup> / Umsatz)	%	6,3	0,6	1,8
Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern <sup>2)</sup> plus Zinsen auf Fremdkapital / Bilanzsumme)	%	7,3	2,0	3,6
Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Ertragsteuern / Eigenkapital)	%	29,5	1,9	5,3
Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern <sup>2)</sup> / Eigenkapital)	%	34,7	4,5	8,9
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	18,0	13,2	21,0
Gearing (Nettokreditverschuldung plus bilanzierte Pensionsverpflichtungen / Eigenkapital)	%	170,6	264,2	105,0
Verschuldungsgrad (Nettokreditverschuldung / Bilanzsumme)	%	10,3	11,2	5,8
Innenfinanzierung (Cashflow / Investitionen)	%	132,1	71,3	131,7
Dynamische Tilgungsquote (Nettokreditverschuldung / adjustierter operativer Cashflow)	%	30,7	20,8	37,0
Umsatzeffektivität (Cashflow / Umsatz)	%	10,6	6,6	11,0
Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte minus kurzfristiges Fremdkapital)	Mrd. €	-3,5	-2,7	-1,3
Anlagevermögensintensität (Anlagevermögen / Gesamtvermögen)	%	72,5	72,9	66,7
Abschreibungsquote Flugzeuge / Reservetriebwerke (kumulierte Abschreibung / kumulierte Anschaffungskosten)	%	51,6	51,4	52,6
<b>Personalkennziffern</b>				
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	119 559	118 973	117 414
Umsatz / Mitarbeiter	€	268 119	252 251	255 736
Personalaufwand / Umsatz	%	25,2	24,4	24,5
<b>Leistungsdaten Lufthansa Konzern<sup>3)</sup></b>				
Fluggäste	Mio.	107,7	106,0	104,6
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	273 975	268 104	262 682
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	220 400	214 643	209 649
Sitzladefaktor	%	80,4	80,1	79,8
Fracht / Post	t	1 864 078	1 924 529	1 965 330
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	14 971	14 659	14 893
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	9 930	10 249	10 285
Fracht-Nutzladefaktor	%	66,3	69,9	69,1
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	42 424	41 548	41 218
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	31 518	31 308	30 879
Gesamt-Nutzladefaktor	%	74,3	75,4	74,9
Flüge	Anzahl	1 003 660	1 001 961	1 028 260
Verkehrsflugzeuge	Anzahl	600	615	622

<sup>1)</sup> Das Adjusted EBIT hat seit 2015 das operative Ergebnis als führende Gewinngröße für die Unternehmensprognose abgelöst. Die Vorjahreswerte des Adjusted EBIT wurden bis einschließlich 2010 berechnet.

<sup>2)</sup> Bis 2008 inkl. aufgegebenem Geschäftsfeld Touristik.

<sup>3)</sup> Lufthansa Passage, SWISS, Austrian Airlines und Lufthansa Cargo.

<sup>4)</sup> Die GuV für das Geschäftsjahr 2010 wurde aufgrund von IFRS 5 (Aufgegebene Geschäftsbereiche) wegen des beabsichtigten Verkaufs der bmi angepasst.

<sup>5)</sup> Die Werte für das Geschäftsjahr 2012 wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 rückwirkend angepasst.

<sup>6)</sup> Die Werte für das Geschäftsjahr 2013 wurden aufgrund von IFRS 11 rückwirkend angepasst.

<sup>7)</sup> Die Werte für das Geschäftsjahr 2014 wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik rückwirkend angepasst.

## Weitere Informationen

### Zehn-Jahres-Übersicht

	2012 <sup>5)</sup>	2011	2010 <sup>4)</sup>	2009	2008	2007	2006
	4,3	1,6	4,3	-0,6	2,9	9,5	5,7
	6,4	3,3	5,7	1,4	4,9	11,2	8,2
	25,6	0,0	13,7	-0,4	8,4	25,5	18,3
	26,8	5,5	13,6	-2,2	11,1	30,8	23,0
	16,9	28,6	28,4	23,5	29,4	30,9	25,2
	161,1	55,9	50,0	79,1	34,5	24,5	75,7
	6,8	8,3	5,4	8,3	-0,6	-3,4	-0,5
	120,5	92,0	131,7	86,4	114,9	164,8	109,1
	34,4	49,7	59,7	38,1	97,0	154,7	54,9
	9,7	8,8	11,9	8,9	10,0	12,8	10,6
	0,0	-0,3	0,5	-0,1	-0,6	0,0	-0,2
	65,8	66,3	64,7	67,1	66,8	63,1	66,6
	54,2	54,4	53,9	54,2	58,9	58,0	57,9
	118 368	119 084	117 066	112 320	108 123	100 779	93 541
	254 587	241 292	226 018	198 384	229 757	222 467	212 196
	22,4	23,2	24,5	26,9	22,9	24,5	25,3
	103,6	100,6	92,7	77,3	70,5	62,9	53,4
	260 169	258 263	234 377	208 226	195 431	169 108	146 720
	205 015	200 376	186 452	162 286	154 156	135 011	110 330
	78,8	77,6	79,6	77,9	78,9	79,8	75,2
	1 984 157	2 120 191	2 022 670	1 712 167	1 914 925	1 910 846	1 758 968
	14 749	16 260	15 298	14 372	15 141	13 416	11 969
	10 240	10 861	10 429	8 706	9 510	9 043	8 103
	69,4	66,8	68,2	60,6	62,8	67,4	67,7
	40 925	40 798	37 664	35 469	34 960	30 339	26 667
	30 408	29 908	28 274	24 943	24 972	22 613	19 216
	74,3	73,3	75,1	70,3	71,4	74,5	72,1
	1 067 362	1 050 728	1 008 988	899 928	830 832	749 431	664 382
	627	696	710	722	524	513	430

# Glossar

## Begriffe aus dem Luftverkehr

**Durchschnittserlöse/Yields** Die durchschnittlich pro Leistungseinheit erzielten Erlöse. Sie beziehen sich auf verkaufte Sitz-/Passagier- oder Tonnenkilometer, können aber auch für reine Mengeneinheiten – etwa pro Passagier oder Kilometer – ermittelt werden.

**Hub/Drehkreuz** In der Luftfahrt ist ein Hub ein zentraler Verkehrsknotenpunkt beziehungsweise der „Umsteigeflughafen“ einer Fluggesellschaft. Fluggäste sowie Güter werden zunächst von ihrem Abflugort zu einem „Heimatflughafen“ der Airline (dem Hub) transportiert, um von dort mit Passagieren und Gütern aus anderen Abflugorten – aber mit dem gleichen Ziel – zu ihrem Zielort zu fliegen.

**Hub-Airlines** Diese Fluggesellschaften bieten im Unterschied zu den Low-Cost-Carriern ein ausgedehntes, meist weltweites Streckennetz über ein oder mehrere Drehkreuze (Hubs) mit aufeinander abgestimmten Anschlussflügen an.

**IATA** International Air Transport Association – Internationaler Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften.

**Low-Cost-Carrier** Low-Cost-Carrier sind Fluggesellschaften mit überwiegend niedrigen Ticketpreisen, jedoch mit reduziertem beziehungsweise zusätzlich kostenpflichtigem Service an Bord und Boden. Die Abflüge erfolgen meist von Sekundärflughäfen, dementsprechend außerhalb der Ballungszentren (zum Beispiel Hahn im Hunsrück).

**MRO** Abkürzung (Maintenance, Repair and Overhaul) für die Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen.

**Sitzkilometer/Tonnenkilometer** Leistungseinheit im Luftverkehr. Ein angebotener Sitz-/Passagierkilometer (ASK) bedeutet: Ein Sitzplatz wird für einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Sitz-/Passagierkilometer (RPK) bedeutet: Ein Passagier wird einen Kilometer weit befördert. Ein angebotener Tonnenkilometer (TKO) bedeutet: Die angebotene Kapazität im Umfang von einer Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Tonnenkilometer (RKT): Eine transportierte Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer weit befördert.

**Sitzladefaktor/Nutzladefaktor** Auslastung der Kapazitäten in Prozent. Der Nutzladefaktor bezeichnet das Verhältnis der verkauften zur angebotenen Leistung. Der Sitzladefaktor (SLF) gilt für die Passagierbeförderung, der Nutzladefaktor (NLF) für den Frachttransport oder die Gesamtleistung.

**Stückkosten/Stückerlöse** Kennzahl im Luftverkehr. Bei den Stückkosten (CASK) handelt es sich um die operativen Aufwendungen dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer. Bei den Stückerlösen (RASK) handelt es sich um die Verkehrserlöse dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer.

## Finanzbegriffe

**Adjusted EBIT** Führende Gewinngröße für die Unternehmensprognose. Es handelt sich hierbei um das EBIT bereinigt um Ergebniseffekte aus Bewertung von Vermögensgegenständen, Ergebniseffekte aus Veräußerung von Vermögensgegenständen sowie Bewertungseffekte von Pensionsrückstellungen. Nähere Informationen dazu finden sich **ab S. 30**.

**Call-Option** Kaufoption, mit der man das Recht erwirbt, einen bestimmten Bezugswert innerhalb eines festgelegten Zeitraums zum vereinbarten Preis zu erwerben.

**Cashflow** Kennzahl zur Beurteilung der Finanz- und Ertragskraft eines Unternehmens. Der Cashflow wird ermittelt aus dem Zufluss und Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit. Nähere Informationen dazu in der „Konzern-Kapitalflussrechnung“ auf **S. 117**.

**Compliance** Compliance soll das rechtmäßige Verhalten eines Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter im Hinblick auf die Einhaltung relevanter gesetzlicher Ge- und Verbote sicherstellen.

**Directors' Dealings** Handel von Aufsichtsrats-, Vorstands- und Bereichsvorstandsmitgliedern oder deren Angehörigen mit Wertpapieren „ihres“ Unternehmens. Es besteht die gesetzliche Verpflichtung, diese Geschäfte zu melden, wenn die Geschäfte einen Betrag von 5.000 EUR im Kalenderjahr überschreiten.

**Dividendenrendite** Kennzahl für die Beurteilung der Rentabilität einer Aktienanlage. Sie wird ermittelt, indem man die Dividende durch den Aktienschlusskurs des Berichtsjahres dividiert und mit 100 multipliziert.

**Dynamische Tilgungsquote** Finanzkennzahl, die dem Verhältnis von adjustiertem operativen Cashflow zur Nettokreditverschuldung und Pensionen entspricht. Nähere Informationen dazu finden sich auf **S. 37**. Bei Erreichen des Zielwerts von mindestens 60 Prozent werden die vergleichbaren Zielgrößen der Rating-Agenturen für ein Investment Grade Rating nachhaltig erfüllt.

**Earnings After Cost of Capital – EACC** Führende Steuerungsgröße zur Wertschaffung. Sie errechnet sich aus dem EBIT erhöht um Zinserträge auf Liquidität abzüglich 25 Prozent Steuern und Kapitalkosten. Ein positives EACC bedeutet, dass das Unternehmen in einem Geschäftsjahr Wert geschaffen hat. Nähere Informationen dazu im Kapitel „Steuerungssystem und Kontrolle“ auf **S. 18**.

**EBIT** Finanzkennzahl. Sie umfasst das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern. Ab dem Geschäftsjahr 2015 zentrale Gewinngröße. Sie errechnet sich aus den operativen Gesamterlösen abzüglich der operativen Aufwendungen zuzüglich des Beteiligungsergebnisses.

**EBITDA** Finanzkennzahl. Sie wird ermittelt aus dem Ergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern und Abschreibungen. Der Begriff Abschreibungen umfasst hier sowohl die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen als auch auf lang- und kurzfristige Finanzvermögenswerte. Weiterhin sind die außerordentlichen Abschreibungen der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen und der zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerte enthalten.

**Eigenkapitalquote** Finanzkennzahl. Sie gibt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital (Bilanzsumme) an.

**Equity-Bewertung** Bilanzierungsmethode von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures. Danach werden diese von der bilanzierenden Gesellschaft entsprechend ihrem Anteil am Reinvermögen (Equity) der Beteiligung bewertet.

**Free Cashflow** Finanzkennzahl. Sie zeigt die in der Berichtsperiode nach Abzug der für Investitionstätigkeit eingesetzten Nettzahlungsmittel verbliebenen Zahlungsmittel aus dem operativen Cashflow.

**Innenfinanzierungsquote** Finanzkennzahl. Sie gibt an, bis zu welcher Quote die Investitionen aus dem Cashflow finanziert werden konnten.

**Jet Fuel Crack** Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin.

**Konsolidierungskreis** Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen werden.

**Latente Steuern** Posten zur Darstellung steuerlicher Bewertungsunterschiede. Latente Steuern bildet man bei zeitlich begrenzten Differenzen zwischen Konzernbilanz und Steuerbilanz, um den Steueraufwand entsprechend dem Konzernergebnis auszuweisen.

**Lufthansa Pension Trust** Fondsvermögen, das Lufthansa seit 2004 zur Ausfinanzierung künftiger Rentenzahlungen an Mitarbeiter im Inland sowie an ins Ausland entsandte Mitarbeiter aufbaut. Zur Dotierung sind jährliche Zuführungen geplant, Ziel ist die vollständige Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen.

**Nettokreditverschuldung/ Nettoliquidität** Finanzkennzahl. Sie zeigt die langfristigen Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel und der Wertpapiere des Umlaufvermögens.

**Operatives Ergebnis** Ergebnisgröße. Das operative Ergebnis wird ermittelt aus dem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit, bereinigt um Buchgewinne und -verluste, Rückstellungsaufhebungen, Kursgewinne und -verluste aus Stichtagsbewertungen langfristiger Finanzschulden und sonstige aperiodische Erträge und Aufwendungen (aperiodische Posten).

**Rating** Eine auf den internationalen Finanzmärkten standardisierte Kennziffer zur Bewertung und Einstufung der Bonität eines Unternehmens. Ein Rating kann Rückschlüsse darauf zulassen, ob ein Emittent in der Lage ist, seine in den Emissionsbedingungen getätigten Verpflichtungen in vollem Umfang zu erfüllen.

**Return On Capital Employed – ROCE** Steuerungsgröße zur Wertschaffung. Das um Zinserträge auf Liquidität erhöhte und um 25 Prozent Steuern verminderte EBIT wird dabei durch das durchschnittlich eingesetzte Kapital dividiert. Der dadurch errechnete Wert gibt die relative Verzinsung des eingesetzten Kapitals wieder.

**Thesaurierung** Zuführung von einbehaltenen Gewinnen zum Eigenkapital. Sie dient der Stärkung der Finanzkraft eines Unternehmens.

**Total Shareholder Return** Finanzkennzahl. Sie zeigt die Rendite, die der Anleger aus der Steigerung des Börsenwerts beziehungsweise Aktienkurses plus der Dividendenzahlung erwirtschaftet. Den Total Shareholder Return ermittelt man aus: Schlusskurs des Berichtsjahres plus ausgezahlter Dividende aus dem Vorjahr, multipliziert mit 100, dividiert durch den Schlusskurs des Vorjahres.

**Trade Working Capital** Finanzkennzahl. Zur Beurteilung der Liquidität eines Unternehmens wird die Differenz zwischen kurzfristigen Vermögenswerten und kurzfristigen Schulden ermittelt.

**Umsatzrendite** Finanzkennzahl. Sie gibt das Verhältnis von Ergebnis vor Ertragsteuern/Konzernergebnis zu Umsatzerlösen an.

**Verkehrserlöse** Erlöse aus dem reinen Flugbetrieb. Dazu zählen Umsätze, die im Passagier- und Frachttransport und mit damit zusammenhängenden Nebenleistungen erzielt wurden.

**Vinkulierte Namensaktien** Namensaktien, die nur mit Zustimmung der Gesellschaft übertragen werden dürfen.

**Weighted Average Cost of Capital – WACC** Durchschnittliche Verzinsung des Kapitals. Die Kapitalverzinsung wird mit einem gewichteten Durchschnitt der Fremd- und Eigenkapitalkosten errechnet.

**Wertberichtigung** Außerplanmäßige Abschreibung von Vermögenswerten. Eine Wertberichtigung wird notwendig, wenn der „erzielbare Betrag“ – der höhere der beiden Werte Nettoveräußerungspreis oder Nutzungswert – unter den Buchwert gesunken ist. Planmäßige Abschreibungen stellen dagegen die systematische Verteilung des Abschreibungsvolumens eines Vermögenswerts über dessen Nutzungsdauer dar.

## Impressum

### Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG  
Von-Gablenz-Str. 2-6  
50679 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

### Redaktion

Andreas Hagenbring (Ltg.)  
Anne Katrin Brodowski  
Patrick Winter

### Fotos

Werner Bartsch, Hamburg  
Jens Görlich, Oberursel  
Gregor Schläger, Hamburg

### Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG,  
Hamburg

### Druck

BluePrintAG, München  
Gedruckt auf Circle Silk Premium White und Circle Offset  
Premium White, Papiere, die den Richtlinien des EU Eco-  
Labels entsprechen: EU Eco Label: FR/11/003

Printed in Germany  
ISSN 1616-0231

## Kontakt

### Andreas Hagenbring

+49 69 696-28001

### Frédéric Depeille

+49 69 696-28013

### Patricia Minogue

+49 69 696-28003

Deutsche Lufthansa AG  
Investor Relations  
LAC, Airportring  
60546 Frankfurt am Main  
Telefon: +49 69 696-28001  
Telefax: +49 69 696-90990  
E-Mail: [investor.relations@dlh.de](mailto:investor.relations@dlh.de)

Geschäftsberichte in deutscher und  
englischer Sprache können über  
unseren Bestellservice im Internet –  
[www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations)  
– oder unter oben genannter Adresse  
angefordert werden.

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:  
[www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations)



**klimanutral  
gedruckt**  
PK-DE-00589

[www.primaklima.org](http://www.primaklima.org)

Dieser Geschäftsbericht wurde klimaneutral  
gedruckt. Die verursachten Treibhausgas-  
emissionen wurden durch entsprechende  
Klimaschutzmaßnahmen kompensiert.

# Finanzkalender 2016 / 2017

## 2016

- 17. März** Bilanz-Presskonferenz und Analystenkonferenz zum Jahresergebnis 2015
- 28. April** Hauptversammlung in Hamburg
- 3. Mai** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2016
- 2. Aug.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2016
- 2. Nov.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2016

## 2017

- 16. März** Veröffentlichung Geschäftsbericht 2016
- 27. April** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2017
- 5. Mai** Hauptversammlung in Hamburg
- 2. Aug.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2017
- 26. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2017

### Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Geschäftsbericht 2015 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind erkennbar an zukunftsgerichteten Begriffen wie zum Beispiel „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“, „können“, „könnten“, „sollten“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrundeliegenden Erwartungen oder Annahmen könnten die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen.

Es besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den in den zukunftsgerichteten Aussagen vorhergesehenen Ergebnissen wesentlich unterscheiden. Lufthansa übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt nicht, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse bzw. Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

### Hinweis

Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Geschäftsbericht als Synonyme verwendet. Zur Vereinfachung der Sprache haben wir in unserem Bericht die maskuline Form verwendet. Wir bitten um Ihr Verständnis.

