



**Lufthansa Group**



**Geschäftsbericht 2016**

# Die Lufthansa Group

Die Lufthansa Group ist der weltweit führende Aviation-Konzern. Das Unternehmensportfolio besteht aus den Netzwerk-Airlines, Punkt-zu-Punkt-Airlines und Aviation Service-Gesellschaften. Die Kombination der Geschäftsfelder macht die Lufthansa Group zu einem weltweit einzigartigen Aviation-Konzern.

<b>T001 Kennzahlen Lufthansa Group</b>		<b>2016</b>	2015	Veränderung in %
<b>Umsatz und Ergebnis</b>				
Umsatzerlöse	Mio. €	31 660	32 056	-1,2
davon Verkehrserlöse <sup>1)</sup>	Mio. €	24 661	25 506	-3,3
EBIT	Mio. €	2 275	1 676	35,7
Adjusted EBIT	Mio. €	1 752	1 817	-3,6
EBITDA	Mio. €	4 065	3 395	19,7
Konzernergebnis	Mio. €	1 776	1 698	4,6
<b>Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung</b>				
Bilanzsumme	Mio. €	34 697	32 462	6,9
Eigenkapitalquote	%	20,6	18,0	2,6 P.
Nettokreditverschuldung	Mio. €	2 701	3 347	-19,3
Operativer Cashflow	Mio. €	3 246	3 393	-4,3
Investitionen (brutto)	Mio. €	2 236	2 569	-13,0
<b>Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen</b>				
EBIT-Marge	%	7,2	5,2	2,0 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	5,5	5,7	-0,2 P.
EBITDA-Marge	%	12,8	10,6	2,2 P.
EACC	Mio. €	817	323	152,9
ROCE	%	9,0	7,7	+1,3 P.
<b>Lufthansa Aktie</b>				
Jahresschlusskurs	€	12,27	14,57	-15,8
Ergebnis pro Aktie	€	3,81	3,67	3,8
Dividendenvorschlag	€	0,50	0,50	0,0
<b>Leistungsdaten<sup>2)</sup></b>				
Fluggäste	Tsd.	109 670	107 679	1,8
Angebote Sitzkilometer	Mio.	286 555	273 975	4,6
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	226 633	220 396	2,8
Sitzladefaktor	%	79,1	80,4	-1,4 P.
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	15 117	14 971	1,0
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10 071	9 930	1,4
Fracht-Nutzladefaktor	%	66,6	66,3	0,3 P.
Angebote Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	43 607	40 421	7,9
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	32 300	29 928	7,9
Gesamt-Nutzladefaktor	%	74,1	74,0	0,1 P.
Flüge	Anzahl	1 021 919	1 003 660	1,8
<b>Mitarbeiter</b>				
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	123 287	119 559	3,1
Mitarbeiter zum Stichtag	Anzahl	124 306	120 652	3,0

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

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

# Geschäftsfelder

# Zahlen 2016

## Passage Airline Gruppe

Die Passagierbeförderung ist das größte Geschäftsfeld der Lufthansa Group. Die Fluggesellschaften Lufthansa Passage, SWISS, Austrian Airlines und Eurowings gehören zur Passage Airline Gruppe. Brussels Airlines und SunExpress ergänzen das Portfolio als strategische Beteiligungen. Zum Geschäftsjahr 2017 wurde Brussels Airlines vollständig übernommen.

## 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, Eurowings und Austrian Airlines betreibt das Unternehmen eine Flotte aus 14 Frachtflugzeugen vom Typ Boeing MD-11F und fünf B777F.

## 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.

## Catering

Die LSG Group ist der weltweit führende Anbieter von ganzheitlichen Produkten und Dienstleistungen rund um den Bordservice. Dazu gehören Catering, Bordverkauf und Bordunterhaltungsprogramme, Bordserviceequipment und die damit verbundene Logistik sowie Beratungsleistungen und das Betreiben von Lounges. Des Weiteren gelang dem Unternehmen der erfolgreiche Eintritt in angrenzende Märkte wie Dienstleistungen für Züge sowie Lieferungen an den Einzelhandel.

T002 Passage Airline Gruppe		2016	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	23 891	-2,5
davon Verkehrserlöse	Mio. €	22 256	-2,4
EBIT	Mio. €	2 095	43,0
Adjusted EBIT	Mio. €	1 527	1,5
EBITDA*	Mio. €	3 616	30,7
Adjusted EBIT-Marge	%	6,4	0,3 P.
EACC	Mio. €	1 004	142,5
ROCE	%	13,3	3,8 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	1 866	-15,2
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	54 308	-1,7

T003 Logistik		2016	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 084	-11,5
davon Verkehrserlöse	Mio. €	1 986	-12,7
EBIT	Mio. €	-64	
Adjusted EBIT	Mio. €	-50	
EBITDA*	Mio. €	44	-71,6
Adjusted EBIT-Marge	%	-2,4	-5,5 P.
EACC	Mio. €	-105	-45,8
ROCE	%	-4,3	-4,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	29	-75,0
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4 568	-0,8

T004 Technik		2016	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5 144	0,9
davon Außenumsatz	Mio. €	3 517	8,0
EBIT	Mio. €	410	-8,5
Adjusted EBIT	Mio. €	411	-9,5
EBITDA*	Mio. €	517	-6,2
Adjusted EBIT-Marge	%	8,0	-0,9 P.
EACC	Mio. €	142	-10,1
ROCE	%	8,5	-2,1 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	216	40,3
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	20 839	0,9

T005 Catering		2016	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 194	5,7
davon Außenumsatz	Mio. €	2 550	6,9
EBIT	Mio. €	60	-29,4
Adjusted EBIT	Mio. €	104	5,1
EBITDA*	Mio. €	166	0,0
Adjusted EBIT-Marge	%	3,3	0,0 P.
EACC	Mio. €	-15	-87,5
ROCE	%	3,5	-1,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	73	-50,7
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	35 530	3,6

\* Ohne konzerninterne Ergebnisübernahme / Beteiligungserträge.

**31,7**  
Umsatz  
in Mrd. €

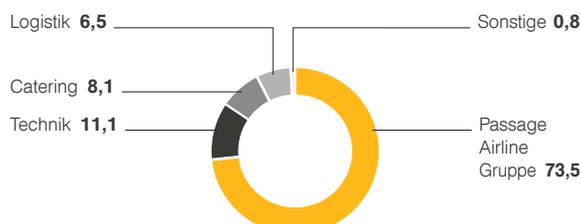
**1 752**  
Adjusted EBIT  
in Mio. €

**3 246**  
Operativer Cashflow  
in Mio. €

**2 236**  
Investitionen  
in Mio. €

**817**  
EACC  
in Mio. €

### G01 Anteil der Geschäftsfelder am Konzernumsatz in %



Kennzahlen  
Die Lufthansa Group  
im Überblick

# Inhalt

## **1 An unsere Aktionäre**

- 1 Brief des Vorstands
- 4 Bericht des Aufsichtsrats
- 7 Lufthansa Aktie

## **10 Zusammengefasster Lagebericht**

- 11 Grundlagen des Konzerns
  - 11 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
  - 11 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren
  - 12 Ziele und Strategien
  - 14 Flotte und Streckennetz
  - 18 Steuerungssystem und Kontrolle
  - 19 Mitarbeiter
  - 21 Unternehmerische Verantwortung
  - 22 Forschung und Entwicklung
- 23 Wirtschaftsbericht
  - 23 Gesamtwirtschaftliche Lage
  - 24 Branchenentwicklung
  - 26 Geschäftsverlauf
  - 28 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
  - 37 Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage
- 40 Geschäftsfelder
  - 40 Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe
  - 48 Geschäftsfeld Logistik
  - 51 Geschäftsfeld Technik
  - 54 Geschäftsfeld Catering
  - 56 Sonstige
- 57 Chancen- und Risikobericht
- 70 Prognosebericht
- 75 Corporate Governance
- 89 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

## **93 Konzernabschluss**

## **188 Weitere Informationen**

- 188 Zehn-Jahres-Übersicht
- 192 Glossar
- 194 Grafik- und Tabellenverzeichnis
- 196 Impressum / Kontakt
- Finanzkalender 2017 / 2018 und Disclaimer



---

# An unsere Aktionäre

## Brief des Vorstands

### Sehr geehrte Damen und Herren,

die Lufthansa Group hat im Jahr 2016 trotz zahlreicher Herausforderungen ein gutes Ergebnis erzielt. In einem Umfeld, das von großer Unsicherheit geprägt war, haben wir unsere finanziellen Ziele erreicht und große Fortschritte bei der Umsetzung unserer strategischen Agenda gemacht.

Unser Unternehmen steht nach Abschluss des Geschäftsjahres besser da als zu Beginn: Unsere Eigenkapitalquote ist um 2,6 Prozentpunkte gestiegen, wir haben den Free Cashflow um 36,5 Prozent verbessert und die Gesamtkosten der Lufthansa Group unter Herausrechnung der Treibstoffkosten um 3,2 Prozent reduziert; unsere Flugbetriebe haben im Zuge unserer Flottenerneuerung fast jede Woche ein neues hochmodernes Flugzeug erfolgreich in die Konzernflotte integriert und wir haben durch gezielte Kapazitäts- und Steuerungsmaßnahmen die Erlösentwicklung stabilisiert. Wir haben das Reiseerlebnis für unsere Kunden durch eine Aufwertung und zunehmende Personalisierung der Produkte und Services weiterhin verbessert. Nicht zuletzt haben wir durch die Wet-Lease-Vereinbarung mit Air Berlin und die vollständige Übernahme von Brussels Airlines wesentlich zur Festigung der Marktposition von Eurowings als größter Punkt-zu-Punkt-Fluggesellschaft in unseren Heimatmärkten beigetragen. Mit dem erfolgreichen Abschluss der kommerziellen Joint Ventures mit Air China und Singapore Airlines stärken wir darüber hinaus unsere Marktposition auf Strecken zwischen Europa und Asien nachhaltig. Rund 70 Prozent unserer Umsätze auf Langstreckenverbindungen werden nun durch führende kommerzielle Partnerschaften langfristig abgesichert.

Die Service-Gesellschaften der Lufthansa Group haben sich im Geschäftsjahr 2016 stabil entwickelt. Sie agieren ebenfalls in einem von Veränderung und Konsolidierung geprägten Marktumfeld. Alle Geschäftsbereiche setzen gezielte Effizienzprogramme und profitable Wachstumsinitiativen um. Lufthansa Technik hat mit der Gewerkschaft ver.di wettbewerbsfähige Konditionen vereinbart, die den Verbleib von Arbeitsplätzen in der Triebwerksüberholung am Standort Hamburg möglich gemacht haben. Die LSG Group entwickelt ihr Geschäftsmodell stark weiter, verändert ihr Portfolio und transformiert ihr europäisches Geschäft umfassend. Lufthansa Cargo begegnet den massiven Überkapazitäten im Markt mit der strukturellen Anpassung des Unternehmens.

Bei den Passagier-Airlines hat sich insbesondere Lufthansa Passage erfreulich entwickelt – sowohl ergebnisseitig als auch durch den Abschluss eines langfristigen Tarifvertrags mit der Flugbegleitergewerkschaft UFO, der auch den Wechsel ihrer Kabinenmitarbeiter in ein modernisiertes Pensionssystem umfasst. SWISS hat die besonderen Herausforderungen des Schweizer Markts erfolgreich gemeistert und hat mit der Erneuerung von Flotte und Kabinenausstattung begonnen. Austrian Airlines hat ebenfalls ihre Flottenmodernisierung fortgesetzt und ihre Wettbewerbsfähigkeit gesteigert. Eurowings hat ein starkes Wachstum erzielt und vor allem die Aufnahme der Langstreckenflüge erfolgreich umgesetzt. Durch die oben genannten Transaktionen wird Eurowings als wesentlicher Akteur in der europäischen Airline-Industrie aktiv zur Konsolidierung und Kapazitätssenkung im Markt beitragen.

---

Wir freuen uns, dass die Lufthansa Group im vergangenen Jahr insgesamt eine stabile Adjusted EBIT-Marge erwirtschaften konnte. Mit einem Adjusted EBIT von 1,8 Mrd. EUR haben wir als einzige große europäische Airline-Gruppe unsere ursprünglichen Ziele für das Jahr erreicht und damit erneut Wert für unsere Aktionäre geschaffen. Vor diesem Hintergrund schlagen Aufsichtsrat und Vorstand der Lufthansa Group im Rahmen der bestehenden Dividendenpolitik für das Geschäftsjahr 2016 die Ausschüttung einer Dividende von 0,50 EUR je Aktie vor. Damit gehört die Lufthansa Group – mit einer Ausschüttung von 4,1 Prozent bezogen auf den Jahresschlusskurs – auch in diesem Jahr wieder zu den Unternehmen mit den attraktivsten Dividendenrenditen im DAX.

Im Jahr 2017 werden zwei erfahrene externe Manager den Vorstand der Lufthansa Group ergänzen. Am 1. Januar hat Ulrik Svensson seine Arbeit als Vorstand für das Ressort Finanzen aufgenommen. Zum 1. Mai wird Thorsten Dirks das Ressort Eurowings und Aviation Services übernehmen. Unverändert ist auch in der neuen Aufstellung unser Ziel, die erste Wahl für unsere Kunden, Mitarbeiter und Aktionäre zu sein.

Herausforderung im kommenden Jahr bleibt es, die Mitarbeiter, die den erforderlichen Wandel der Lufthansa Group bisher nicht aktiv begleiten, von der Notwendigkeit zur Veränderung zu überzeugen. Denn die Sicherung der Zukunftsfähigkeit ist – nach der Sicherheit unserer Passagiere – unsere wichtigste Aufgabe.

Wegen der deutlich steigenden Treibstoffkosten gehen wir aus heutiger Sicht nicht davon aus, das Ergebnis der letzten beiden Geschäftsjahre im Jahr 2017 halten zu können. Unsere erfolgreichen Kostensenkungsmaßnahmen werden aber dazu beitragen, weiterhin sinkende Stückelöse bei den Airlines und steigende Treibstoffkosten zumindest teilweise zu kompensieren.

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

Frankfurt, im März 2017



Carsten Spohr  
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG



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

**Dr. Bettina Volkens**  
Vorstandsmitglied  
und Arbeitsdirektorin  
Ressort Personal  
und Recht  
Geb. 1963, Juristin,  
Vorstandsmitglied  
seit 2013, bei der  
Lufthansa Group  
seit 2012

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

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

**Karl Ulrich Garnadt**  
Vorstandsmitglied  
Ressort Eurowings und  
Aviation Services  
Geb. 1957, Luftverkehrs-  
kaufmann, Vorstands-  
mitglied seit 2014, bei  
der Lufthansa Group  
seit 1979

## An unsere Aktionäre

### Bericht des Aufsichtsrats



**Wolfgang Mayrhuber,**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats

## Sehr geehrte Damen und Herren,

auch im Geschäftsjahr 2016 hat der Aufsichtsrat 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 das Erfordernis zum Erlass eines Katalogs zustimmungspflichtiger Geschäfte sind im Gesetz definiert und in der Geschäftsordnung für den Vorstand konkretisiert.

Der Vorstand hat uns zeitnah und umfassend über das Wettbewerbsumfeld, die beabsichtigte Geschäftspolitik sowie alle 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 2016 hat sich der Aufsichtsrat zu insgesamt sechs Sitzungen am 16. März, 27. April, 9. Juni, 1. Juli, 28. September und 7. 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 Internetseite der Lufthansa Group unter [www.lufthansa-group.com/entsprechenserklaerung](http://www.lufthansa-group.com/entsprechenserklaerung) zu finden ist.

Im Mittelpunkt unserer Sitzungen standen die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Beteiligungsgesellschaften sowie die Strategie der Lufthansa Group. Besonderes Augenmerk galt dabei den Belastungen durch die mehrmaligen Streiks der Piloten bei Lufthansa Passage, dem Umsetzungsstand beim strategischen Arbeitsprogramm „7to1 – Our Way Forward“ sowie dem Angebotsausbau und den diversen Optionen zur Nutzung von Wachstumsoptionen bei Eurowings.

Zugestimmt haben wir dem Erwerb beziehungsweise Lease je eines Boeing 777-Flugzeugs für Swiss International Air Lines beziehungsweise Austrian Airlines und der Beschaffung von bis zu elf PW1100G-Reservetriebwerken durch Lufthansa Technik. Ebenfalls zugestimmt wurde der Ausübung der Call-Option zum Erwerb der restlichen 55 Prozent der Anteile an der SN Airholding SA/NV, dem Abschluss von Wet-Lease-Verträgen mit Air Berlin PLC & Co. KG über insgesamt 38 Flugzeuge sowie dem Abschluss eines Joint Ventures der Lufthansa Technik AG mit der MTU Aero Engines AG.

Frau Christine Behle hat im Zusammenhang mit dem im April 2016 von der Gewerkschaft ver.di durchgeführten Streik im öffentlichen Dienst und den damit verbundenen Beeinträchtigungen für den Flugbetrieb der Lufthansa Group auf diversen deutschen Flughäfen aus formalen Gründen einen Interessenkonflikt angezeigt, der jedoch nicht dauerhaft gewesen ist und keine Konsequenzen nach sich gezogen hat. Weitere potenzielle Interessenkonflikte wurden im Jahr 2016 nicht angezeigt.

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 99 Prozent.

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 übernahmeherechlichen Angaben des Vorstands im zusammengefassten Lagebericht gemäß §§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB sind keine weiteren Stellungnahmen erforderlich.

In einer außerordentlichen Sitzung am 1. Juli 2016 folgte der Aufsichtsrat einer entsprechenden Empfehlung des Präsidiums und ernannte Herrn Ulrik Svensson mit Wirkung ab 1. Januar 2017 zum ordentlichen Mitglied des Vorstands, Ressort Finanzen. Herr Svensson ist damit Nachfolger von Frau Simone Menne, die das Unternehmen Ende August 2016 auf eigenen Wunsch verlassen hat. Der Aufsichtsrat hatte diesem Wunsch auf Empfehlung des Präsidiums in einer außerordentlichen Sitzung am 9. Juni 2016 entsprochen. In den vier Jahren ihrer Amtszeit hat Frau Menne mit großem Engagement und Sachverstand das Wachstum der Lufthansa Group finanziell sichergestellt und sich damit um die Entwicklung unseres Unternehmens verdient gemacht.

Ebenfalls auf eine entsprechende Empfehlung des Präsidiums bestellte der Aufsichtsrat in der Sitzung am 7. Dezember 2016 Herrn Thorsten Dirks mit Wirkung ab 1. Mai 2017 zum ordentlichen Mitglied des Vorstands, Ressort Eurowings und Aviation Services. Herr Dirks wird damit Nachfolger von Herrn Karl Ulrich Garnadt, der aus Altersgründen nicht mehr für eine Verlängerung seiner am 30. April 2017 endenden Vorstandsbestellung zur Verfügung steht. Herr Garnadt blickt auf eine 38-jährige, erfolgreiche und vielfältige Karriere als Lufthanseat zurück. In den drei Jahren seiner Amtszeit als Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG hat er vor allem den Aufbau der Eurowings und deren Integration in die Lufthansa Group vorangetrieben und sich damit um die Entwicklung unseres Unternehmens verdient gemacht.

Als Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand hatte der Aufsichtsrat im vergangenen Jahr 30 Prozent und als erste Frist zur Erreichung der Zielgröße den 31. Dezember 2016 festgelegt. Wegen der Vakanz der Position des Finanzvorstands liegt der Frauenanteil im Vorstand zum 31. Dezember 2016 bei 25 Prozent, nach Eintritt Herrn Svenssons ab dem 1. Januar 2017 bei 20 Prozent. Das gesteckte Ziel, das bis zum Ausscheiden von Frau Menne mit einem Frauenanteil von 40 Prozent erfüllt war, wird damit zum Stichtag nicht mehr erreicht. Bei der Suche nach Nachfolgern für Frau Menne und Herrn Garnadt wurde besonderes Augenmerk auf Kandidatinnen gelegt; es war auch jeweils eine Frau auf der Shortlist der vier am besten geeigneten Kandidaten. Unter Beachtung des jeweils erstellten Anforderungsprofils und unter Würdigung der Persönlichkeit sowie der beruflichen Erfahrungen, Erfolge und Kompetenzen haben sich jedoch die Herren Svensson und Dirks als die für das Unternehmen beste Wahl herausgestellt.

Für den Zeitraum ab 1. Januar 2017 hat der Aufsichtsrat die grundsätzliche Zielgröße von 30 Prozent für den Frauenanteil im Vorstand bestätigt und als Frist für deren Erreichung den 31. Dezember 2021 festgelegt.

Der Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden. Das Präsidium hat 2016 siebenmal, der Nominierungsausschuss einmal getagt.

Der Prüfungsausschuss hat 2016 siebenmal, davon viermal 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 schwierige wirtschaftliche Lage im Geschäftsfeld Logistik, die Auswirkungen des niedrigen Rechnungszinses auf die Bilanzstruktur und das Investment Grade Rating, die operative Konzernplanung 2017 bis 2019, die finanziellen Folgen der Ausübung der Call-Option auf die restlichen 55 Prozent der Anteile an der SN Airholding SA/NV, die Chancen und Risiken aus dem Abschluss von Wet-Lease-Verträgen mit Air Berlin PLC & Co. KG über insgesamt 38 Flugzeuge sowie das Thema „Cyber Security“.

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

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 28. April 2016 hat Frau Dr. Nicola Leibinger-Kammüller ihr Mandat im Aufsichtsrat niedergelegt. Sie war acht Jahre Mitglied des Aufsichtsrats und hat in den Diskussionen im Aufsichtsrat als geschäftsführende Gesellschafterin eines weltweit führenden Familienunternehmens der deutschen Vorzeigebbranche Maschinenbau viele von persönlichen Erfahrungen geprägte Impulse gegeben und dabei stets die Interessen der Gesellschaft, der Aktionäre und der Mitarbeiter vertreten. Der Aufsichtsrat dankt ihr für ihren Rat und ihre loyale Unterstützung. Als ihre Nachfolgerin wurde Frau Martina Merz in den Aufsichtsrat gewählt.

Die von der Hauptversammlung 2016 als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer gewählte PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, ist vom Aufsichtsrat beauftragt worden, den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht und das Risikoprüferkennennungssystem 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.

---

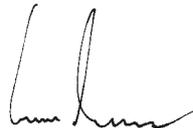
Der Konzernabschluss wurde nach Maßgabe der International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Die Wirtschaftsprüfer haben den Jahres- und den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2016 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 2017 die Prüfungsberichte in Anwesenheit der beiden den Bestätigungsvermerk unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer 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 2016 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben wir uns angeschlossen.

Das Geschäftsjahr 2016 konnte trotz eines schwierigen Umfelds mit einem im langjährigen Vergleich guten Ergebnis abgeschlossen werden. Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeitern der Lufthansa Group für die geleistete Arbeit und ihr dabei gezeigtes persönliches Engagement.

Frankfurt, 15. März 2017



Für den Aufsichtsrat  
Wolfgang Mayrhuber, Vorsitzender

# Lufthansa Aktie

- ✂ Lufthansa Aktie entwickelt sich besser als die Aktien der meisten Wettbewerber, aber schwächer als der DAX. / Total Shareholder Return liegt bei –12,3 Prozent. / Die Dividende kann erneut auch in Form von Aktien ausgezahlt werden. / Transparente Kommunikation und intensiver Dialog mit dem Kapitalmarkt werden fortgeführt.

## Aktie erholt sich nach schwierigem Börsenjahr im vierten Quartal

Die Entwicklung der Lufthansa Aktie war im Jahr 2016 vor allem von geopolitischen Entwicklungen geprägt. Dazu gehörten politische Ereignisse wie der Brexit ebenso wie mehrere Terroranschläge in verschiedenen europäischen Städten. Diese führten vor allem im zweiten und dritten Quartal zu einer schwachen Nachfrage von Privatreisenden vor allem auf Langstreckenverbindungen aus Asien und Amerika nach Europa. Zum Ende des ersten Halbjahres 2016 notierte die Lufthansa Aktie um 27,7 Prozent geringer als noch zum Jahresende 2015. Der Vergleichsindex DAX sank im selben Zeitraum um 9,9 Prozent.

Am 20. Juli 2016 führte das schwierige Erlösumfeld trotz der über Vorjahr liegenden Ergebnisse im ersten Halbjahr zu einer Reduzierung der Ergebnisprognose, was den Aktienkurs im dritten Quartal weiterhin belastete (–5,9 Prozent). Mit den zwischenzeitlich eingeleiteten Steuerungs- und Kapazitätsmaßnahmen konnte die Geschäftsentwicklung jedoch besser als zunächst erwartet stimuliert werden. Am 19. Oktober 2016 konnte die Prognose daher wieder angehoben werden. Der Aktienkurs erholte sich anschließend im vierten Quartal (+23,9 Prozent).

Ihren höchsten Stand erreichte die Lufthansa Aktie am 16. März 2016 mit einem Kurs von 15,29 EUR. Der Jahrestiefstand lag am 7. Oktober 2016 bei 9,30 EUR. Zum Jahresende notierte die Lufthansa Aktie bei 12,27 EUR. Im Geschäftsjahr 2016 verzeichnete sie damit einen Verlust von insgesamt 15,8 Prozent.

Der Total Shareholder Return, der die Ausschüttung der Dividende berücksichtigt, lag bei –12,3 Prozent. Die Lufthansa Aktie entwickelte sich damit zwar schwächer als der Vergleichsindex DAX (+6,9 Prozent), allerdings deutlich besser als die wesentlichen europäischen Wettbewerber.

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

Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG schlagen der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2016 im Rahmen der bestehenden Dividendenpolitik die Ausschüttung einer Dividende von 0,50 EUR je Aktie vor. Dies entspricht einer Dividendenrendite von 4,1 Prozent auf den Jahresschlusskurs der Lufthansa Aktie. Damit zählt die Lufthansa Group zu den Unternehmen mit der höchsten Dividendenrendite im DAX.

Die Ausschüttungsquote liegt bei 10,3 Prozent vom EBIT beziehungsweise 13,4 Prozent vom Adjusted EBIT. Damit entspricht die Höhe der vorgeschlagenen Ausschüttung dem Niveau des Vorjahres, nachdem das operative Ergebnis ohne Berücksichtigung der einmaligen und insbesondere nicht liquiditätswirksamen Effekte ebenfalls auf vergleichbarem Niveau verblieben ist.

Den Aktionären wird wie auch bereits im letzten Jahr angeboten, die Dividende wahlweise in Form von Aktien zu erhalten.

## T006 Kennzahlen zur Lufthansa Aktie

		2016	2015	2014	2013	2012
Börsenkurs (zum Jahresende)	€	12,27	14,57	13,83	15,42	14,24
Höchster Kurs	€	15,29	15,35	20,26	17,10	14,47
Niedrigster Kurs	€	9,30	10,48	10,88	12,93	8,02
Anzahl der Aktien	Mio.	468,8	464,5	462,8	461,1	459,9
Marktkapitalisierung (zum Jahresende)	Mrd. €	5,8	6,7	6,4	7,1	6,5
Ergebnis je Aktie	€	4,46	3,67	0,12	0,68	2,68
Operativer Cashflow je Aktie	€	6,92	7,30	4,27	7,15	6,20
Dividende je Aktie	€	0,50	0,50	–	0,45	–
Dividendenrendite (brutto)	%	4,1	3,4	–	2,9	–
Ausschüttungssumme	Mio. €	234,4	232,3	–	207,5	–
Total Shareholder Return	%	–12,3	5,3	–7,4	8,3	57,7

## An unsere Aktionäre

Lufthansa Aktie

### Analysten raten überwiegend zum Verkauf

Zum Jahresende empfahlen drei Analysten, die Lufthansa Aktie zu kaufen, und acht Analysten, die Aktie zu halten. 16 der insgesamt 27 Aktienanalysten rieten, die Aktie zu verkaufen. Das durchschnittliche Kursziel lag bei 10,50 EUR.

### G02 Analystenempfehlungen\* Stand zum 31.12.2016



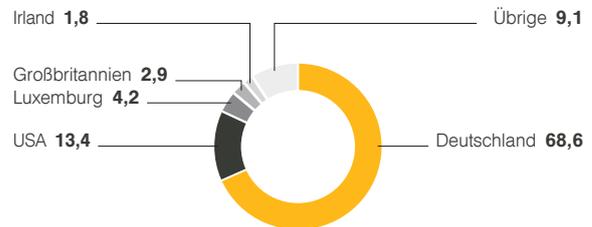
\* Durchschnittliches Kursziel: 10,50 EUR, Durchschnitt von 24 Analysten. Spanne: 8,10 EUR bis 15,00 EUR.

### Auslandsquote und Struktur der Großaktionäre bleiben stabil

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

Der Anteil deutscher Investoren lag zum Jahresende 2016 gemäß Aktienregister bei 68,6 Prozent (Vorjahr: 74,9 Prozent). Den zweitgrößten Anteil hielten Aktionäre aus den USA mit 13,4 Prozent. Auf Anleger aus Luxemburg entfielen 4,2 Prozent, gefolgt von Großbritannien und Irland mit 2,9 Prozent und 1,8 Prozent. Die Voraussetzungen des LuftNaSiG werden damit unverändert erfüllt.

### G04 Aktionärsstruktur nach Nationalitäten Stand zum 31.12.2016 in %



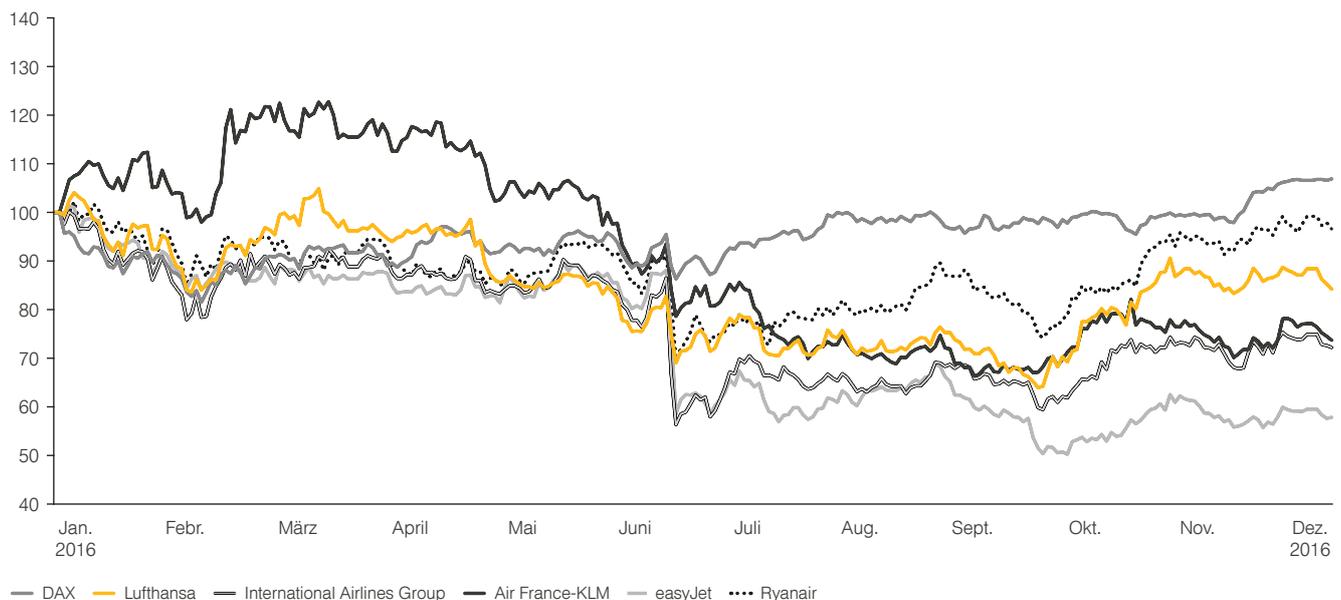
Streubesitz: 100%

Lufthansa Aktien befinden sich zu 100 Prozent im Streubesitz gemäß der Definition der Deutschen Börse. Dabei wurden zum Bilanzstichtag 54,5 Prozent (Vorjahr: 53,9 Prozent) der Aktien von institutionellen Investoren gehalten, auf Privataktionäre entfielen 45,5 Prozent (Vorjahr: 46,1 Prozent).

Templeton Global Advisors blieb mit 9,95 Prozent unverändert größter Aktionär der Lufthansa Group per Jahresende 2016 (Jahresende 2015: 5,00 Prozent).

Alle während des Geschäftsjahres 2016 veröffentlichten melderelevanten Transaktionen sind, ebenso wie die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur, auf der Website [www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations) einzusehen.

### G03 Kursverlauf der Lufthansa Aktie, indiziert auf 31.12.2015, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %



**T007 Daten zur Lufthansa Aktie**

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

**Lufthansa Aktie ist im DAX und weiteren wichtigen Indizes vertreten**

Als DAX-Mitglied gehört die Lufthansa Group zu den 30 bedeutendsten börsennotierten Gesellschaften Deutschlands. Die Gewichtung im Index betrug zum Jahresende 0,61 Prozent. Mit einer Marktkapitalisierung von 5,8 Mrd. EUR nahm die Lufthansa Group zum Jahresende Platz 37 (Vorjahr: 34) in der Rangordnung der DAX-Unternehmen nach Marktkapitalisierung ein. Auf den Börsenumsatz bezogen verblieb die Lufthansa Aktie unverändert auf Platz 20. Das Transaktionsvolumen belief sich auf 15,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 20,9 Mrd. EUR).

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

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

**Lufthansa Group setzt intensiven Anlegerdialog fort**

Wie in den Vorjahren hat die Lufthansa Group auch im Geschäftsjahr 2016 die Anleger ausführlich über die wesentlichen Sachverhalte in der Geschäftsentwicklung informiert. Vorstand und Investor Relations präsentierten institutionellen Investoren 2016 über die Quartalskonferenzen hinaus die aktuellen Entwicklungen des Konzerns auf 38 Roadshows und 21 Investorenkonferenzen sowie einer „Expert Session“ zum Thema Eurowings. Dabei wurden mehr als 350 Einzel- und Gruppengespräche geführt. Auf vier speziell für Privatanleger ausgerichteten Foren standen Vertreter von Investor Relations den Anlegern regelmäßig Rede und Antwort. Das Angebot für Privataktionäre wird durch die „Aktionärsinfo“ ergänzt, die 2016 erneut zweimal erschien 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 Entwicklung der Verkehrszahlen der Fluggesellschaften der Lufthansa Group informiert. Alle Veröffentlichungen, Finanzberichte, Präsentationen, Hintergrundinformationen und Reden sowie aktuelle Nachrichten sind ebenfalls unter [www.lufthansagroup.com/investor-relations](http://www.lufthansagroup.com/investor-relations) zu finden.

# Zusammengefasster Lagebericht

## **11 Grundlagen des Konzerns**

- 11 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
- 11 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren
- 12 Ziele und Strategien
  - 12 Konzernstrategie
  - 13 Finanzstrategie
- 14 Flotte und Streckennetz
  - 14 Flotte
  - 15 Streckennetz
- 18 Steuerungssystem und Kontrolle
- 19 Mitarbeiter
- 21 Unternehmerische Verantwortung
- 22 Forschung und Entwicklung

## **23 Wirtschaftsbericht**

- 23 Gesamtwirtschaftliche Lage
- 24 Branchenentwicklung
- 26 Geschäftsverlauf
  - 26 Überblick über den Geschäftsverlauf
  - 27 Wesentliche Ereignisse
  - 28 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 28 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
  - 28 Ertragslage
  - 32 Finanzlage
  - 35 Vermögenslage
- 37 Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage
  - 37 Zielerreichung
  - 39 Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

## **40 Geschäftsfelder**

- 40 Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe
- 48 Geschäftsfeld Logistik
- 51 Geschäftsfeld Technik
- 54 Geschäftsfeld Catering
- 56 Sonstige

## **57 Chancen- und Risikobericht**

- 57 Chancen- und Risikomanagement
- 60 Chancen und Risiken in der Einzelbetrachtung
- 68 Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation
- 69 Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 289 Abs.5 und § 315 Abs.2 Nr. 5 HGB

## **70 Prognosebericht**

- 70 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
- 71 Branchenausblick
- 71 Änderungen in Geschäft und Organisation
- 72 Ausblick Lufthansa Group
- 74 Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

## **75 Corporate Governance**

- 75 Aufsichtsrat und Vorstand
- 76 Mandate
- 77 Corporate Governance Bericht
- 79 Vergütungsbericht
- 87 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289 Abs.4 HGB und § 315 Abs.4 HGB

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

- 89 Ertragslage
- 91 Finanzlage
- 91 Vermögenslage
- 92 Weitere Angaben

# Grundlagen des Konzerns

## Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur

- ✂ Die Lufthansa Group ist eines der weltweit führenden Luftverkehrsunternehmen.
  - / Geschäftsfelder nehmen in ihren Branchen führende Marktpositionen ein. / Vakante Positionen im Vorstand wurden neu besetzt.

### Lufthansa Group ist führender Aviation-Konzern

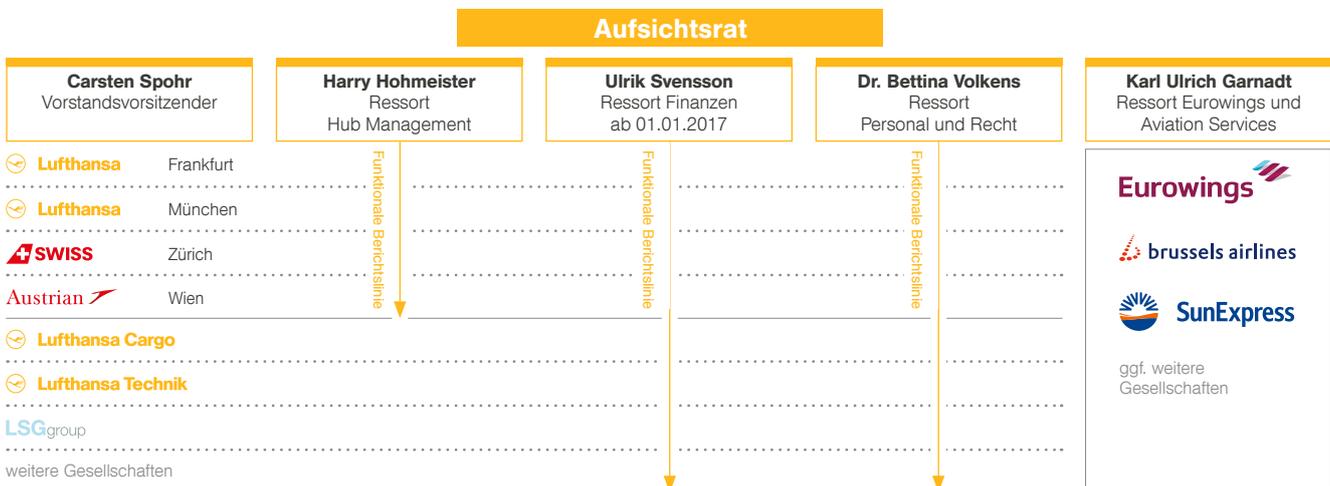
Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern mit insgesamt mehr als 550 Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften. Diese waren im Geschäftsjahr 2016 in den Geschäftsfeldern Passage Airline Gruppe, Logistik, Technik, Catering und Sonstige organisiert. Alle Geschäftsfelder nehmen in ihren jeweiligen Branchen eine führende Rolle ein. 2016 erzielte die Lufthansa Group mit durchschnittlich 123.287 Mitarbeitern einen Jahresumsatz von 31,7 Mrd. EUR.

### Geschäftsverteilung im Vorstand bleibt unverändert

Die Geschäftsverteilung im Vorstand bleibt im Wesentlichen unverändert. Der Vorsitz des Vorstands obliegt Carsten Spohr.

Harry Hohmeister verantwortet im Vorstandsressort Hub Management die kommerzielle Steuerung der Netzwerk-Airlines Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines. Das Ressort Finanzen wurde bis zum 31. August 2016 von Simone Menne geführt. Ihre Nachfolge hat am 1. Januar 2017 Ulrik Svensson angetreten. Die Verantwortung für das Ressort Personal und Recht liegt bei Dr. Bettina Volkens. Karl Ulrich Garnadt verantwortet im Vorstandsressort Eurowings und Aviation Services unter anderem die Punkt-zu-Punkt-Verkehre der Eurowings-Gruppe sowie Brussels Airlines und SunExpress. Nach Ablauf seiner Bestellung zum 30. April 2017 wird Karl Ulrich Garnadt aus dem Vorstand ausscheiden. Ihm wird zum 1. Mai 2017 Thorsten Dirks in gleicher Funktion nachfolgen.

### G05 Struktur Lufthansa Group



## Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

### Lufthansa Group unterliegt vielfältigen Einflussfaktoren

Die Lufthansa Group und ihre Geschäftsfelder unterliegen zahlreichen komplexen rechtlichen und regulatorischen Vorschriften. Die formalen Anforderungen an das Unternehmen nehmen kontinuierlich zu. Dies gilt für Regulierungen aus verschiedenen Bereichen wie zum Beispiel dem des Finanzrechts, des Verbraucherschutzrechts und der Corporate Governance, aber auch

für allgemeine Anforderungen zur Vermeidung von Haftungsrisiken. Besonders relevant für die Lufthansa Group sind hierbei das Nachflugverbot am Flughafen Frankfurt, der Verbraucherschutz, der EU-Emissionshandel, nationale Luftverkehrssteuern, Embargovorschriften, die Verwirklichung des Single European Sky sowie fehlende Wettbewerbsregeln auf globaler Ebene, wie sie in anderen Branchen durch die WTO vorgegeben werden.

## Ziele und Strategien

✂ Unternehmensstrategie baut auf den drei synergetischen Säulen Netzwerk-Airlines, Punkt-zu-Punkt-Airlines und Aviation Services auf. / Fokus liegt auf Ausbau der Premium-Positionierung und Profitabilitätssteigerung. / Innovation und Digitalisierung entlang der Wertschöpfungskette sind wichtige Treiber. / Strategisches Programm „7to1 – Our Way Forward“ trägt zu profitablen Wachstum bei. / Finanzielle Stabilität sichert Unabhängigkeit und Handlungsspielräume.

### Konzernstrategie

#### Position als führender Aviation-Konzern soll ausgebaut 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. Die Strategie ist vor diesem Hintergrund auf die konsequente Weiterentwicklung der Unternehmensgruppe, basierend auf den drei Säulen Netzwerk-Airlines, Punkt-zu-Punkt-Airlines und Aviation Services, ausgerichtet.

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

Die Entwicklung neuer Produkte und Geschäftsmodelle, einhergehend mit einer zunehmenden Digitalisierung der gesamten Wertschöpfungskette im Luftverkehr, bildet einen Schwerpunkt der Konzernstrategie und wird geschäftsfeldübergreifend vorangetrieben.

Auf dieser Basis soll die Positionierung der Lufthansa Group als führender Aviation-Konzern in einem dynamischen Marktumfeld weiterhin erfolgreich abgesichert und profitabel ausgebaut werden.

Zu diesem Zweck wird das erfolgreiche strategische Arbeitsprogramm „7to1 – Our Way Forward“ fortgeführt, das externe Trends – wie sich verändernde Wertschöpfungsketten, zunehmende Digitalisierung und differenzierte Kundenerwartungen – sowie interne Anforderungen adressiert. Die sieben Handlungsfelder des Programms werden sowohl in den einzelnen Geschäftsfeldern als auch übergreifend bearbeitet. Begleitend hierzu haben die Geschäftsfelder zum Teil individuelle Effizienzsteigerungs- beziehungsweise Kostensenkungsprogramme aufgelegt.

Die Ausrichtung der Angebote entlang sich stetig wandelnder Kundenbedürfnisse ist ein zentrales Anliegen aller Unternehmen der Lufthansa Group. Dabei kommt der Premium-Positionierung höchste Bedeutung zu. Mit einer dezidierten Qualitätsstrategie sollen deshalb teils standortbezogene Kostennachteile gegenüber Wettbewerbern aus anderen Märkten ausgeglichen werden.

#### G06 Die Aufstellung der Lufthansa Group: drei starke Säulen



\* Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien.

#### G07 „7to1 – Our Way Forward“



**Netzwerk-Airlines bauen ihre Premium-Positionierung aus und optimieren Kosten**

Die Qualitätsstrategie ist vor allem für die Ausrichtung der Netzwerk-Airlines relevant und adressiert die Bedürfnisse des hochwertigen Kundenpotenzials in ihren Heimatmärkten. Im Fokus stehen daher die weitere Verbesserung des Reiseerlebnisses, die Optimierung des Streckennetzes und der Flotte sowie Kostensenkungsinitiativen.

Das Reiseerlebnis wird für den Kunden insbesondere durch eine zunehmende Personalisierung der Produkte und Services über die gesamte Reisekette verbessert. Zugleich ermöglicht diese der Lufthansa Group, neue Erlöspotenziale für die Airlines zu erschließen. Ergänzend wird der Service an allen Kundenkontaktpunkten aufgewertet und kontinuierlich verbessert. Um auch zukünftig führende Produktqualität anbieten zu können, investiert die Lufthansa Group weiterhin in ihre Flotte. Die Netzwerk-Airlines wachsen dabei im Wesentlichen durch den Ersatz älterer Flugzeuge durch modernere Muster mit höheren Sitzplatzkapazitäten und gesteigerter Treibstoffeffizienz – ohne dass dabei die Gesamtzahl der Flugzeuge wesentlich erhöht wird. Dies senkt auch die Stückkosten. Durch strategische Kooperationen und Partnerschaften soll das Flugplanangebot ergänzt werden, was einen zusätzlichen Mehrwert für Kunden mit sich bringt. Bereits heute unterhalten die Netzwerk-Airlines der Lufthansa Group kommerzielle Joint Ventures mit den für sie jeweils attraktivsten Partnern in den fünf größten Langstreckenmärkten.

Kostensenkungen werden umfassend vor allem in den Bereichen vorangetrieben, die außerhalb der Kundenwahrnehmung liegen. Dazu gehören die Bündelung der Organisation sowie die gezielte Vereinheitlichung der kommerziellen Steuerung und der Systemlandschaft der Netzwerk-Airlines, Kosteneinsparungen bei Zulieferern und Infrastrukturanbietern sowie die Neugestaltung von Tarifverträgen.

**Eurowings plant profitables Wachstum im Punkt-zu-Punkt-Verkehr**

Im Punkt-zu-Punkt-Verkehr bietet die Lufthansa Group mit Eurowings ein innovatives und wettbewerbsfähiges Angebot, das sowohl preissensible als auch serviceorientierte Kunden durch günstige Basisstarife und flexibel zubuchbare Komfortelemente anspricht. Das Eurowings-Konzept beruht neben hoher Effizienz und wettbewerbsfähigen Kosten auf einer skalierbaren Unternehmensstruktur, die eine flexible Integration neuer Partner mit unterschiedlichen Kooperationsmodellen ermöglicht. Dabei bedient sich die Eurowings-Gruppe unterschiedlicher Produktionsplattformen. 2017 werden durch den Wet-Lease zusätzlicher Kapazitäten von Air Berlin und der vollständigen Übernahme von Brussels Airlines weitere Plattformen hinzukommen. In den kommenden Jahren sollen insbesondere durch die Konsolidierung der verschiedenen Plattformen wesentliche Kosteneinsparungen erzielt werden. Weitere wesentliche Treiber für Kostensenkungen sind unter anderem die Standardisierung und Verschlankeung von Prozessen. Dies sichert eine nachhaltig erfolgreiche Unternehmensentwicklung, insbesondere in einem starken Kostenwettbewerb.

Ziel ist es, durch organisches Wachstum, Partnerschaften und Akquisitionen profitabel zu wachsen und zum drittgrößten Anbieter von Direktverkehren in Europa aufzusteigen sowie in den Heimatmärkten der Lufthansa Group führend in diesem Marktsegment zu sein. Dabei besetzt Eurowings gezielt Märkte, in denen sie

bereits heute im Wettbewerb überdurchschnittlich starke Marktpositionen erreicht, um den lokalen Kunden ein möglichst umfassendes Netz mit hochfrequenten Anbindungen an Primärdestinationen anzubieten.

Eurowings ist integraler Bestandteil der Lufthansa Group und wird weitgehend unabhängig von den Netzwerk-Airlines der Lufthansa Group geführt, um die strukturellen Kostenvorteile des Punkt-zu-Punkt-Modells nicht zu verwässern. Gleichzeitig profitiert sie von der Zugehörigkeit zum weltweit größten Aviation-Konzern und seinem umfangreichen Angebot an Aviation Services. Damit kann sich Eurowings in ihrem wettbewerbsintensiven Marktumfeld erfolgreich positionieren.

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

Mit den Gesellschaften der Aviation Services verfügt die Lufthansa Group über mehrere weltweit führende Unternehmen in deren jeweiligen Märkten. Diese können zielgerichtet weitere Wachstumschancen – organisch, über Partnerschaften oder durch Akquisitionen – nutzen, um die führende Marktposition der Lufthansa Group im Bereich dieser Aviation Services auch zukünftig zu sichern. Die Diversifikation des 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 abgedeckt werden.

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

Um auch künftig profitabel wachsen zu können, passen die Aviation Services der Lufthansa Group ihre Geschäftsmodelle kontinuierlich an sich ändernde Wertschöpfungsketten und Wettbewerbsbedingungen an. Umfangreiche individuelle Effizienzprogramme sichern daneben den wirtschaftlichen Erfolg.

Synergien zwischen den drei Säulen der Lufthansa Group werden konsequent genutzt. So kann die Lufthansa Group schneller, effizienter und profitabler agieren und den Kundenfokus weiter schärfen.

**Finanzstrategie****Finanzielle Stärke schafft nachhaltige Wettbewerbsvorteile und Vertrauen**

Kern der konzernweiten Finanzstrategie ist es, das starke Finanzprofil, die Bonität und damit die finanzielle Stabilität der Lufthansa Group zu sichern. Die Finanzstrategie ist darauf ausgerichtet, die strategische und operative Entwicklung des Unternehmens zu unterstützen und zu fördern sowie jederzeit Zugang zu Kapital und vorteilhaften Finanzierungsbedingungen zu gewährleisten.

## Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen des Konzerns  
Ziele und Strategien  
Flotte und Streckennetz

Hierfür werden die unten stehenden strategischen Ziele konsequent verfolgt.

- **Hohe Unternehmensbonität aufrechterhalten:** Ziel ist es, das bestehende Investment Grade Rating zu erhalten. Dafür wird grundsätzlich eine dynamische Tilgungsquote zwischen 35 und 45 Prozent angestrebt. Die dynamische Tilgungsquote leitet sich aus den Anforderungen der Rating-Agenturen an ein Investment Grade Rating ab und ist ein Maß für die Schulden-tragfähigkeit des Konzerns. Die dynamische Tilgungsquote berücksichtigt unter anderem auch die Pensionsrückstellungen des Konzerns. Aufgrund der stichtagsbezogenen Bewertung der Pensionsverpflichtungen gemäß IFRS ist die dynamische Tilgungsquote auch von externen Faktoren (Zinssatz) beeinflusst, die eine starke Schwankung der Kennzahl bewirken können.
- **Angemessene Liquiditätsausstattung sicherstellen:** Ziel ist es, jederzeit eine Liquidität von mindestens 2,3 Mrd. EUR vorzuhalten. In volatilen Kunden- und Finanzmärkten lassen sich Liquiditäts- und Refinanzierungsrisiken auf diese Weise reduzieren. Über ein integriertes Finanzmanagement werden alle Zahlungsströme der Konzerngesellschaften zusammengeführt, zentral gesteuert und optimiert.
- **Stabile Kapitalstruktur erhalten:** 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. Auch die Eigenkapitalquote wird durch die stichtagsbezogene Bewertung der Pensionsverpflichtungen und die Bewertung von Sicherungsgeschäften beeinflusst und unterliegt dadurch ebenfalls einer hohen Volatilität.
- **Flotte weitgehend finanziell unbelastet erhalten:** Ziel ist es, die hohe finanzielle und operative Flexibilität für die Lufthansa Group zu erhalten. Der Großteil der Flugzeugflotte soll auch in Zukunft finanziell unbelastet und in uneingeschränktem Eigentum der Lufthansa Group verbleiben.
- **Gegen externe Finanzrisiken absichern:** Ziel ist es, durch ein integriertes Risikomanagement, insbesondere basierend auf dem Hedging von Treibstoff-, Währungs- und Zinsänderungsrisiken, die Finanzrisiken der Lufthansa Group zu minimieren. Durch ein regelbasiertes Vorgehen werden so Preisschwankungen geglättet.
- **Aktionäre am Unternehmenserfolg beteiligen:** Im Rahmen der Dividendenpolitik ist das Ziel eine regelmäßige Ausschüttungsquote von 10 bis 25 Prozent vom EBIT des Konzerns. Voraussetzung ist, dass 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. Die Dividendenpolitik sieht grundsätzlich auch die Möglichkeit vor, die Aktionäre neben der regulären Ausschüttung zusätzlich in Form einer Sonderdividende oder eines Aktienrückkaufs an einer besonders positiven Entwicklung des Unternehmens teilhaben zu lassen.
- **Vorteilhafte Konditionen durch vielfältige Finanzierungsquellen sichern:** Ziel ist es, durch einen optimalen Finanzierungsmix 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 Schuldscheindarlehen und börsennotierte Anleihen. Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group Kreditlinien mit einer Vielzahl von Banken, die eine zusätzliche Liquiditätsreserve darstellen.

---

## Flotte und Streckennetz

✂ Flotte kann flexibel an Nachfrageschwankungen angepasst werden. /

Flugzeugbestellungen für die Auslieferung bis 2025 optimieren die Flottenstruktur.

/ Umfangreiches Streckennetz wird kontinuierlich optimiert.

### Flotte

#### Flottenstruktur wird kontinuierlich optimiert

Die Flotte der Lufthansa Group bestand zum Jahresende 2016 aus 617 Flugzeugen mit einem Durchschnittsalter von 11,3 Jahren. Dies sind 17 Flugzeuge mehr als im Vorjahr nach einem Rückgang um 15 Flugzeuge im Jahr 2015. 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 hat sich in den vergangenen Jahren durch eine entsprechende Flottenstrategie kontinuierlich reduziert und wird auch in den kommenden Jahren weiter zurückgehen.

**T008 Flottenbestellungen Lufthansa Group**

Auslieferungszeitraum

Langstreckenflotte	
34 Boeing 777X	2020 bis 2025
4 Boeing 777-300ER	2017 bis 2018
24 Airbus A350	2017 bis 2023
Kurzstreckenflotte	
7 Airbus A320-Familie	2017
111 Airbus A320neo-Familie	2017 bis 2025
25 Bombardier C Series	2017 bis 2018

Im Geschäftsjahr 2016 wurden insgesamt 47 Neuflyzeuge an die Lufthansa Group ausgeliefert, davon acht Langstreckenflugzeuge. Bei Lufthansa Passage waren dies ein Airbus A350-900, bei der SWISS sechs Boeing 777-300ER und eine A330-300. Darüber hinaus mietete die Deutsche Lufthansa AG vier Flugzeuge des Typs A330, die derzeit für Eurowings fliegen, über einen Operating Lease an. Für die Kurz- und Mittelstreckenflotte gingen den Fluggesellschaften der Lufthansa Group fünf Bombardier CS100 sowie 34 Flugzeuge der A320-Familie zu, davon fünf A320neo.

Ende 2016 standen 205 Flugzeuge auf der Bestellliste der Lufthansa Group für eine Auslieferung bis zum Jahr 2025. Im Geschäftsjahr 2017 erwartet die Lufthansa Group die Auslieferung von bis zu 38 Flugzeugen. Darüber hinaus sollen im Jahr 2017 von

Eurowings 33 Flugzeuge und von Austrian Airlines fünf Flugzeuge im Rahmen einer Wet-Lease-Vereinbarung mit Air Berlin eingesetzt werden. Durch die vollständige Übernahme von Brussels Airlines ist die Flotte der Lufthansa Group zu Jahresbeginn 2017 um weitere 47 Flugzeuge gewachsen.

Die Flotte befindet sich mehrheitlich im Eigentum der Lufthansa Group. Sie wird durch einen kleinen Anteil an geleasteten Flugzeugen ergänzt. Die Flotte ist zum größten Teil finanziell unbelastet. Für Neuanschaffungen werden neue, aber auch gebrauchte Flugzeuge in Erwägung gezogen. So kann das Unternehmen flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren und das Angebot kurzfristig erhöhen beziehungsweise senken.

**Streckennetz**

**Lufthansa Group deckt umfangreiches Streckennetz ab**

Im Rahmen der Multi-Hub-Strategie bieten die Netzwerk-Airlines Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines über ihre Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich und Wien ein umfangreiches Flugangebot. Dieses wird durch die komplementären Netze der Allianz- und Joint Venture-Partner mit umfangreichen Umsteigeverbindungen ergänzt. Eurowings stellt ein umfassendes Angebot von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, insbesondere aus den deutschsprachigen Ländern heraus, bereit. Insgesamt bedienten die Airlines der Lufthansa Group im Sommerflugplan 2016 ein Streckennetz von 301 Destinationen in 100 Ländern.

**T009 Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge und Bestellungen**

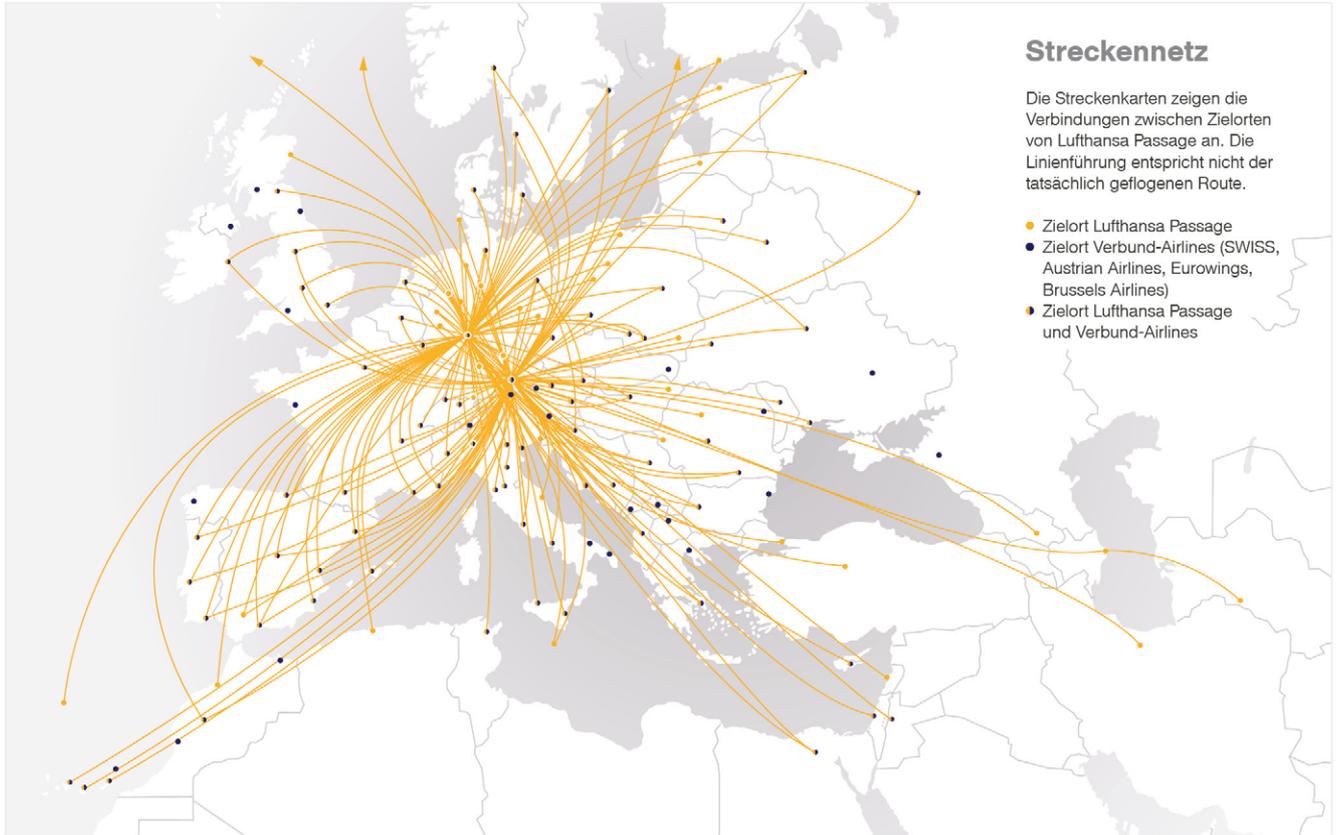
Lufthansa Passage inklusive Regionalgesellschaften (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Eurowings (EW) inklusive Germanwings und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.12.2016

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	EW	LCAG	Konzernflotte	davon Finance Lease	davon Operating Lease	Veränderung zum 31.12.2015	Zugänge 2017 bis 2025	Zusätzliche Optionen
Airbus A319	30	5	7	43		85	12	4	-		
Airbus A320	73*	28	18	35		154	17	3	33	73	50
Airbus A321	64	9	6			79	2		1	45	
Airbus A330	25*	17				42	1	6	5		
Airbus A340	42	11				53	1	1	-4		
Airbus A350	1					1			1	24	30
Airbus A380	14					14			-		
Boeing 737	1					1			-13		
Boeing 747	32					32			-		
Boeing 767			6			6	2		-		
Boeing 777		6	5		5	16	1		6	38	20
Boeing MD-11F					14	14			-		
Bombardier CRJ	35*					35			-		
Bombardier C Series		5				5			5	25	30
Bombardier Q Series			18			18			-		
Avro RJ		8				8		3	-8		
Embraer	33		10			43			-		
Fokker F70			3			3			-3		
Fokker F100			8			8			-6		
<b>Flugzeuge gesamt</b>	<b>350</b>	<b>89</b>	<b>81</b>	<b>78</b>	<b>19</b>	<b>617</b>	<b>36</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>205</b>	<b>130</b>

\* Teilweise an Eurowings (EW) vermietet.

## Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen des Konzerns  
Flotte und Streckennetz



### Streckennetz

Die Streckenkarten zeigen die Verbindungen zwischen Zielorten von Lufthansa Passage an. Die Linienführung entspricht nicht der tatsächlich geflogenen Route.

- Zielort Lufthansa Passage
- Zielort Verbund-Airlines (SWISS, Austrian Airlines, Eurowings, Brussels Airlines)
- Zielort Lufthansa Passage und Verbund-Airlines

Stand: Dezember 2016

## Konzernflotte

### Lufthansa und Regionalpartner

<b>Airbus A380-800</b>		LH: 14 Flugzeuge 509 Sitze 12 400 km Reichweite
<b>Boeing 747-8</b>		LH: 19 Flugzeuge 364 Sitze 13 000 km Reichweite
<b>Boeing 747-400</b>		LH: 13 Flugzeuge 371 Sitze 11 850 km Reichweite
<b>Airbus A350-900</b>		LH: 1 Flugzeug 293 Sitze 12 650 km Reichweite
<b>Airbus A340-600</b>		LH: 24 Flugzeuge 297 Sitze 12 900 km Reichweite
<b>Airbus A340-300</b>		LH: 12 Flugzeuge 283 Sitze 11 800 km Reichweite CL: 6 Flugzeuge 300 Sitze 11 500 km Reichweite
<b>Airbus A330-300</b>		LH: 19 Flugzeuge 236 Sitze 9 850 km Reichweite
<b>Airbus A321-100/200</b>		LH: 64 Flugzeuge 200 Sitze 4 150 km Reichweite
<b>Airbus A320-200</b>		LH: 62 Flugzeuge 168 Sitze 3 200 km Reichweite
<b>Airbus A320neo</b>		LH: 5 Flugzeuge 180 Sitze 3 000 km Reichweite

### Lufthansa und Regionalpartner

<b>Airbus A319-100</b>		LH: 30 Flugzeuge 138 Sitze 3 350 km Reichweite
<b>Boeing 737-300</b>		LH: 1 Flugzeug 140 Sitze 2 000 km Reichweite
<b>Embraer 195</b>		CL: 14 Flugzeuge 120 Sitze 2 300 km Reichweite EN: 10 Flugzeuge 120 Sitze 2 300 km Reichweite
<b>Embraer 190</b>		CL: 9 Flugzeuge 100 Sitze 3 500 km Reichweite
<b>Bombardier CRJ900</b>		CL: 29 Flugzeuge 90 Sitze 2 100 km Reichweite

### Eurowings und Germanwings

<b>Airbus A330-200</b>		EW: 6 Flugzeuge 310 Sitze 10 100 km Reichweite
<b>Airbus A320-200</b>		EW/4U: 41 Flugzeuge 180 Sitze 4 000 km Reichweite
<b>Airbus A319-100</b>		EW/4U: 43 Flugzeuge 150 Sitze 2 900 km Reichweite
<b>Bombardier CRJ900</b>		EW: 6 Flugzeuge 90 Sitze 2 100 km Reichweite

### Lufthansa Cargo

<b>Boeing MD-11F</b>		LH: 14 Flugzeuge 579 m <sup>3</sup> /89,4 t 6 700 km Reichweite
<b>Boeing 777F</b>		LH: 5 Flugzeuge 657 m <sup>3</sup> /103 t 8 900 km Reichweite

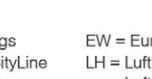


Stand: Dezember 2016

**SWISS und Edelweiss Air**

<b>Boeing 777-300ER</b>		LX: 6 Flugzeuge 340 Sitze 13 650 km Reichweite
<b>Airbus A340-300</b>		LX: 10 Flugzeuge 219 Sitze 13 000 km Reichweite
<b>Airbus A330-300</b>		LX: 14 Flugzeuge 236 Sitze 9 850 km Reichweite
<b>Airbus A321-100/200</b>		LX: 9 Flugzeuge 219 Sitze 2 100 km Reichweite
<b>Airbus A320-200</b>		LX: 22 Flugzeuge 180 Sitze 2 700 km Reichweite
<b>Airbus A319-100</b>		LX: 5 Flugzeuge 138 Sitze 3 350 km Reichweite
<b>Bombardier C Series</b>		LX: 5 Flugzeuge 125 Sitze 2 750 km Reichweite
<b>Avro RJ100</b>		LX: 8 Flugzeuge 97 Sitze 2 150 km Reichweite
<b>Airbus A340-300</b>		WK: 1 Flugzeug 314 Sitze 11 850 km Reichweite
<b>Airbus A330-300</b>		WK: 2 Flugzeuge 315 Sitze 10 000 km Reichweite
<b>Airbus A330-200</b>		WK: 1 Flugzeug 275 Sitze 10 800 km Reichweite
<b>Airbus A320-200</b>		WK: 6 Flugzeuge 174 Sitze 4 050 km Reichweite

**Austrian Airlines**

<b>Boeing 777-200ER</b>		OS: 5 Flugzeuge 308 Sitze 12 100 km Reichweite
<b>Boeing 767-300ER</b>		OS: 6 Flugzeuge 214 Sitze 10 250 km Reichweite
<b>Airbus A321-100/200</b>		OS: 6 Flugzeuge 200 Sitze 4 150 km Reichweite
<b>Airbus A320-200</b>		OS: 18 Flugzeuge 168 Sitze 4 100 km Reichweite
<b>Airbus A319-100</b>		OS: 7 Flugzeuge 138 Sitze 3 350 km Reichweite
<b>Embraer 195</b>		OS: 10 Flugzeuge 120 Sitze 2 300 km Reichweite
<b>Fokker 100</b>		OS: 8 Flugzeuge 100 Sitze 2 100 km Reichweite
<b>Fokker 70</b>		OS: 3 Flugzeuge 80 Sitze 2 250 km Reichweite
<b>Bombardier Q Series</b>		OS: 18 Flugzeuge 76 Sitze 1 350 km Reichweite

Reichweitenangaben generell bei maximaler Passagierzahl respektive Zuladung; teilweise abweichende Versionen im Einsatz.

Legende

4U = Germanwings      EW = Eurowings      LX = SWISS  
CL = Lufthansa CityLine      LH = Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo      OS = Austrian Airlines  
EN = Air Dolomiti

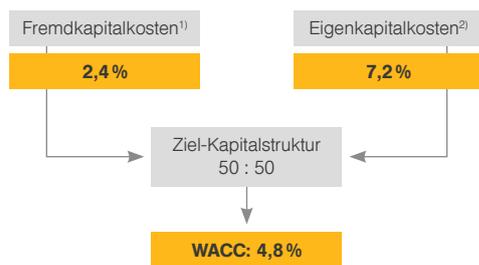
## Steuerungssystem und Kontrolle

- ✂ Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ist das übergeordnete Ziel der Lufthansa Group. / Wertorientierte Steuerung ist im Unternehmen fest verankert.
- / Lufthansa Group erzielt 2016 einen Gewinn nach Kapitalkosten in Höhe von 817 Mio. EUR.

### Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts bleibt übergeordnetes Ziel

Die Lufthansa Group wird seit 1999 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.

### G08 Gewichtete Kapitalkosten 2016



<sup>1)</sup> Momentan keine Berücksichtigung von Steuerbegünstigungen.  
<sup>2)</sup> Eigenkapitalkosten = Risikoloser Marktzins von 1,7% + (Risikoprämie von 5,0% x Beta-Faktor von 1,1).

Die Wertschöpfung der Lufthansa Group und der einzelnen Gesellschaften wird durch den Gewinn nach Kapitalkosten (EACC) bemessen. 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.

### T010 Wertschaffung (EACC) der Lufthansa Group und der Geschäftsfelder

in Mio. €	2016	2015	2014	2013	2012
Konzern	817	323	-223	-338	63
Passage Airline Gruppe	1 004	414	-94	-153	-293
Logistik	-105	-72	20	5	53
Technik	142	158	168	204	128
Catering	-15	-8	-14	10	25

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 (WACC), schafft das Unternehmen Wert.

### T011 Kapitalkosten (WACC) für den Konzern und die Geschäftsfelder

in %	2016	2015	2014	2013	2012
Konzern	4,8	5,9	5,9	6,2	7,0
Passage Airline Gruppe	4,8	5,9	5,9	6,2	7,0
Logistik	5,1	6,2	6,2	6,5	7,2
Technik	4,6	5,6	5,6	6,0	6,7
Catering	4,6	5,6	5,9	6,2	7,0

### Lufthansa Group schafft Wert

Das Geschäftsjahr 2016 hat die Lufthansa Group mit einem positiven EACC von 817 Mio. EUR abgeschlossen und somit deutlich Wert geschaffen. Im langjährigen Vergleich ist dies eine gute Entwicklung.

### T012 Berechnung EACC, ROCE und Kapitalkosten

in Mio. €	2016	2015	Veränderung in %
Umsatzerlöse	31 660	32 056	-1,2
Sonstige betriebliche Erträge	2 279	3 035	-24,9
<b>Betriebliche Erträge</b>	<b>33 939</b>	<b>35 091</b>	<b>-3,3</b>
Betriebliche Aufwendungen	31 749	33 536	-5,3
Beteiligungsergebnis	85	121	-29,8
<b>EBIT</b>	<b>2 275</b>	<b>1 676</b>	<b>35,7</b>
Adjusted EBIT	1 752	1 817	-3,6
Zinserträge auf Liquidität	64	186	-65,6
Steuern (pauschal 25% des EBIT + Zinserträge auf Liquidität)	-585	-466	25,7
Kapitalkosten <sup>1)</sup>	-937	-1 073	-12,7
<b>EACC</b>	<b>817</b>	<b>323</b>	<b>152,9</b>
<b>ROCE<sup>2)</sup> in %</b>	<b>9,0</b>	<b>7,7</b>	<b>1,3 P.</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>34 697</b>	<b>32 462</b>	<b>6,9</b>
Abzugskapital			
davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3 040	2 901	4,8
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige Rückstellungen	5 464	5 605	-2,5
davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	2 121	2 141	-0,9
davon weitere	3 811	3 010	26,6
<b>Eingesetztes Kapital</b>	<b>20 261</b>	<b>18 805</b>	<b>7,7</b>
<b>Durchschnittlich eingesetztes Kapital</b>	<b>19 533</b>	<b>18 195</b>	<b>7,4</b>
<b>WACC in %</b>	<b>4,8</b>	<b>5,9</b>	<b>-1,1 P.</b>
<b>Kapitalkosten<sup>1)</sup></b>	<b>937</b>	<b>1 073</b>	<b>-12,7</b>

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

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

## Mitarbeiter

- ✂ Lufthansa Group zählt mit weltweit mehr als 124.000 Mitarbeitern zu den größten deutschen Arbeitgebern. / Förderung von Vielfalt stärkt die Wettbewerbsfähigkeit.
- / Hierarchien innerhalb der Lufthansa Group werden vermindert. / Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungskultur sind Kernthemen. / Modernisierung von Tarifverträgen steht weiterhin im Fokus.

### Mehr Mitarbeiter bei der Lufthansa Group beschäftigt

Zum Jahresende 2016 waren bei der Lufthansa Group weltweit insgesamt 124.306 Mitarbeiter beschäftigt (Vorjahr: 120.652), davon 68.181 in Deutschland (Vorjahr: 66.920). Damit ist die Lufthansa Group auch weiterhin einer der großen Arbeitgeber in Deutschland. Gleichzeitig ist sie mit insgesamt 56.125 Mitarbeitern in 85 Ländern außerhalb Deutschlands (Vorjahr: 53.732) ein global aufgestellter Konzern.

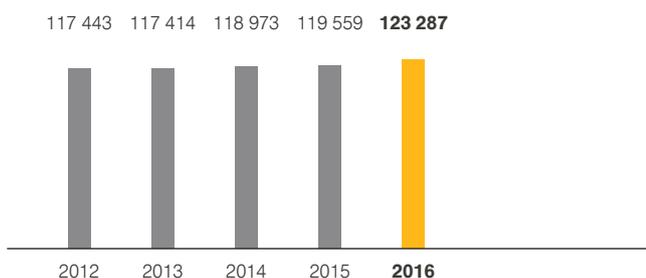
#### T013 Mitarbeiter zum 31.12.2016

		2016	2015	Veränderung in %
Konzernmitarbeiter	Anzahl	124 306	120 652	3,0
davon Passage Airline Gruppe	Anzahl	54 308	55 255	-1,7
davon Logistik	Anzahl	4 568	4 607	-0,8
davon Technik	Anzahl	20 839	20 661	0,9
davon Catering	Anzahl	35 530	34 310	3,6
davon Sonstige	Anzahl	9 061	5 819	55,7
Umsatz je Mitarbeiter <sup>1)</sup>	Tsd. €	266	268	-4,1
Umsatz je Beschäftigungsjahr	Tsd. €	297	309	-4,0

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

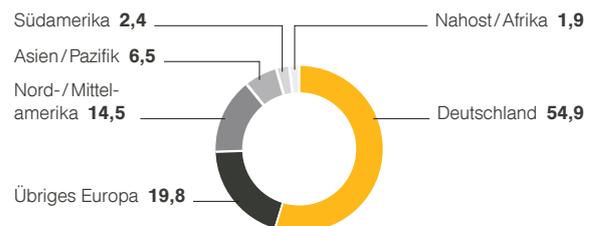
Zum Stichtag lag das Durchschnittsalter der Belegschaft bei 42,2 Jahren (Vorjahr: 42,3) und die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit bei 14,7 Jahren (Vorjahr: 14,9). 27,4 Prozent der Mitarbeiter arbeiteten 2016 in Teilzeit. Die Fluktuation stieg um 1,1 Prozentpunkte auf 13,7 Prozent.

#### G09 Entwicklung der Beschäftigten im Jahresdurchschnitt



Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group weltweit mehr als 45 verschiedene Einstiegsmöglichkeiten für Schüler und Studenten angeboten. In den 27 Ausbildungsberufen der Lufthansa Group waren zum Jahresende 1.178 Auszubildende beschäftigt.

#### G10 Mitarbeiter nach Regionen in %



#### Vielfalt wird dauerhaft gefördert

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

Im Jahr 2015 hat die Lufthansa Group entsprechend dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst diesbezügliche Zielquoten festgelegt. Zum Jahresende 2016 betrug der Anteil von Frauen auf der ersten Führungsebene des Konzerns 9,7 Prozent (Zielquote: 10,5 Prozent) und auf der zweiten Führungsebene 17,3 Prozent (Zielquote: 17,9 Prozent).

Bei der Deutschen Lufthansa AG wurde zum 31. Dezember 2016 auf der ersten Führungsebene ein Anteil von 10,1 Prozent (Zielquote: 11,4 Prozent) und auf der zweiten Führungsebene ein Anteil von 25,5 Prozent (Zielquote: 23,7 Prozent) erreicht. Umfangreiche Reorganisationsmaßnahmen in der gesamten Lufthansa Group haben zu einer Verschiebung von Führungspositionen zwischen den beiden Führungsebenen geführt. Gleichzeitig ist ein Großteil der Führungspositionen neu besetzt worden, wobei gezielt die Ansprache und Berücksichtigung von Frauen im Auswahlprozess gesteuert wurde. Auch wenn die gesetzten Ziele auf der ersten Führungsebene zum jetzigen Zeitpunkt nicht erreicht werden konnten, bleibt der Anspruch, den Frauenanteil auf allen Führungsebenen zu erhöhen, im Fokus.

## Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen des Konzerns  
Mitarbeiter

Für die Deutsche Lufthansa AG liegt der Frauenanteil im Vorstand aufgrund der Vakanz auf der Position des Finanzvorstands zum 31. Dezember 2016 bei 25 Prozent (Zielquote: 30 Prozent), nach Eintritt von Ulrik Svensson ab dem 1. Januar 2017 bei 20 Prozent.

→ Bericht des Aufsichtsrats, S. 4 ff.

Die für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats geltenden Vorgaben mit einem Mindestanteil an Frauen und Männern von jeweils 30 Prozent erfüllt die Deutsche Lufthansa AG.

Für die Deutsche Lufthansa AG wurden für eine Frist von fünf Jahren bis zum 31. Dezember 2021 erneut Zielgrößen für den Frauenanteil beschlossen. Für den Vorstand wurde der Zielwert auf 30 Prozent, für die Führungsebenen 1 und 2 unterhalb des Vorstands auf 20 Prozent beziehungsweise 30 Prozent festgelegt.

### Kultur und Führung sind auch im Rahmen der Reorganisation weiterhin Kernthemen

Bereits seit 2012 hat die Lufthansa Group gezielt Initiativen zur Veränderung der geschäftsfeldübergreifenden Unternehmens- und Führungskultur angestoßen. So wurde im Berichtsjahr zum Beispiel die leistungsorientierte variable Vergütung vom individuellen Bewertungsprozess getrennt. Stattdessen wurde die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns und des jeweiligen Geschäftsfelds als einzig relevante Zielgröße festgelegt, um Teamleistung als Wert stärker in den Fokus zu rücken.

Um gezielt Führungskräfte zu entwickeln, wurden im Berichtsjahr mit dem Lufthansa Group Campus neue Möglichkeiten zur individuellen Weiterbildung geschaffen. Darüber hinaus werden Führungskräfte systematisch bei ihrer Einführung begleitet und mittels spezifischer Teamentwicklungsmaßnahmen unterstützt.

Die Lufthansa Group wird prozessorientiert ausgerichtet, Verantwortungen werden gebündelt und Hierarchien reduziert. Statt vier Führungsebenen unterhalb des Vorstands wurden seit dem 1. Januar 2016 sukzessive drei sogenannte Leadership Circles etabliert. Im Berichtsjahr wurde die Anzahl der Managementpositionen gruppenweit reduziert.

### Weiterentwicklung der Tarifstrukturen vorangetrieben

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

Im Juli 2016 konnte mit der Gewerkschaft für das Kabinenpersonal Unabhängige Flugbegleiter Organisation (UFO) eine langfristige Vereinbarung unter anderem mit Laufzeiten bis Ende 2023 erzielt werden. Diese schließt eine Einigung auf ein neues System der Alters- und Übergangsvorsorge, eine Beschäftigungsgarantie für Kabinenmitarbeiter sowie ein innovatives Kostenmonitoring zur nachhaltigen Stückkostensenkung ein. Zudem konnte eine neue, qualifikationsabhängige Vergütungsstruktur für die Kabinenmitarbeiter erarbeitet werden. Die Ausformulierung einzelner Bestandteile der Vereinbarungen sollen 2017 abgeschlossen werden. → Lufthansa Passage, S. 43 f.

Für die rund 5.400 Mitarbeiter des Cockpit-Personals bei Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo und Germanwings fanden im Berichtszeitraum erneut Verhandlungen über die Neugestaltung der offenen Tarifverträge zu Vergütung und Versorgung statt. Die Lufthansa Group strebt insbesondere an, das Versorgungssystem für das Cockpit-Personal gemeinsam mit dem Tarifpartner zu modernisieren und 2017 auf dieser Basis einen Abschluss zu erzielen. Am 15. Februar 2017 haben die Lufthansa Group und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) zunächst die Schlichtungsempfehlung zum Vergütungstarifvertrag angenommen. → Lufthansa Passage, S. 43 f.

Die operative Marge des Lufthansa Konzerns, die noch maßgeblich für die Auszahlung der variablen Vergütung Cockpit für das Geschäftsjahr 2016 ist, lag im Jahr 2016 bei 4,5 Prozent analog Vorjahr.

## Unternehmerische Verantwortung

- ✂ Die Wahrnehmung unternehmerischer Verantwortung ist ein Kernanliegen der Lufthansa Group. / Umfassende Nachhaltigkeitsagenda setzt die Schwerpunkte des Handelns. / Nachhaltiges Wirtschaften ist fester Bestandteil der Konzernsteuerung. / Lufthansa Group bekennt sich zu den Grundsätzen des UN Global Compact. / Verbesserung der Umweltbilanz steht im Fokus.

### Nachhaltiges Handeln bildet die Basis für den Geschäftserfolg

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

#### G11 Unternehmerische Verantwortung bei der Lufthansa Group



### Grundsätze des nachhaltigen Wirtschaftens sind integraler Bestandteil der Konzernsteuerung

Zur Führung und Steuerung des Unternehmens verwendet die Lufthansa Group 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. Ziel ist es dabei, über Industriezyklen hinweg nachhaltig Wert zu schaffen. → Steuerungssystem und Kontrolle, S. 18. Darüber hinaus identifiziert und steuert die Lufthansa Group die für das Unternehmen wesentlichen Chancen und Risiken im Rahmen eines strukturierten Chancen- und Risikomanagement-Systems, um den wirtschaftlichen Erfolg abzusichern. → Chancen- und Risikobericht, S. 57 ff.

### Corporate Governance und Compliance-Programme für gute Unternehmensführung etabliert

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 unter anderem in der Konzern-einkaufsrichtlinie integriert: Bei der Auswahl ihrer Lieferanten achtet die Lufthansa Group auf Nachhaltigkeit und fordert unter anderem, die zehn Prinzipien des UN Global Compact einzuhalten sowie die Leitlinien zur Umweltvorsorge der Lufthansa Group anzuerkennen. Unternehmerische Verantwortung spiegelt sich auch in der Corporate Compliance-Politik der Lufthansa Group wider.

→ Corporate Governance, S. 75 ff.

### Verbesserung der Umweltbilanz zum Ziel gesetzt

Die Lufthansa Group verfolgt ein strategisches Umweltprogramm. Zentrale Handlungsfelder sind hierbei die Verbesserung der Treibstoffeffizienz, die Reduzierung von 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.

Das Engagement der Lufthansa Group im aktiven Schallschutz basiert auf fünf zentralen Punkten:

- Investitionen in moderne und damit leisere 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.

Treibstoffeffizienz im Flugbetrieb ist für die Lufthansa Group sowohl unter ökonomischen als auch unter ökologischen Gesichtspunkten ein zentraler Erfolgsfaktor, in den kontinuierlich investiert wird. Ebenfalls von Relevanz ist die Unterstützung der Erforschung von alternativen Kraftstoffen sowie deren Erprobung und Nutzung.

## Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen des Konzerns  
Unternehmerische Verantwortung  
Forschung und Entwicklung

Seit über zwanzig Jahren engagiert sich die Lufthansa Group in der Klimaforschung und unterstützt Forschungsprojekte zur Beobachtung der Erdatmosphäre. Diese liefern präzisere Informationen über Veränderungen in der Zusammensetzung der Atmosphäre und ermöglichen damit exaktere Vorhersagen für Wetter und Klima. Aktuell sammeln drei Flugzeuge der Lufthansa Group weltweit Daten von atmosphärischen Spurenstoffen und Wolkenteilchen in Reiseflughöhe.

### Soziale Verantwortung wird umfassend wahrgenommen

In der Dienstleistungsbranche sind engagierte und qualifizierte Mitarbeiter unabdingbar. Daher sind für die Lufthansa Group vor allem die Stärkung des Mitarbeiterengagements, eine zeitgemäße Personalstrategie, passgenaue Weiterbildungsangebote sowie Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität als Arbeitgeber wichtig. So hat die Lufthansa Group unter anderem die Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie durch individuelle Teilzeitmodelle weiter vorangetrieben. Bei notwendigen Anpassungen der Personalkapazitäten geht die Lufthansa Group sozialverträglich vor.

### Lufthansa Group übernimmt umfassende Verantwortung für Produktportfolio

Für den Geschäftserfolg der Lufthansa Group ist es von grundlegender Bedeutung, ein Premium-Produkt anzubieten. Entscheidend dafür ist es, die Kundenzufriedenheit weiter zu steigern sowie vor allem Maßnahmen für die Sicherheit und Gesundheit von Passagieren, Besatzung und Mitarbeitern zu implementieren. Dies beinhaltet auch den Schutz personenbezogener und personenbeziehbarer Daten. Konkrete Ziele zur Kundenzufriedenheit fließen über ein Kennzahlensystem auch in die Berechnung der Vergütung des Managements ein.

### Lufthansa Group engagiert sich für gesellschaftliche Belange

Die Lufthansa Group steht für verantwortungsvolle Mobilität, Vernetzung und weltweite Verbindungen. Viele Aktivitäten im Bereich des gesellschaftlichen Engagements zielen darauf ab, sich für weniger privilegierte Menschen starkzumachen und direkt in die Gesellschaft hineinzuwirken. Im Geschäftsjahr 2016 hat sich die Lufthansa Group intensiv mit der Weiterentwicklung des Engagements befasst. Als Voraussetzung dafür erfolgte mit Beginn des Geschäftsjahres 2017 die Transformation der Mitarbeiterinitiative Help Alliance e.V. in eine gemeinnützige GmbH.

In akuten Krisensituationen hilft die Lufthansa Group mit einem bedarfsgerechten Nothilfemanagement. So hat der Konzern sein Engagement in der Flüchtlingshilfe in verschiedenen Projekten fortgeführt und neben langfristig ausgerichteten Integrationsprojekten in Deutschland auch Hilfsprojekte im Ausland initiiert. Darüber hinaus ist Lufthansa Cargo über die Kooperationen mit dem Nothilfebündnis „Aktion Deutschland Hilft“ und dem Deutschen Roten Kreuz Partner renommierter Hilfsorganisationen. Bei Auslandseinsätzen kann so direkt die Logistikkompetenz von Lufthansa Cargo im Rahmen von Nothilfe eingesetzt werden. Ein humanitäres und medizinisches Hilfsprojekt in Kenia ist Cargo Human Care, welches von Mitarbeitern der Lufthansa Cargo in Zusammenarbeit mit Ärzten betrieben wird.

In der Kulturförderung unterstützt die Lufthansa Group ausgewählte Orchester und Konzerte. In der Sportförderung liegt der Fokus auf der Partnerschaft mit der Stiftung Deutsche Sporthilfe, dem Deutschen Olympischen Sportbund und dem Deutschen Behindertensportverband. Im Umweltbereich fördert die Lufthansa Group den Kranichschutz und ist seit 25 Jahren Partner von Kranichschutz Deutschland. Weiterführende Informationen zum Thema Unternehmerische Verantwortung finden sich unter [www.lufthansagroup.com/verantwortung](http://www.lufthansagroup.com/verantwortung) und im Nachhaltigkeitsbericht „Balance“.

---

## Forschung und Entwicklung

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

Die jeweiligen Aktivitäten zur Entwicklung neuer Dienstleistungen und Produkte sind im Kapitel → **Unternehmerische Verantwortung**, **S. 21 f.**, und in den Kapiteln der einzelnen → **Geschäftsfelder**, **S. 40 ff.**, beschrieben.

# Wirtschaftsbericht

## Gesamtwirtschaftliche Lage

- ✂ Die globale Wirtschaftsentwicklung ist mit 2,5 Prozent schwächer als im Vorjahr. / Die deutsche Wirtschaft wächst mit 1,8 Prozent ebenso stark wie die Gesamteuropas. / Wechselkurse des Euros gegenüber relevanten Währungen entwickeln sich uneinheitlich. / Zinsen bewegen sich weiterhin auf niedrigem Niveau. / Ölpreise ziehen zum Jahresende 2016 wieder an.

### Weltwirtschaft wächst geringer als im Vorjahr

Das Wachstum der Weltwirtschaft ist 2016 aufgrund zahlreicher politischer Konflikte und Krisen gegenüber 2015 von 2,8 auf 2,5 Prozent gesunken. Die einzige Region, die gegen den Trend nahezu unverändert wachsen konnte, ist Asien/Pazifik. Diese legte 2016 um 4,7 Prozent (Vorjahr: 4,8 Prozent) zu, obwohl in China die wirtschaftliche Entwicklung mit einem Wachstum von 6,7 Prozent unter dem Vorjahresniveau von 6,9 Prozent lag. In Europa wuchs die Wirtschaft um 1,8 Prozent (Vorjahr: 2,3 Prozent). Die Entwicklung in Deutschland entspricht mit einem Wachstum von 1,8 Prozent der gesamteuropäischen Wachstumsrate (Vorjahr: 1,5 Prozent). In Nordamerika ging das wirtschaftliche Wachstum auf 1,6 Prozent zurück (Vorjahr: 2,5 Prozent). In Südamerika schrumpfte die Wirtschaft um 1,1 Prozent (Vorjahr: -0,2 Prozent).

### T014 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

in %	2016*	2015	2014	2013	2012
Welt	2,5	2,8	2,8	2,6	2,6
Europa	1,8	2,3	1,8	0,7	-0,1
Deutschland	1,8	1,5	1,6	0,6	0,7
Nordamerika	1,6	2,5	2,4	1,8	2,2
Südamerika	-1,1	-0,2	1,0	2,9	2,7
Asien/Pazifik	4,7	4,8	4,7	5,1	4,8
China	6,7	6,9	7,3	7,8	7,8
Naher Osten	2,5	2,3	2,4	2,4	2,7
Afrika	1,8	3,2	2,6	1,9	5,4

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2017.

\* Prognosewerte.

### Wechselkurse entwickeln sich uneinheitlich

Im Vergleich zum durchschnittlichen Wechselkursniveau des Vorjahres entwickelte sich der Euro 2016 uneinheitlich gegenüber den verschiedenen anderen Währungen. Der durchschnittliche Wechselkurs zum US-Dollar lag um 0,3 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Gegenüber dem Britischen Pfund wertete der Euro in der zweiten Jahreshälfte nach dem EU-Austritts-Referendum Großbritanniens um durchschnittlich 12,5 Prozent auf. Auch gegenüber dem Chinesischen Renminbi und dem Schweizer Franken wertete der Euro um 5,4 und 2,1 Prozent auf. Gegenüber dem Japanischen Yen wertete der Euro um 10,6 Prozent ab.

### T015 Währungsentwicklung 1 EUR zu Fremdwährung

	2016	2015	2014	2013	2012
USD	1,1062	1,1093	1,3263	1,3279	1,2851
JPY	120,05	134,25	140,33	129,41	102,49
CHF	1,0899	1,0675	1,2145	1,2306	1,2052
CNY	7,3491	6,9697	8,1742	8,1632	8,1111
GBP	0,8168	0,7259	0,8059	0,8489	0,8109

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

### Kurz- und langfristige Zinsen sinken weiter

Im Vergleich zum Vorjahr sanken die kurzfristigen Zinssätze im Euroraum 2016 noch weiter ab. So betrug der durchschnittliche 6-Monats-Euribor -0,17 Prozent (Vorjahr: 0,05 Prozent). Im langfristigen Bereich fiel der durchschnittliche 10-Jahres-Euro-Swap im Jahresvergleich von durchschnittlich 0,88 Prozent auf 0,53 Prozent. Der für die Diskontierung der Pensionsverbindlichkeiten relevante Rechnungszins, der sich aus einem Durchschnittszinssatz eines Korbs hochwertiger Unternehmensanleihen ableitet, sank im Geschäftsjahr 2016 von 2,8 auf 2,1 Prozent.

### T016 Zinsentwicklung in %

Instrument	2016	2015	2014	2013	2012
6-Monats-Euribor	-0,17	0,05	0,31	0,34	0,83
6-Monats-Euribor Jahresendwert	-0,22	-0,04	0,17	0,39	0,32
10-Jahres-Euro-Swap	0,53	0,88	1,46	1,91	1,96
10-Jahres-Euro-Swap Jahresendwert	0,66	1,00	0,81	2,16	1,57

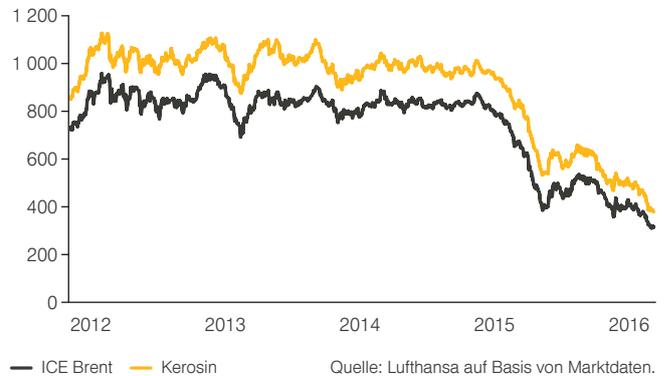
Quelle: Bloomberg.

**Ölpreise ziehen zum Jahresende 2016 wieder an**

Mit Preisen von durchschnittlich 41,20 USD bewegte sich ein Barrel der Öl-Sorte Brent im ersten Halbjahr 2016 um 30,5 Prozent unter dem Preisniveau der ersten Jahreshälfte 2015. In der zweiten Jahreshälfte folgte ein Preisanstieg; ein Barrel der Sorte Brent erreichte ein mittleres Preisniveau von 49,04 USD. Im Gesamtjahr 2016 lag der Durchschnittspreis bei 45,15 USD/bbl und damit rund 15,9 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Am 31. Dezember 2016 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 56,82 USD (Jahresende 2015: 37,28 USD).

Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich 2016 innerhalb einer Bandbreite von 5,18 und 12,12 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt notierte er bei 8,46 USD/bbl und damit 32,8 Prozent niedriger als im Vorjahr. Zum Jahresende betrug er 10,06 USD/bbl (Jahresende 2015: 6,47 USD/bbl).

**G12 Preisentwicklung Brent und Kerosin in USD/t**



**Branchenentwicklung**

- ✂ Luftverkehrsindustrie bleibt Wachstumsbranche. / Verkaufte Passagierkilometer steigen weltweit um 6,3 Prozent. / Profitabilität der globalen Airline-Industrie hat moderat zugelegt.
- / Luftfracht entwickelt sich schwächer als der Passagierverkehr. / Die Nachfrage nach Dienstleistungen in der Luftfahrtindustrie nimmt zu.

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

**Globale Airline-Industrie rechnet mit leichtem Ergebnisanstieg**

Die International Air Transport Association (IATA) hat ihre Prognose für 2016 zuletzt gesenkt und erwartet für die Airline-Industrie weltweit nun einen Nettogewinn von 35,6 Mrd. USD (Vorjahr: 35,3 Mrd. USD). Für die europäischen Fluggesellschaften wird mit einem Nettogewinn in Höhe des Vorjahres von 7,5 Mrd. USD gerechnet. Der höchste Nettogewinn aller Regionen wird erneut für Airlines aus Nordamerika mit insgesamt 20,3 Mrd. USD (Vorjahr: 21,5 Mrd. USD) erwartet.

**Passagierverkehr wächst weiterhin**

Das anhaltende globale Wirtschaftswachstum wirkte sich positiv auf die globale Nachfrage nach Flugreisen aus. Die weltweit verkauften Passagierkilometer stiegen gemäß Berechnungen der IATA im Jahr 2016 um 6,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Die Luftverkehrsindustrie ist unverändert eine Wachstumsbranche mit einer durchschnittlichen Wachstumsrate der verkauften Passagierkilometer von rund 6,0 Prozent zwischen 2012 und 2016.

Regional zeigte sich auch im vergangenen Jahr ein differenziertes Bild. Mit 11,2 Prozent wiesen Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten nach wie vor das stärkste Wachstum an verkauften Passagierkilometern aus, gefolgt von Airlines aus dem asiatisch-pazifischen Raum mit 9,2 Prozent und aus Afrika mit 6,5 Prozent. Europäische

Fluggesellschaften setzten 4,6 Prozent mehr Passagierkilometer ab. Die im Vergleich geringere Zunahme ist vor allem auf die gesunkene Nachfrage von Privatreisenden aus Asien und Nordamerika auf Strecken nach Europa sowie die allgemein als unsicher wahrgenommene politische Lage zurückzuführen. Fluggesellschaften aus Lateinamerika verzeichneten ein Absatzwachstum von 3,6 Prozent. Airlines aus Nordamerika legten um 3,2 Prozent zu. Der Absatz der deutschen Fluggesellschaften ist entsprechend den Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) insgesamt um 1,4 Prozent gestiegen.

**Durchschnittserlöse gehen zurück**

Die weltweiten Durchschnittserlöse im Passagierverkehr sind nach wie vor rückläufig. Gemäß Schätzungen der IATA sind sie im Jahr 2016 unter anderem aufgrund der Weitergabe der deutlich gesunkenen Treibstoffkosten für Airlines an deren Kunden um 8,0 Prozent gesunken.

**T017 Absatzentwicklung in der Luftfahrt 2016**

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

Quelle: IATA Air Passenger / Air Freight Market Analysis (12/2016).

**Globale Märkte entwickeln sich unterschiedlich**

Der europäische Markt für Flugreisen ist nach wie vor stark fragmentiert. Die fünf größten Airline-Gruppen Lufthansa Group, Air France-KLM, International Airlines Group (IAG), Ryanair und easyJet erreichen kumuliert einen Marktanteil von 46 Prozent.

Die Low-Cost-Fluggesellschaften drängen unverändert in das hochwertige Geschäftsreisesegment, sowohl mit ihrem Flugangebot an Primär- und Sekundärflughäfen als auch durch die Anpassung ihrer Angebote und deren zielgruppengerechte Distribution. Zuletzt kündigte Ryanair den Markteintritt am Heimatflughafen von Lufthansa Passage in Frankfurt an. Das Wachstum der Low-Cost-Carrier und der Wettbewerb in diesem Segment finden zunehmend zu Lasten des Umsteigeverkehrs an den Drehkreuzen statt. Die Fluglinien der Passage Airline Gruppe werden dadurch mit ihrem im Branchenvergleich hohen Anteil an umsteigenden Passagieren strukturell deutlich belastet.

In Nordamerika zahlen sich die Marktkonsolidierung und die Kapazitätsdisziplin der Marktteilnehmer nach wie vor aus. Auf den Langstreckenverkehren zwischen Europa und Nordamerika haben die drei großen kommerziellen Joint Ventures, darunter das führende kommerzielle Joint Venture A++ unter Beteiligung der Passage Airline Gruppe, einen Marktanteil von rund 81 Prozent. Für die Zukunft wird ein überproportionales Wachstum neuer Wettbewerber erwartet.

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. Zuletzt hatten diese angekündigt, ihr geplantes Kapazitätswachstum zu reduzieren. Darüber hinaus bilden sich zunehmend kommerzielle Joint Ventures zwischen führenden europäischen und asiatischen Fluggesellschaften, die erfahrungsgemäß disziplinierend auf die Kapazitätsentwicklung wirken. Perspektivisch ist hier also eine Verbesserung der Wettbewerbssituation möglich. Kurzfristig werden diese Entwicklungen aber nicht ausreichen, um die bestehenden Überkapazitäten in nennenswertem Umfang zu reduzieren. Dies belastet die Erlösentwicklung der Passage Airline Gruppe und schränkt die Wachstumsmöglichkeiten insbesondere in der Region Südostasien ein.

**Luftfracht entwickelt sich schwächer als der Passagierverkehr**

Die weltweit transportierte Luftfracht ist im Jahr 2016 um 3,8 Prozent gestiegen. Damit entwickelte sich das weltweite Frachtgeschäft schwächer als das Passagiergeschäft. Regional war die Entwicklung unterschiedlich. Frachtfluggesellschaften aus Europa erzielten mit 7,6 Prozent das größte Wachstum, gefolgt von Anbietern aus dem Mittleren Osten mit 6,9 Prozent. Frachtfluggesellschaften aus Afrika legten um 3,1 Prozent zu, Fluggesellschaften aus dem asiatisch-pazifischen Raum um 2,1 Prozent und Fluggesellschaften aus Nordamerika um 2,0 Prozent. Anbieter aus Lateinamerika verzeichneten einen Rückgang um 4,2 Prozent. Die Entwicklung der Durchschnittserlöse im weltweiten Luftfrachtverkehr ist aufgrund struktureller Überkapazitäten und einer unterproportionalen Entwicklung des Welthandels nach wie vor rückläufig und wird von der IATA auf – 12,5 Prozent im Jahr 2016 geschätzt.

Die Wettbewerbssituation im globalen Luftfrachtmarkt bleibt weiterhin intensiv. Wettbewerber von Lufthansa Cargo sind andere Fluggesellschaften mit bedeutenden Frachtkapazitäten in den Passagierflugzeugen ihrer Langstreckenflotten, Airlines mit einem Mix aus Fracht- und Passagierflugzeugen sowie reine Betreiber von Frachtflugzeugen. Im Zusammenhang mit dem Wachstum ihrer Passagierflugzeugflotten erhöhten insbesondere Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten und der Golfregion ihre Frachtkapazitäten deutlich.

**MRO-Bereich profitiert von Wachstum im Luftverkehr**

Mit dem Wachstum im globalen Luftverkehr nimmt auch die Nachfrage nach weiteren Dienstleistungen in der Aviation-Industrie zu. Das Geschäft mit Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen für Flugzeuge (MRO) entwickelte sich im Geschäftsjahr 2016 positiv. Es wird erwartet, dass der Markt bis zum Jahr 2026 um jährlich 4 Prozent auf ein Gesamtvolumen von 99 Mrd. USD wachsen wird. Die Region Asien/Pazifik wird dabei bezogen auf die MRO-Nachfrage voraussichtlich am stärksten zulegen. Nichtsdestotrotz wird der nordamerikanische Markt auch künftig der größte Einzelmarkt bleiben. Ein weiterhin 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. Wachsende MRO-Kapazitäten, die angespannte Finanzlage vieler Fluggesellschaften sowie die zunehmende Zahl an Low-Cost-Anbietern führen jedoch zu einem anhaltend hohen Preisdruck im MRO-Geschäft.

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

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

Das Markt- und Wettbewerbsumfeld der LSG Group ist unverändert von einer Konsolidierung auf Kunden- und Wettbewerbsseite sowie einem starken Wachstum der Airlines aus Asien und dem Nahen Osten geprägt. Die Zunahme der Passagier volumina spiegelt sich nur reduziert in einer gesteigerten Nachfrage nach Bordservicekonzepten wider. Dies liegt im Wesentlichen an dem überproportionalen Wachstum von Low-Cost-Airlines und der zunehmenden Umstellung der Servicekonzepte von Netzwerk-Airlines auf Bordverkaufsprogramme.

Zudem vergeben die Fluggesellschaften einzelne Leistungspakete – zum Beispiel Produktion, Konfektionierung und Anlieferung – häufiger an unterschiedliche Lieferanten. Dies verringert die Markteintrittsbarrieren für entsprechende Anbieter, insbesondere für Lebensmittelproduzenten und Logistiker, erheblich und setzt die LSG Group einem hohen 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 ein gutes Ergebnis. // Erfolgreiche Kapazitäts- und Steuerungsmaßnahmen sowie sinkende Kosten sichern das Ergebnis in einem schwierigen Umfeld. // Strategische Agenda wird unter anderem durch Abschluss kommerzieller Joint Ventures und das Erschließen externer Wachstumsmöglichkeiten erfolgreich umgesetzt. // Unternehmen befindet sich in einer besseren Verfassung als vor einem Jahr. // Alle operativen Geschäftsfelder mit Ausnahme des Geschäftsfelds Logistik sind profitabel.

### Überblick über den Geschäftsverlauf

#### Lufthansa Group erreicht in sehr anspruchsvollem Umfeld erneut ein gutes Ergebnis

Die Ergebnisentwicklung der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2016 war zufriedenstellend. Das Unternehmen befand sich zum Ende des Jahres in einer besseren wirtschaftlichen Situation als noch vor zwölf Monaten, was sich besonders an einer gestärkten Bilanz und gesunkenen Kosten, der Vereinbarung zukunftsweisender kommerzieller Joint Ventures, dem Erschließen externer Wachstumsmöglichkeiten durch die Wet-Leases von Air Berlin und die Akquisition von Brussels Airlines zeigt.

Sinkende Treibstoffkosten und die kontinuierlichen Kostensenkungen bei den Airlines haben dazu beigetragen, die schwache Entwicklung der Stückerlöse in diesem Geschäftsfeld zu kompensieren. Das Umfeld war dabei von hohen geopolitischen Unsicherheiten geprägt, die beispielsweise durch das Brexit-Votum im Juni 2016 und durch mehrere terroristische Anschläge in Europa im Jahresverlauf verursacht wurden.

Vor diesem Hintergrund hat die Lufthansa Group erneut unter Beweis gestellt, dass sie mit ihrer breiten Aufstellung und der Möglichkeit zur variablen Steuerung von Verkehrsströmen im globalen Netzwerk der Airlines über ein sehr robustes Geschäftsmodell verfügt. So konnte die Marge trotz der widrigen Einflüsse in der Nachfrage in etwa auf dem Rekordniveau des Vorjahres gehalten werden. Der fortwährende deutliche Rückgang der währungsbereinigten Stückerlöse bei den Airlines zeigt jedoch, dass eine Stabilisierung dieses Ergebnisniveaus fortlaufender und gegebenenfalls auch struktureller Maßnahmen bedarf.

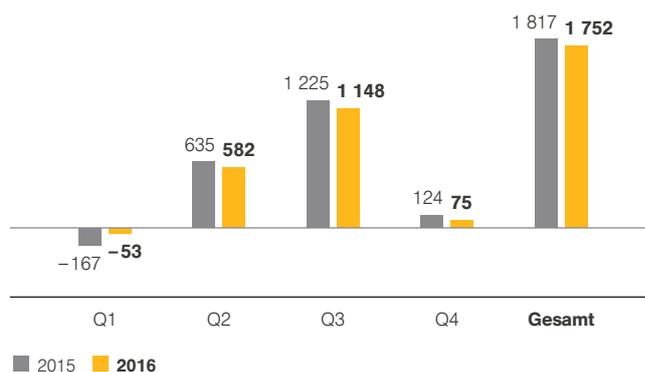
#### Saisonaler Geschäftsverlauf variiert deutlich

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2016 entwickelten sich mit Ausnahme des Geschäftsfelds Logistik alle Geschäftsfelder solide und im Rahmen der Prognose. Die Ergebnissteigerung der Passage Airline Gruppe war maßgeblich durch niedrigere Treibstoffkosten und den Entfall von Einmalaufwendungen aus dem Vorjahr bedingt. Die Stückkosten sanken deutlich. Lufthansa Passage, Austrian Airlines und das Geschäftsfeld Sonstige erzielten eine positive Ergebnisentwicklung. Der Free Cashflow entwickelte sich wie das Adjusted EBIT im Jahresvergleich positiv. Die Eigenkapitalquote sank aufgrund des gefallenen Rechnungszinses, der zur Erhöhung der Pensionsverbindlichkeiten führte.

Im zweiten Quartal verzeichneten Lufthansa Passage und das Geschäftsfeld Sonstige erneut eine Ergebnissteigerung. Die anderen Gesellschaften und Geschäftsfelder zeigten ein rückläufiges Ergebnis. Bei den Passagier-Airlines hatten die wiederholten terroristischen Anschläge in Europa und das Brexit-Votum zu Unsicherheit und einem deutlichen Rückgang der touristischen Nachfrage auf Langstreckenverbindungen aus Asien und Nordamerika geführt. Die Lufthansa Group reduzierte vor diesem Hintergrund mit der Veröffentlichung der Quartalszahlen ihre Jahresprognose. Der Free Cashflow lag im zweiten Quartal abermals über Vorjahr. Die Eigenkapitalquote sank erneut aufgrund des geringeren Rechnungszinses.

Im dritten Quartal zeigten die Geschäftsfelder Logistik, Technik und Sonstige eine positive Ergebnisentwicklung. Bei den Passagier-Airlines konnten SWISS und Austrian Airlines ihre Ergebnisse steigern. Lufthansa Passage konnte zwar nicht an das Ergebnis des Rekordquartals im Vorjahr anschließen. Das Geschäft verlief allerdings deutlich besser als noch zuvor erwartet. Die vor dem Sommer eingeleiteten Steuerungs- und Kapazitätsmaßnahmen zeigten Wirkung. Darüber hinaus konnten die Stückkosten erneut erfolgreich gesenkt werden. Die Ergebnisprognose konnte wieder angehoben werden. Der Free Cashflow lag weiterhin über dem Vorjahreswert. Die Eigenkapitalquote stieg trotz eines leichten Rückgangs des Rechnungszinses mit der erfolgreichen Grundsatzeinigung mit den Flugbegleitern von Lufthansa Passage.

G13 Entwicklung Adjusted EBIT je Quartal in Mio. €



Im vierten Quartal konnten die operativen Geschäftsfelder ihre Ergebnisse jeweils nicht wesentlich verbessern. Bei den Passagier-Airlines steigerten Lufthansa Passage und SWISS ihre Ergebnisse. Die um Währung und Treibstoff bereinigten Stückkosten sanken bei allen Airlines. Besonders stark war dieser Effekt bei Lufthansa Passage, die von niedrigeren Technikkosten und Personalaufwand profitierte, und bei Eurowings, die ein starkes Kapazitätswachstum verzeichnete. Trotz Rückgang des Ergebnisses konnte Lufthansa Cargo wieder ein positives Ergebnis verzeichnen, was unter anderem auf eine verbesserte Nachfrage zurückzuführen ist. Lufthansa Technik verzeichnete einen Rückgang des Ergebnisses. Die geringeren Erlöse aus dem Geschäft mit Konzernunternehmen konnten nicht durch die gestiegenen Erlöse mit Drittunternehmen kompensiert werden. Zudem wurde das Ergebnis im vierten Quartal durch Restrukturierungskosten belastet. Die LSG Group verzeichnete trotz der im vierten Quartal verbuchten Aufwendungen für Abfindungszahlungen einen Ergebnisanstieg. Der Free Cashflow entwickelte sich positiv. Die Eigenkapitalquote stieg im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Rechnungszinses deutlich.

## Wesentliche Ereignisse

### „7to1 – Our Way Forward“ – zwei erfolgreiche Jahre

Das im Jahr 2014 initiierte strategische Arbeitsprogramm „7to1 – Our Way Forward“ umfasst sieben Handlungsfelder, um das Ziel „Lufthansa – Erste Wahl für Kunden, Mitarbeiter, Aktionäre und Partner“ zu erreichen. Zwei Jahre nach dem Start des Programms konnten bereits eine Vielzahl von Manahmen in den einzelnen Handlungsfeldern umgesetzt und wesentliche Ziele erreicht werden.

### Wet-Lease-Vereinbarung zwischen Eurowings, Austrian Airlines und Air Berlin geschlossen

Die Lufthansa Group und Air Berlin PLC haben am 16. Dezember 2016 eine Vereinbarung zur Nutzung von 38 bereederten Flugzeugen der Air Berlin-Gruppe auf Wet-Lease-Basis durch die Konzerngesellschaften Eurowings und Austrian Airlines geschlossen. In diesem Zusammenhang wurde auch ein Code-share-Abkommen mit der Etihad Aviation Group unterzeichnet.

→ [Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe, S. 40 ff.](#)

### Lufthansa Group übernimmt Brussels Airlines vollständig

Im Dezember 2016 übte die Deutsche Lufthansa AG ihre Call-Option zum Erwerb der noch ausstehenden 55 Prozent der Anteile an der Muttergesellschaft von Brussels Airlines, der SN Airholding, aus. Der Vollzug der Transaktion erfolgte Anfang Januar 2017. Durch die Übernahme von Brussels Airlines und die Wet-Lease-Vereinbarung mit Air Berlin stärkt Eurowings die Position als führende Punkt-zu-Punkt-Airline in ihren Heimatmärkten deutlich und steigt zur Nummer drei im europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr auf. → [Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe, S. 40 ff.](#)

### Kommerzielles Joint Venture mit Air China vereinbart

Die Lufthansa Group und Air China haben am 20. September 2016 eine weitreichende Partnerschaftvereinbarung unterzeichnet. Auf deren Grundlage werden die beiden Luftfahrtkonzerne alle Verbindungen zwischen Europa und China im Rahmen eines kommerziellen Joint Ventures gemeinsam anbieten. → [Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe, S. 40 ff.](#)

### Lufthansa Group erhält neue Flugzeuge

Die Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe haben im abgelaufenen Geschäftsjahr neue Flugzeuge in die Flotte integriert. Lufthansa Passage hat als erste Airline weltweit einen Airbus A320neo in Betrieb genommen. Zum Jahresende hat Lufthansa Passage ihre erste A350 übernommen. Bei SWISS begann die Auslieferung der Bombardier C Series und der Austausch der A340 durch die Boeing 777. Austrian Airlines hat unter anderem die Einflottung der Embraer Jets, die 2015 begonnen wurde, fortgesetzt. → [Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe, S. 40 ff.](#)

### Erfolgreiches Schlichtungsverfahren mit der Flugbegleitergewerkschaft

Anfang Juli 2016 haben Lufthansa Passage und die Flugbegleitergewerkschaft UFO ihren Tarifkonflikt beigelegt. Damit wurde unter anderem ein Wechsel der Kabinenmitarbeiter von Lufthansa Passage von einem leistungsorientierten in ein beitragsorientiertes Pensionssystem erreicht und langfristiger Tarifrieden geschaffen.

→ [Lufthansa Passage, S. 43 f.](#)

### Schlichtung mit Vereinigung Cockpit zur Vergütung erzielt

Am 15. Februar 2017 haben die Lufthansa Group und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) die Schlichtungsempfehlung zum Vergutungsstarifvertrag angenommen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr kam es im Rahmen der Tarifverhandlungen aufgrund von Streiks zu 4.581 Flugausfällen, von denen rund 389.000 Passagiere betroffen waren. Insgesamt haben Streiks das Ergebnis der Passage Airline Gruppe 2016 mit rund 100 Mio. EUR belastet. → [Lufthansa Passage, S. 43 f.](#)

### Aviation Services-Gesellschaften erweitern ihre Portfolios und führen Effizienzmanahmen durch

Lufthansa Technik und die LSG Group haben im abgelaufenen Geschäftsjahr ihre Marktpositionen ausgebaut. Lufthansa Technik hat das englische Unternehmen FlyDocs übernommen und mit GE Aviation den Aufbau eines hochmodernen Betriebs für die Überholung der neuen Triebwerksmuster GEnx-2B und GE9X vereinbart. Das Joint Venture soll 2018 an den Markt gehen. → [Geschäftsfeld Technik, S. 51 ff.](#) Die LSG Group hat zum 1. Februar 2016 den vollständigen Erwerb der auf Bordverkaufs- und -unterhaltungsprogramme spezialisierten Unternehmen Retail inMotion und Media inMotion abgeschlossen. Die LSG Group war bereits seit 2013 an beiden Unternehmen beteiligt. → [Geschäftsfeld Catering, S. 54 f.](#)

Parallel dazu setzen die Aviation Services-Gesellschaften individuelle Effizienzmanahmen um. Lufthansa Cargo beabsichtigt aufgrund des anhaltend schwierigen Marktumfelds, im Rahmen eines strategischen Kostensparprogramms die jährlichen Personalaufwendungen bis 2018 um mindestens 80 Mio. EUR zu senken. Lufthansa Technik wird im Laufe des Jahres 2017 die Überholung von Verkehrsflugzeugen am Standort Hamburg einstellen und diese ins Ausland verlagern. Die LSG Group wird ihr Standortnetzwerk in Europa aufgrund der veränderten Nachfrage anpassen.

### Neue Vorstandsmitglieder bestellt

Zum 1. Januar 2017 wurde Ulrik Svensson, ehemaliger CEO der schwedischen Melker Schorling AB und ehemaliger CFO der SWISS International Airlines, zum Mitglied des Vorstands mit Zuständigkeit für das Finanzressort bis zum 31. Dezember 2019 bestellt. Er folgt auf Simone Menne, die zum 31. August 2016 auf eigenen Wunsch aus dem Unternehmen ausgeschieden ist.

## Zusammengefasster Lagebericht

Wirtschaftsbericht  
Geschäftsverlauf  
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Zum 1. Mai 2017 wurde Thorsten Dirks, bisher CEO Telefónica Deutschland AG, für drei Jahre zum Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG mit Zuständigkeit für Eurowings und Aviation Services bestellt. Er tritt die Nachfolge von Karl Ulrich Garnadt an, der zum 30. April 2017 nach Ablauf seiner Bestellung altersbedingt aus dem Konzernvorstand ausscheiden wird.

## Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

### Deutsche Lufthansa AG wird alleinige Gesellschafterin der Brussels Airlines Gruppe

Mit Wirkung zum 9. Januar 2017 hat die Deutsche Lufthansa AG die verbleibenden 55 Prozent der Anteile an der SN Airholding SA/NV übernommen und ist damit alleinige Gesellschafterin der Brussels Airlines Gruppe. Der Erwerb basiert auf der Kauf- und Optionsvereinbarung aus dem Jahr 2008. Die Optionsausübung wurde auf Basis einer neuen Vereinbarung zwischen den bisherigen Gesellschaftern und Lufthansa vom 15. Dezember 2016 durchgeführt, wonach sich der Ausübungspreis für die restlichen Anteile auf 2,6 Mio. EUR belaufen soll. Brussels Airlines wird im neuen Segment Point-to-Point vollkonsolidiert. → Konzernanhang, Erläuterung 45, S. 162 ff.

### Wet-Lease-Vereinbarung mit Air Berlin freigegeben

Am 30. Januar 2017 hat das Bundeskartellamt den zwischen der Lufthansa Group und Air Berlin vereinbarten Wet-Lease von 38 Flugzeugen ohne Auflagen freigegeben. Im Zuge der Transaktion wird die Lufthansa Group bis zu 25 A320 von Leasinggebern der Air

Berlin erwerben oder leasen und wiederum selbst zu Marktpreisen an Air Berlin zur Bereederung verleasen. Dadurch sollen nachhaltige Kostensenkungen im Zuge der Vereinbarung realisiert werden.

### Lufthansa Group und Vereinigung Cockpit vereinbaren Schlichtung

Am 15. Februar 2017 haben die Lufthansa Group und die Vereinigung Cockpit die Schlichtungsempfehlung zum Vergütungstarifvertrag angenommen. Diese sieht unter anderem eine Vergütungserhöhung für die 5.400 Piloten im Konzerntarifvertrag von rund 8,7 Prozent sowie eine Einmalzahlung in Höhe von insgesamt rund 30 Mio. EUR vor. Die Vergütungsverträge haben eine Laufzeit von Mai 2012 bis Ende 2019. Das Schlichtungsergebnis steigert die Cockpit-Vergütungskosten um rund 85 Mio. EUR pro Jahr. Die Gespräche mit der Gewerkschaft sollen fortgesetzt werden, um alternative Kostensenkungen im Rahmen einer Gesamtlösung zu erreichen. Sollte dies nicht gelingen, sollen abweichend von der bisherigen Flottenplanung 40 zugehende Flugzeuge außerhalb des Konzerntarifvertrags bereedert werden, um die Zusatzkosten zu kompensieren.

### Lufthansa Group und UFO erzielen weitere Fortschritte beim Abschluss der Versorgungssysteme

Im Rahmen des Abschlusses der Tarifverhandlungen für die Kabinenmitarbeiter von Lufthansa Passage und in anschließenden Redaktionsterminen wurden bis Ende Februar 2017 weitere Details zum neuen Versorgungssystem geregelt. Somit ist weiterhin davon auszugehen, dass die Ausformulierungen der neuen Regelungen bis zum Ende des ersten Quartals 2017 abgeschlossen sind.

## Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

✂ Umsatzerlöse gehen auf 31,7 Mrd. EUR zurück. / Adjusted EBIT liegt mit 1,8 Mrd. EUR auf Vorjahresniveau. / Konzernergebnis steigt aufgrund von Einmaleffekten auf 1,8 Mrd. EUR. / Lufthansa Group investiert 2,2 Mrd. EUR. / Free Cashflow steigt auf 1,1 Mrd. EUR. / Eigenkapitalquote verbessert sich auf 20,6 Prozent.

## Ertragslage

### Umsatz und Erträge

#### T018 Umsatz und Erträge

	2016 in Mio. €	2015 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse*	24 661	25 506	-3,3
Andere Betriebserlöse*	6 999	6 550	6,9
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>31 660</b>	<b>32 056</b>	<b>-1,2</b>
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	95	203	-53,2
Sonstige betriebliche Erträge	2 184	2 832	-22,9
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>33 939</b>	<b>35 091</b>	<b>-3,3</b>

\* Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

Die betrieblichen Erträge des abgelaufenen Geschäftsjahres 2016 lagen mit 33,9 Mrd. EUR um 3,3 Prozent unter dem Vorjahreswert. Dabei verminderten sich die Umsatzerlöse um 1,2 Prozent auf 31,7 Mrd. EUR.

### Verkehrserlöse sinken um 3,3 Prozent

Die Verkehrserlöse verminderten sich um insgesamt 3,3 Prozent auf 24,7 Mrd. EUR. Der Rückgang resultierte aus geringeren Preisen (-5,1 Prozent) und negativen Währungseffekten (-0,9 Prozent), denen ein erhöhter Absatz (2,7 Prozent) gegenüberstand. Mit 90,2 Prozent entfiel der größte Anteil der Verkehrserlöse auf das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe. Mit 22,3 Mrd. EUR lagen die Erlöse dort um 2,4 Prozent unter dem Vorjahreswert. Die Erlöserhöhungen aus einer gestiegenen abgesetzten Menge (+2,8 Prozent) wurden durch Erlösminderungen aus gefallen Preisen (-4,3 Prozent) und negativen Währungseffekten (-0,9 Prozent)

überkompensiert. Die Zahl der Fluggäste ist um 1,8 Prozent auf 110 Mio. angestiegen, das Angebot ist um 4,6 Prozent gewachsen. Im Geschäftsfeld Logistik verminderten sich die Verkehrserlöse im Vorjahresvergleich deutlich um 12,7 Prozent auf 2,0 Mrd. EUR. Dieser Rückgang resultierte aus stark gesunkenen Preisen (-11,6 Prozent) und negativen Währungseffekten (-1,4 Prozent), während sich eine leicht gestiegene Menge (+0,3 Prozent) erlössteigernd auswirkte. Weiterführende Informationen zu den regionalen Aufteilungen der Verkehrserlöse für die Passage Airline Gruppe und Logistik finden sich in den Kapiteln → [Geschäftsfelder, S. 40 ff.](#) und [S. 48 ff.](#)

**Andere Betriebserlöse um 6,9 Prozent gesteigert**

Die anderen Betriebserlöse stiegen um insgesamt 6,9 Prozent auf 7,0 Mrd. EUR. Das Geschäftsfeld Technik erwirtschaftete davon 3,5 Mrd. EUR (+8,0 Prozent), Catering 2,6 Mrd. EUR (+6,9 Prozent) und Sonstige 271 Mio. EUR (+3,4 Prozent). Die fliegenden Gesellschaften der Passage Airline Gruppe und der Logistik trugen insgesamt 661 Mio. EUR (2,3 Prozent) zu den anderen Betriebserlösen bei.

**Umsatzerlöse vermindern sich um 1,2 Prozent**

Die Umsatzerlöse gingen um 1,2 Prozent auf 31,7 Mrd. EUR zurück. Dabei nahm der Anteil des Geschäftsfelds Passage Airline Gruppe am Gesamtumsatz auf 73,5 Prozent ab (Vorjahr: 74,3 Prozent). Das Geschäftsfeld Logistik trug 6,5 Prozent (Vorjahr: 7,3 Prozent) zum Gesamtumsatz bei, das Geschäftsfeld Technik 11,1 Prozent (Vorjahr: 10,2 Prozent), das Geschäftsfeld Catering 8,1 Prozent (Vorjahr: 7,4 Prozent) und Sonstige 0,8 Prozent (Vorjahr: 0,8 Prozent). Weiterführende Informationen zu der regionalen Aufteilung der Umsatzerlöse finden sich in der → [Segmentberichterstattung, S. 143 ff.](#)

**Sonstige betriebliche Erträge reduzieren sich um 22,9 Prozent**

Die sonstigen betrieblichen Erträge verringerten sich um 648 Mio. EUR auf 2,2 Mrd. EUR. Ausschlaggebend hierfür waren vor allem geringere Kursgewinne (-636 Mio. EUR), denen korrespondierend verminderte Kursverluste in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gegenüberstanden. Darüber hinaus sind die Veränderungen in den gesunkenen Provisionserträgen (-35 Mio. EUR) und gegenläufig gestiegene Erträge aus Schadensersatzleistungen (+20 Mio. EUR) erwähnenswert. Die übrigen Einzelpositionen zeigten keine nennenswerten Abweichungen zum Vorjahreszeitraum.

→ [Konzernanhang, Erläuterung 6, S. 110.](#)

**Aufwendungen**

Die betrieblichen Aufwendungen gingen im Vorjahresvergleich um 5,3 Prozent auf 31,7 Mrd. EUR zurück.

**Materialaufwand verringert sich um 3,0 Prozent**

Der Materialaufwand verminderte sich um 3,0 Prozent auf 17,1 Mrd. EUR. Innerhalb des Materialaufwands sanken die Treibstoffkosten um 15,5 Prozent auf 4,9 Mrd. EUR. Der Durchschnittspreis für Kerosin inklusive Treibstoffpreissicherung lag 2016 bei 578,41 USD je Tonne. Den (nach Sicherung) um 18,2 Prozent geringeren Treibstoffpreisen standen dabei die gestiegene Menge (+2,1 Prozent) und die Entwicklung des US-Dollars (+0,6 Prozent) aufwands erhöhend gegenüber. Der Treibstoffaufwand beinhaltet ein negatives Preissicherungsergebnis in Höhe von 905 Mio. EUR (Vorjahr: 988 Mio. EUR). Der Aufwand für die anderen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe erhöhte sich um 3,8 Prozent auf 3,3 Mrd. EUR.

Die Gebühren stiegen insgesamt um 1,5 Prozent auf 5,7 Mrd. EUR. Im Einzelnen stiegen vor allem Abfertigungsgebühren um 3,4 Prozent, Sicherheitsgebühren um 10,6 Prozent und die passagierabhängigen Fluggastgebühren um 1,9 Prozent. Die flugabhängigen Flugsicherungsgebühren sowie Start- und Landegebühren verzeichneten demgegenüber einen Rückgang um 2,7 beziehungsweise 0,7 Prozent. Der Aufwand aus der Luftverkehrssteuer erhöhte sich um 3,6 Prozent auf 379 Mio. EUR. Die übrigen bezogenen Leistungen stiegen insbesondere aufgrund erhöhter Charteraufwendungen (+46,0 Prozent) um insgesamt 5,4 Prozent auf 3,1 Mrd. EUR.

**Personalaufwand sinkt um 8,9 Prozent**

Der Personalaufwand verminderte sich um 8,9 Prozent auf 7,4 Mrd. EUR. Ausgehend von einer um 3,1 Prozent gestiegenen durchschnittlichen Mitarbeiterzahl (im Wesentlichen im Geschäftsfeld Catering) von 123.287 ist diese Entwicklung vor allem auf die Aufwandsentlastungen aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand in Höhe von 652 Mio. EUR aus der Umstellung der Alters- und Übergangsvorsorge für das Kabinenpersonal von Lufthansa Passage zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten sich geringere Zuführungen zu Pensionsrückstellungen aufgrund des Anstiegs des zum Geschäftsjahresbeginn geltenden Diskontierungszinssatzes von 2,6 Prozent auf 2,8 Prozent sowie positive Währungseffekte ebenfalls aufwandsmindernd aus.

**T019 Aufwendungen**

	2016 in Mio. €	2015 in Mio. €	Veränderung in %	Anteil am Gesamtaufwand in %
Materialaufwand	17 109	17 640	-3,0	53,9
davon Treibstoff	4 885	5 784	-15,5	15,4
davon Gebühren	5 736	5 651	1,5	18,1
davon Operating Lease	58	50	16,0	0,2
Personalaufwand	7 354	8 075	-8,9	23,2
Abschreibungen	1 769	1 715	3,1	5,6
Sonstiger betrieblicher Aufwand	5 517	6 106	-9,6	17,3
davon Agenturprovisionen	316	332	-4,8	1,0
davon indirekter Personalaufwand und Fremdpersonal	1 078	1 041	3,6	3,4
davon Miet- und Erhaltungsaufwand	888	878	1,1	2,8
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>31 749</b>	<b>33 536</b>	<b>-5,3</b>	<b>100,0</b>

## Zusammengefasster Lagebericht

### Wirtschaftsbericht

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

#### Abschreibungen steigen um 3,1 Prozent

Die Abschreibungen stiegen um 3,1 Prozent auf 1,8 Mrd. EUR. Die planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge erhöhten sich um 1,4 Prozent auf 1,3 Mrd. EUR. Darüber hinaus waren zum 31. Dezember 2016 außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 183 Mio. EUR (Vorjahr: 159 Mio. EUR) vorzunehmen.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge in Höhe von 127 Mio. EUR betrafen zum Verkauf vorgesehene sieben Airbus A340-600, sieben Boeing 737-300, zwei CRJ 900 sowie drei Boeing MD-11F. Aufgrund einer schwächeren Geschäftsentwicklung in einzelnen Geschäftseinheiten des Geschäftsfelds Catering (insbesondere der Küchenbetriebe am Flughafen Frankfurt und in der Türkei) war darüber hinaus übriges Sachanlagevermögen im Umfang von insgesamt 37 Mio. EUR außerplanmäßig abzuschreiben. Weitere außerplanmäßige Abschreibungen von 14 Mio. EUR betrafen ein der Lufthansa Super Star GmbH gewährtes Darlehen.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden weitere 21 Mio. EUR für außerplanmäßige Abwertungen auf die zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerte erfasst. Diese betrafen vier der zuvor genannten A340-600 und die ebenfalls zuvor genannten sieben B737-300.

#### Sonstige betriebliche Aufwendungen sinken um 9,6 Prozent

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verminderten sich um 9,6 Prozent auf 5,5 Mrd. EUR. Wesentliche Ursache dieses Rückgangs waren die deutlich verringerten Kursverluste (-696 Mio. EUR), denen korrespondierend gesunkene Kursgewinne in den sonstigen betrieblichen Erträgen gegenüberstanden. Unter Einbeziehung von Währungseinflüssen in den primären Erlös- und Kostenpositionen hatten Währungseffekte insgesamt einen negativen Einfluss von 103 Mio. EUR auf das EBIT. Darüber hinaus sind erhöhte Kosten für EDV-Vertriebssysteme (+38 Mio. EUR), gestiegene indirekte Personalaufwendungen (+37 Mio. EUR) sowie höhere Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung (+29 Mio. EUR) erwähnenswert. Die übrigen Positionen zeigen im Einzelnen keine nennenswerten Veränderungen zum Vorjahr.

## Ergebnisentwicklung

#### EBIT steigt auf 2,3 Mrd. EUR

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr um 635 Mio. EUR auf 2,2 Mrd. EUR. Unter Hinzurechnung des Beteiligungsergebnisses von 85 Mio. EUR ergab sich ein EBIT von 2,3 Mrd. EUR.

### T020 Überleitung Ergebnisse

in Mio. €	2016		2015	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>31 660</b>	-	<b>32 056</b>	-
Bestandsveränderungen	95	-	203	-
Sonstige betriebliche Erträge	2 184	-	2 832	-
davon Erträge aus Buchgewinnen u. a.	-	-64	-	-53
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	-	-10	-	-8
davon Badwill	-	-2	-	-
<b>Summe betriebliche Erträge</b>	<b>33 939</b>	<b>-76</b>	<b>35 091</b>	<b>-61</b>
Materialaufwand	-17 109	-	-17 640	-
Personalaufwand	-7 354	-	-8 075	-
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Planabgeltung	-	-678	-	25
Abschreibungen	-1 769	-	-1 715	-
davon außerplanmäßige Abschreibungen	-	183	-	159
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5 517	-	-6 106	-
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf	-	22	-	4
davon Aufwendungen aus Buchverlusten	-	26	-	14
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>-31 749</b>	<b>-447</b>	<b>-33 536</b>	<b>202</b>
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>2 190</b>	-	<b>1 555</b>	-
Beteiligungsergebnis	85	-	121	-
<b>EBIT</b>	<b>2 275</b>	-	<b>1 676</b>	-
Summe Überleitung Adjusted EBIT	-	-523	-	141
<b>Adjusted EBIT</b>	-	<b>1 752</b>	-	<b>1 817</b>
Abschreibungen (aus betrieblichem Ergebnis)	1 769	-	1 715	-
Abschreibungen auf Finanzanlagen, Wertpapiere und Vermögenswerte zum Verkauf	21	-	4	-
<b>EBITDA</b>	<b>4 065</b>	-	<b>3 395</b>	-

**Adjusted EBIT liegt mit 1,8 Mrd. EUR in etwa auf Vorjahresniveau**

Für die Ermittlung des Adjusted EBIT wurde das EBIT um Buchgewinne und -verluste aus Anlageabgängen, außerplanmäßige Abschreibungen und Zuschreibungen sowie Bewertungseffekten auf Pensionsverpflichtungen in Höhe von insgesamt –523 Mio. EUR (Vorjahr: 141 Mio. EUR) bereinigt. Somit ergab sich ein Adjusted EBIT in Höhe von 1.752 Mio. EUR (Vorjahr: 1.817 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug 5,5 Prozent (Vorjahr: 5,7 Prozent).  
→ T020 Überleitung Ergebnisse.

Die Passage Airline Gruppe erhöhte ihr Adjusted EBIT um 22 Mio. EUR beziehungsweise 1,5 Prozent auf 1,5 Mrd. EUR. Das Adjusted EBIT des Geschäftsfelds Logistik sank um 124 Mio. EUR auf –50 Mio. EUR. Das Geschäftsfeld Technik verzeichnete einen Ergebnismrückgang um 43 Mio. EUR auf 411 Mio. EUR. Das Geschäftsfeld Catering erwirtschaftete ein um 5 Mio. EUR gestiegenes Adjusted EBIT in Höhe von 104 Mio. EUR. Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften sowie die Konzernfunktionen gingen mit insgesamt –236 Mio. EUR (Vorjahr: –370 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

Der saisonale Ergebnisverlauf variierte entsprechend der Saisonalität des Geschäfts deutlich. Die Ergebnisse der einzelnen Geschäftsfelder des Konzerns weisen unterschiedliche Verteilungen und Schwankungsbreiten auf. Erneut erwirtschafteten die Service-Gesellschaften einen stabil positiven Ergebnisbeitrag. Die im langjährigen Vergleich deutlich volatileren Ergebnisse der Fluggesellschaften waren wie im Vorjahr ausschlaggebend für das gute Ergebnisniveau.

**Finanzergebnis auf 58 Mio. EUR vermindert**

Das Finanzergebnis verringerte sich um 413 Mio. EUR auf 58 Mio. EUR. Neben einem um 36 Mio. EUR auf 85 Mio. EUR gesunkenen Beteiligungsergebnis verzeichnete auch das Zinsergebnis eine rückläufige Entwicklung um 48 Mio. EUR auf –218 Mio. EUR. Wesentlicher Treiber für das insgesamt deutlich gesunkene Finanzergebnis war allerdings der Ergebnismrückgang in den übrigen Finanzposten (–330 Mio. EUR). Im Vorjahr waren hier Erträge von 503 Mio. EUR aus dem Abgang der Anteile an JetBlue erfasst. Aus der Marktwertentwicklung von Finanzinstrumenten, die nach IAS 39 als Handelsgeschäfte anzusehen sind, resultierten im abgelaufenen Geschäftsjahr Erträge von 251 Mio. EUR (Vorjahr: 161 Mio. EUR), denen Aufwendungen aus der Bewertung von Finanzschulden in Fremdwährung in Höhe von 60 Mio. EUR (Vorjahr: 144 Mio. EUR) gegenüberstanden.

**Konzernergebnis steigt auf 1,8 Mrd. EUR**

Bei einem EBIT von 2,3 Mrd. EUR ergab sich unter Hinzurechnung der Abschreibungen ein EBITDA von 4,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,4 Mrd. EUR). Die Summe aus dem Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit und dem Finanzergebnis führte zu einem positiven Ergebnis vor Ertragsteuern von 2,2 Mrd. EUR gegenüber 2,0 Mrd. EUR im Vorjahr. Nach Abzug von Ertragsteuern von 445 Mio. EUR (Vorjahr: 304 Mio. EUR) sowie auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteilen von 27 Mio. EUR (Vorjahr: 24 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis von 1,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,7 Mrd. EUR).

Das Ergebnis je Aktie beträgt 3,81 EUR (Vorjahr: 3,67 EUR).

→ Konzernanhang, Erläuterung 15, S. 113.

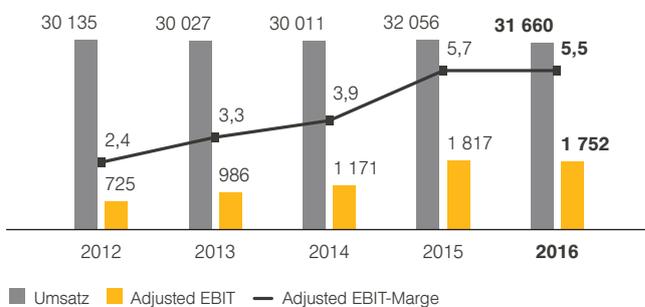
**T021 Ergebnisstruktur Lufthansa Group**

	2016 in Mio. €	2015 in Mio. €	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	33 939	35 091	–3,3
Betriebliche Aufwendungen	–31 749	–33 536	–5,3
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>2 190</b>	<b>1 555</b>	<b>40,8</b>
Finanzergebnis	58	471	–87,7
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>2 248</b>	<b>2 026</b>	<b>11,0</b>
Ertragsteuern	–445	–304	–46,4
<b>Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen</b>	<b>1 803</b>	<b>1 722</b>	<b>4,7</b>
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	–27	–24	–12,5
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis</b>	<b>1 776</b>	<b>1 698</b>	<b>4,6</b>

**Mehrperiodenergebnis ist durch Volatilität geprägt**

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 konnte auch in dem konjunkturell besonders schwachen Jahr 2012 trotz aller Widrigkeiten ein positives operatives Ergebnis 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. 2015 hat die Lufthansa Group unter anderem von deutlich gesunkenen Treibstoffkosten profitiert. Im Geschäftsjahr 2016 konnte die gestiegene Profitabilität dann auch in einem sehr anspruchsvollen Umfeld auf dem guten Niveau des Vorjahres gehalten werden. Dies zeigen der wesentliche Fortschritt des Unternehmens bei der erfolgreichen Umsetzung seiner strategischen Agenda in den letzten Jahren und vor allem die erfolgreichen Kostenreduzierungen in der gesamten Gruppe.

**G14 Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT in Mio. € und Adjusted EBIT-Marge in %**



## Dividende

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

Die Dividendenpolitik der Lufthansa Group sieht eine Ausschüttungsquote von 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. Danach ergab sich für das Geschäftsjahr 2016 ein Jahresüberschuss von 1,2 Mrd. EUR. Nach Einstellung in andere Gewinnrücklagen von 935 Mio. EUR belief sich der Bilanzgewinn auf 234 Mio. EUR. → Finanzstrategie, S. 13 f.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung am 5. Mai 2017 daher entsprechend der Dividendenpolitik vor, diesen Bilanzgewinn durch Zahlung einer Dividende in Höhe von 0,50 EUR je Aktie an die Aktionäre auszuschütten.

### T022 Entwicklung von Ergebnissen und Dividende

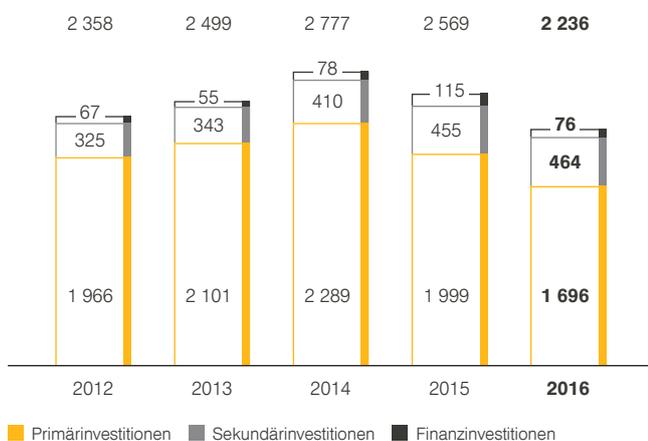
		2016	2015	2014	2013	2012
EBIT	Mio. €	2 275	1 676	1 000	936	1 645
Konzernergebnis	Mio. €	1 776	1 698	55	313	1 228
Jahresergebnis (HGB)	Mio. €	1 169	1 034	-732	407	592
Dividende pro Aktie	€	0,50	0,50	-	0,45	-
Ausschüttungsquote (vom EBIT)	%	10,3	13,9	-	22,1	-

## Finanzlage

### Investitionen

Das Investitionsvolumen lag im Geschäftsjahr 2016 mit 2,2 Mrd. EUR um 13,0 Prozent unter dem Vorjahreswert.

### G15 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen in Mio. €\*



\* Ohne erworbenes Nettovermögen aus Veränderung des Konsolidierungskreises.

### Investitionsvolumen

Die Primärinvestitionen in An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugüberholungen und -zubehör verminderten sich um 15,2 Prozent auf 1,7 Mrd. EUR. Die Sekundärinvestitionen, zusammengesetzt aus Investitionen in andere Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, legten um 2,0 Prozent auf 464 Mio. EUR zu. Davon entfielen 345 Mio. EUR (Vorjahr: 344 Mio. EUR) auf Sachanlagen wie etwa technische Anlagen und Maschinen sowie auf Betriebs- und Geschäftsausstattung. In immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen und IT-Software wurden 119 Mio. EUR (Vorjahr: 111 Mio. EUR) investiert. Finanzinvestitionen von insgesamt 76 Mio. EUR (Vorjahr: 115 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Anteilserwerbe, Darlehensgewährungen und Anlagen in festverzinsliche Festgelder.

Das größte Investitionsvolumen in Höhe von 1,9 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. → Flotte, S. 14 f. Außerdem sind in diesem Investitionsvolumen auch Flugzeugüberholungen und -anzahlungen enthalten.

Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik von 29 Mio. EUR (Vorjahr: 116 Mio. EUR) betrafen unter anderem immaterielle Vermögenswerte und übriges Sachanlagevermögen. Im Geschäftsfeld Technik entfielen Investitionen von 216 Mio. EUR (Vorjahr: 154 Mio. EUR) unter anderem auf den Kauf von Reservetriebwerken, den Kauf von Betriebs- und Geschäftsausstattung sowie Anteilserwerbe und Darlehensgewährungen. Die Investitionen im Geschäftsfeld Catering von 73 Mio. EUR (Vorjahr: 148 Mio. EUR) betrafen neben der Sicherung der bestehenden Produktionsstätten den Erwerb von Unternehmensanteilen.

### Cashflow

Der operative Cashflow verminderte sich um 4,3 Prozent auf 3,2 Mrd. EUR. Der Free Cashflow erhöhte sich aufgrund der reduzierten Investitionen auf 1,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 834 Mio. EUR).

### Operativer Cashflow geht auf 3,2 Mrd. EUR zurück

Der operative Cashflow des Konzerns lag mit 3,2 Mrd. EUR um 147 Mio. EUR beziehungsweise 4,3 Prozent unter dem Vorjahreswert. Aus dem Ergebnis vor Ertragsteuern zeigt sich dabei im ersten Schritt eine Verbesserung um 222 Mio. EUR. Hierin enthalten sind positive, nicht zahlungswirksame Ergebniseffekte von rund 1,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 691 Mio. EUR), was im Vorjahresvergleich zu einer Verminderung des cashwirksamen Ergebnisses von 346 Mio. EUR führte. Dies betraf im Wesentlichen die Ergebnisentlastungen aus der Umstellung der Alters- und Übergangsversorgung für das Kabinenpersonal der Lufthansa Passage (-652 Mio. EUR), geringere Aufwendungen aus der Stichtagsbewertung von Finanzschulden (-95 Mio. EUR) und gegenläufig verminderte Erträge aus der Bewertung von Finanzderivaten (+414 Mio. EUR). Aus der Veränderung von Trade Working Capital und übrigen Aktiva und Passiva war eine weitere Belastung des operativen Cashflows von insgesamt 295 Mio. EUR zu verzeichnen. Davon entfielen 150 Mio. EUR auf die Zahlungsabwicklung von Sicherungsgeschäften und 90 Mio. EUR auf noch nicht abgerechnete Umsatzsteueransprüche.

Demgegenüber gingen die Abflüsse aus gezahlten Ertragsteuern zu Gunsten des operativen Cashflows um 143 Mio. EUR zurück. Ursache hierfür waren im Geschäftsjahr 2015 geleistete Nachzahlungen für Vorjahre. Negative Ergebniseffekte von insgesamt 129 Mio. EUR waren dem Investitions- oder Finanzierungsbereich zuzurechnen.

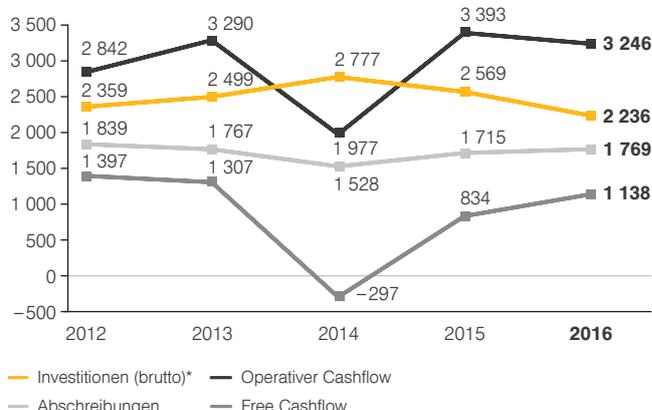
**Free Cashflow wächst auf 1,1 Mrd. EUR**

Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group betragen 2,5 Mrd. EUR und enthielten die zuvor ausgeführten Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen sowie Zahlungen für reparaturfähige Flugzeugersatzteile. Durch die Veräußerung von Vermögenswerten wurden Einnahmen von 94 Mio. EUR (Vorjahr: 138 Mio. EUR) erzielt.

Davon entfielen 35 Mio. EUR auf den Verkauf von Flugzeugen und 37 Mio. EUR auf erhaltene Tilgungen von Ausleihungen. Die Zins- und Dividendeneinnahmen gingen um 16,8 Prozent auf 272 Mio. EUR zurück. Die für die Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel betragen somit insgesamt 2,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 2,6 Mrd. EUR).

Nach Abzug dieser Nettozahlungsabflüsse aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2016 ein positiver Free Cashflow von 1,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 834 Mio. EUR). Die Innenfinanzierungsquote als Anteil der aus dem Cashflow finanzierten Investitionen belief sich auf 145,2 Prozent (Vorjahr: 132,1 Prozent).

**G16 Investitionen, operativer Cashflow, Abschreibungen und Free Cashflow in Mio. €**



\* Ausweis der Investitionen ohne anteilige Jahresergebnisse aus der Equity-Bewertung.

**T023 Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group**

	2016 in Mio. €	2015* in Mio. €	Veränderung in %
Ergebnis vor Ertragsteuern	2 248	2 026	11,0
Abschreibungen/Zuschreibungen	1 820	1 790	1,7
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	-38	-53	-28,3
Zinsergebnis/Beteiligungsergebnis	133	49	-171,4
Gezahlte Ertragsteuern	-54	-197	-72,6
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-1 037	-691	50,1
Veränderung des Trade Working Capitals	-140	-251	-44,2
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	314	720	-56,4
<b>Operativer Cashflow</b>	<b>3 246</b>	<b>3 393</b>	<b>-4,3</b>
Investitionen und Zugänge reparaturfähige Ersatzteile	-2 500	-2 936	-14,9
Einnahmen aus Verkäufen von Anteilen/Abgang von Anlagevermögen	120	50	140,0
Zinseinnahmen und Dividenden	272	327	-16,8
<b>Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel</b>	<b>-2 108</b>	<b>-2 559</b>	<b>-17,6</b>
<b>Free Cashflow</b>	<b>1 138</b>	<b>834</b>	<b>36,5</b>
<b>Erwerb/Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds</b>	<b>-721</b>	<b>-714</b>	<b>1,0</b>
Kapitalerhöhung	-	-	-
Transaktionen durch Minderheiten	1	2	-50,0
Aufnahme/Rückführung langfristiger Finanzschulden	202	304	-33,6
Dividenden	-233	-14	1 564,3
Zinsausgaben	-242	-266	-9,0
<b>Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel</b>	<b>-272</b>	<b>26</b>	
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-3	22	
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.</b>	<b>996</b>	<b>828</b>	<b>20,3</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.</b>	<b>1 138</b>	<b>996</b>	<b>14,3</b>

\* Vorjahreszahlen angepasst.

**Finanzierungstätigkeit führt zu einem Abfluss an Nettozahlungsmitteln**

Durch den Erwerb von Wertpapieren in Höhe von 1,3 Mrd. EUR und Erlöse aus dem Verkauf von Wertpapieren (581 Mio. EUR) ergaben sich Nettoabflüsse von 721 Mio. EUR (Vorjahr: 714 Mio. EUR).

Aus dem Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte insgesamt ein Abfluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 272 Mio. EUR (Vorjahr: Zuflüsse von 26 Mio. EUR). Einer Neuaufnahme von Finanzschulden (1,7 Mrd. EUR), unter anderem aus zwei Emissionen von Schuldscheindarlehen (Volumen von insgesamt 1,2 Mrd. EUR) und mehreren Flugzeugfinanzierungen, standen regelmäßige Tilgungen sowie die Rückzahlung eines Eurobonds (Volumen von insgesamt 750 Mio. EUR) mit insgesamt 1,5 Mrd. EUR als Mittelabflüsse gegenüber. Weitere Mittelabflüsse ergaben sich insbesondere aus Zinsausgaben (242 Mio. EUR) sowie Gewinnausschüttungen an die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG und an Minderheitsgesellschafter (233 Mio. EUR).

**Liquidität erhöht sich auf 3,8 Mrd. EUR**

Die Zahlungsmittel stiegen im Geschäftsjahr um 142 Mio. EUR und betragen zum Jahresende 1,1 Mrd. EUR. Darin enthalten sind wechselkursbedingte Abwertungen des Zahlungsmittelbestands von 3 Mio. EUR. Insgesamt betragen die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zuzüglich kurzfristiger Wertpapiere 3,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,0 Mrd. EUR). Die Erhöhung zum Jahresende erfolgte auch vor dem Hintergrund der zum Jahresbeginn 2017 geplanten Zuführung von 1,6 Mrd. EUR in das beitragsorientierte Pensionssystem für die Flugbegleiter von Lufthansa Passage.

**Finanzierung**

**Mehrere Flugzeugfinanzierungen und Schuldscheindarlehen wurden abgeschlossen**

2016 wurden insgesamt 13 Japanese-Operating-Lease (JOL)-Transaktionen mit zehn Airbus A320, zwei A321 und einer A380 abgeschlossen. Damit wurden Finanzmittel von insgesamt 625 Mio. EUR zu günstigen Konditionen aufgenommen. Diese JOL-Finanzierungen werden über die jeweilige Vertragslaufzeit von ca. elf Jahren kontinuierlich getilgt.

Im Geschäftsjahr 2016 hat die Deutsche Lufthansa AG Schuldscheindarlehen über insgesamt 1,7 Mrd. EUR bei Investoren platziert, davon 0,5 Mrd. EUR im April 2016 und 1,2 Mrd. EUR im Dezember 2016. Der Liquiditätszufluss aus der zweiten Begebung mit einem Gesamtvolumen von 1,2 Mrd. EUR erfolgte in Höhe von 541 Mio. EUR im Dezember 2016. Der Restbetrag von 659 Mio. EUR wurde im Januar 2017 an die Deutsche Lufthansa AG ausgezahlt. Die Schuldscheindarlehen sind mit unterschiedlichen Laufzeiten sowie mit fixen und variablen Tranchen ausgestattet.

Die Lufthansa Group hat im September 2016 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 wurde ein Darlehen mit einem Volumen von 79 Mio. EUR und einer Laufzeit von sieben Jahren mit einem japanischen Darlehensgeber zu 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. → **Konzernanhang, Erläuterung 20, S. 121 f.**

**Kontinuierliche Ausfinanzierung der Pensionsverpflichtungen fortgesetzt**

2016 wurden in Deutschland inklusive Arbeitnehmerbeiträgen Dotierungen in Höhe von 39 Mio. EUR vorgenommen. Die in der Vergangenheit übliche jährliche Dotierung der deutschen Pensionsverbindlichkeiten in Höhe von 600 Mio. EUR wurde 2016 ausgesetzt und soll 2017 für die Umsetzung von neu abgeschlossenen Tarifverträgen verwendet werden. Insgesamt sind für das Jahr 2017 Dotierungen in das deutsche Defined Contribution-Programm in Höhe von 1,9 Mrd. EUR geplant. Damit werden alle sich aus diesem Programm ergebenden Verbindlichkeiten abgedeckt.

**Ratingbeurteilungen wurden bestätigt**

Die beiden Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's haben ihre Bewertungen für die Lufthansa Group bestätigt. Bei Standard & Poor's wird Lufthansa mit einem Investment Grade Rating von BBB-, bei Moody's mit einem Non-Investment Grade Rating von Ba1 bewertet. Die aktuellen Ratings reflektieren vor allem das aus Sicht der Ratinggesellschaften solide Finanzprofil sowie die Diversifikation über ein großes Streckennetz und verschiedene Geschäftsfelder. Als Folge der Anpassung der Gesamtjahresprognose 2016 für das EBIT der Lufthansa Group am 20. Juli 2016 hat Standard & Poor's jedoch am 15. September 2016 den Ausblick von „stabil“ auf „negativ“ herabgesetzt, Moody's am 8. November 2016 den Ausblick von „positiv“ auf „stabil“ zurückgenommen. Seit 4. November 2016 wird Lufthansa bei der Rating-Agentur Scope Ratings mit einem Erstrating im Investment Grade Bereich von BBB- und stabilem Ausblick bewertet.

**T024 Entwicklung der Ratings**

Rating/ Ausblick	2016	2015	2014	2013	2012
Standard & Poor's	BBB-/ negativ	BBB-/ stabil	BBB-/ stabil	BBB-/ stabil	BBB-/ stabil
Moody's	Ba1/ stabil	Ba1/ positiv	Ba1/ positiv	Ba1/ stabil	Ba1/ stabil
Scope Ratings	BBB-/ stabil				

**T025 Lufthansa Bewertung durch die Rating-Agenturen**

<b>Standard &amp; Poor's</b> (September 2016)*	Langfristig: BBB– Kurzfristig: A-3 Ausblick: Negativ	<b>Moody's Investors Service</b> (November 2016)*	Langfristig: Ba1 Kurzfristig: Not Prime Ausblick: Stabil	<b>Scope Ratings</b> (November 2016)*	Langfristig: BBB– Kurzfristig: S-2 Ausblick: Stabil
<b>Stärken</b>		<b>Stärken</b>		<b>Stärken</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Eine der weltweit führenden Fluggesellschaften mit einem der weltweit größten Streckennetze und einer hervorragenden Wettbewerbsposition; starke Marktstellung an den Drehkreuzen Frankfurt, München, Zürich und Wien</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Eine der größten Fluggesellschaften weltweit und eine führende Position im europäischen Airline-Sektor mit einem geografisch stark diversifizierten Streckennetz; Eurowings-Strategie im Punkt-zu-Punkt-Verkehr unterstreicht die Wettbewerbsfähigkeit</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Umfassendes, weltweites Streckennetz, Mitglied in der globalen Airline-Allianz Star Alliance sowie ein hoher Anteil an Geschäftsreisenden mit starker Marktstellung an den Drehkreuzen Frankfurt, München, Zürich und Wien</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Gute Marktposition im margenstarken hochwertigen Langstreckengeschäft sowie Marktführer in Deutschland; regionale Marken sind gut etabliert</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Robustes Geschäftsprofil mit diversifizierten Geschäftsbereichen verringert die Abhängigkeit von der Volatilität im Passagier- und Frachtgeschäft</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Gute Marktposition im margenstarken hochwertigen Langstreckengeschäft sowie Marktführer in Deutschland</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Gut diversifiziertes Geschäftsprofil mit führender Marktposition in den Bereichen der Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie im Airline-Catering führt zu einer Stabilität des Ergebnisses der Lufthansa Group</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Vielfalt an Geschäftsbereichen; Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie das Airline-Catering liefern stabile Ergebnisbeiträge</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Diversifizierung (Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie das Airline-Catering) mit starker Marktstellung reduziert zyklische Risiken im Passagier- und Frachtgeschäft</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Starke Liquiditätsausstattung</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Solide Liquiditätsausstattung</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>⊕ Solide Liquiditätsausstattung</li> </ul>	
<b>Schwächen</b>		<b>Schwächen</b>		<b>Schwächen</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⊖ Kostenposition als Wettbewerbsnachteil; Schwierigkeiten, die Personalkosten zu reduzieren</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>⊖ Profitabilität der Passage Airline Gruppe hängt von externen Faktoren wie Treibstoffpreisen und wirtschaftlicher Entwicklung innerhalb Europas ab</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>⊖ Zyklizität der Luftfahrtbranche; Profitabilität der Lufthansa Group geringer als bei den Wettbewerbern</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>⊖ Hohe und durch schwankenden Rechnungszins volatile Pensionsverbindlichkeiten</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>⊖ Marktposition wird im Langstreckengeschäft durch Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten und im Kurzstreckengeschäft durch Billigfluglinien angegriffen</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>⊖ Kostenvorteile könnten unter Konkurrenzdruck erodieren</li> </ul>	

\* Jüngster Bericht.

**Vermögenslage**

Die Konzernbilanzsumme zum 31. Dezember 2016 erhöhte sich um 2,2 Mrd. EUR auf 34,7 Mrd. EUR. Dabei stiegen die langfristigen Vermögenswerte um 1,0 Mrd. EUR, während die kurzfristigen Vermögenswerte um 1,3 Mio. EUR zulegten. Das Eigenkapital erhöhte sich um 1,3 Mrd. EUR auf 7,1 Mrd. EUR.

**Aktiva**

**Langfristiges Vermögen steigt um 1,0 Mrd. EUR**

Im langfristigen Vermögen erhöhte sich die Position Flugzeuge und Reservetriebwerke um 207 Mio. EUR auf 14,8 Mrd. EUR. Die reparaturfähigen Flugzeugersatzteile legten um 216 Mio. EUR auf 1,6 Mrd. EUR zu. Die Zunahme der derivativen Finanzinstrumente um 240 Mio. EUR entfiel überwiegend auf Devisen- und Treibstoffpreissicherungen. Der Anstieg der Ansprüche aus aktiven latenten Steuern um 213 Mio. EUR ist insbesondere auf die Zunahme der Pensionsrückstellungen, vor allem aufgrund des von 2,8 Prozent auf 2,1 Prozent gesunkenen Diskontierungssatzes, zurückzuführen.

**Kurzfristiges Vermögen steigt um 1,3 Mrd. EUR**

Innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich die Forderungen um insgesamt 181 Mio. EUR auf 4,6 Mrd. EUR. Der Anstieg der derivativen Finanzinstrumente um 94 Mio. EUR auf 534 Mio. EUR entfiel insbesondere auf steigende Marktwerte aus

Treibstoffpreissicherungen, denen gesunkene Marktwerte aus Devisensicherungen gegenüberstanden. Die flüssigen Mittel, die aus kurzfristigen Wertpapieren sowie Bankguthaben und Kassenbeständen bestehen, erhöhten sich um 844 Mio. EUR auf 3,9 Mrd. EUR. Zum 31. Dezember 2016 waren insbesondere sieben Airbus A340-600, zwei CRJ 9000, sieben Boeing 737-300 und drei Boeing MD-11F unter den zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten erfasst.

**Passiva**

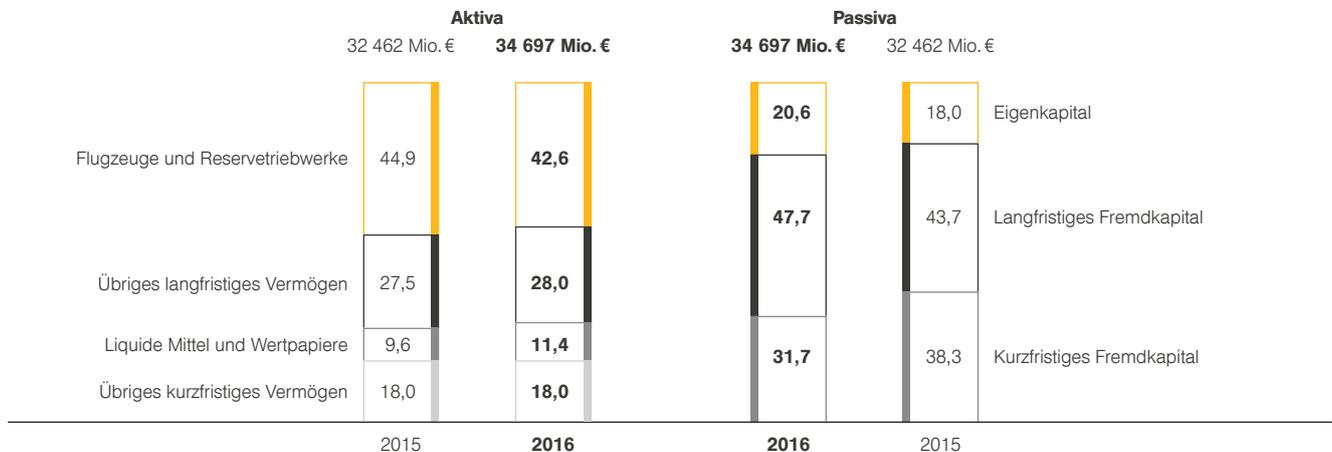
**Eigenkapital erhöht sich um 1,3 Mrd. EUR**

Das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschaften) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,3 Mrd. EUR beziehungsweise 22,3 Prozent auf 7,1 Mrd. EUR. Ausgehend von einem positiven Nachsteuerergebnis von 1,8 Mrd. EUR führten Dividendenzahlungen von 0,2 Mrd. EUR sowie die erfolgsneutrale Zunahme der Pensionsrückstellungen (1,5 Mrd. EUR) zu einem Rückgang des Eigenkapitals um insgesamt 1,7 Mrd. EUR. Aus der Marktbewertungsrücklage von Finanzinstrumenten war demgegenüber ein erheblicher Anstieg – insbesondere aufgrund der positiven Marktwertentwicklung von Treibstoffpreissicherungen – von insgesamt 1,2 Mrd. EUR zu verzeichnen.

## Zusammengefasster Lagebericht

Wirtschaftsbericht  
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

### G17 Bilanzstruktur in %



### Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen erhöhen sich um 2,4 Mrd. EUR

Während sich die kurzfristigen Fremdmittel um 1,4 Mrd. EUR auf 11,0 Mrd. EUR verminderten, stiegen die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen um 2,4 Mrd. EUR auf 16,6 Mrd. EUR. Innerhalb der langfristigen Verbindlichkeiten legten die Pensionsverpflichtungen um 1,7 Mrd. EUR auf 8,4 Mrd. EUR zu, vor allem aufgrund des von 2,8 Prozent auf 2,1 Prozent gesunkenen Diskontierungssatzes. Die Finanzschulden stiegen insgesamt um 780 Mio. EUR auf 5,8 Mrd. EUR. Der Emission zweier Schuld-scheindarlehen mit einem Volumen von insgesamt 1,2 Mrd. EUR standen dabei vor allem fristigkeitsbedingte Umgliederungen in kurzfristige Finanzschulden gegenüber. Die Verminderung der derivativen Finanzinstrumente (-253 Mio. EUR) entfiel nahezu vollständig auf gesunkene negative Marktwerte aus Treibstoffpreissicherungen.

### Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen um 1,4 Mrd. EUR reduziert

Innerhalb der kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen verringerten sich die Finanzschulden unter anderem aufgrund der Tilgung eines Eurobonds (Nominalwert von 750 Mio. EUR) um 575 Mio. EUR auf 764 Mio. EUR. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten gingen in der Summe um 158 Mio. EUR auf 4,7 Mrd. EUR zurück. Die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten erhöhen sich um 139 Mio. EUR auf 3,0 Mrd. EUR. Die erhebliche Reduzierung der negativen Marktwerte derivativer Finanzinstrumente um insgesamt 1,0 Mrd. EUR entfiel mit 895 Mio. EUR auf Treibstoffpreissicherungen.

## Kapitalstruktur

### T026 Entwicklung von Ergebnis, Eigenkapital, Eigenkapitalquote und Eigenkapitalrendite

		2016	2015	2014	2013	2012
Konzernergebnis*	Mio. €	1 803	1 722	75	326	1 241
Eigenkapital*	Mio. €	7 149	5 845	4 031	6 108	4 839
Eigenkapitalquote*	%	20,6	18,0	13,2	21,0	16,9
Eigenkapitalrendite	%	25,2	29,5	1,9	5,3	25,6

\* Inkl. Minderheiten.

### Eigenkapitalquote steigt auf 20,6 Prozent

Die Eigenkapitalquote erhöhte sich bei einer gleichzeitig um 6,9 Prozent gestiegenen Bilanzsumme gegenüber dem Jahresende 2015 von 18,0 auf 20,6 Prozent.

### Nettokreditverschuldung sinkt auf 2,7 Mrd. EUR

Der Anteil der langfristigen Mittel an der Bilanzsumme betrug 68,3 Prozent (Vorjahr: 61,7 Prozent). Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel decken die langfristigen Vermögenswerte zu 96,7 Prozent (Vorjahr: 85,1 Prozent).

Die Nettokreditverschuldung ging um 19,3 Prozent auf 2,7 Mrd. EUR (Vorjahr: 3,3 Mrd. EUR) zurück. Diese errechnet sich als Saldo aus den Bruttofinanzschulden und dem vorhandenen Finanzvermögen.

**T027 Berechnung Nettokreditverschuldung**

	2016 in Mio. €	2015 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1 775	1 079	64,5
Anleihen	1 009	1 749	-42,3
Übrige langfristige Finanzschulden	3 791	3 542	7,0
	<b>6 575</b>	<b>6 370</b>	<b>3,2</b>
Übrige Bankverbindlichkeiten	63	70	-10,0
<b>Konzernkreditverschuldung</b>	<b>6 638</b>	<b>6 440</b>	<b>3,1</b>
Bankguthaben und Kassenbestände	1 256	1 099	14,3
Wertpapiere	2 681	1 994	34,5
<b>Nettokreditverschuldung</b>	<b>2 701</b>	<b>3 347</b>	<b>-19,3</b>
Pensionsrückstellungen	8 364	6 626	26,2
<b>Nettokreditverschuldung und Pensionen</b>	<b>11 065</b>	<b>9 973</b>	<b>10,9</b>

**Dynamische Tilgungsquote sinkt auf 28,7 Prozent**

Die dynamische Tilgungsquote sank um 2,0 Prozentpunkte auf 28,7 Prozent.

**T028 Dynamische Tilgungsquote**

in Mio. €	2016	2015
Operativer Cashflow	3 246	3 393
Veränderung des Trade Working Capitals/ übrige Aktiva und Passiva	-174	-469
Zinseinnahmen	192	271
Zinsausgaben <sup>1)</sup>	-236	-266
Erhaltene Dividenden	80	56
<b>Adjustierter operativer Cashflow</b>	<b>3 108</b>	<b>2 985</b>
<b>Nettokreditverschuldung und Pensionen<sup>2)</sup></b>	<b>10 818</b>	<b>9 726</b>
<b>Dynamische Tilgungsquote in %</b>	<b>28,7</b>	<b>30,7</b>

<sup>1)</sup> Zur Ermittlung der dynamischen Tilgungsquote wurden 50% der Zinsausgaben der 2015 begebenen Hybrid-Anleihe (2016: 6 Mio. EUR) aus der Nettokreditverschuldung herausgerechnet.

<sup>2)</sup> Zur Ermittlung der dynamischen Tilgungsquote wurden 50% der 2015 begebenen Hybrid-Anleihe (247 Mio. EUR) aus der Nettokreditverschuldung herausgerechnet.

## Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

✂ Lufthansa Group erreicht Ergebnis- und Bilanzziele.

### Zielerreichung

**Lufthansa Group erreicht Gesamtprognose**

Im Juli 2016 hat die Lufthansa Group die Gesamtjahresprognose für das Adjusted EBIT insbesondere aufgrund der wiederholten Terroranschläge in Europa, der gestiegenen politischen und wirtschaftlichen Unsicherheit und der daraus resultierenden nachgelassenen Vorausbuchungen vor allem auf Langstreckenverbindungen nach Europa von „leicht über Vorjahr“ auf „unter Vorjahr“ angepasst. Die Prognose für den Umsatz wurde von „leicht über Vorjahr“ auf „unter Vorjahr“ angepasst.

Gegenüber der angepassten Prognose entwickelten sich insbesondere die schwer zu prognostizierenden Kurzfristbuchungen von Geschäftsreisenden im September 2016 besser als erwartet. Die nach dem Ausbleiben der langfristigen Buchungen eingeleiteten Kapazitäts- und Steuerungsmaßnahmen waren erfolgreich. Politische und wirtschaftliche Unsicherheiten belasteten die langfristigen Buchungen vor allem auf Langstreckenverbindungen nach Europa aber weiterhin deutlich. Auf Basis der bisherigen Erfahrungswerte in diesem Umfeld erhöhte die Lufthansa Group die Gesamtjahresprognose für das Adjusted EBIT von „unter Vorjahr“ auf „in etwa auf Vorjahresniveau“.

Diese Prognose wurde mit einem um 3,6 Prozent gesunkenen Adjusted EBIT von 1.752 Mio. EUR und einem um 1,2 Prozent gesunkenen Umsatz von 31,7 Mrd. EUR erreicht. Unter Herausrechnung der in der ursprünglichen Jahresprognose explizit nicht enthaltenen Streikkosten von rund 100 Mio. EUR wurde auch das originäre Ergebnisziel erreicht.

Die Lufthansa Group erwartete ein Konzernergebnis unter Vorjahr. Dieses lag mit 1.776 Mio. EUR allerdings um 4,6 Prozent über Vorjahr. Ausschlaggebend für die besser als erwartete Entwicklung waren positive Einmaleffekte aus der Grundsatzreinigung mit den Flugbegleitern von Lufthansa Passage.

Die Lufthansa Group erwartete für 2016 ein EACC über Vorjahr. Mit 817 Mio. EUR lag dieser um 152,9 Prozent über Vorjahr. Ausschlaggebend hierfür waren geringere Kapitalkosten und vor allem das im Vorjahresvergleich deutlich gestiegene EBIT.

## Zusammengefasster Lagebericht

### Wirtschaftsbericht

Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands  
zur wirtschaftlichen Lage

#### T029 Zielerreichung Umsatz und Ergebnis

	Umsatz			Adjusted EBIT		
	Umsatz 2015 in Mio. €	Prognose für 2016*	Umsatz 2016 in Mio. €	Adjusted EBIT 2015 in Mio. €	Prognose für 2016*	Adjusted EBIT 2016 in Mio. €
Lufthansa Passage	16 066		15 409	881	leicht über Vorjahr	1 135
SWISS	4 542		4 471	429	leicht unter Vorjahr	414
Austrian Airlines	2 102		2 153	52	deutlich über Vorjahr	58
Eurowings	1 909		2 060	38	leicht negatives Ergebnis	-91
Überleitung	-120		-202	105		11
Passage Airline Gruppe	24 499	leicht über Vorjahr	23 891	1 505	leicht über Vorjahr	1 527
Logistik	2 355	leicht unter Vorjahr	2 084	74	leicht über Vorjahr	-50
Technik	5 099	leicht über Vorjahr	5 144	454	deutlich unter Vorjahr	411
Catering	3 022	leicht über Vorjahr	3 194	99	leicht unter Vorjahr	104
Sonstige	484		437	-370	deutlich über Vorjahr	-236
Innenumsätze/Überleitung	-3 403		-3 090	55		-4
<b>Lufthansa Group berichtet</b>	<b>32 056</b>	<b>leicht über Vorjahr</b>	<b>31 660</b>	<b>1 817</b>	<b>leicht über Vorjahr</b>	<b>1 752</b>

\* Wie im Geschäftsbericht 2015 berichtet.

#### Ziele der Geschäftsfelder und bilanzielle Ziele werden mit wenigen Ausnahmen erreicht

In den Geschäftsfeldern konnten die Umsatz- und Ergebnisziele überwiegend erreicht werden.

In der Passage Airline Gruppe und der Lufthansa Group ist der Umsatz entgegen der Erwartung eines Werts leicht über Vorjahr jeweils gesunken. Ausschlaggebend hierfür waren die geringer als ursprünglich erwartete Nachfrage und damit einhergehend die Absenkung des geplanten Kapazitätswachstums und gesunkene Stückelöse.

Im Geschäftsfeld Logistik konnte das Ziel eines Adjusted EBIT leicht über Vorjahr nicht erreicht werden. Grund hierfür waren eine geringere Nachfrage als erwartet und in der Folge eine deutliche Überkapazität im Markt, welche die Durchschnittserlöse stark belastete.

Das Geschäftsfeld Catering erreichte ein besseres Adjusted EBIT als erwartet. Ausschlaggebend waren insbesondere geringere Restrukturierungsaufwendungen als ursprünglich geplant.

Die operativen Kennzahlen der Passage Airline Gruppe entwickelten sich mehrheitlich entsprechend den Erwartungen. Lediglich das Kapazitätswachstum und die Auslastung der Flüge waren aufgrund der geopolitischen Entwicklungen geringer als erwartet.

#### T030 Zielerreichung Finanzprofil

	Ergebnisse 2015	Prognose für 2016	Ergebnisse 2016
Eigenkapitalquote	18,0%	steigend	20,6%
Dynamische Tilgungsquote	30,7%	stabil	28,7%
Liquidität	3,1 Mrd. €	stabil	3,9 Mrd. €

#### T031 Zielerreichung operative Kennzahlen Passage Airline Gruppe

		Werte 2015	Prognose für 2016 <sup>1)</sup>	Werte 2016
<b>Flüge</b>	Anzahl	994 243	+2,3%	+1,9%
<b>Kapazität (ASK)</b>	Mio.	273 973	+6,6%	+4,6%
<b>Absatz (RPK)</b>	Mio.	220 395	entsprechend Kapazitätswachstum	+2,8%
<b>Sitzladefaktor (SLF)</b>	%	80,4	stabil	-1,4 P.
<b>Preisniveau (Durchschnittserlöse)</b>	€ Cent	10,3	deutlich rückläufig <sup>2)</sup>	9,8 <sup>2)</sup>
<b>Stückerlöse (RASK)</b>	€ Cent	8,3	deutlich rückläufig <sup>2)</sup>	7,8 <sup>2)</sup>
<b>Stückkosten (CASK exkl. Treibstoff)</b>	€ Cent	8,9	rückläufig <sup>2)</sup>	8,0 <sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Wie im Geschäftsbericht 2015 berichtet.

<sup>2)</sup> Währungsbereinigt.

## Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Die Lufthansa Group hat im Geschäftsjahr 2016 nach Überzeugung des Vorstands eine gute Entwicklung gezeigt. Das Erreichen einer Marge in etwa auf dem Rekordniveau des Vorjahres war in einem Jahr mit besonders schwierigem Marktumfeld nicht selbstverständlich. Die Lufthansa Group hat damit gezeigt, dass ihr Geschäftsmodell ausbalanciert und robust ist. So konnten auch in einer herausfordernden Marktsituation weiterhin wichtige unternehmerische Entscheidungen getroffen werden, die die aktuelle und zukünftige Leistungsfähigkeit des Unternehmens verbessern.

Die Profitabilität und die Bilanz der Lufthansa Group wurden unterjährig durch zahlreiche volatile externe Einflussfaktoren beeinflusst. Dazu gehörten insbesondere der Ölpreis, der Wechselkurs des Euros zum US-Dollar und stark schwankende Zinsen. Letztendlich führten die deutlich niedrigeren Treibstoffaufwendungen in der Industrie zwar zu besonders stark fallenden Erlösen. Sie halfen jedoch auch, die Umsatzverluste aus dem Nachfragerückgang infolge der geopolitischen Entwicklungen zumindest teilweise zu kompensieren. Von herausragender Bedeutung ist, dass es gelungen ist, die Stückkosten bei den Passagier-Airlines nachhaltig zu senken.

In der Umsetzung des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ konnten insgesamt große Fortschritte erzielt werden. Dazu gehörten die erfolgreichen Abschlüsse der Joint Ventures mit Air China und Singapore Airlines. Damit werden nun rund 70 Prozent aller Umsätze der Netzwerk-Airlines in jeweils führenden Joint Ventures erwirtschaftet.

Auch bei der Umsetzung der Distributionsstrategie konnten erste Erfolge erzielt werden. Der Anteil direkter Buchungen steigt weiterhin kontinuierlich. Die Attraktivität der zunehmend individualisierten Produkte und die testweise Anwendung eines neuen Revenue Management-Systems zeigen vielversprechende Umsatzpotenziale.

Im Laufe des Jahres wurden zahlreiche Flugzeuge durch modernere und im Durchschnitt rund 20 Prozent effizientere Muster ausgetauscht. Von besonderer Bedeutung sind dabei die Einführung des Airbus A320neo bei Lufthansa Passage und der Bombardier C Series bei SWISS. Für beide Flugzeugtypen war die Lufthansa Group weltweit der Erstkunde. Bei SWISS wurde darüber hinaus die Boeing 777 und bei Austrian Airlines die Embraer 190 neu in die Flotte eingeführt.

Bei den Netzwerk-Airlines konnten im Rahmen der laufenden Reorganisation die kommerziellen Funktionen zunehmend zusammengeführt werden. Im Jahresverlauf wurden sämtliche Prozesse überarbeitet und Führungsstrukturen angepasst. Für die administrativen Prozesse im Finanz- und Personalbereich wurden die Voraussetzungen geschaffen, um im neuen Geschäftsjahr ebenfalls Managementpositionen in erheblichem Umfang abzubauen.

Mit den Flugbegleitern von Lufthansa Passage wurden eine umfassende Modernisierung der Alters- und Übergangsvorsorge sowie ein langfristiger Tariffrieden vereinbart. Dadurch kommt es zu nachhaltigen Kostensenkungen, einer Stärkung der Bilanz und langfristiger Planungssicherheit. In den Gesprächen mit den Piloten bei Lufthansa Passage konnte hinsichtlich der Vergütung der Einstieg in eine Schlichtung vereinbart werden.

Bei sämtlichen Service-Gesellschaften wurden individuelle Wachstumsprogramme und umfassende Effizienzprogramme gleichermaßen gestartet.

Für alle Geschäftsfelder gilt, dass bei im langfristigen Vergleich relativ hoher Profitabilität kurzfristige Ergebnisbeeinträchtigungen zum Beispiel aufgrund von Streiks oder Umstrukturierungen überall dort in Kauf genommen wurden, wo sie der Stärkung der zukünftigen Leistungsfähigkeit der Lufthansa Group dienen. Erneut erzielte die Lufthansa Group 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.

Mit dem Abschluss einer umfangreichen Wet-Lease-Vereinbarung mit Air Berlin und der vollständigen Übernahme von Brussels Airlines wird 2017 vor allem Eurowings gestärkt. Die beiden Transaktionen führen zu einer unmittelbaren Senkung der Stückkosten. Darüber hinaus stärkt Eurowings die Marktposition in ihren Heimatmärkten und treibt die für die Airline-Industrie wichtige Konsolidierung aktiv voran. Im Rahmen des Wet-Leases von Flugzeugen der Air Berlin reduziert Eurowings die gemeinsame Kapazität in Europa um mehr als 30 Prozent und verringert damit auch den Druck auf die Erlöse.

Im neuen Geschäftsjahr wird die Integration der neuen Kapazität eine wesentliche Rolle spielen. Der Abschluss der Tarifgespräche mit den Piloten von Lufthansa Passage, Germanwings und Lufthansa Cargo bleibt ebenfalls im Fokus. Neben kontinuierlichen Kostenreduktionen werden auch verschiedene Digitalisierungsaktivitäten vorangetrieben, die die Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group weiter erhöhen sollen.

# Geschäftsfelder

## Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

- ✂ Passage Airline Gruppe steht im Zentrum der Wertschöpfung der Lufthansa Group.
- / Netzwerk-Airlines bauen Streckennetze und Premium-Positionierung aus. /
- Eurowings weitet Punkt-zu-Punkt-Verkehre erfolgreich aus. / Ergebnis steigt trotz rückläufigen Umsatzes. / Neuer Passagierrekord aufgestellt.

**23,9**

Mrd. € Umsatz

**1 527**

Mio. € Adjusted EBIT

### T032 Kennzahlen Passage Airline Gruppe

		2016	2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	23 891	24 499	-2,5
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	628	678	-7,4
EBIT	Mio. €	2 095	1 465	43,0
Adjusted EBIT	Mio. €	1 527	1 505	1,5
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	3 616	2 767	30,7
Adjusted EBIT-Marge	%	6,4	6,1	0,3 P.
EACC	Mio. €	1 004	414	142,5
ROCE	%	13,3	9,5	3,8 P.
Segmentinvestitionen <sup>2)</sup>	Mio. €	1 866	2 201	-15,2
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	54 308	55 255	-1,7
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	55 201	55 169	0,1
Fluggäste	Tsd.	109 670	107 679	1,8
Flüge <sup>2)</sup>	Anzahl	1 012 714	994 243	1,9
Angebotene Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	286 555	273 973	4,6
Verkaufte Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	226 633	220 395	2,8
Sitzladefaktor	%	79,1	80,4	-1,4 P.
Durchschnittserlöse	€ Cent	9,8	10,3	-5,0
Stückerlöse (RASK)	€ Cent	7,8	8,3	-6,6
Stückkosten (CASK)	€ Cent	8,0	8,9	-10,6

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

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

## Geschäftstätigkeit

### Passage Airline Gruppe steht im Zentrum der Wertschöpfung

Die Passagierbeförderung ist das größte Geschäftsfeld der Lufthansa Group. Die Fluggesellschaften Lufthansa Passage, SWISS, Austrian Airlines und Eurowings bilden die Passage Airline Gruppe. Das Portfolio wird ergänzt durch weitere strategische Beteiligungen an SunExpress und Brussels Airlines, die zum Geschäftsjahr 2017 vollständig von der Lufthansa Group übernommen wurde. Eurowings wird seit dem Geschäftsjahr 2016 als eigenständige Geschäftseinheit innerhalb der Passage Airline Gruppe separat berichtet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Durch die intensive Abstimmung der Airlines untereinander schafft der Airline-Verbund hohe Synergien. Alle Airlines verbindet das gemeinsame Ziel, die Ansprüche der Kunden hinsichtlich Sicherheit, Qualität, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und professionellem Service zu erfüllen. Die Passage Airline Gruppe kann ihren Passagieren durch die Multi-Hub-Strategie ein umfassendes Streckenangebot bei gleichzeitig höchster Reiseflexibilität bieten. Das über die internationalen Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel bediente Streckennetz umfasste im Sommerflugplan 2016 301 Destinationen in 100 Ländern.

### Netzwerk-Airlines fokussieren sich auf Stärkung der Marktposition und Kundenwünsche

Die Netzwerk-Airlines der Lufthansa Group fokussieren sich darauf, ihre führenden Wettbewerbspositionen an den großen Drehkreuzen zu sichern und die dazugehörigen europäischen und interkontinentalen Streckennetze ebenso wie ihre Premium-Positionierung profitabel auszubauen, indem sie die Angebote und Services für die Kunden kontinuierlich verbessern. Das Streckennetz wird dabei zunehmend auch um touristische Kurz- und Langstrecken-destinationen erweitert.

Kommerzielle Joint Ventures decken zur Unterstützung der Stückerlöse die wichtigsten Langstreckenmärkte und damit rund 70 Prozent der Langstreckenerlöse der Netzwerk-Airlines ab und ergänzen sie um zusätzliche Destinationen und Verbindungen. Wesentliche Kooperationen bestehen mit United Airlines und Air Canada auf den Strecken zwischen Europa und Nordamerika sowie mit All Nippon Airways (ANA) und Singapore Airlines auf Strecken zwischen Europa und Japan beziehungsweise Singapur.

Im September 2016 wurde darüber hinaus eine weitreichende Partnerschaftvereinbarung zwischen der Lufthansa Group und Air China unterzeichnet, auf deren Grundlage die beiden Luftfahrtkonzerne alle Verbindungen zwischen Europa und China im Rahmen eines kommerziellen Joint Ventures gemeinsam anbieten werden. Die beiderseitigen Codesharing-Verbindungen sollen mit dem Joint Venture erheblich ausgeweitet und die geschäftliche Zusammenarbeit intensiviert werden.

**Eurowings wächst im Punkt-zu-Punkt-Verkehr**

Mit der Marke Eurowings will die Lufthansa Group zusätzliche Märkte im Punkt-zu-Punkt-Verkehr erschließen und ihre führende Position vor allem in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien profitabel absichern. Hier spielt Eurowings in Europa eine aktive Rolle bei der Konsolidierung. Zusätzlich werden auch vor allem touristische Langstreckenverbindungen von Eurowings weiter ausgebaut.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung**

**Wet-Lease-Vereinbarung zwischen Eurowings, Austrian Airlines und Air Berlin geschlossen**

Die Lufthansa Group und Air Berlin PLC haben eine Vereinbarung zur Nutzung von insgesamt 38 bereederten Flugzeugen der Air Berlin-Gruppe auf Wet-Lease-Basis durch die Konzerngesellschaften Eurowings und Austrian Airlines geschlossen. Die Vereinbarung soll sechs Jahre laufen und Anfang Februar 2017 mit der Übernahme des ersten Flugzeugs beginnen. Entsprechend der Vereinbarung mit Air Berlin wird Eurowings 33 Flugzeuge anmieten, die künftig in den Farben von Eurowings fliegen sollen. Weitere fünf Flugzeuge werden von Austrian Airlines angemietet. Die vereinbarten Leasingraten sind wettbewerbsfähig. Eurowings und Austrian Airlines werden nicht nur Flugzeuge von Air Berlin mieten, sondern jeweils den gesamten Flugbetrieb dieser Flugzeuge, also auch Cockpit-Crew, Kabinenpersonal und Wartung.

Die Flugzeuge sollen ihre Heimatbasis an insgesamt sieben deutschen Flughäfen sowie in Wien und Palma de Mallorca haben. Die zuständigen Kartellbehörden haben die Vereinbarung freigegeben. Darüber hinaus hat die Lufthansa Group ein Code-share-Abkommen mit der Etihad Aviation Group auf insgesamt vier Strecken abgeschlossen.

**Lufthansa Group übernimmt Brussels Airlines vollständig**

Die Lufthansa Group hat die Call-Option zum Erwerb der verbleibenden 55 Prozent der Anteile an SN Airholding, der Muttergesellschaft von Brussels Airlines, ausgeübt. Die Transaktion wurde Anfang Januar 2017 vollzogen. Der Kaufpreis für die verbliebenen Anteile betrug rund 2,6 Mio. EUR. Ab 2018 soll Brussels Airlines vollständig in die Lufthansa Group integriert werden und unter dem Dach der Eurowings-Gruppe fliegen. Die Synergieeffekte einer vollständigen Integration sollen einen mittleren zweistelligen Millionen-Eurobetrag pro Jahr ausmachen. Kurzfristig können Integrationskosten das Ergebnis aber zunächst belasten. Durch die Übernahme von Brussels Airlines und die Wet-Lease-Vereinbarung mit Air Berlin wird Eurowings die Nummer drei im europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr.

**Passage Airline Gruppe senkt Kosten**

Die Anstrengungen zur Kostensenkung bei der Passage Airline Gruppe zahlen sich aus. In allen relevanten Bereichen konnten die Stückkosten gegenüber Vorjahr gesenkt werden. Die Gesamtkosten gehen dabei absolut betrachtet stärker zurück als die Treibstoffkosten. Dies ist ein maßgeblicher Erfolg gegenüber der Kostenentwicklung in den Vorjahren. Die Bemühungen zu Kostenreduzierungen sollen fortgesetzt werden, um die Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group weiterhin zu stärken.

**Umsetzung der Distributionsstrategie macht Fortschritte**

Die im Jahr 2015 neu ausgerichtete Vertriebsstrategie entfaltet Wirkung. Die eingeführte Distribution Cost Charge (DCC), die für jede über ein globales Reservierungssystem im Markt durchgeführte Buchung erhoben wird, ist im Markt etabliert. Gleichzeitig hat der Anteil der Direktbuchungen bei den Netzwerk-Airlines vor allem in den Heimatmärkten kontinuierlich zugenommen. Die Verhandlungen über Direktbuchungen mit Kunden, Reiseveranstaltern, Reisebüroketten und Technologieanbietern zeigen stetige Erfolge. Darüber hinaus wurden Zusatzleistungen wie Upgrades, Gepäckleistungen, Hotels, Mietwagen oder Versicherungen stärker nachgefragt.

Die neue Distributionsstrategie erlaubt es, attraktive und vielfältige Angebote bereitzustellen, die den immer individuelleren und dynamischeren Anforderungen von Vertriebspartnern und Firmenkunden gerecht werden sowie ein verbessertes Erlösmanagement ermöglichen.

**T033 Entwicklung der Verkehrsgebiete**

Passage Airline Gruppe

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in P.
Europa	10 247	-0,2	87 522	1,7	94 939	3,2	71 353	1,4	75,2	-1,3
Amerika	6 720	-2,3	11 184	6,6	103 384	10,0	84 585	7,2	81,8	-2,1
Asien/ Pazifik	3 770	-5,9	6 546	-0,9	65 100	1,5	52 926	-0,1	81,3	-1,3
Nahost/ Afrika	1 519	-7,7	4 418	-2,4	23 132	-3,3	17 769	-2,3	76,8	0,8
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>22 256</b>	<b>-2,4</b>	<b>109 670</b>	<b>1,8</b>	<b>286 555</b>	<b>4,6</b>	<b>226 633</b>	<b>2,8</b>	<b>79,1</b>	<b>-1,4</b>

## Zusammengefasster Lagebericht

### Geschäftsfelder

Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

### Passagierzahlen liegen auf Rekordniveau

Im Geschäftsjahr 2016 beförderte die Passage Airline Gruppe 109,7 Mio. Passagiere. Mit einem Anstieg von 1,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr wurde ein neuer Passagierrekord aufgestellt. Die Zahl der Flüge stieg um 1,9 Prozent. Das Angebot wurde vor allem durch den Einsatz von größerem Fluggerät um 4,6 Prozent erhöht. Der Absatz stieg um 2,8 Prozent. Der Sitzladefaktor ist um 1,4 Prozentpunkte auf 79,1 Prozent gesunken. Die Durchschnittserlöse sind um 5,0 Prozent zurückgegangen. Die Verkehrserlöse haben sich um 2,4 Prozent vermindert.

Besonders deutlich wurde das Angebot im Verkehrsgebiet Amerika ausgeweitet. Das Verkehrsgebiet Nahost/Afrika schrumpfte hingegen. In Europa und Asien entwickelte sich das Angebot entsprechend dem Durchschnitt. Der Sitzladefaktor ging in allen Regionen, außer in Nahost/Afrika, zurück. Die Durchschnittserlöse entwickelten sich unterschiedlich in den einzelnen Verkehrsgebieten. In Europa fielen sie nur leicht. Die Region war am wenigsten stark von Unsicherheiten durch geopolitische Ereignisse belastet. Eine starke Positionierung in den Heimatmärkten unterstützte die Entwicklung weiterhin. Am stärksten fielen die Durchschnittserlöse in Amerika, insbesondere aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen und politischen Entwicklung der Länder in Südamerika. In den Regionen Asien und Nahost/Afrika sanken die Durchschnittserlöse ebenfalls wesentlich. Ähnlich wie in Amerika war die Nachfrage in Asien nach Reisen nach Europa während der Sommermonate schwach. In den meisten Verkehrsgebieten belasteten Überkapazitäten im Markt und die Weitergabe von geringeren Treibstoffkosten an die Kunden die Preisentwicklung.

## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

### Umsätze sinken um 2,5 Prozent

Die Verkehrserlöse des Geschäftsfelds sanken trotz einer wiederum gesteigerten Verkehrsleistung um insgesamt 2,4 Prozent auf 22,3 Mrd. EUR. Während sich die abgesetzte Menge (+2,8 Prozent) erlössteigernd auswirkte, führten gesunkene Preise (4,3 Prozent) sowie negative Währungseffekte (-0,9 Prozent) zu einer Erlösminderung.

Die Umsatzerlöse verminderten sich um 2,5 Prozent auf 23,9 Mrd. EUR. Die übrigen betrieblichen Erträge reduzierten sich ebenfalls, und zwar um 21,1 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus gesunkenen Kursgewinnen (-383 Mio. EUR) und geringeren Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen (-11 Mio. EUR). In der Folge gingen die gesamten betrieblichen Erträge um 3,5 Prozent auf 25,0 Mrd. EUR zurück. Der insbesondere preisbedingte Rückgang der Verkehrserlöse war die wesentliche Ursache dafür, dass die im Vorjahr prognostizierte Annahme eines leichten Umsatzanstiegs im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht eintrat.

### T034 Aufwendungen Passage Airline Gruppe

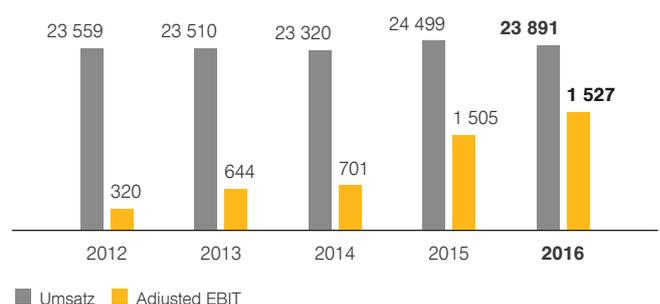
	2016 in Mio. €	2015 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	14 361	15 146	-5,2
davon Treibstoff	4 625	5 464	-15,4
davon Gebühren	5 469	5 375	1,7
davon Operating Lease	36	28	28,6
davon Technikleistungen	1 929	2 098	-8,1
Personalaufwand	3 828	4 675	-18,1
Abschreibungen	1 401	1 301	7,7
Sonstiger betrieblicher Aufwand	3 314	3 386	-2,1
davon Agenturprovisionen	302	317	-4,7
davon Fremdpersonal	630	612	2,9
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>22 904</b>	<b>24 508</b>	<b>-6,5</b>

### Aufwendungen vermindern sich um 6,5 Prozent

Die betrieblichen Aufwendungen verminderten sich um 6,5 Prozent auf 22,9 Mrd. EUR. Die Materialaufwendungen lagen mit insgesamt 14,4 Mrd. EUR um 5,2 Prozent unter dem Vorjahreswert. Gesunkene Treibstoffkosten (-15,4 Prozent auf 4,6 Mrd. EUR) führten zu einer spürbaren Aufwandsentlastung. Um 18,3 Prozent geringeren Treibstoffpreisen (nach Sicherung) standen dabei die gestiegene Menge (+2,3 Prozent) sowie die Veränderung des US-Dollars (+0,6 Prozent) aufwandserhöhend gegenüber. Die Gebühren stiegen um insgesamt 1,7 Prozent auf 5,5 Mrd. EUR. Die übrigen bezogenen Leistungen verminderten sich insbesondere aufgrund geringerer Technikleistungen (-8,1 Prozent) und bezogener IT-Leistungen (-11,9 Prozent) sowie gegenläufig steigender Charteraufwendungen (+68,2 Prozent) um insgesamt 1,3 Prozent auf 4,0 Mrd. EUR.

Bei einer nahezu unveränderten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl von 55.201 (+0,1 Prozent) sank der Personalaufwand deutlich um 18,1 Prozent auf 3,8 Mrd. EUR. Wesentliche Ursache für die diesen Rückgang war die Aufwandsentlastung aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand in Höhe von 652 Mio. EUR aus der Umstellung der Alters- und Übergangsvorsorge für das Kabinenpersonal der Lufthansa Passage. Darüber hinaus wirkten sich geringere Zuführungen zu Pensionsrückstellungen aufgrund des Anstiegs des zum Geschäftsjahresbeginn geltenden Diskontierungszinssatzes von 2,6 Prozent auf 2,8 Prozent sowie positive Währungseffekte ebenfalls aufwandsmindernd aus.

### G18 Umsatz und Adjusted EBIT Passage Airline Gruppe in Mio. €



Die planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge erhöhten sich um 1,4 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen verminderten sich um 2,1 Prozent auf 3,3 Mrd. EUR. Wesentliche Ursache hierfür waren geringere Kursverluste (-362 Mio. EUR), denen unter anderem gestiegene Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung (+45 Mio. EUR) sowie erhöhte Kosten für EDV-Vertriebssysteme (+37 Mio. EUR) gegenüberstanden. Im Rahmen der neuen Konzernstruktur wurden wesentliche Prozesse für die Netzwerk-Airlines Lufthansa Passage, SWISS und Austrian Airlines in den Konzernfunktionen gebündelt und den Airlines in Rechnung gestellt. Aus dieser Verrechnung ergaben sich im abgelaufenen Geschäftsjahr Aufwendungen für das Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe in Höhe von 95 Mio. EUR.

**EBIT steigt auf 2,1 Mrd. EUR, Adjusted EBIT liegt mit 1,5 Mrd. EUR um 1,5 Prozent über Vorjahr**

Unter Einbeziehung des nahezu ausgeglichenen Beteiligungsergebnisses von -2 Mio. EUR (Vorjahr: 47 Mio. EUR) ergab sich ein EBIT von 2,1 Mrd. EUR (+43,0 Prozent). Das Adjusted EBIT der Passage Airline Gruppe erhöhte sich gegenüber Vorjahr um 1,5 Prozent auf 1,5 Mrd. EUR. Das entspricht einer Adjusted EBIT-Marge von 6,4 Prozent (Vorjahr: 6,1 Prozent). Streiks und deren Auswirkungen belasteten das Ergebnis mit rund 100 Mio. EUR. Erläuterungen zu den Ergebnissen der einzelnen Airlines finden sich in den nachfolgenden Abschnitten.

In der Überleitung vom EBIT zum Adjusted EBIT wurden Nettoerträge von insgesamt 568 Mio. EUR eliminiert. Darin enthaltene Ergebnisentlastungen aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen (670 Mio. EUR) betrafen nahezu vollständig die bereits genannte Umstellung der Alters- und Übergangsversorgung für das Kabinenpersonal von Lufthansa Passage. Darüber hinaus waren außerplanmäßige Abschreibungen (120 Mio. EUR) insbesondere auf zum Verkauf vorgesehene sieben Airbus A340-600, sieben Boeing 737-300 und zwei Bombardier CRJ 900 sowie positive Nettoergebnisse aus Buchgewinnen und -verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen (18 Mio. EUR) in der Überleitung zum Adjusted EBIT zu bereinigen.

**Segmentinvestitionen sinken auf 1,9 Mrd. EUR**

Die Segmentinvestitionen verminderten sich um 15,2 Prozent auf 1,9 Mrd. EUR. Sie umfassten 47 Flugzeugerwerbungen, drei Verlängerungen von Finance Leases von Flugzeugen sowie Flugzeugüberholungen und -anzahlungen. → **Finanzlage, S. 32 ff.**

**Lufthansa Passage**



**T035 Lufthansa Passage<sup>1)</sup>**

		2016	2015	Veränderung in %
Umsatz <sup>2)</sup>	Mio. €	15 409	16 066	-4,1
EBIT <sup>2)</sup>	Mio. €	1 723	813	111,9
Adjusted EBIT <sup>2)</sup>	Mio. €	1 135	881	28,8
EBITDA <sup>2)3)</sup>	Mio. €	2 700	1 707	58,2
Mitarbeiter zum 31.12. <sup>2)</sup>	Anzahl	34 654	37 076	-6,5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt <sup>2)</sup>	Anzahl	36 049	37 176	-3,0
Fluggäste <sup>2)</sup>	Tsd.	62 418	62 372	0,1
Flüge <sup>2)</sup>	Anzahl	544 422	535 554	1,7
Angebotene Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	184 428	182 337	1,1
Verkaufte Sitzkilometer <sup>2)</sup>	Mio.	145 878	146 297	-0,3
Sitzladefaktor	%	79,1	80,2	-1,1 P.

<sup>1)</sup> Inkl. Regionalpartnern.  
<sup>2)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.  
<sup>3)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen / Beteiligungserträge.

Lufthansa Passage ist die größte deutsche Fluggesellschaft. Sie unterhält Drehkreuze an den beiden größten deutschen Flughäfen Frankfurt und München. Auch die Regionalfluggesellschaften CityLine und Air Dolomiti sind Teil von Lufthansa Passage. Insgesamt bedienen die Fluglinien von Lufthansa Passage mit einer Flotte von 350 Flugzeugen ein Streckennetz von 203 Zielen in 74 Ländern.

**Premium-Positionierung wird durch Flottenmodernisierung und Kundenorientierung gestärkt**

Lufthansa Passage strebt die Qualitätsführerschaft in ihren Märkten an. Dafür werden kontinuierlich Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Kundenservices entlang der gesamten Reisekette identifiziert und umgesetzt. So wurde im Frühjahr 2016 die Einführung des hochwertigen Signature Service in der Business Class auf der gesamten Langstreckenflotte von Lufthansa Passage abgeschlossen.

Lufthansa Passage setzte auch im Jahr 2016 die Flottenmodernisierung fort. Die grundlegende Erneuerung der Flotte ermöglicht effizienteres und leiseres Fliegen sowie eine weitere Senkung der Stückkosten. Die zugehenden Flugzeuge der neuen Generation fliegen im Durchschnitt zwischen 15 und 25 Prozent treibstoffeffizienter als die Modelle, die sie jeweils ersetzen.

Als erster Kunde weltweit übernahm Lufthansa Passage die Airbus A320neo. 2016 sind insgesamt fünf A320neo übergeben und in Frankfurt stationiert worden. Im Vergleich zum Vorgängermodell verbraucht die A320neo deutlich weniger Treibstoff und reduziert die Lärmemissionen. Ende 2016 wurde das erste Flugzeug des Typs A350-900 in München stationiert. Lufthansa Passage hat insgesamt 25 Flugzeuge dieses Typs bestellt, von denen bereits eines zum Ende des Geschäftsjahres zugegangen ist. Die A350-900 ist das effizienteste Flugzeug ihrer Klasse mit 30 Prozent reduzierten Lärmemissionen.

Im Kurz- und Mittelstreckenbereich wurden erste Flugzeuge des Typs A320 mit Breitband-Internet an Bord ausgestattet. Bis Mitte 2018 soll die gesamte A320-Flotte mit der innovativen Technologie ausgerüstet werden. Passagiere können dann den Internetzugang kostenpflichtig mit ihren eigenen mobilen Endgeräten über WLAN an Bord nutzen. Auf der Langstrecke verfügen bereits sämtliche Flugzeuge von Lufthansa Passage über Internet an Bord.

### Langfristiger Tariffrieden mit UFO hergestellt

Anfang Juli 2016 haben Lufthansa Passage und die Flugbegleitergewerkschaft UFO die Grundsätze für einen langfristigen Tarifabschluss vereinbart. Der Vergütungstarifvertrag sieht eine Laufzeit bis zum 30. Juni 2019 vor. Des Weiteren wurden wesentliche Eckpunkte eines neuen leistungsorientierten Versorgungssystems vereinbart, welche die leistungsorientierten Zusagen für die Alters- und Übergangsvorsorge ablösen. Die Ausformulierung der neuen Regelungen soll im ersten Quartal 2017 abgeschlossen werden. Darüber hinaus haben die Tarifpartner bis 2023 verschiedene Konfliktlösungsmechanismen für etwaige künftige Tarifaufeinandersetzungen vereinbart. So kann das Unternehmen zum Beispiel bei einem angekündigten Vollstreik einen Schlichter anrufen und einen möglichen Arbeitskampf in einen verpflichtenden Schlichtungsprozess überführen. Weitere Bestandteile der Schlichtungsvereinbarung betreffen moderate Vergütungsanhebungen, die Umstellung auf eine neue, qualifikationsabhängige Vergütungsstruktur, eine nachhaltige Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit durch Kostenmonitoring sowie eine Beschäftigungsgarantie für alle Kabinenmitarbeiter von Lufthansa Passage bis 2021. Die Ausformulierung einzelner Bestandteile der Vereinbarung wird 2017 erfolgen.

### Schlichtung mit Vereinigung Cockpit zur Vergütung erzielt

Am 15. Februar 2017 haben die Lufthansa Group und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) die Schlichtungsempfehlung zum Vergütungstarifvertrag angenommen. Diese sieht unter anderem eine Vergütungserhöhung für die rund 5.400 Piloten im Konzerntarifvertrag von rund 8,7 Prozent sowie eine Einmalzahlung in Höhe von insgesamt rund 30 Mio. EUR vor. Die Vergütungsverträge haben eine Laufzeit bis Ende 2019. Das Schlichtungsergebnis steigert die Cockpit-Vergütungskosten um rund 85 Mio. EUR pro Jahr. Die Gespräche mit der Gewerkschaft sollen fortgesetzt werden, um alternative Kostensenkungen im Rahmen einer Gesamtlösung zu erreichen. Sollte dies nicht gelingen, sollen abweichend von der bisherigen Flottenplanung 40 zugehende Flugzeuge außerhalb des Konzerntarifvertrags bereedert werden, um die Zusatzkosten zu kompensieren. Im abgelaufenen Geschäftsjahr kam es im Rahmen der Tarifverhandlungen aufgrund von Streiks zu 4.581 Flugausfällen, von denen rund 389.000 Passagiere betroffen waren. Die Streikandrohungen wirken sich negativ auf das Buchungsverhalten der Passagiere aus und belasten somit die Erlösentwicklung über die direkten Streikkosten hinaus. → [Mitarbeiter, S. 19 f.](#)

### Laufende Maßnahmen zur Effizienzsteigerung

Maßnahmen zur kontinuierlichen Verbesserung und Effizienzsteigerung werden fortlaufend entwickelt und umgesetzt. Insbesondere die voranschreitende Flottenmodernisierung, die Einführung der Premium Economy Class im Jahr 2015 und die Generierung von Zusatzerlösen durch eine stärkere Kundenorientierung mit personalisierten Angeboten wirken sich positiv auf das Ergebnis aus. Darüber hinaus profitiert insbesondere Lufthansa Passage auch von Gebührensenkungen der Deutschen Flugsicherung. Im Jahr 2016 konnten bereits wesentliche Einsparungen erzielt werden. Für das Jahr 2017 werden weitere wesentliche Einsparungen erwartet.

### Durchschnittserlöse sinken bei stabiler Passagieranzahl

Lufthansa Passage beförderte im Geschäftsjahr 2016 rund 62,4 Mio. Passagiere und lag damit leicht über dem Vorjahreswert (+0,1 Prozent). Die Anzahl der Flüge erhöhte sich um 1,7 Prozent, die angebotenen Sitzkilometer um 1,1 Prozent. Die verkauften Sitzkilometer gingen um 0,3 Prozent gegenüber Vorjahr zurück. Der Sitzladefaktor sank um 1,1 Prozentpunkte auf 79,1 Prozent. In Verbindung mit um 3,7 Prozent geringeren Durchschnittserlösen gingen die Verkehrserlöse um 4,0 Prozent zurück.

### Ergebnisverbesserung durch Rückgang der betrieblichen Aufwendungen und Einmaleffekt

Lufthansa Passage erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2016 Umsatzerlöse in Höhe von 15,4 Mrd. EUR. Dies ist ein Rückgang gegenüber Vorjahr um 4,1 Prozent. Das Adjusted EBIT stieg um 28,8 Prozent auf 1,1 Mrd. EUR. Das entspricht einer Adjusted EBIT-Marge von 7,4 Prozent (Vorjahr: 5,5 Prozent). Das EBIT ist um 111,9 Prozent auf 1,7 Mrd. EUR gestiegen. Die betrieblichen Aufwendungen lagen mit 14,5 Mrd. EUR um 11,3 Prozent unter Vorjahr. Insbesondere die Personalaufwendungen sanken im Vorjahresvergleich um 28,4 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR, vor allem getrieben durch den Einmaleffekt in Höhe von 661 Mio. EUR aus der Umstellung der Alters- und Übergangsvorsorge im neuen Tarifvertrag mit der Flugbegleitergewerkschaft UFO. Weitere wesentliche Treiber waren ein vor allem preisbedingter Rückgang der Treibstoffkosten sowie deutlich reduzierte Technikleistungen aufgrund der im Vorjahr erfolgreich abgeschlossenen Produktmaßnahmen in der Kabine. Gegenläufig wirkten erhöhte Abschreibungen.

SWISS

T036 SWISS<sup>1)</sup>

		2016	2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4 471	4 542	-1,6
EBIT	Mio. €	412	462	-10,8
Adjusted EBIT	Mio. €	414	429	-3,5
EBITDA <sup>2)</sup>	Mio. €	681	715	-4,8
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	9 711	9 009	7,8
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	9 453	8 819	7,2
Fluggäste	Tsd.	17 972	17 536	2,5
Flüge	Anzahl	169 016	166 038	1,8
Angebote Sitzkilometer	Mio.	52 731	48 345	9,1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	42 290	40 038	5,6
Sitzladefaktor	%	80,2	82,8	-2,6 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 größte Fluggesellschaft der Schweiz. Gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air bedient sie ab den Flughäfen Zürich und Genf mit einer Flotte von 89 Flugzeugen ein weltweites Streckennetz von 136 Destinationen in 53 Ländern. Die separat geführte Fracht-Division Swiss WorldCargo bietet mit den Frachträumen der SWISS-Flugzeuge ein umfassendes Airport-to-Airport-Dienstleistungsangebot für hochwertige Güter und betreuungsintensive Fracht zu 130 Destinationen in über 80 Ländern an.

### Flottenerneuerung wird vorangetrieben

SWISS hat ihre geplante Flottenmodernisierung konsequent umgesetzt. Insgesamt hat sie 2016 sechs Langstreckenflugzeuge vom Typ Airbus A340-300 durch Boeing 777-300ER ersetzt. Ein Flugzeug vom Typ A340-300 wurde von Edelweiss Air als Roll-over für eine A330-300 übernommen und ist dort seit Dezember 2016 im Einsatz. Bis Ende 2018 sollen vier weitere Flugzeuge des Typs B777-300ER in die SWISS-Flotte integriert werden. Mit der B777-300ER bietet SWISS ihren Passagieren erstmals Telefonie und Internet an Bord.

SWISS wird auch die insgesamt fünf in der Flotte verbleibenden Flugzeuge des Typs A340-300 mit einer vollständig erneuerten Kabine ausstatten und ein neues Bordunterhaltungssystem sowie Internet an Bord einführen. Bis Ende 2018 wird somit die gesamte SWISS-Langstreckenflotte in allen drei Reiseklassen über ein modernisiertes Produkt und drahtloses Internet zur Verbesserung des Kundenkomforts verfügen.

Darüber hinaus wurden 2016 fünf Bombardier CS100 in Betrieb genommen. SWISS ist Erstbestellerin und Erstbetreiberin des von Grund auf neu entwickelten Kurz- und Mittelstreckenflugzeugs, das neue Maßstäbe hinsichtlich Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Komfort setzt. Ab April 2017 wird SWISS das neue Flugzeug auch ab Genf einsetzen. Bis Ende 2018 werden 30 Bombardier C Series in die Flotte integriert. Sie ersetzen vor allem die Avro RJ 100-Flugzeuge.

### Neue Services für Fluggäste

Auch im Bereich der Services hat SWISS ihr Angebot ausgebaut. So hat sie in der Economy Class auf Langstreckenflügen ab der Schweiz À-la-carte-Menüs eingeführt. Neben dem bestehenden Speisenangebot an Bord stehen den Gästen nun ebenfalls verschiedene exklusive Menüs zur Auswahl, die gegen Gebühr vorbestellt werden können.

Darüber hinaus wurde das neue Reiseportal SWISS Holidays gestartet. Damit ermöglicht SWISS ihren Kunden die Buchung von individuell zusammengestellten Ferienpaketen inklusive Flug und Hotel. Das Portal bietet zahlreiche Angebote zu sehr attraktiven Preisen und touristisch interessanten Zielen in der ganzen Welt an.

Mit der Eröffnung der neuen First Class, Business Class und Senator Lounges am Flughafen Zürich profitieren die Fluggäste auch am Boden von neuen Angeboten, die durch noch mehr Komfort ihr Reiseerlebnis weiter steigern. SWISS hat außerdem für ihre Gäste der Economy Class die Möglichkeit eingeführt, vor der Reise Zugang zu den SWISS Business Class Lounges zu erwerben.

### SWISS mit neuem Markenauftritt

Um ihrer ausgeprägten Kundenorientierung noch stärker Ausdruck zu verleihen, hat sich SWISS einen neuen Markenauftritt mit dem Claim „Made of Switzerland“ und dem Kreativkonzept „The little big differences“ gegeben. Der neue Claim umfasst die wichtigsten Charakteristika, die SWISS als Marke ausmachen: „Swissness“, Emotionalität und eine starke Kundenorientierung.

### Maßnahmen zur Effizienzsteigerung wurden umgesetzt

SWISS hat konsequent an der Verbesserung ihrer Effizienz gearbeitet. Schwerpunkte bildeten neben den fortlaufenden Bestrebungen nach einem effizienten Treibstoffmanagement vor allem die Einflottung der neuen Flugzeuge sowie die mit dem Flughafen Zürich ausgehandelten Gebührensenkungen.

### SWISS erzielt erneuten Passagierrekord

Im Jahr 2016 konnte SWISS erneut einen Passagierrekord aufstellen. Insgesamt wurden 18,0 Mio. Fluggäste befördert. Dies entspricht einem Anstieg von 2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Das Angebot stieg um 9,1 Prozent, der Absatz um 5,6 Prozent. Der Sitzladefaktor ist um 2,6 Prozentpunkte auf 80,2 Prozent gesunken. Die Durchschnittserlöse gingen um 7,1 Prozent zurück. Die Verkehrserlöse sind um 1,9 Prozent gesunken.

### Umsatz und Ergebnis sind rückläufig

Im Geschäftsjahr 2016 entwickelten sich sowohl Umsatz als auch Ergebnis der SWISS rückläufig. Der Umsatz ist um 1,6 Prozent auf 4,5 Mrd. EUR gesunken. Umsatzbelastend wirkte sich der starke Verfall der Durchschnittserlöse aus. Das Adjusted EBIT lag mit 414 Mio. EUR um 3,5 Prozent unter Vorjahr. Das entspricht einer Adjusted EBIT-Marge von 9,3 Prozent (Vorjahr: 9,5 Prozent). Ausschlaggebend hierfür waren insbesondere niedrigere Umsätze sowohl im Passagier- als auch im Frachtgeschäft, höhere Personalkosten aufgrund des erweiterten Angebots, höhere Abschreibungen sowie der Entfall von positiven, unter anderem währungsbedingten Sondereffekten aus dem Vorjahr. Das EBIT ist um 10,8 Prozent auf 412 Mio. EUR gesunken.

## Zusammengefasster Lagebericht

Geschäftsfelder

Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe

## Austrian Airlines



### T037 Austrian Airlines<sup>1)</sup>

		2016	2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 153	2 102	2,4
EBIT	Mio. €	64	54	18,5
Adjusted EBIT	Mio. €	58	52	11,5
EBITDA <sup>2)</sup>	Mio. €	177	162	9,3
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	6 450	5 984	7,8
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	6 289	5 986	5,1
Fluggäste	Tsd.	11 385	10 838	5,1
Flüge	Anzahl	136 112	126 827	7,3
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	24 451	23 316	4,9
Verkaufte Sitzkilometer <sup>3)</sup>	Mio.	18 609	18 185	2,3
Sitzladefaktor	%	76,1	78,0	-1,9 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 81 Flugzeuge umfassenden Bestandsflotte ein weltweites Streckennetz von 115 Destinationen in 46 Ländern.

### Innovation und Service sind Schlüsselfaktoren in schwierigem Umfeld

Austrian Airlines ist weiterhin einem wachsenden Wettbewerbsdruck ausgesetzt. Herausfordernd für das laufende Geschäft 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 und einige Strecken wurden eingestellt. Der dauerhaft angespannten Wettbewerbssituation am Drehkreuz Wien begegnet Austrian Airlines mit Initiativen zur Kostensenkung, fortlaufendem Kapazitätsmanagement und Maßnahmen zur Erhöhung der Erlösqualität, wie zum Beispiel weiteren Service- und Produktverbesserungen.

### Austrian Airlines führt Premium Economy Class ein

Ab Ende des Jahres 2017 soll die Premium Economy Class auf der gesamten Langstrecke eingeführt werden. Diese wird den Fluggästen Sitze mit größerem Neigungswinkel, mehr Sitzabstand, breiterer Sitzfläche und größerem Bildschirm für das On-Demand-Entertainment sowie ein höherwertiges Catering im Vergleich zur Economy Class bieten. Das Produkt orientiert sich an der erfolgreichen Einführung der Premium Economy Class bei Lufthansa Passage.

### Airbus-Flotte wird mit WLAN an Bord ausgestattet

Ende 2016 wurden die ersten zwei A320-Flugzeuge mit Inflight Connectivity ausgestattet. Die restliche Airbus-Flotte wird 2017 WLAN an Bord erhalten. „myAustrian Flynet“ erlaubt es Passagieren, ihre eigenen mobilen Endgeräte an Bord über WLAN zu nutzen. Im nächsten Schritt wird dieser Service durch Wireless Inflight Entertainment erweitert, mit dem unter anderem Filme, Dokumentationen und TV-Serien auf dem mitgebrachten mobilen Endgerät gestreamt werden können. Die Einführung ist für Mitte 2017 geplant.

### Modernisierung der Flotte schreitet voran

Die 2015 begonnene Einflottung der Embraer-Kurzstreckenjets als Ersatz für die Fokker-Flugzeuge wurde 2016 fortgesetzt. Bis Ende 2016 wurden bereits zehn Embraer-Jets in die Flotte übernommen. Weitere sieben Flugzeuge sollen bis voraussichtlich Ende 2017 folgen. Durch die Anmietung externer Kapazitäten konnten Schwankungen, die bei der Einflottung entstanden sind, ausgeglichen werden.

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat im September 2016 dem Leasing von drei Flugzeugen für Austrian Airlines zugestimmt. Davon wurden Ende 2016 bereits zwei Airbus des Typs A320 in die Flotte integriert. Eine zusätzliche B777 wird voraussichtlich ab dem Sommerflugplan 2018 eingesetzt. Darüber hinaus ist geplant, ab Mitte 2017 fünf A320-Flugzeuge von Air Berlin im Wet-Lease am Drehkreuz Wien einzusetzen.

### Ausbau touristischer Destinationen steht weiterhin im Fokus

Austrian Airlines baut ihr Netzwerk kontinuierlich aus. Im Jahr 2016 wurden insbesondere die Destinationen Havanna, Hongkong, Bari, Jerez sowie Shanghai und Isfahan eingeführt. Zudem sollen ab Frühjahr 2017 Los Angeles und ab Herbst 2017 die Seychellen angefliegen werden.

### Anzahl beförderter Passagiere ist angestiegen

Mit einer Passagierzahl von 11,4 Mio. hat Austrian Airlines um 5,1 Prozent mehr Passagiere befördert als 2015. Das Angebot wurde um 4,9 Prozent erweitert, der Absatz konnte um 2,3 Prozent gesteigert werden. Die Auslastung lag mit 76,1 Prozent um 1,9 Prozentpunkte unter dem Vorjahr. Die Durchschnittserlöse gingen um 2,9 Prozent zurück. Die Verkehrserlöse sind um 0,7 Prozent gesunken.

### Umsatz und Ergebnis entwickeln sich positiv

Der Umsatz von Austrian Airlines lag 2016 mit 2,2 Mrd. EUR um 2,4 Prozent über dem Wert des Vorjahres. Das Adjusted EBIT stieg um 11,5 Prozent auf 58 Mio. EUR. Das entspricht einer Adjusted EBIT-Marge von 2,7 Prozent (Vorjahr: 2,5 Prozent). Geringere Treibstoffkosten, die konsequente Umsetzung der Restrukturierungsmaßnahmen und ein erheblicher positiver Einmal-Effekt aus dem Abschluss eines langfristigen Mietvertrags mit dem Flughafen Wien trugen zu diesem Ergebnis bei. Auch das EBIT zeigt mit 64 Mio. EUR eine deutliche Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr (+ 18,5 Prozent).

## Eurowings

T038 Eurowings<sup>1)</sup>

		2016	2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 060	1 909	7,9
EBIT	Mio. €	-90	39	
Adjusted EBIT	Mio. €	-91	38	
EBITDA <sup>2)</sup>	Mio. €	177	162	9,3
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	3 493	3 186	9,6
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	3 410	3 188	7,0
Fluggäste	Tsd.	18 430	16 933	8,8
Flüge	Anzahl	170 732	165 850	2,9
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	25 264	19 976	26,5
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	20 107	15 876	26,7
Sitzladefaktor	%	79,6	79,5	0,1 P.

<sup>1)</sup> Weitere Informationen zu Eurowings unter [www.eurowings.com](http://www.eurowings.com).

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

Mit Eurowings bietet die Lufthansa Group ein innovatives und wettbewerbsfähiges Angebot für preissensible und serviceorientierte Kunden im wachsenden Segment der Punkt-zu-Punkt-Verkehre an. In den nächsten Jahren soll Eurowings zu einem europaweit führenden Anbieter von Direktflügen auf- und ausgebaut werden. Damit sichert Eurowings auch die führende Position der Lufthansa Group im Europaverkehr ab, insbesondere in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien. Eurowings führt die Weiterentwicklung der europäischen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen außerhalb der Drehkreuze unter der eigenen Marke konsequent fort.

#### Flughafen Wien als weiteren Standort erfolgreich eingeführt

Die Eurowings-Gruppe weist auf der Kurz- und Mittelstrecke per Jahresende 2016 eine Bestandsflotte von insgesamt 78 Flugzeugen auf, davon 59 bei Germanwings und 19 bei Eurowings. Darüber hinaus waren insgesamt zwölf geleaste Flugzeuge für das Unternehmen im Einsatz. Neben Germanwings und Eurowings Deutschland wurde im August 2015 Eurowings Europe am Standort Wien gegründet und dient als zusätzliche günstige Plattform und als Ausgangspunkt für weiteres Wachstum in der Zukunft. Die Gesellschaft hat ihren Flugbetrieb im Juni 2016 erfolgreich aufgenommen und steuert mit zunächst drei Flugzeugen vom Typ Airbus A320 europäische Direktverbindungen ab dem Flughafen Wien an.

Insgesamt bedienen die Flugbetriebe von Eurowings im Kurz- und Mittelstreckenverkehr ein europaweites Netz von mehr als 123 Destinationen in 36 Ländern.

Im Geschäftsjahr 2017 wird die Flotte von Eurowings durch den Wet-Lease von Air Berlin und die Konsolidierung von Brussels Airlines auf mehr als 150 Flugzeuge anwachsen.

#### Joint Venture sichert die Langstrecke

Für die Bedienung der Langstreckenverbindungen nutzt Eurowings die deutsch-türkische Fluggesellschaft SunExpress Deutschland. SunExpress Deutschland ist eine wirtschaftliche Tochter von SunExpress, einem Joint Venture der Lufthansa Group und Turkish Airlines. Das Unternehmen betreibt die Langstreckenflugzeuge für Eurowings mit eigenem Cockpit- und Kabinenpersonal zu wettbewerbsfähigen Konditionen.

Nach einer operativ anspruchsvollen Startphase zum Jahresende 2015 mit nur zwei Flugzeugen konnte sich der Langstreckenflugbetrieb rasch stabilisieren. Inzwischen fliegen sechs A330 für Eurowings vom Flughafen Köln/Bonn. Die Flotte soll 2017 auf sieben Langstreckenflugzeuge ausgebaut werden. Die ersten Erfahrungen in diesem Segment sind positiv. Das neue Angebot wird von den Kunden gut angenommen und wird perspektivisch positiv zum Ergebnis der Eurowings-Gruppe beitragen.

#### Eurowings befördert mehr als 18 Mio. Passagiere

Im Jahr 2016 beförderte Eurowings 18,4 Mio. Passagiere. Dies entspricht einem Anstieg um 8,8 Prozent gegenüber Vorjahr. Infolge des Ausbaus des Langstreckenverkehrs und damit deutlich größerer Streckenlängen erhöhte sich das Angebot überproportional um 26,5 Prozent. Der Absatz konnte um 26,7 Prozent gesteigert werden. Die Auslastung verbesserte sich gegenüber 2015 um 0,1 Prozentpunkt auf 79,6 Prozent. Aufgrund des deutlichen Wachstums und der intensiven Wettbewerbssituation im Kontinentalverkehr sind die Durchschnittserlöse um 14,9 Prozent gesunken. Die Verkehrserlöse stiegen vor allem mengenbedingt um 7,8 Prozent.

#### Ergebnis ist durch Projektkosten belastet

Der Umsatz von Eurowings lag mit 2,1 Mrd. EUR um 7,9 Prozent über Vorjahr. Das Adjusted EBIT sank um 129 Mio. EUR auf -91 Mio. EUR. Das entspricht einer Adjusted EBIT-Marge von -4,4 Prozent (Vorjahr: 2,0 Prozent). Das EBIT verminderte sich um 129 Mio. EUR auf -90 Mio. EUR. Grund hierfür waren neben einem intensiven Wettbewerbsumfeld im Europaverkehr insbesondere Projektkosten für den Aufbau der neuen Eurowings, erhöhte Kosten für Flugunregelmäßigkeiten sowie Belastungen aus Wechselkurseffekten.

## Geschäftsfeld Logistik

✂ Lufthansa Cargo ist Europas führende Frachtairline. / Durch Qualitätsverbesserungen und weltweite Kooperationen soll die führende Position ausgebaut werden. / Prozesse im Luftfrachtverkehr werden zunehmend vereinfacht und automatisiert. / Strategisches Kostensparprogramm wird seit Herbst 2016 umgesetzt. / Umsatz und Ergebnis verringern sich deutlich aufgrund rückläufiger Auslastung und starkem Rückgang der Durchschnittserlöse.

**2,1** Mrd. € Umsatz  
**-50** Mio. € Adjusted EBIT

### T039 Kennzahlen Logistik

		2016	2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2 084	2 355	-11,5
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	25	24	4,2
EBIT	Mio. €	-64	3	
Adjusted EBIT	Mio. €	-50	74	
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	44	155	-71,6
Adjusted EBIT-Marge	%	-2,4	3,1	-5,5 P.
EACC	Mio. €	-105	-72	-45,8
ROCE	%	-4,3	0,2	-4,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	29	116	-75,0
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4 568	4 607	-0,8
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4 559	4 643	-1,8
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	12 548	12 606	-0,5
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8 385	8 364	0,3
Nutzladefaktor	%	66,8	66,3	0,5 P.

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

## Geschäftstätigkeit

### Lufthansa Cargo ist Europas führende Frachtfluggesellschaft

Lufthansa Cargo ist der Spezialist für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group. Die firmeneigene Flotte bestand zum Geschäftsjahresende aus fünf Frachtflugzeugen vom Typ Boeing 777F und 14 Boeing MD-11F, von denen zwei vorläufig stillgelegt wurden.

Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG auch die auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisierte Jettainer Gruppe, die auf besonders eilige Sendungen spezialisierte Tochter time:matters und die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic GmbH. Die in Leipzig ansässige Fluggesellschaft fliegt mit acht B777-Frachtflugzeugen im Auftrag ihrer beiden Anteilseigner Lufthansa Cargo und DHL Express weltweit rund 20 Ziele an. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften. Der Rückkauf von 51 Prozent der Gesellschafteranteile an der time:matters Holding GmbH stärkt die profitablen Expressproduktbereiche der Lufthansa Cargo.

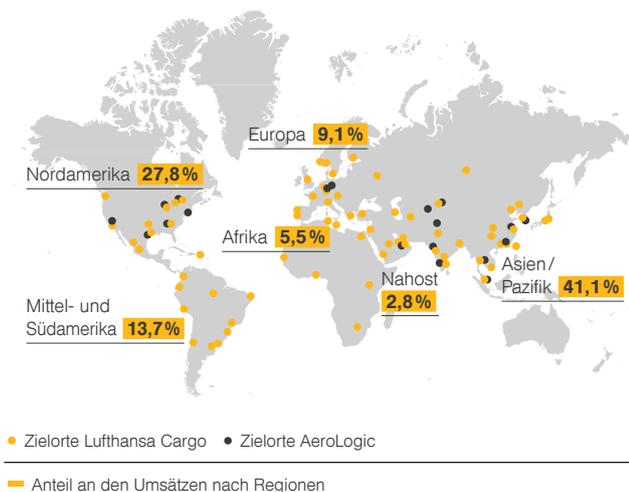
Neben eigenen und gecharterten Frachterkapazitäten werden insbesondere auch die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa Passage, Austrian Airlines sowie der Eurowings-Langstreckenflüge vermarktet. Rund die Hälfte der Fracht wird jeweils an Bord von Fracht- und Passagierflugzeugen befördert. Insgesamt bietet Lufthansa Cargo Verbindungen zu mehr als 300 Zielen in rund 100 Ländern an.

Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit von Lufthansa Cargo liegt im Airport-to-Airport-Luftfrachtgeschäft. Das Produktportfolio umfasst sowohl Standard- 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 das Unternehmen über eine spezielle Infrastruktur am Frankfurter Flughafen, wie beispielsweise die Frankfurt Animal Lounge oder das Lufthansa Cargo Cool Center.

### Führende Position soll weiter ausgebaut werden

Lufthansa Cargo strebt an, die Prozesse im Luftfrachtgeschäft weiter zu vereinfachen und zu automatisieren sowie die Stückkosten dauerhaft zu senken. Dafür 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.

**G19 Zielorte Lufthansa Cargo Frachterflotte**



**Internationale Kooperationen werden fortgeführt**

Die seit Dezember 2014 bestehende Kooperation mit der japanischen All Nippon Airways (ANA) verläuft weiterhin erfolgreich. Darüber hinaus wurde im Mai 2016 mit der in Hongkong beheimateten Cathay Pacific Cargo ein Joint Business Agreement geschlossen. Im Oktober 2016 wurde die Frachtabfertigung für Im- und Exporte in Hongkong in das Cathay Pacific Cargo Terminal verlegt. Ab Januar 2017 erfolgte die Abfertigung im Lufthansa Cargo Center in Frankfurt. Die ersten gemeinsamen Sendungen wurden im Februar 2017 transportiert. Auch mit der US-amerikanischen United Cargo will Lufthansa Cargo künftig kooperieren. Dabei sollen die Kunden von einem größeren Netz und einheitlichen Prozessen profitieren.

**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung**

**Lufthansa Cargo reagiert mit Effizienzmaßnahmen auf schwierige Marktbedingungen**

Die strukturelle Überkapazität im Markt führt zu einem Verfall der Erlöse für Luftfracht. Dies belastet die Ergebnisentwicklung von Lufthansa Cargo insbesondere außerhalb der Hauptsaison voraussichtlich auch zukünftig. Vor diesem Hintergrund beabsichtigt Lufthansa Cargo, die jährlichen Personalaufwendungen und personalnahen Kosten bis 2018 um mindestens 80 Mio. EUR zu reduzieren. Dafür wurde ein strategisches Kostensparprogramm

erarbeitet, das seit Herbst 2016 implementiert wird. In der Folge werden unter anderem der Vertrieb sowie weitere Arbeitsbereiche zum Jahresbeginn 2017 schlanker aufgestellt. Ende 2016 wurde mit den Betriebspartnern Einigung über einen Abbau von etwa 800 Stellen erzielt, der im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einmaligen Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 32 Mio. EUR geführt hat.

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

Lufthansa Cargo hat die Integration von insgesamt fünf B777F erfolgreich abgeschlossen. Die Flugzeuge zeichnen sich durch einen geringeren Treibstoffverbrauch, große Reichweite und hohe Zuverlässigkeit aus. Die Größe der MD-11F-Flotte wurde mit Blick auf die Marktentwicklung um zwei auf zwölf aktive Flugzeuge reduziert. Eine weitere Anpassung der Kapazitäten ist für 2017 geplant.

Das Frachtzentrum in Frankfurt wird kontinuierlich modernisiert. Neben einer damit einhergehenden Vergrößerung wird die gesamte Infrastruktur des Cool Centers weiter verbessert. Zudem wird ein Konzept erarbeitet, das eine modulare Modernisierung des Logistikzentrums vorsieht.

In den kommenden Jahren will sich das Unternehmen mit allen Teilnehmern der Transportkette von der Buchung bis zur Auslieferung digital vernetzen. Die Kunden profitieren langfristig von einer höheren Transparenz, größerer Geschwindigkeit, verbesserter Qualität und Flexibilität sowie mehr Effizienz.

**Produktpalette wird permanent erweitert**

2016 hat Lufthansa Cargo zwei neue Produkte eingeführt, die ausschließlich online buchbar sind. Seit August 2016 bietet Lufthansa Cargo Privatkunden mit „myAirCargo“ einen unkomplizierten internationalen Versand von Sperrgut per Flugzeug an. Das Unternehmen organisiert dabei den kompletten Transport von Tür zu Tür und kümmert sich mit Partnern zum Beispiel auch um die Zollformalitäten. Seit September 2016 steht mit „td.Basic“ ein Tarif für Frachttransport mit der hohen Qualität der Lufthansa Cargo zu einem besonders attraktiven Preis zur Verfügung. Möglich wird dies durch einfachere Prozesse im Hintergrund, die alleinige Buchungsmöglichkeit über die Online-Kanäle der Frachtairline sowie eine etwas verlängerte Gesamttransportzeit. Damit eignet sich das neue Basisprodukt für alle Sendungen, die durchschnittlich drei Tage länger unterwegs sein können als mit dem bekannten Standardprodukt „td.Pro“, das weiterhin angeboten wird.

**T040 Entwicklung der Verkehrsgebiete**  
Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse in Mio. € Außenumsatz		Angebotene Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer in Mio.		Fracht-Nutzladefaktor in %	
	2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in P.
Europa	178	-10,1	713	3,7	341	3,8	47,8	0,0
Amerika	824	-14,0	5 800	0,6	3 615	-1,7	62,3	-1,5
Asien/Pazifik	820	-10,8	4 897	-2,0	3 861	3,3	78,8	4,0
Nahost/Afrika	164	-18,0	1 138	-1,6	569	-7,9	50,0	-3,4
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>1 986</b>	<b>-12,7</b>	<b>12 548</b>	<b>-0,5</b>	<b>8 385</b>	<b>0,3</b>	<b>66,8</b>	<b>0,5</b>

## Zusammengefasster Lagebericht

Geschäftsfelder  
Geschäftsfeld Logistik

### Lufthansa Cargo erhält CEIV-Zertifizierung

Lufthansa Cargo wurde 2016 vom Airline-Verband IATA mit dem CEIV-Siegel ausgezeichnet. Dabei haben unabhängige Experten in einem aufwändigen Verfahren die Prozesse der Airline bei Pharmatransporten auditiert und ihr höchste Zuverlässigkeit und Kompetenz bescheinigt. Damit ist Lufthansa Cargo eine von nur sieben Fluggesellschaften insgesamt, die für ihre Prozesse im weltweiten Streckennetz diese Zertifizierung erhalten haben.

### Beförderte Frachtmenge ist leicht rückläufig

Der Absatz von Lufthansa Cargo stieg um 0,3 Prozent. Der Nutzladefaktor erhöhte sich um 0,5 Prozentpunkte auf 66,8 Prozent. Das Angebot der Frachterkapazitäten ist um 1,9 Prozent zurückgegangen. Diesem stand eine Steigerung der abgesetzten Menge um 2,1 Prozent gegenüber. Der Nutzladefaktor auf Frachtflugzeugen erhöhte sich um 2,8 Prozentpunkte gegenüber Vorjahr auf 72,9 Prozent. Die angebotene Belly-Frachtkapazität wurde um 0,9 Prozent erhöht. Der Absatz ging um 1,4 Prozent zurück. Der Nutzladefaktor auf Belly-Diensten sank im Vorjahresvergleich um 1,5 Prozentpunkte auf 61,6 Prozent. Die Durchschnittserlöse sind um 12,9 Prozent gesunken, die Verkehrserlöse sind um 12,7 Prozent gesunken.

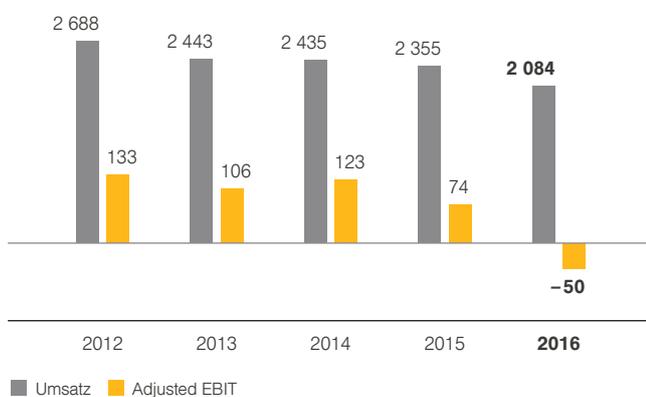
Die Entwicklung von Kapazität und Auslastung war zwischen den verschiedenen Verkehrsgebieten insgesamt ausgeglichen. Dies gilt auch für die Entwicklung der Verkehrserlöse und Durchschnittserlöse.

## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

### Umsatz und Adjusted EBIT sind rückläufig

Im Geschäftsjahr 2016 erzielte Lufthansa Cargo einen Umsatz von 2,1 Mrd. EUR (–11,5 Prozent). Die anderen Betriebserlöse stiegen durch die Einbeziehung von time:matters in den Teilkonzern Logistik seit August 2016 auf 84 Mio. EUR (+29,2 Prozent). Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 65 Mio. EUR um 12,1 Prozent über Vorjahresniveau. Die betrieblichen Gesamterlöse verringerten sich auf insgesamt 2,1 Mrd. EUR (–10,9 Prozent).

### G20 Umsatz und Adjusted EBIT Logistik in Mio. €



Die betrieblichen Aufwendungen sanken im Vorjahresvergleich um 8,1 Prozent auf 2,2 Mrd. EUR. Der Materialaufwand nahm um 8,4 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR ab. Innerhalb dieser Position reduzierte sich der Treibstoffaufwand vor allem preisbedingt auf 259 Mio. EUR (–18,8 Prozent). Der Charteraufwand fiel um 8,6 Prozent auf 618 Mio. EUR.

Der Personalaufwand erhöhte sich zum Vorjahr um 3,4 Prozent auf 428 Mio. EUR. Dieser Anstieg beruhte im Wesentlichen auf Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen. Die Gesellschaften im Geschäftsfeld Logistik beschäftigten im Berichtszeitraum durchschnittlich 4.559 Mitarbeiter (Vorjahr: 4.643).

Die Abschreibungen sanken um 28,9 Prozent auf 108 Mio. EUR. Im Vorjahr enthielten diese außerplanmäßige Abschreibungen auf Projektkosten im Zusammenhang mit der Verschiebung des geplanten Neubaus des Frankfurter Frachtterminals (LCCneo) und auf Planungskosten für den Bau eines Verwaltungsgebäudes.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken vor allem aufgrund von rückläufigen Kursverlusten auf 257 Mio. EUR (–12,0 Prozent). Das Beteiligungsergebnis sank um 4,0 Prozent auf 24 Mio. EUR.

### T041 Aufwendungen Logistik

	2016 in Mio. €	2015 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1.444	1.577	–8,4
davon Treibstoff	259	319	–18,8
davon Gebühren	295	303	–2,6
davon Charter	618	676	–8,6
davon Technikleistungen	135	126	7,1
Personalaufwand	428	414	3,4
Abschreibungen	108	152	–28,9
Sonstiger betrieblicher Aufwand	257	292	–12,0
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>2.237</b>	<b>2.435</b>	<b>–8,1</b>

Das Geschäftsfeld Logistik erzielte im Geschäftsjahr 2016 ein Adjusted EBIT in Höhe von –50 Mio. EUR (Vorjahr: +74 Mio. EUR). Das entspricht einer Adjusted EBIT-Marge von –2,4 Prozent (Vorjahr: 3,1 Prozent). Wesentlicher Ergebnistreiber waren der deutliche Rückgang der Durchschnittserlöse und Einmaleffekte. Das zusätzlich durch Wertminderung der zum Verkauf vorgesehenen Flugzeuge belastete EBIT lag bei –64 Mio. EUR (Vorjahr: +3 Mio. EUR). Im langjährigen Vergleich erzielte das Geschäftsfeld Logistik damit ein sehr schwaches Ergebnis.

Die Segmentinvestitionen verringerten sich im Berichtszeitraum um 75,0 Prozent auf 29 Mio. EUR bedingt durch den Wegfall von Abschlusszahlungen im Zusammenhang mit dem Kauf der B777F-Flugzeuge im Vorjahr.

## Geschäftsfeld Technik

✂ Lufthansa Technik ist weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile, kommerzielle Flugzeuge. / Innovationen und strategische Partnerschaften stehen im Fokus. / Gute Auftragslage mit externen Kunden führt zu höherem Umsatz. / Ergebnis liegt unter Vorjahr.

5,1

Mrd. € Umsatz

411

Mio. € Adjusted EBIT

### T042 Kennzahlen Technik

		2016	2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5 144	5 099	0,9
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	1 627	1 843	-11,7
EBIT	Mio. €	410	448	-8,5
Adjusted EBIT	Mio. €	411	454	-9,5
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	517	551	-6,2
Adjusted EBIT-Marge	%	8,0	8,9	-0,9 P.
EACC	Mio. €	142	158	-10,1
ROCE	%	8,5	10,6	-2,1 P.
Segmentinvestitionen <sup>2)</sup>	Mio. €	216	154	40,3
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	20 839	20 661	0,9
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	20 708	20 289	2,1
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	23	23	0,0

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

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

## Geschäftstätigkeit

### Lufthansa Technik ist weltweit führender MRO-Anbieter

Lufthansa Technik ist der global führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. Zur Lufthansa Technik Gruppe gehören weltweit 31 technische Instandhaltungsbetriebe. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 57 Gesellschaften beteiligt. Lufthansa Technik betreut weltweit rund 800 Kunden, darunter vor allem Airlines und Flugzeug-Leasinggesellschaften, aber auch VIP-Jet-Betreiber und öffentliche Auftraggeber.

Das Leistungsspektrum von Lufthansa Technik verteilt sich auf die sieben Produktdivisionen Wartung, Flugzeugüberholung, Triebwerke, Geräte, Flugzeugsysteme, Entwicklung und Herstellung von Kabinenprodukten 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 weiterhin auf Innovationen

Lufthansa Technik dokumentiert seit Oktober 2016 an allen deutschen Stationen in elektronischer Form, wie Beanstandungen an Flugzeugen von Lufthansa Passage und Lufthansa Cargo behoben werden. Lufthansa Technik will die Digitalisierung der MRO-Branche vorantreiben und mitgestalten. Neben dem Aufbau eigener Kapazitäten gehört dazu auch die Übernahme der Mehrheit der Anteile an dem britischen Softwareanbieter FLYdocs, der sich auf das Management luftfahrtspezifischer Daten spezialisiert hat. Die Partnerschaft begann im Sommer 2016 und hat sich sehr positiv entwickelt. Dadurch soll die Digitalisierung papierbasierter Prozesse weiter vorangetrieben werden. Gemeinsam planen FLYdocs und Lufthansa Technik die Entwicklung neuer digitaler Dienste, die für die Betreiber und Leasinggeber von Flugzeugen weltweit von großem Wert sein werden. Mit „Condition Analytics“ bietet Lufthansa Technik zudem Kunden ab dem kommenden Jahr eine Lösung, die Zustandsmonitoring und vorausschauende Wartung auf einer Plattform verbindet. Damit gehört Lufthansa Technik hinsichtlich Digitalisierung zu den führenden Unternehmen der MRO-Industrie.

Der anspruchsvollen Wettbewerbssituation begegnet Lufthansa Technik außerdem mit Produkt- und Technologieinnovationen sowie dem Ausbau von Kooperationen. So wurde 2016 unter anderem der variabel konfigurierbare sowie gewicht- und platzsparende VIP-Flugzeugsitz „chair“ zur Marktreife geführt und ein erster Kunde dafür gewonnen.

## Zusammengefasster Lagebericht

Geschäftsfelder  
Geschäftsfeld Technik

Lufthansa Technik hat im Jahr 2016 eine völlig neu entwickelte Produktionsanlage zum Bedrucken von Flugzeuginnenverkleidungen und Kabinenelementen in Betrieb genommen. Weiterhin ist auf Basis einer Entwicklung von Lufthansa Technik der Einbau modernster Breitband-Kommunikation in Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge in wenigen Tagen je Flugzeug auch für große Flotten möglich.

### Lufthansa Technik vereinbart wichtige Kooperationen

Lufthansa Technik und GE Aviation gaben im Jahr 2016 den Bau eines hochmodernen Instandhaltungszentrums für Triebwerke durch ihr polnisches Gemeinschaftsunternehmen XEOS bekannt. In dem Unternehmen, das Mitte 2018 den Betrieb aufnehmen soll, ist die Betreuung der modernen Triebwerksmuster GEnx-2B und GE9X geplant.

Im Rahmen eines 2016 geschlossenen strategischen Abkommens wird Lufthansa Technik ein Schlüsselmitglied im Instandhaltungszentrum für den Geared Turbofan (GTF) des Triebwerksherstellers Pratt & Whitney. Zudem haben Lufthansa Technik und MTU Aero Engines die Gründung eines gemeinsamen Instandhaltungsunternehmens für Getriebefan-Triebwerke der PW1000G-Serie vereinbart. Eine entsprechende Vereinbarung wurde am 20. Februar 2017 unterzeichnet. Vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden gehen beide Unternehmen davon aus, dass das Joint Venture an einem global wettbewerbsfähigen Standort im zweiten Halbjahr 2017 gegründet werden kann.

## Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

### Wichtige Verträge wurden verlängert und neu abgeschlossen

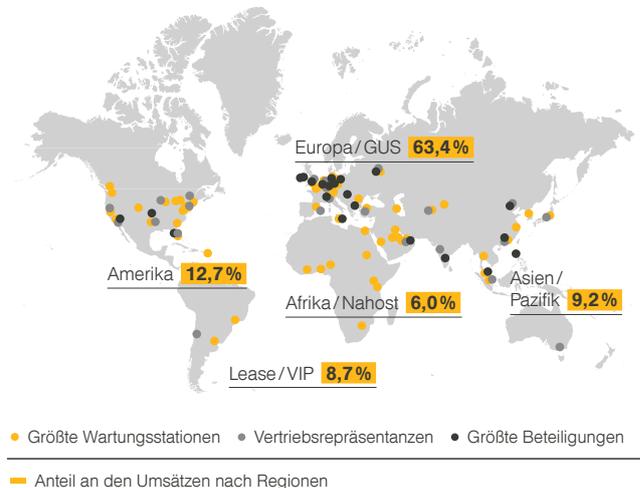
Im Berichtszeitraum ist die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge um 12,3 Prozent auf 4.132 gestiegen. Damit wird weltweit jedes siebte kommerziell betriebene Flugzeug von Lufthansa Technik betreut. Im Geschäftsjahr 2016 konnten 42 neue Kunden gewonnen und 456 Verträge mit einem Vertragsvolumen von 5,7 Mrd. EUR für 2016 und die Folgejahre abgeschlossen werden.

### Weltweite Kapazitäten werden nachfragegerecht ausgeweitet

Um die steigende Nachfrage zu bedienen, werden die Kapazitäten, insbesondere in Asien und Amerika, kontinuierlich erweitert. So wurde 2016 von Lufthansa Technik eine weitere Überholungsline in Puerto Rico in Betrieb genommen. Bis 2017 soll der Standort auf insgesamt fünf Linien ausgeweitet werden. In Hongkong und am Flughafen London-Heathrow wurden neue Komponentenlager eröffnet. Mit dieser lokalen Präsenz verdichtet Lufthansa Technik ihr Netzwerk weiter und verkürzt die Versorgungszeiten für die Kunden signifikant.

Lufthansa Technik Logistik Services (LTLS) hat mit der Erweiterung des Lagergebäudes für die Ersatzteilversorgung am Standort München einen wichtigen Meilenstein für die künftige Betreuung des neuen Airbus A350 erreicht.

### G21 Standorte Lufthansa Technik



In Melbourne hat Lufthansa Technik 2016 die erste Cycleclean® Engine Wash Servicestation in Australien in Betrieb genommen. Somit bietet sie ihre Cycleclean® Triebwerkswäschen rund um den Globus von Nord- und Südamerika über Europa und den Nahen Osten bis nach Asien und nun auch in Australien an.

### Triebwerksüberholung wird kosteneffizient in Hamburg betrieben

Die Geschäftsleitung von Lufthansa Technik, der Tarifpartner ver.di und der Betriebsrat haben eine Lösung gefunden, die es möglich macht, das neue Triebwerksmuster LEAP von General Electric nach Hamburg zu holen. Damit werden im Bereich der Triebwerksüberholung langfristig 1.300 Arbeitsplätze gesichert, davon 1.100 in Hamburg. Für das Triebwerksmuster Geared Turbofan von Pratt & Whitney konnte hingegen keine gemeinsame Lösung gefunden werden, die eine wirtschaftliche Instandhaltung in Hamburg möglich gemacht hätte. Um dieses Triebwerksmuster dennoch im Verbund betreuen zu können, haben Lufthansa Technik und MTU die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens an einem anderen Standort beschlossen.

### Flugzeugüberholung in Hamburg wird geschlossen

Lufthansa Technik stellt im Laufe des Jahres 2017 die Überholung von Verkehrsflugzeugen am Standort Hamburg ein. Trotz intensiver Verhandlungen konnten die Tarifpartner keine Lösung finden, die eine wirtschaftliche Fortsetzung der Flugzeugüberholung in Hamburg möglich gemacht hätte.

## Umsatz- und Ergebnisentwicklung

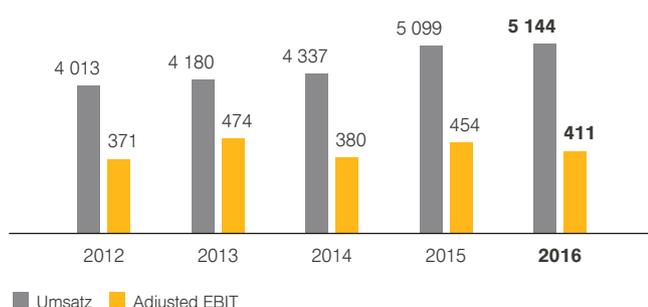
### Europa ist wichtigster Absatzmarkt

Der wichtigste Absatzmarkt des Unternehmens bleibt die Region Europa inklusive der ehemaligen GUS. Der Umsatzanteil dieser Region lag 2016 mit 63,4 Prozent leicht unter Vorjahr (-2,6 Prozentpunkte). Im wichtigen Wachstumsmarkt Asien/Pazifik stieg der Anteil auf 9,2 Prozent (+2,1 Prozentpunkte). In der Region Mittlerer Osten und Afrika lag der Anteil bei 6,0 Prozent (-0,7 Prozentpunkte). Der Umsatzanteil in der Region Amerika stieg weiter auf 12,7 Prozent (+1,6 Prozentpunkte). Der Gesamtumsatz mit Leasinggesellschaften und VIP-Jet-Betreibern lag stabil bei 8,7 Prozent (-0,4 Prozentpunkte).

### Gute Auftragslage führt zu weiterer Umsatzerhöhung mit externen Kunden

Lufthansa Technik konnte den Umsatz im Geschäftsjahr 2016 um 0,9 Prozent auf 5,1 Mrd. EUR steigern. Dabei sanken die Umsätze mit Konzerngesellschaften gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen aufgrund des im Vorjahr erfolgreich abgeschlossenen großen Modifikationsprogramms von Lufthansa Passage um 11,7 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR. Der konzernexterne Außenumsatz konnte um 8,0 Prozent auf 3,5 Mrd. EUR ausgeweitet werden. Dabei entfielen 86,3 Prozent des Gesamtumsatzes auf die Lufthansa Technik AG, die mit ihrer erfolgreichen Wachstumsstrategie den wettbewerbsbedingten Preisverfall überkompensierte. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 222 Mio. EUR um 30,0 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Das Geschäftsfeld Technik erwirtschaftete Gesamterlöse in Höhe von 5,4 Mrd. EUR (-0,9 Prozent).

G22 Umsatz und Adjusted EBIT Technik in Mio. €



Die betrieblichen Gesamtaufwendungen stiegen um 0,2 Prozent auf 5,0 Mrd. EUR. Dabei erhöhte sich der Materialaufwand aufgrund von Kostensteigerungen und der Steigerung der Gesamtleistungen im Geräte- und Triebwerksbereich um 2,3 Prozent auf 2,7 Mrd. EUR.

Der Personalaufwand lag mit 1,3 Mrd. EUR um 3,4 Prozent unter Vorjahr. Die Abschreibungen sind um 3,9 Prozent auf 107 Mio. EUR gestiegen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind um 1,0 Prozent auf 886 Mio. EUR gesunken.

### T043 Aufwendungen Technik

	2016 in Mio. €	2015 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	2 718	2 656	2,3
davon übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1 760	1 668	5,5
davon Fremdleistungen	762	755	0,9
Personalaufwand	1 272	1 317	-3,4
Abschreibungen	107	103	3,9
Sonstiger betrieblicher Aufwand	886	895	-1,0
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>4 983</b>	<b>4 971</b>	<b>0,2</b>

### Segmentergebnis erreicht erneut ein gutes Niveau

Lufthansa Technik erzielte 2016 ein Adjusted EBIT in Höhe von 411 Mio. EUR. Dieses ist aufgrund von positiven Sondereffekten im Vorjahr um 9,5 Prozent gesunken. Die Adjusted EBIT-Marge lag bei 8,0 Prozent (Vorjahr: 8,9 Prozent). Das EBIT sank um 8,5 Prozent auf 410 Mio. EUR. Im langjährigen Vergleich erzielte Lufthansa Technik damit aber wieder ein sehr gutes Ergebnis.

Die Segmentinvestitionen stiegen um 40,3 Prozent auf 216 Mio. EUR. Wesentliche Investitionen entfielen auf Projekte im Kontext der Digitalisierung, auf den Bau einer hochmodernen Räder- und Bremsenwerkstatt, die Erweiterung eines Lagergebäudes der Lufthansa Technik Logistik Services sowie auf den Kauf von Reservetriebwerken bei der Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing, überwiegend wegen der Erweiterung der Konzernflotten.

## Geschäftsfeld Catering

✈ Die LSG Group ist ein führender Anbieter im Airline-Catering. // Transformation des Unternehmens und zunehmender Fokus auf angrenzende Märkte werden vorangetrieben. // Umsatz und Ergebnis steigen trotz negativer Wechselkurseffekte und hoher Transformationsaufwendungen.

3,2

Mrd. € Umsatz

104

Mio. € Adjusted EBIT

### T044 Kennzahlen Catering

		2016	2015	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3 194	3 022	5,7
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	644	636	1,3
EBIT	Mio. €	60	85	-29,4
Adjusted EBIT	Mio. €	104	99	5,1
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	166	166	0,0
Adjusted EBIT-Marge	%	3,3	3,3	0,0 P.
EACC	Mio. €	-15	-8	-87,5
ROCE	%	3,5	5,0	-1,5 P.
Segmentinvestitionen <sup>2)</sup>	Mio. €	73	148	-50,7
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	35 530	34 310	3,6
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	35 571	33 543	6,0
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	121	120	0,8

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

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

## Geschäftstätigkeit

### LSG Group bietet einzigartiges Dienstleistungsportfolio

Die LSG Group ist der führende Anbieter eines kompletten Portfolios von Produkten und Dienstleistungen rund um den Bord-service und verfügt mit 201 Catering-Betrieben in 50 Ländern über ein weltumspannendes Netzwerk. Sie bietet ihre Leistungen zudem über weltweite Partnerschaften an weiteren Flughäfen an. Diese Aktivitäten werden unter der etablierten Marke LSG Sky Chefs geführt. Darüber hinaus offeriert das Unternehmen seinen Airline-Kunden ein vollständiges Portfolio rund um den Bordservice. Dieses umfasst die Entwicklung und Abwicklung von Bordverkaufsprogrammen über die Tochtergesellschaft Retail inMotion, die Beschaffung und das Design von Bordserviceequipment über die

Marke SPIRIANT, die Optimierung der Transportlogistik durch die Tochtergesellschaft SkylogistiX sowie die Bewirtschaftung von Lounges, die ebenfalls unter der Marke LSG Sky Chefs betrieben werden.

Aufgrund der in den vergangenen Jahren erfolgreich aufgebauten Kompetenz im Bereich Dienstleistungen für Zugbetreiber in Europa sowie Lieferungen an den Einzelhandel zählen diese Segmente ebenfalls zum Kerngeschäft der LSG Group. In den USA bietet die LSG Group darüber hinaus Sicherheitskonzepte für Fluggesellschaften über SCIS Air Security an. In Deutschland betreibt sie unter der Marke Ringeltaube Einzelhandelsmärkte an Flughäfen.

Zum Jahresende 2016 umfasste das Unternehmen 156 Einzelgesellschaften. Die Muttergesellschaft ist die LSG Lufthansa Service Holding AG mit Sitz in Neu-Isenburg.

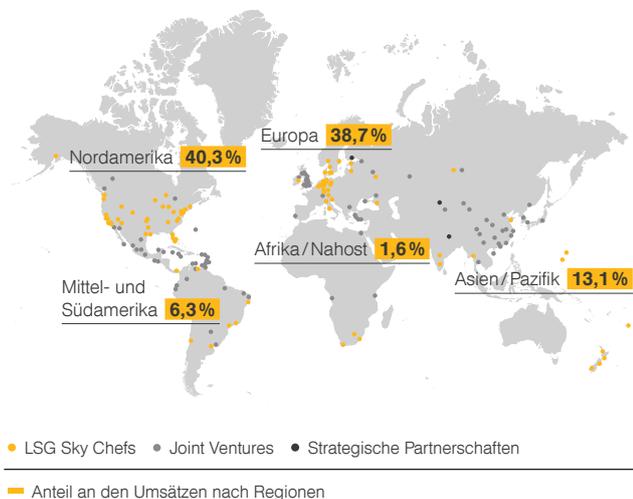
### Kompetenzen werden weiter ausgebaut

Entsprechend den vielfältigen Veränderungen der Kundenanforderungen erweitert die LSG Group ihr Know-how kontinuierlich. Um die steigende Nachfrage nach Bordverkaufsprogrammen zu erfüllen, bietet Retail inMotion eine branchenführende IT-Lösung, die den gesamten Bordverkaufsprozess durchgängig unterstützt, sowie umfangreiche Kenntnisse zu den aus Konsumentensicht geeigneten Produkten und Dienstleistungen. Diese reichen von Speisen und Getränken über Boutiqueartikel und Unterhaltungsprogramme bis hin zu virtuellen Angeboten. Zum anderen hat das Unternehmen seine kulinarische Kompetenz weiter geschärft, um den zunehmenden Kundenanforderungen nach differenzierenden und markenunterstützenden Servicekonzepten in den Premium-Klassen gerecht zu werden.

### Partnerschaften schaffen Expertise

Basierend auf ihrem frühzeitigen Engagement in zahlreichen Partnerschaften und Managementverträgen in Asien, Lateinamerika, Osteuropa und Afrika hat die LSG Group über die geografische Präsenz hinaus eine auf Authentizität und Expertise aufbauende führende Position im Hinblick auf bedeutende ethnische Küchen aufgebaut. Dies kommt auch dem Einzelhandelssegment zugute, in dem das Unternehmen eng mit seinen großen Kunden in der Produktentwicklung zusammenarbeitet und neue Märkte erschließt. Zudem ergänzen ausgewählte Kooperationen, beispielsweise im Bereich Equipmentlogistik und standardisierter, von den Kunden vorgegebener Produkte, das Fachwissen der LSG Group.

**G23 Standorte LSG Group**



**Geschäftsverlauf und operative Entwicklung**

**Geschäftsmodell wird fortlaufend weiterentwickelt**

Insbesondere in Europa, perspektivisch aber auch in anderen Regionen, wandelt sich der Markt für Bordservicekonzepte erheblich. Daher stand das Geschäftsjahr 2016 im Zeichen der Transformation des Geschäftsmodells. Vorhandene, nicht wettbewerbsfähige Strukturen werden verändert und aufgelöst, zukunfts-kritische Kompetenzen und Kapazitäten hingegen werden etabliert und gestärkt.

**Portfolio wurde ausgebaut und Kundenverträge verlängert**

Mit der vollständigen Übernahme von Retail inMotion im Februar 2016 hat die LSG Group für diese Entwicklung einen wesentlichen Grundstein gelegt. Sie ist nun in der Lage, weitere Kunden zu bedienen, die ihren Bordservice von klassischem Catering auf Bordverkauf oder Hybrid-Modelle umstellen. Zudem hat das Unternehmen eine Anpassung des Standortnetzwerks in Europa über Einzelmaßnahmen wie Outsourcing und Schließung einzelner Betriebe sowie Produktionsbündelung eingeleitet.

Wichtige Kundenverträge mit American Airlines, Eurowings, LATAM, Air China und 7-Eleven wurden verlängert beziehungsweise neu geschlossen. In Santiago de Chile nahm eine neue Produktionsstätte für Airline- und Einzelhandelskunden ihren Betrieb auf.

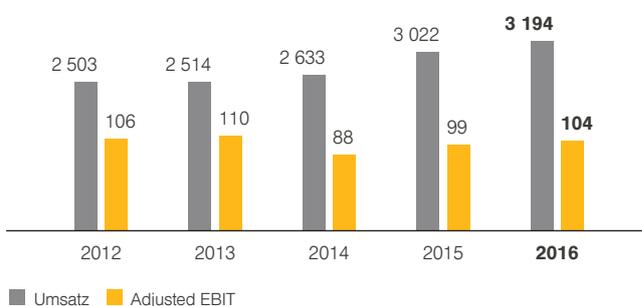
Auf administrativer und operativer Ebene wurden die laufenden Programme zur weiteren Ergebnisverbesserung über Prozessoptimierung und -standardisierung erfolgreich fortgeführt.

**Umsatz- und Ergebnisentwicklung**

**Umsatz und Ergebnis steigen**

Der Umsatz im Geschäftsfeld Catering stieg 2016 trotz negativer Wechselkurseffekte vor allem volumenbedingt um 5,7 Prozent auf 3,2 Mrd. EUR. Veränderungen im Kreis der einbezogenen Gesellschaften trugen mit 42 Mio. EUR zum Umsatzanstieg bei.

**G24 Umsatz und Adjusted EBIT Catering in Mio. €**



Der Außenumsatz stieg um 6,9 Prozent auf 2,6 Mrd. EUR. Der Innenumsatz ist um 1,3 Prozent auf 644 Mio. EUR gewachsen. Die sonstigen Erträge sind um 8,2 Prozent auf 67 Mio. EUR gesunken. Die Erlöse erhöhten sich insgesamt um 5,4 Prozent auf 3,3 Mrd. EUR.

Die betrieblichen Gesamtaufwendungen lagen mit 3,2 Mrd. EUR um 6,3 Prozent über Vorjahr. Der Materialaufwand stieg vornehmlich mengenbedingt und aufgrund des veränderten Konsolidierungskreises um 6,5 Prozent auf 1,4 Mrd. EUR. Der Personalaufwand stieg um 6,4 Prozent auf 1,2 Mrd. EUR. Neben einer auftragsbezogen gestiegenen Mitarbeiteranzahl trugen auch tariflich bedingte Lohnsteigerungen in der Region Nordamerika sowie Restrukturierungsaufwendungen in der Region Europa zum Anstieg des Personalaufwands bei. Die Abschreibungen lagen mit 106 Mio. EUR vor allem aufgrund außerplanmäßiger Abschreibungen auf Sachanlagen in Europa um 32,5 Prozent über dem Vorjahreswert. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich vor allem mengenbedingt um 1,9 Prozent auf 550 Mio. EUR erhöht.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 22 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres. Das Geschäftsfeld Catering konnte im Geschäftsjahr 2016 das Adjusted EBIT trotz deutlich höherer Transformationsaufwendungen um 5,1 Prozent auf 104 Mio. EUR steigern. Die Adjusted EBIT-Marge lag mit 3,3 Prozent auf dem Niveau des Vorjahres. Das zusätzlich durch signifikante außerplanmäßige Abschreibungen belastete EBIT ist um 29,4 Prozent auf 60 Mio. EUR gesunken.

Ohne Berücksichtigung der vorgenannten Transformationsaufwendungen und außerplanmäßigen Abschreibungen erzielte die LSG Group im langjährigen Vergleich ein gutes Ergebnis. Die Segmentinvestitionen sind um 50,7 Prozent auf 73 Mio. EUR gesunken.

**T045 Aufwendungen Catering**

	2016 in Mio. €	2015 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1 383	1 299	6,5
Personalaufwand	1 184	1 113	6,4
Abschreibungen	106	80	32,5
Sonstiger betrieblicher Aufwand	550	540	1,9
<b>Summe betriebliche Aufwendungen</b>	<b>3 223</b>	<b>3 032</b>	<b>6,3</b>

## Sonstige

✈ AirPlus steigert erneut Umsatz und Ergebnis. / IT-Service-Gesellschaften weiten ihr Geschäft aus. / Adjusted EBIT des Segments verbessert sich deutlich.

### T046 Sonstige

		2016	2015	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	Mio. €	2 090	2 515	- 16,9
EBIT	Mio. €	-221	-383	42,3
Adjusted EBIT	Mio. €	-236	-370	36,2
EBITDA <sup>1)</sup>	Mio. €	-135	-302	55,3
Segmentinvestitionen <sup>2)</sup>	Mio. €	27	23	17,4
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	9 061	5 819	55,7
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	7 248	5 915	22,5

<sup>1)</sup> Ohne konzerninterne Ergebnisübernahmen/Beteiligungserträge.  
<sup>2)</sup> Vorjahreszahlen angepasst.

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

### AirPlus baut Produktangebot aus

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 bietet marktspezifische Lösungen in über 60 Ländern weltweit an. Insgesamt betreute das Unternehmen im Berichtsjahr knapp 49.000 Firmenkunden.

Seit Dezember 2015 gilt in der Europäischen Union eine neue Verordnung, die eine Senkung der Kreditkartengebühr, der sogenannten Interchange Fee, vorsieht. Um die dadurch verursachten geringeren Einnahmen zu kompensieren, hat AirPlus im März 2016 ihr Kartenangebot um die auf Transaktionsgebühren basierende AirPlus Travel Expense Card erweitert.

AirPlus gab im Januar 2017 die Vertragsunterzeichnung zur Übernahme von BCC Corporate (BCCC), einem in Belgien ansässigen Herausgeber von Visa- und MasterCard-Firmenkarten, bekannt. Die Übernahme soll im zweiten Quartal 2017 erfolgen und ermöglicht AirPlus eine Steigerung des Kreditkartenabrechnungsvolumens auf 3,5 Mrd. EUR bis 2020.

Das Geschäftsjahr 2016 zeichnete sich für AirPlus durch ein gemäßigttes internationales Geschäftsreisewachstum aus. Unternehmen weltweit haben fünf Prozent mehr geschäftliche Flugreisen gebucht. Die währungsbereinigten Ausgaben hierfür

blieben jedoch stabil, was auf einen Preisverfall bei den Ticketpreisen hinweist. Das EBIT der Gesellschaft ist um 46,2 Prozent auf 76 Mio. EUR gestiegen. Ausschlaggebend hierfür waren insbesondere Einmalserträge aus dem Abgang von Finanzanlagevermögen. Das Adjusted EBIT ist wegen negativer Effekte aufgrund der Interchange Fee-Regulierung und positiver Sondereffekte im Vorjahr um 21,9 Prozent auf 40 Mio. EUR gesunken.

### IT-Service-Nachfolgesellschaften entwickeln ihr Geschäft weiter

Die Nachfolgesellschaften des vormaligen Geschäftsfelds IT Services sind in unterschiedlichen Branchen tätig. Lufthansa Systems GmbH & Co. KG konnte ihren Anteil am Airline-IT-Markt weiter steigern. Im Bereich Lido/Navigation und Lido/Flight liegt er in Europa bei jeweils 45 Prozent. Insgesamt nutzen mehr als 300 Airlines weltweit Lösungen von Lufthansa Systems. Lufthansa Industry Solutions hat ihren Wachstumskurs mit den Fokusthemen Big Data, Industrie 4.0 und mobile Lösungen fortgesetzt. Der IT-Partner für die digitale Transformation konnte sein Geschäft insgesamt weiter ausbauen und den Kundenstamm auf mehr als 200 Unternehmen unterschiedlicher Branchen erhöhen. Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielten die Nachfolgesellschaften der Lufthansa Systems AG im Berichtszeitraum ein Adjusted EBIT in Höhe von 31 Mio. EUR (Vorjahr: 28 Mio. EUR). Das EBIT betrug 24 Mio. EUR und lag damit 35 Mio. EUR unter Vorjahr. Die Veränderung ist im Wesentlichen auf die Erfassung des Abgangserfolgs aus dem Verkauf des Infrastrukturbereichs der ehemaligen Lufthansa Systems AG an die IBM-Gruppe im Jahr 2014 sowie eine Kaufpreisanpassung aus derselben Transaktion im Jahr 2015 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 sanken um 27,3 Prozent auf 973 Mio. EUR. Die betrieblichen Aufwendungen sanken um 27,7 Prozent auf 1,3 Mrd. EUR. Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 115 Mio. EUR auf -345 Mio. EUR, das EBIT stieg um 145 Mio. EUR auf -359 Mio. EUR. Das höhere Ergebnis resultiert im Wesentlichen aus niedrigeren Kursverlusten im Vergleich zum Vorjahr sowie geringeren Projektkosten aus strategischen Konzernprojekten.

### Ergebnis des Segments Sonstige verbessert sich

Die Gesamterlöse des Segments Sonstige sind um 16,9 Prozent auf 2,1 Mrd. EUR gesunken. Die betrieblichen Aufwendungen gingen um 19,9 Prozent auf 2,3 Mrd. EUR zurück. Der Rückgang ist im Wesentlichen bedingt durch das weniger negative Kursergebnis. Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 36,2 Prozent auf -236 Mio. EUR. Das EBIT verbesserte sich um 42,3 Prozent auf -221 Mio. EUR.

# Chancen- und Risikobericht

- ✘ Das Management von Chancen und Risiken ist in alle Geschäftsprozesse integriert.
  - / Chancen und Risiken werden frühzeitig identifiziert, proaktiv gesteuert und überwacht. / Lufthansa Group nutzt Chancen gezielt. / Der Fortbestand der Lufthansa Group ist nicht gefährdet.

Als international tätiges Luffahrtunternehmen 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 mögliche positive beziehungsweise negative Abweichung von einem Planwert 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 eine tatsächliche Ergebnisverbesserung 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 Wettbewerbsdifferenzierungen.

Um Chancen, insbesondere in Verbindung mit Branchenveränderungen und Digitalisierungstrends, noch strukturierter zu identifizieren und zu steuern, wurde unter anderem 2014 der „Innovation Hub“ als konzernübergreifende Einheit eingerichtet. Dieser dient dem Ziel, die ausgeprägte Innovationskultur und -kraft der Lufthansa Group weiterzuentwickeln und Chancen gezielt nutzen zu können.

Die Identifikation von Chancen erfolgt durch Mitarbeiter und Management der Lufthansa Group im Rahmen der täglichen Prozesse und Marktbeobachtungen. Ergänzend greift der turnusmäßige Strategie- und Planungsprozess, der durch die Strategie- und Controlling-Bereiche gesteuert wird. In Szenario-Analysen und fundierten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen werden die Chancen und die mit ihnen einhergehenden Risiken genau untersucht.

Chancen, die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung für die Entwicklung der Lufthansa Group und damit für die Interessen ihrer Aktionäre als vorteilhaft erachtet werden, werden mittels gezielter Maßnahmen verfolgt und umgesetzt. Die Steuerung erfolgt durch die etablierten Planungs- und Prognoseprozesse ebenso wie durch Projekte.

### Ziele und Strategie des Risikomanagement-Systems

Das Risikomanagement erfolgt bei der Lufthansa Group als nachvollziehbares, alle relevanten Unternehmensaktivitäten umfassendes Regelsystem. Ziel des Risikomanagements ist es, konzernweit sicherzustellen, dass sowohl unternehmerische Chancen 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 den Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe auch die Geschäftsfelder Technik, Logistik und Catering sowie die Gesellschaften Lufthansa Flight Training GmbH, Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Miles & More GmbH, Delvag Luffahrtversicherungs-AG, Lufthansa Global Business Services GmbH und die verbliebenen Gesellschaften des ehemaligen Geschäftsfelds IT Services einbezogen.

Die Beteiligten werden in der Abbildung → **G25 Risikomanagement bei der Lufthansa Group, S. 58**, 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, bewertet und gesteuert werden. Außerdem ist er dafür verantwortlich, das Risikomanagement-System permanent auf dem aktuellen Stand zu halten sowie dessen Effektivität und Effizienz zu verbessern. Der Ausschuss besteht aus den Leitern der Bereiche Risikomanagement, Konzerncontrolling, Konzernjustizariat, 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“. Dieser berichtet direkt an den Finanzvorstand und ist für die Implementierung konzernweit geltender Standards sowie die Koordination und fortlaufende Weiterentwicklung des Risikomanagement-Prozesses verantwortlich.

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

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

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

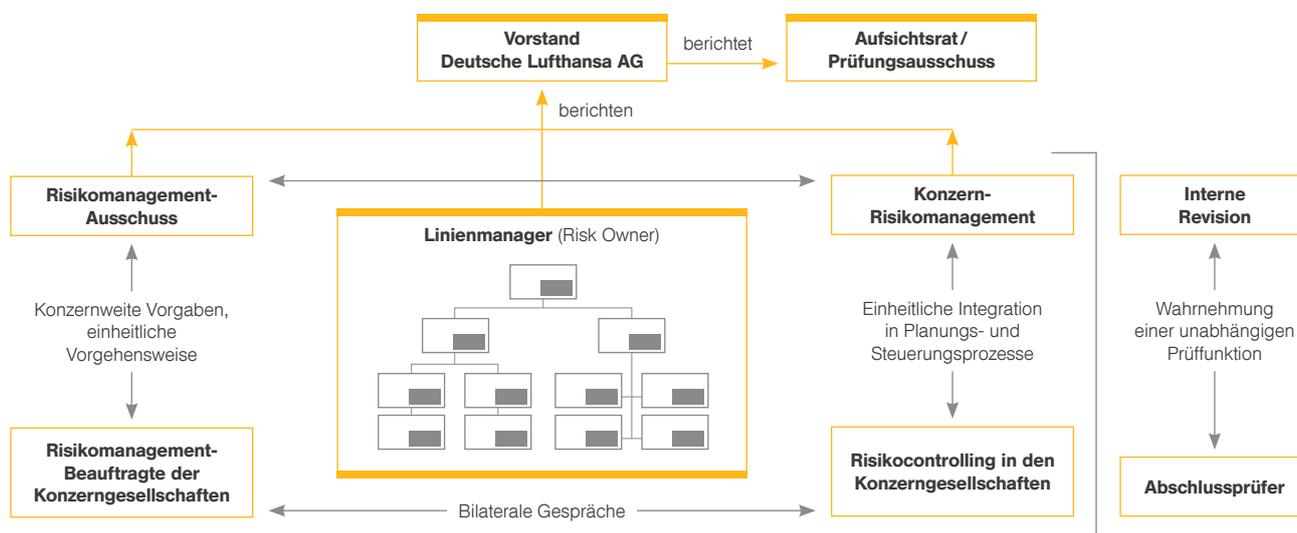
Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung wurde das Risikofrüherkennungs-System der Deutschen Lufthansa AG hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen durch den Wirtschaftsprüfer untersucht. Die Prüfung kam zu dem Ergebnis, dass auch im Geschäftsjahr 2016 alle gesetzlichen Anforderungen, die an ein solches 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 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 Kriterien oder Erfahrungswerte zugrunde gelegt. Die Risikobewertung bildet die Basis für die Risikokonsolidierung, bei der gleichartige Einzelrisiken zu einem aggregierten Risiko zusammengefasst und übergreifend bewertet werden.

**G25 Risikomanagement bei der Lufthansa Group**



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

**Bewertungssystematik im Risikomanagement-Prozess**

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 zum Bedeutungsgrad und zur Ausprägungsform getroffen. Der Bedeutungsgrad beschreibt den möglichen Einfluss des Einzelrisikos oder der risikobehafteten Entwicklung auf die Reputation, das Geschäftsmodell oder das Ergebnis. 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.

Die Einstufungsbezeichnungen sind der unten stehenden Abbildung → **G26 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken** zu entnehmen.

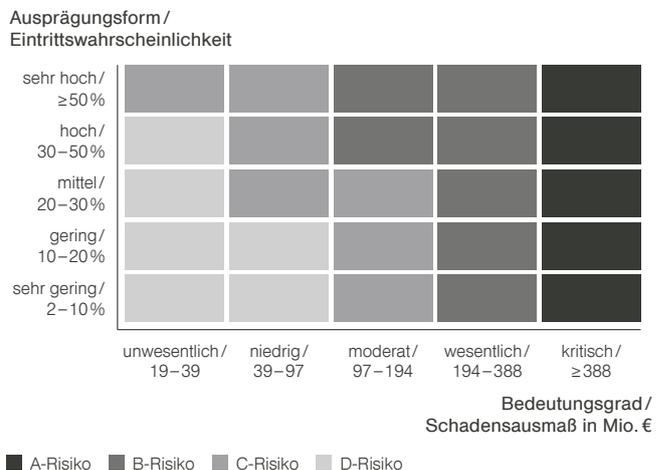
Bei quantitativen Risiken handelt es sich um Risiken, deren potenzielle Ergebniswirkung abgeschätzt werden kann. Bei der Bewertung von quantitativen Risiken wird zwischen unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeitsklassen differenziert.

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 gemäß DRS 20 gelten für die Lufthansa Group alle quantitativen A- und B-Risiken sowie alle qualitativen A-Risiken und B-Risiken, die mindestens dem Bedeutungsgrad „wesentlich“ und der Ausprägungsform „hoch“ entsprechen. → **G26 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, S. 60 ff.**, tabellarisch in der Reihenfolge ihrer Bedeutung für die Lufthansa Group dargestellt sowie im Folgenden detailliert beschrieben. Teilweise werden gleichartige Risiken im Vergleich zur internen Steuerung stärker aggregiert dargestellt. Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die beschriebenen Risiken in unterschiedlichem Ausmaß auf sämtliche Geschäftsfelder der Lufthansa Group.

**G26 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken**



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

Der Risikomanagement-Prozess der Lufthansa Group wird durch ein Internes Kontrollsystem (IKS) überwacht und wird einer unabhängigen Überprüfung durch die interne Revision unterzogen.

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 in der Regel 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 2017 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im [Prognosebericht, S. 70 ff.](#), entsprechen. Sollte sich die Weltwirtschaft besser als prognostiziert entwickeln, wird dies die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group voraussichtlich positiv beeinflussen. Zukünftige Umsätze und Ergebnisse der Lufthansa Group könnten in diesem Fall die aktuelle Prognose übertreffen. Als global agierendes Unternehmen kann die Lufthansa Group diesbezüglich auch von positiven Entwicklungen außerhalb des eigenen Kernmarkts profitieren.

Risiken mit potenzieller Auswirkung auf das weltweite Wachstum und damit den Absatz der Lufthansa Group entstehen insbesondere durch eine zunehmende Verunsicherung über politische Entwicklungen. Eine sich möglicherweise manifestierende protektionistische Wirtschaftspolitik seitens der USA, überraschende Wahlausgänge in Frankreich und Deutschland und anders als erwartet verlaufende Brexit-Verhandlungen könnten die derzeit erwartete Wirtschaftsentwicklung auch negativ beeinflussen. Daneben besteht unverändert das Risiko einer weiteren Verlangsamung des chinesischen Wirtschaftswachstums, unter anderem durch das Platzen einer sich erneut abzeichnenden Immobilienblase.

**Krisen, Kriege, politische Unruhen oder Naturkatastrophen**

Die aktuelle Verschärfung der Sicherheitslage vor allem in Nahost und Nordafrika, aber auch in Europa und Deutschland sowie das latente Risiko terroristischer Eingriffe in den Luftverkehr und dessen Infrastruktur können konkrete Auswirkungen auf Geschäftsaktivitäten sowie die Sicherheit von Flugbetrieb, Kunden und Mitarbeitern der Lufthansa Group haben. Potenzieller Schaden kann durch Primäreffekte wie den Ausfall einiger Zielgebiete, aber auch durch signifikante Sekundäreffekte wie einen Passagerrückgang,

**T047 Top-Risiken**

	Bedeutungsgrad	Ausprägungsform	Trend	Erläuterung
<b>Quantitative Risiken</b>				
Treibstoffpreisänderungen	kritisch	sehr hoch	→	→ S. 63 f.
Wechselkursänderungen	wesentlich	sehr hoch	→	→ S. 64
Erlösrisiken	wesentlich	sehr hoch	→	→ S. 62
Verlust des Investment Grade Ratings	kritisch	sehr hoch	↑	→ S. 64 f.
Verstöße gegen Compliance-Anforderungen	kritisch	mittel	→	→ S. 67 f.
Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen	kritisch	sehr gering	→	→ S. 65
Kreditrisiken	wesentlich	gering	→	→ S. 65
<b>Qualitative Risiken</b>				
Cyber-Risiken	kritisch	sehr hoch	↑	→ S. 67
Pandemische Erkrankungen	kritisch	hoch	→	→ S. 61
Flugbetriebsrisiken	kritisch	sehr gering	→	→ S. 66
Personalrisiken	wesentlich	hoch	→	→ S. 65 f.
Krisen, Kriege, politische Unruhen oder Naturkatastrophen	wesentlich	hoch	↑	→ S. 60 f.
Verschärfung der Lärmgesetzgebung	wesentlich	hoch	↑	→ S. 63
Markteintritt Original Equipment Manufacturer*	kritisch	hoch	→	→ S. 62
Verunreinigte Lebensmittel*	kritisch	gering	→	→ S. 66

\* Risikobewertung auf Geschäftsfeldebene.

höhere Versicherungsprämien oder Mehraufwand für Treibstoff wegen Luftraumsperrungen, aber auch durch höhere gesetzliche Sicherheitsanforderungen entstehen.

Die jüngsten Anschläge und sicherheitsrelevanten Vorfälle in der EU und der Türkei, der mutmaßliche Anschlag auf einen russischen Charterflug über dem Nordsinai Ende 2015 sowie die Anschläge auf die Flughäfen in Brüssel und Istanbul verdeutlichen, dass auch zivile Ziele nach wie vor im Fokus terroristischer Aktivitäten stehen. Insbesondere der zivile Luftverkehr bleibt aufgrund der hohen Symbolwirkung weiterhin potenzielles Ziel terroristischer Aktionen, die im Kontext regionaler Rahmenbedingungen zu bewerten sind. Der Abschuss eines zivilen Luftfahrzeugs über der Ostukraine am 17. Juli 2014, die Bedrohung des zivilen Luftverkehrs durch komplexe Flugabwehrsysteme, insbesondere in den Händen nichtstaatlicher Akteure, sowie die wegen zunehmender Militäraktivitäten wachsenden Herausforderungen in der Nutzung und Koordination des Luftraums erfordern weiterhin umfassende Maßnahmen zur Bewertung und Steuerung von Risiken für Flüge über Krisengebiete. Insgesamt sind die Anforderungen an die Sicherheitsorganisationen international operierender Unternehmen angesichts des politischen Umfelds sowie neuer technischer Entwicklungen deutlich gestiegen. Steigende Sicherheitsauflagen infolge der erhöhten Gefährdungslage, aber auch Verschärfungen der weltweiten Einreisebestimmungen für Flugreisende können zu weiteren Einschränkungen im internationalen Luftverkehr und damit zu Belastungen der Luftverkehrswirtschaft führen.

Zur Risikoanalyse, -überwachung und -steuerung betreibt die Lufthansa Group ein umfassendes Monitoring der weltweiten Sicherheitslage und aktueller Entwicklungen, die Auswirkungen auf die Lufthansa Group haben können. Dabei geht es sowohl um die sofortige Einsatzbereitschaft als auch um das Antizipieren möglicher Gefahren und die Ergreifung effektiver Schutzmaßnahmen im Vorfeld. Die Lufthansa Group erstellt fortlaufend umfassende Sicherheitsanalysen, um Entwicklungen bereits im Vorfeld einzuschätzen und Präventivszenarien für den Fall etwaiger Beeinträchtigungen zu entwerfen. Notwendige Sicherheitsmaßnahmen richten sich dabei nach Wahrscheinlichkeit und Auswirkungen eines Schadensereignisses.

Bei der Erstellung der Analysen für das Unternehmen, inklusive aller Flugbetriebe und Verbundpartner, kann die Lufthansa Group auf ein umfangreiches Netzwerk von nationalen und internationalen Sicherheitsbehörden und auf Sicherheit spezialisierte Beratungsunternehmen zurückgreifen. Für die Bewertung sicherheitsrelevanter Ereignisse im Kontext regionaler Rahmenbedingungen nutzt die Lufthansa Group ein umfassendes Qualitätsmanagementsystem, das der kontinuierlichen Bewertung lokaler Sicherheitsverfahren für den laufenden Betrieb und bei Neuanflügen dient. Im Rahmen risikobasierter Audits werden diese Standorte regelmäßig auf Luftsicherheit und Länderrisiken vor Ort überprüft, um die Konformität mit nationalen, europäischen und internationalen Luftsicherheitsgesetzen sowie den internen Sicherheitsstandards der Lufthansa Group sicherzustellen. Falls notwendig, werden Defizite durch Zusatzmaßnahmen kompensiert, die alle relevanten Funktionsbereiche betreffen können. Zudem werden die Art der Wahrnehmung Deutschlands in bestimmten Regionen der Welt sowie das Profil der Lufthansa Group im Vergleich zu anderen, besonders gefährdeten westlichen Luftfahrtunternehmen in der Auswahl von Infrastruktur und Prozessen im Ausland berücksichtigt.

### Pandemische Erkrankungen

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

Auch wenn das Ebola-Risiko im Vergleich zu 2014 erheblich gesunken ist, sind im Jahr 2016 neue Bedrohungen entstanden, wie etwa die Zunahme von Zika-Erkrankungen. Dengue-Infektionsraten steigen seit einigen Jahren global, die jährliche Influenza-Epidemie ist in ihrer Schwere sehr unterschiedlich und kaum zu prognostizieren.

Durch intensives Monitoring von Informationen der Weltgesundheitsorganisation (WHO), des deutschen Robert-Koch-Instituts und weiterer Institutionen ist eine maximale Sensitivität zur frühzeitigen Detektion epidemischer oder pandemischer Gefährdungen gegeben. Mitarbeiter werden intensiv informiert, Risikogruppen erhalten persönliche Schutzausrüstung und in der gesamten Lufthansa Group werden jährlich präventive Impfkampagnen gegen Influenza angeboten.

### Branchenspezifische Chancen und Risiken

#### Marktwachstum und Wettbewerbsentwicklung

Die Luftverkehrsindustrie befindet sich weiterhin auf einem langfristigen Wachstumspfad, der primär durch Low-Cost-Carrier sowie überdurchschnittliche Wachstumsregionen wie beispielsweise Südostasien geprägt ist. Das hohe Kapazitätswachstum der Golf-Airlines, der Low-Cost-Carrier und der Wettbewerber auf dem Nordatlantik wirkt sich dabei zunehmend auf die Nachfrage- und Preisentwicklung in Europa aus, oft zum Nachteil der Fluggesellschaften der Passage Airline Gruppe.

Die Lufthansa Group ist breit aufgestellt, um geschäftsfeldübergreifend vom globalen Wachstum profitieren zu können. Das Produkt- und Serviceangebot der Lufthansa Group wird kontinuierlich auf Erweiterung um neue Geschäftsoptionen überprüft, mit denen zusätzlich nachhaltiges Wachstum generiert werden kann. Dabei spielt insbesondere die fortschreitende Konsolidierung der Branche eine große Rolle. Durch strategische Übernahmen und Partnerschaften kann die Lufthansa Group ihre Wettbewerbsposition in einem fragmentierten Marktumfeld stärken und Wachstumschancen realisieren. Die aktuellen Flottenbestellungen und Lieferslots von Flugzeugen mit neuer Technologie erlauben der Passage Airline Gruppe, aktiv am globalen Wachstum teilzuhaben sowie durch Kapazitätsanpassungen flexibel auf Markt- und Wettbewerbsänderungen zu reagieren, auch wenn bei Flugzeugen mit neuer Technologie aktuell immer wieder Lieferverzögerungen zu beobachten sind.

#### **Konvergenz der Geschäftsmodelle und neue Kundenanforderungen**

Im europäischen Marktumfeld ist zunehmend eine Angleichung der Geschäftsmodelle von Low-Cost- und Full-Service-Airlines zu beobachten. Dies führt im Segment der Full-Service-Airlines zu einem steigenden Kostendruck, dem durch Einsatz neuer Technologien und effizienter Ressourcen begegnet wird. Zudem konzentriert sich die Lufthansa Group in einem preissensitiven, wachstumsorientierten Umfeld neben dem Ausbau von Eurowings auf die anspruchsvollen Kunden in ihren starken Heimatmärkten.

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

#### **Service-Gesellschaften**

Die Lufthansa Group ist mit ihren Service-Gesellschaften in den Bereichen Logistik, Technik und Catering breit aufgestellt, um am globalen Wachstum der Airline-Industrie partizipieren zu können. 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 OEM. Lufthansa Cargo verfolgt Wachstumschancen durch innovative Produkte, Digitalisierung und weitere Luffracht-Joint Ventures. Der Catering-Spezialist LSG Group setzt auf den Ausbau neuer Geschäftsmodelle in etablierten und neuen Märkten. Durch zum Teil vom Airline-Geschäft abweichende Ergebnisverläufe bei den Service-Gesellschaften können zyklische Schwankungen in der Passage Airline Gruppe zumindest zum Teil ausgeglichen werden.

#### **Erlösrisiken**

Die Entwicklung des Kapazitätsangebots bestimmt maßgeblich das Ertrags-Risiko-Profil der Luftverkehrsbranche. Vor dem Hintergrund der umfangreichen Flugzeugneubestellungen in der Branche und des erwarteten Wachstums hat sich auch das Risiko nachhaltiger Überkapazitäten verstärkt. Der Druck auf die Durchschnittserlöse bleibt dadurch weiterhin hoch und steht der tendenziell positiven Entwicklung der Nachfrage und Auslastung der Flüge gegenüber. Komplexe Prognoseverfahren 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.

Durch Preisverfall, Überkapazitäten, konjunkturelle Schwankungen, aktuelle Markt- und Wettbewerbsentwicklungen sowie geopolitische Veränderungen und unvorhersehbare global wirkende

Ereignisse bestehen für die gesamte Lufthansa Group Risiken mit Auswirkungen auf die Erlöse. In den Service-Gesellschaften haben die Erlösrisiken im Laufe des Vorjahres zugenommen und bestehen weiterhin fort. Die Erlösentwicklung wird kontinuierlich beobachtet. Im Bedarfsfall werden Vertriebs-, Produkt-, Kapazitäts- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt. Die Stückkostenposition und die Effizienz werden im Rahmen des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ insbesondere durch das Handlungsfeld „Kontinuierliche Effizienzsteigerung“ und als Ergebnis geschäftsfeldspezifischer Umstrukturierungsprojekte konsequent und nachhaltig verbessert.

#### **Marktentwicklung und Wettbewerbsintensität im Beschaffungsmarkt**

Der Wunsch der Flugzeughersteller, bei neuen Flugzeugmodellen nur noch mit wenigen Systemintegratoren (Konzept „Risk-Sharing-Partner“) zusammenzuarbeiten, hat zu einer deutlichen Verdichtung im Beschaffungsmarkt geführt. Bekannte Zulieferer sind von global tätigen Unternehmen wie Honeywell oder UTC gekauft worden. Original Equipment Manufacturer (OEM) waren zwar schon immer Lieferanten und gleichzeitig Wettbewerber – aber auf einer wachsenden Anzahl von Systemen und speziell bei neuen Flugzeugmustern entstehen für Lufthansa Technik durch die Konzentrationen gleichzeitig Monopolsituationen und neue Abhängigkeiten mit entsprechenden Folgen hinsichtlich der Materialversorgung und des Zugangs zu Informationen.

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

Lufthansa Technik arbeitet kontinuierlich an individuellen Lösungsansätzen je OEM und Produktsegment. Insbesondere im Triebwerksbereich konnte mit Pratt & Whitney eine strategisch wichtige Partnerschaft für das im Triebwerksmarkt bedeutende Zukunftsmuster Geared Turbofan (GTF) etabliert 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, Emissionshandel, Gebühren, Auflagen oder Subventionen. Die Lufthansa Group begleitet diese Entwicklungen aktiv in den entsprechenden Gremien und Foren sowie im Verbund mit anderen Unternehmen und Verbänden.

### Verschärfung der Lärmgesetzgebung

Verschärfte Lärmvorschriften können bei Luftfahrtgesellschaften oder Flughäfen wirksam werden und zum Beispiel zu erhöhten direkten Kosten durch Nachrüstung von Flugzeugen oder das Verbot gewisser Typen beziehungsweise indirekten Kosten über höhere Gebühren oder erhöhten Überwachungsaufwand führen. Auf europäischer Ebene ist primär die noch ausstehende Novelle der Umgebungslärmrichtlinie zu nennen. Auf Bundesebene sind kurzfristig keine gesetzlichen Verschärfungen zu erwarten. Jedoch erwägt die hessische Landesregierung, eine Lärmobergrenze einzuführen. Die Lufthansa Group ist an einer freiwilligen Vereinbarung interessiert, spricht sich jedoch gegen Eingriffe in Betriebsgenehmigungen aus. Die Kommission ist zurzeit in Vorbereitung einer Novellierung und hat über öffentliche Konsultationen erste Meinungsbilder erfragt.

Die Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes werden planmäßig 2017 überprüft. Obwohl jüngste Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung keine signifikant veränderten Gesundheitsrisiken zeigen, hat sich die Belästigungsreaktion der Betroffenen sprunghaft verändert. Dies wird in der Politik als Anlass zum Handeln interpretiert, obwohl es eine wachsende Entkopplung zwischen (meist stabiler) akustischer Situation an den Flughäfen und der Belästigungsreaktion gibt. Gesetzesinitiativen hierzu sind gegebenenfalls in der nächsten Legislaturperiode ab 2018 zu erwarten.

Die mögliche Einführung einer Lärmobergrenze am Flughafen Frankfurt, die deutlich unterhalb der im Planfeststellungsbeschluss prognostizierten Werte liegen kann, könnte auf andere Standorte in Deutschland abstrahlen. Das Vorgehen stellt zum einen die Bedeutung von Planfeststellungen in Frage, zum anderen schafft es Rechtsunsicherheit und nimmt weitere Flexibilität für unternehmerische Entscheidungen.

Die Lufthansa Group entwickelt durch eine gezielte Kommunikationsarbeit gemeinsam mit Verbänden und mit anderen Industrie-Stakeholdern abgestimmte Strategien. Im Rahmen von Forschungsprojekten beschäftigt sich die Lufthansa Group mit Maßnahmen zum aktiven Schallschutz und beobachtet die Lärmwirkungsforschung intensiv.

### Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

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

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

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

→ Erläuterung 41, S. 149 ff.

#### Treibstoffpreisänderungen

Der Treibstoffverbrauch der Lufthansa Group lag im Berichtsjahr bei rund 9,3 Mio. Tonnen Kerosin. Der Treibstoffaufwand stellte 2016 mit ca. 4,9 Mrd. EUR 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 2017 würde den Treibstoffaufwand in der Lufthansa Group um 259 Mio. EUR (–266 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 → G28, S. 64, dargestellte Hedging-Politik und -Struktur wird so für die Airlines von 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.

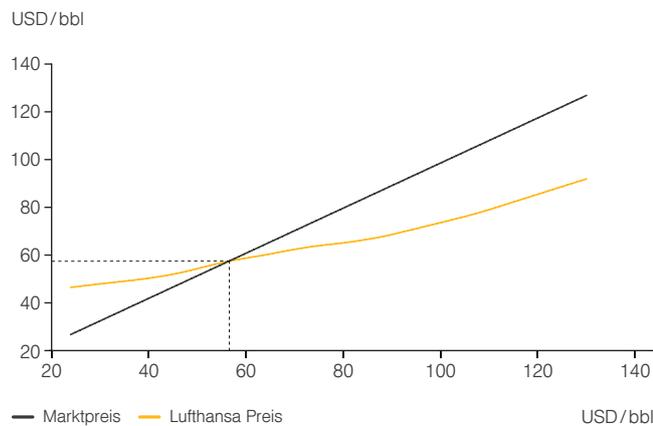
Anfang Februar 2017 bestanden für ca. 75 Prozent des voraussichtlichen konzernweiten Treibstoffbedarfs des Jahres 2017 Rohöl- und Kerosinpreissicherungen in Form von bedingten und unbedingten Termingeschäften. Für das Jahr 2018 bestanden zu diesem Zeitpunkt für rund 29 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen.

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

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.

Insgesamt herrschte im Geschäftsjahr 2016 ein Ölpreisniveau, das für die letzten Jahre ungewöhnlich niedrig war. Seit Dezember 2016 ist jedoch ein Preisanstieg zu verzeichnen. Das Risiko von Preisschwankungen hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich verändert.

**G27 Ölpreisszenario Lufthansa Group 2017\***



\* Stand 28.02.2017.

**Wechselkursänderungen**

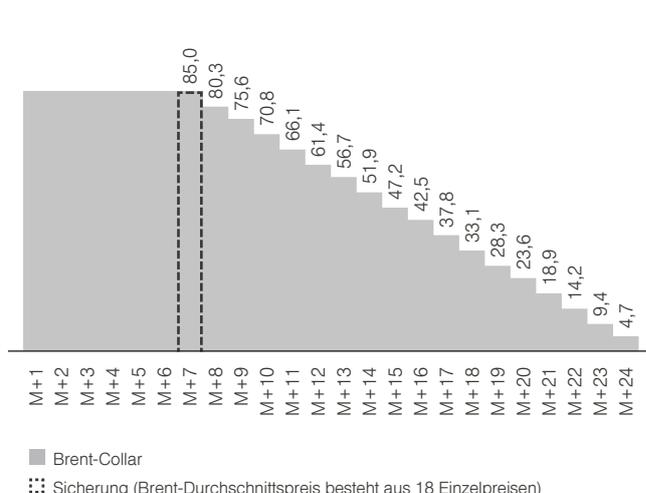
Aus internationalen Flugscheinverkäufen und dem Einkauf von Treibstoffen, Flugzeugen und Ersatzteilen ergeben sich Fremdwährungsrisiken für die Lufthansa Group. Alle Tochtergesellschaften melden ihre geplanten Währungsexposures in rund 66 Fremdwährungen mit einem Zeithorizont von mindestens 24 Monaten an die zentrale Finanzplanungsabteilung. Auf Konzernebene wird eine aggregierte Nettoposition pro Währung gebildet und so die Möglichkeit des „natural hedging“ genutzt. Für 23 Währungen werden Sicherungen abgeschlossen, weil ihr Exposure für die Lufthansa Group von besonderer Relevanz ist. → Erläuterung 41, S.149 ff.

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 und/oder höhere Erträge mit sich bringen. Gegenüber dem Vorjahr hat sich diese Einschätzung nicht wesentlich verändert.

**Verlust des Investment Grade Ratings**

Der Bonitätsbewertung der Lufthansa Group durch die Rating-Agenturen kommt eine besondere Bedeutung zu. Eine Bewertung im Investment Grade-Bereich ermöglicht den Zugang zu neuen Finanzierungen und Absicherungsinstrumenten. Die Lufthansa Group wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's und Scope Ratings mit Investment Grade und von der Rating-Agentur Moody's mit Non-Investment Grade bewertet. Eine Herabstufung der Bewertung durch eine Rating-Agentur in den Non-Investment Grade-Bereich (zum Beispiel durch den negativen Ausblick von Standard & Poor's seit dem 15. September 2016) könnte zu einer deutlichen Verschlechterung der Konditionen in der Finanzierung und im Finanzrisikomanagement führen und den Zugang zu neuen Finanzierungsmitteln und Absicherungsinstrumenten erschweren.

**G28 Lufthansa Hedging-Politik Mittelfristiges Rohöl-Hedging in %**



■ Brent-Collar  
 ::::: Sicherung (Brent-Durchschnittspreis besteht aus 18 Einzelpreisen)

Das Investment Grade Rating der Lufthansa Group ist unverändert maßgeblich durch hohe Pensionsrückstellungen belastet, die 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. Darüber hinaus birgt aber auch das Wegbrechen von Gewinnen oder das Ausbleiben von Cashflows das Risiko einer Herabstufung des Ratings. Die in der Planung berücksichtigten Maßnahmen stellen insgesamt auf eine Stärkung des Finanzprofils durch Investitionsdisziplin und Ergebnisverbesserung ab und bieten die Chance, die Schulden des Konzerns zu reduzieren. Die Lufthansa Group ist in ständigem Austausch mit allen drei Rating-Agenturen, auch um mit diesen, soweit möglich, Maßnahmen zu erörtern, die einer Stabilisierung beziehungsweise einer Verbesserung des Ratings dienen könnten. Weiterführende Informationen zu Chancen aus der Umstellung der Altersversorgung → [Personal, S. 65 f.](#)

#### 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 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 ist unter anderem eine Liquidierbarkeit innerhalb von maximal vier Wochen zu berücksichtigen.

#### Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen

Das Pensionsvermögen unterliegt Kursschwankungen an den internationalen Kapitalmärkten. Die breite Diversifizierung über viele Vermögensklassen (unter anderem Aktien- und Rentenanlagen weltweit) reduziert jedoch das Risiko der Kapitalanlagen insgesamt. Darüber hinaus überwacht und steuert ein Anlagemanager das Risiko über eine Stop-Loss-Mechanik. Aufgrund abnehmender Korrelationen der Vermögensklassen zueinander, der hohen Aktienkurse und der besonders niedrigen Zinsen sind das Marktrisiko und der Marktschwankungen gegenüber Vorjahr tendenziell gestiegen. → [Finanzierung, S. 34 f.](#) Weiterführende Informationen zu Chancen aus der Umstellung der Altersversorgung → [Personal, S. 65 f.](#)

#### Kreditrisiken

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

In Zeiten starker wirtschaftlicher Schwankungen steigen die Risiken des Ausfalls von Kundenforderungen ebenfalls. Auch hier wird die Entwicklung auf Ebene des Konzerns und der einzelnen Geschäftsfelder beobachtet. Zudem werden Präventivmaßnahmen durchgeführt. → [Erläuterung 36, S. 140 ff.](#)

#### Unternehmensspezifische Chancen und Risiken

##### Neue Prozessorganisation stärkt kontinuierliche Verbesserung

In allen Geschäftsfeldern der Lufthansa Group werden Chancen zur Effizienzsteigerung im Rahmen der kontinuierlichen Verbesserung als strategisches Handlungsfeld ergriffen und in den Planungen berücksichtigt, um der fortschreitenden Kosteninflation entgegenzuwirken. Dazu dient auch die Einführung der prozessorientierten Matrixorganisation bei den Netzwerk-Airlines, die ab dem Jahr 2017 auch in den administrativen Bereichen und den anderen Geschäftsfeldern umgesetzt werden soll. Mögliche Chancen und Risiken zu der erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung, in Form von unerwarteten internen und externen Für- und Gegenläufern, müssen identifiziert und unterjährig gesteuert werden.

#### Personal

##### Weiterentwicklung der betrieblichen Altersversorgung

Mit der zunehmenden Umstellung der betrieblichen Altersvorsorge der Arbeitnehmer der Lufthansa Group in Deutschland von einem leistungsorientierten System (Defined Benefit-System) auf ein beitragsorientiertes System (Defined Contribution-System) reduziert die Lufthansa Group ihre Pensionsrückstellungen. Der Abschluss weiterer, noch offener Tarifverträge birgt zusätzliche Chancen.

##### Interne und externe Arbeitskämpfe

Aufgrund der Vielzahl offener Tarifverträge besteht weiterhin das Risiko von Arbeitskämpfen des Cockpit-Personals bei Lufthansa Passage, Lufthansa Cargo und Germanwings. Von der Flugbegleitergewerkschaft UFO ausgehende Arbeitskämpfe bilden bei Eurowings und Germanwings ein Risiko. Die Lufthansa Group versucht durch Tarifgespräche, Tarifverhandlungen oder Schlichtungsverfahren, ihre tariflichen Ziele mit den Tarifpartnern zu vereinbaren und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit sicherzustellen.

Auch externe Arbeitskämpfe sind ein Risiko, da die Lufthansa Group von einer Vielzahl von Unternehmen und Behörden abhängig ist (zum Beispiel dem Sicherheitspersonal an den Flughäfen), die mit ihren Tarifpartnern verhandeln. Die Lufthansa Group war in der Vergangenheit mehrfach von Arbeitskämpfen Dritter in diesen Bereichen betroffen, ohne die direkte Möglichkeit einer Einflussnahme. Hier arbeitet die Lufthansa Group daran, dass ihre Position im Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt wird.

#### Reduziertes Engagement der Mitarbeiter

Sollten das Engagement der Mitarbeiter sowie die Verbundenheit mit der Lufthansa Group sinken, wird es schwieriger, notwendige strukturelle Veränderungsmaßnahmen durchzuführen. Durch Weiterentwicklung der Vergütungsstruktur, Nebenleistungen sowie nicht monetärer Vergütungsbestandteile, differenziert für verschiedene Beschäftigtengruppen einschließlich des ermäßigten Fliegens, strebt die Lufthansa Group nach wie vor nach attraktiven Beschäftigungsbedingungen. Um das Engagement der Mitarbeiter zu erhöhen, werden verstärkt Change-Management-Initiativen implementiert und Kommunikationsmaßnahmen initiiert.

#### Personalstruktur

Differenzen zwischen strategischen Mitarbeiterbedarfen und vorhandenen Mitarbeitern, die mit mangelnder konzernweiter Transparenz hinsichtlich vorhandener Kompetenzen einhergehen, stellen ein strukturelles Personalrisiko dar. Diesem begegnet die Lufthansa Group mit strategischer Personalplanung, der Ausarbeitung eines Kompetenzmodells sowie konzernweiten Bildungsangeboten.

#### Neue Arbeitsgesetze

Neue Arbeitsgesetze, wie ein neues Arbeitnehmerüberlassungsgesetz, können in ihrer jeweiligen spezifischen Ausprägung und Ausgestaltung Auswirkungen auf Betriebsabläufe und die unternehmerische Handlungs- und Entscheidungsfreiheit haben. Auch hier arbeitet die Lufthansa Group daran, dass die eigenen Interessen in der Politik Berücksichtigung finden.

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

#### Flugbetriebsrisiken

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group sind potenziellen Flug- und technischen Betriebsrisiken ausgesetzt. Dazu zählt zum einen das Risiko, den Flugbetrieb aus technischen oder externen Gründen nicht regelmäßig abwickeln zu können. Wenn Flugzeuge etwa aus Witterungsgründen nicht pünktlich starten oder landen können, kann dies die Kundenzufriedenheit und die zukünftige Kaufentscheidung des Kunden negativ beeinflussen. Auch die Haftung der Airlines für Verspätungen wurde deutlich verschärft.

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

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group und Lufthansa Technik forschen systematisch und vorausschauend nach solchen Bedrohungen, um durch geeignete Abwehrmaßnahmen das jeweilige Risiko zu steuern und das Flugsicherheitsniveau weiter zu steigern.

Dies geschieht im Rahmen eines Sicherheitsmanagement-Systems mit dem Fokus, etwaigen Bedrohungen für die Organisation proaktiv zu begegnen, Risiken zu identifizieren, Mitigationsmaßnahmen zu definieren und dadurch Risiken zu minimieren. So wird etwa jeder einzelne Flug einer Gesellschaft der Passage Airline Gruppe anhand der in den Flugdatenschreibern (Black Box) aufgezeichneten Parameter routinemäßig analysiert, um frühzeitig auf Besonderheiten aufmerksam zu werden und diese beispielsweise im Rahmen von Schulungsmaßnahmen aufzugreifen. Auch andere Informationsquellen, zum Beispiel bekannt gewordene Unfälle und Gefahrensituationen weltweit, werden analysiert und die Ergebnisse gegebenenfalls in Abwehrmaßnahmen, wie beispielsweise Schulungen, integriert. Die Sicherheitsmanagement-Systeme werden laufend verbessert und weiterentwickelt.

Im Rahmen der Reorganisation der Lufthansa Group wurden klare Verantwortlichkeiten, beispielsweise durch das Schaffen von Positionen mit übergeordneter, gruppenweiter Funktion, definiert. Exemplarisch ist hierbei die Funktion „Safety Processes Group Airlines“ zu nennen, deren Ziel es ist, die Sicherheitsmanagement-Systeme der Lufthansa Group bestmöglich zu verzahnen, Erkenntnisse zu konsolidieren und daraus resultierend einheitliche Flugsicherheitsstandards innerhalb der Lufthansa Group zu definieren und diese kontinuierlich weiterzuentwickeln.

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

Zudem wurde ein Projekt zur Verbesserung der operationellen und Sicherheitsstandards der Lufthansa Group weiterentwickelt und zusätzliche Themenfelder wurden abgeschlossen. Dadurch wird die Vereinheitlichung relevanter Kernprozesse innerhalb der Lufthansa Group vorangetrieben. Dies umfasst die Teilprojekte Rekrutierung und Auswahl von Piloten, Flugmedizin, Schulungsstandards für Flugbesatzungen sowie die Weiterentwicklung von Krisen- und Irregularity-Managementprozessen.

#### 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 die LSG Group kontinuierlich in ihre Produktionsstätten und -mittel sowie in moderne Technologien. Unterstützt wird der Modernisierungsprozess durch intensive Trainingsmaßnahmen sowie Lern- und Problemlösungs-Workshops in den Betrieben.

### Cyber- und Informationstechnologie-Risiken

Die Geschäftsprozesse der Lufthansa Group werden in nahezu allen Bereichen durch IT-Komponenten unterstützt. Mit dem IT-Einsatz gehen zwangsläufig Risiken für die Stabilität der Geschäftsprozesse sowie für die Verfügbarkeit, Vertraulichkeit und Integrität von Informationen und Daten einher, die letztlich nicht vollständig ausgeschlossen werden können. Cyber-Risiken sind alle Risiken, denen Computer- und Informationsnetzwerke, die Boden- und Bordinfrastruktur sowie alle IT-gestützten Geschäfts- und Produktionsprozesse durch Sabotage, Spionage oder sonstige kriminelle Handlungen ausgesetzt sind. Bei Versagen der etablierten Sicherheitsmaßnahmen können der Lufthansa Group Reputationsschäden sowie Zahlungsverpflichtungen aus vertraglichen und gesetzlichen Ansprüchen von Kunden, Vertragspartnern und Behörden entstehen. Zudem sind Erlösminderungen bei Ausfall operativer Systeme denkbar.

Die Dimension von Cyber-Angriffen steigt weltweit in ihrer Quantität und Professionalisierung stark an. Das zeigen eigene Erfahrungen mit Sicherheitsvorfällen und belegt auch der Austausch mit anderen Unternehmungen und staatlichen Stellen. Gleichzeitig erhöht sich der Grad der Digitalisierung der Geschäftsprozesse in der Lufthansa Group, sodass die potenziellen Auswirkungen von Cyber-Angriffen sukzessive weiter zunehmen können. Cyber-Risiken stellen daher absehbar auch für die Lufthansa Group ein immer größeres Risikopotenzial dar.

Um der wachsenden Gefährdung der IT der Lufthansa Group adäquat begegnen zu können, hat der Konzernvorstand 2016 ein umfangreiches Programm verabschiedet, das auf die nachhaltige Stärkung der Cyber-Widerstandskraft abzielt. Es umfasst Investitionen in Technologien zur Prävention und frühzeitigen Erkennung von Cyber-Attacken, Anpassungen von Prozessen an sich verändernde Bedrohungslagen sowie die Steigerung der Sensibilisierung im Mitarbeiterkreis. Ein besonderes Augenmerk gilt in diesem Kontext auch der nächsten Generation der Avionik-IT in Flugzeugen, die durch die Anbindung an das Internet neben Optimierungspotenzialen auch Cyber-Risikobetrachtungen erfordert. Von der Unternehmenssicherheit und dem Informationsmanagement wurden zudem erste Cyber-Risiken in der Lufthansa Group systematisch in Projektform analysiert. Diese Methodik wird ab 2017 in die Linie überführt.

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

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

### Verstöße gegen Compliance-Anforderungen

Compliance beschreibt die Einhaltung rechtlich verbindlicher Vorgaben und soll für rechtmäßiges Verhalten des Unternehmens, seiner Leitungsorgane und seiner Mitarbeiter sorgen. Die Wirksamkeit und Effektivität ihres Compliance-Programms sind daher von zentraler Bedeutung für die Lufthansa Group. → **Corporate Governance, S. 75 ff.**

Die Lufthansa Group ist in einer Vielzahl von Ländern aktiv und unterliegt entsprechend verschiedenen Rechtsnormen und Rechtsprechungen mit teilweise divergierenden und schwer zu interpretierenden rechtlichen Regelungen, unter anderem im Korruptionsstrafrecht. Darüber hinaus sind sämtliche Tätigkeiten nicht nur an den hiesigen Strafgesetzen, dem im Vertriebsgebiet geltenden Recht und den dortigen kulturellen Gepflogenheiten und Sozialkonventionen zu messen, 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 substanzielles Straf- beziehungsweise Bußgeldrisiko dar. Hinzu kämen ein schwer messbarer Reputationsschaden und deutliche Nachteile bei Bewerbungen um öffentliche Aufträge. Die Lufthansa Group hat Prozesse implementiert, die der Identifikation spezifischer Risiken im Bereich Compliance und insbesondere der Korruptionsprävention dienen sollen.

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

Die Lufthansa Group sieht sich ferner Risiken im Hinblick auf die Kapitalmarkt-Compliance ausgesetzt. Das Insiderhandelsverbot, das Verbot der Marktmanipulation, die Ad-hoc-Publizität sowie weitere kapitalmarktrechtliche Pflichten sind seit Juli 2016 in der EU-Marktmissbrauchsverordnung (MAR) und zahlreichen weiteren Vorschriften als unmittelbar in Deutschland geltendes Recht geregelt. Die Interpretation dieser neuen europäischen Regelungen sowie die Verwaltungspraxis dazu sind mitunter schwer einzuschätzen. Die Lufthansa Group hat zahlreiche organisatorische Vorkehrungen zur Umsetzung der MAR ergriffen, darunter Anpassungen der technischen Systeme, überarbeitete Compliance-Richtlinien sowie Schulungen der betroffenen Mitarbeiter. Trotz aller organisatorischen Maßnahmen kann ein Vorgehen der nationalen und insbesondere der europäischen Aufsichtsbehörden gegen die Lufthansa Group wegen etwaiger künftiger Verstöße gegen die Pflichten aus der MAR nicht ausgeschlossen werden. Die Sanktionsmöglichkeiten sehen Bußgelder in signifikanter Höhe sowie ein öffentliches „Naming and Shaming“ vor.

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

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

#### Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren

Die Lufthansa Group ist Risiken aus Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren ausgesetzt, an denen sie aktuell beteiligt ist oder die sich in 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. 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, S. 136 ff., und Erläuterung 40, S. 148, zu finden.

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

Im Zusammenhang mit dem Germanwings-Unglück vom 24. März 2015 besteht für Germanwings und die Deutsche Lufthansa AG sowie für weitere Gesellschaften der Lufthansa Group grundsätzlich Versicherungsschutz für diverse Haftpflichtforderungen. Dies gilt auch für die gegen Germanwings, Eurowings, Lufthansa und United Airlines in Virginia, USA, eingereichte Klage Hinterbliebener zweier amerikanischer Opfer sowie für die beiden in Arizona, USA, eingereichten Klagen gegen das Airline Training Center Arizona, Inc. (ATCA). In allen drei Fällen wird materieller und immaterieller Schadensersatz gefordert. In der Klage gegen ATCA wird unter anderem argumentiert, ATCA habe Zweifel an der psychischen Stabilität des Copiloten gehabt und ihn gleichwohl ausgebildet. Insgesamt wird die Erfolgsaussicht der US-Klagen als gering eingeschätzt. Dennoch können den Gesellschaften der Lufthansa Group Kosten entstehen, da es zumindest noch in Frankreich staatsanwaltschaftliche beziehungsweise gerichtliche (Vor-)Ermittlungsverfahren gegen unbekannt gibt. → Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, S. 28 ff.

Verteidigungskosten sind nicht auszuschließen. Kosten für die Aufklärung sowie für freiwillige Mehr- oder Sonderzahlungen an Hinterbliebene des Unglücks sind bereits entstanden und das Risiko besteht, dass diese noch zunehmen werden.

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

## Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation

Die Lufthansa Group baut in einem volatilen Umfeld darauf, ihre Fähigkeiten, Kapazitäten und Ressourcen flexibel an die sich ändernden Marktbedingungen anpassen zu können. Um im Wettbewerb dauerhaft zu bestehen, fokussiert die Lufthansa Group auf erfolgversprechende Produktstrategien, eine solide finanzielle Position und eine wettbewerbsfähige Kostenstruktur.

Das im Jahr 2015 beendete Zukunftsprogramm SCORE wurde 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, wurde die prozessorientierte Matrixorganisation für die Netzwerk-Airlines umgesetzt. Sie soll, mit entsprechenden Effizienzgewinnen, ab dem Jahr 2017 auch in den administrativen Bereichen und den anderen Geschäftsfeldern eingeführt werden. In weiteren zentralen Handlungsfeldern des strategischen Arbeitsprogramms „7to1 – Our Way Forward“ wird ebenso darauf hingearbeitet, 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 2016 hat sich die interne Risikolandschaft für die Lufthansa Group im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Durchführung der operativen Prozesse des Rechnungswesens erfolgt lokal bei den Konzerngesellschaften beziehungsweise mit zunehmender Tendenz unter Nutzung konzerneigener und externer Shared Service Center. Die Gutachten für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen werden durch externe Dienstleister erstellt.

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

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

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

# Prognosebericht

- ✘ Für 2017 wird eine weiterhin moderate Entwicklung der globalen Wirtschaft erwartet.
- ! IATA rechnet mit einem Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer von 5,1 Prozent.
- ! Die regionale Entwicklung bleibt uneinheitlich.
- ! Lufthansa Group erwartet ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr.

## Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

**T048 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)**  
Prognose 2016 bis 2020 gegenüber Vorjahr

in %	2016*	2017*	2018*	2019*	2020*
Welt	2,5	2,8	3,1	3,1	3,1
Europa	1,8	1,6	1,7	1,7	1,6
Deutschland	1,8	1,9	1,9	1,6	1,4
Nordamerika	1,6	2,2	2,6	2,3	2,2
Südamerika	-1,1	1,3	2,2	2,9	3,2
Asien/Pazifik	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7
China	6,7	6,5	6,2	6,1	6,1
Naher Osten	2,5	2,5	3,6	3,8	4,2
Afrika	1,8	2,8	3,4	3,8	4,2

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2017.  
\* Prognosewerte.

### Weltweit moderate Entwicklung des Wirtschaftswachstums erwartet

Es wird erwartet, dass der seit 2011 bestehende weltwirtschaftliche Wachstumspfad zwischen 2,4 und 3,1 Prozent jährlich auch 2017 Bestand haben wird. Aktuell wird für 2017 ein globales Wachstum von 2,8 Prozent erwartet. Risiken für dieses erwartete Wachstum sind unter anderem die Gefahren eines weltweit zunehmenden Protektionismus, die Unsicherheiten bezüglich der Ausgestaltung des Brexits und möglicherweise anstehende Änderungen in der US-amerikanischen Wirtschaftspolitik. Der Ölpreis lag zu Beginn des Jahres 2017 trotz des Anstieges im Jahr 2016 auf einem im langjährigen Vergleich niedrigen Niveau und ändert dadurch globale Kapitalströme, Investitions- und Nachfrageverhalten, sodass auch ölnachfragende Länder weiterhin mit negativen Auswirkungen rechnen müssen.

Für die Region Asien/Pazifik wird mit 4,7 Prozent (Vorjahr: 4,7 Prozent) das größte Wirtschaftswachstum für das Jahr 2017 erwartet. Dabei zählt China trotz geringerer Wachstumsquoten als in den Vorjahren auch weiterhin zu den wachstumsstärksten Ländern weltweit. Für die Region Nordamerika wird ein Wachstum von 2,2 Prozent (Vorjahr: 1,6 Prozent) prognostiziert. In den USA sind sowohl das Geschäftsklima als auch das Verbrauchervertrauen

aktuell von der Erwartung geprägt, dass Steuersenkungen und eine Rücknahme von Regulierungen das Wirtschaftswachstum im Jahr 2017 beleben werden. Die zu erwartenden Maßnahmen könnten sich jedoch deutlich später und weniger stark als aktuell erwartet auswirken. Es besteht außerdem das Risiko, dass die US-Wirtschaft unter dem steigenden Zinsniveau und dem aktuell starken US-Dollar leidet.

Für Europa wird für 2017 insgesamt ein Wachstum von 1,6 Prozent erwartet (Vorjahr: 1,8 Prozent). Ein schwächerer Euro, ein weiteres Abflauen der Staatsschuldenkrise, eine kontinuierliche Stabilisierung der Arbeitsmärkte sowie eine unterstützende Geldpolitik sollen im Jahr 2017 zu diesem Wachstumspfad beitragen. Neben der Unsicherheit aus dem anstehenden Brexit tragen aber auch die kommenden Wahlen in den Niederlanden sowie in Frankreich und Deutschland zur Unsicherheit über den weiteren europäischen Wachstumspfad bei. Für die deutsche Wirtschaft wird ein Wachstum von 1,9 Prozent im Jahr 2017 (Vorjahr: 1,8 Prozent) prognostiziert.

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

Die politischen Entwicklungen des Jahres 2016 werden 2017 für eine unverändert hohe Volatilität an den Märkten sorgen. Die weiteren Verhandlungen im Rahmen des EU-Austritts Großbritanniens und mögliche weitere Zinserhöhungen der Federal Reserve (FED) könnten eine Schwächung des Euros zur Folge haben. Aufgrund des politischen Führungswechsels in den USA und der damit verbundenen Unsicherheiten ist auch in den anderen Währungspaaren mit hoher Volatilität zu rechnen.

Es scheint, als würde die Europäische Zentralbank die expansive Geldpolitik zunächst unverändert fortsetzen. Entsprechend ist zu erwarten, dass das aktuelle Zinsniveau mit negativen Zinsen für kurze Laufzeiten auch weiterhin Bestand haben wird.

### Ölpreise bleiben vorerst stabil

Vor dem Hintergrund der Konjunkturaussichten erwarten die Marktteilnehmer mittelfristig konstante Ölpreise. Bei Preisen von knapp unter 57 USD/bbl wurden zum 2. Januar 2017 die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2017 bei 58,61 USD/bbl und im Dezember 2018 bei 57,94 USD/bbl gehandelt.

## Branchenausblick

### Branchenausblick zeigt regionale Unterschiede

Die International Air Transport Association (IATA) rechnet für das Jahr 2017 mit einem Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer um 5,1 Prozent (Vorjahr: 5,9 Prozent). Dabei fällt das Wachstum einzelner Regionen unterschiedlich aus. Das höchste Wachstum wird auch weiterhin für den Mittleren Osten mit 9,0 Prozent erwartet, gefolgt von der Region Asien/Pazifik mit 7,0 Prozent und Afrika mit 4,5 Prozent. Für Europa und Lateinamerika werden jeweils Wachstumsraten von 4,0 Prozent prognostiziert. Vergleichsweise schwächer soll der internationale Passagierverkehr in Nordamerika mit 2,5 Prozent wachsen.

### Luftfrachtverkehr weist stabile Wachstumsraten auf

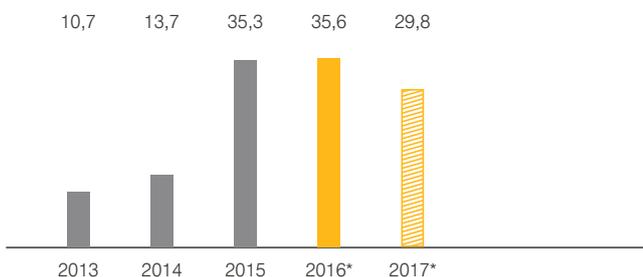
Für den weltweiten Luftfrachtverkehr prognostiziert die IATA für das Jahr 2017 mit 3,5 Prozent einen Anstieg der verkauften Fracht-Tonnenkilometer in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

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

Der MRO-Markt soll bis 2026 um durchschnittlich 4 Prozent pro Jahr auf ein Gesamtvolumen von rund 99 Mrd. USD wachsen. Die Großregion Asien/Pazifik wird dabei in Bezug auf die MRO-Nachfrage am stärksten zulegen. 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 soll die Nachfrage 2017 weiter ansteigen, dies jedoch zunehmend im Bereich der Bordverkaufsprogramme. Die Wettbewerbssituation hat sich durch die laufende Konsolidierung weiter verschärft.

### G29 Entwicklung Branchennettoergebnis in Mrd. USD



Quelle: IATA Airline Industry Economic Performance (12/2016).

\* Prognosewerte.

### Ergebnis der Airline-Industrie soll niedriger ausfallen

Nach einem erwarteten Branchengewinn für die weltweite Luftverkehrsindustrie von 35,6 Mrd. USD im Jahr 2016 prognostiziert die IATA für 2017 einen Rückgang auf 29,8 Mrd. USD. Dabei wird für alle Regionen mit einem niedrigeren Ergebnis gerechnet, wenngleich in unterschiedlichem Ausmaß. Airlines aus Nordamerika werden mit einem prognostizierten Gewinn in Höhe von 18,1 Mrd. USD erneut den größten Anteil am Branchengewinn haben. Für Fluggesellschaften im Raum Asien/Pazifik wird ein Gewinn von 6,3 Mrd. USD, für Fluggesellschaften aus Europa ein Gewinn von 5,6 Mrd. USD erwartet. Für Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten und aus Lateinamerika prognostiziert die IATA Gewinne von 0,3 Mrd. USD beziehungsweise 0,2 Mrd. USD. Für Fluggesellschaften aus Afrika wird mit einem Verlust von 0,8 Mrd. USD gerechnet.

## Änderungen in Geschäft und Organisation

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

In allen Geschäftsfeldern der Lufthansa Group werden Chancen zur Effizienzsteigerung im Rahmen der kontinuierlichen Verbesserung als strategisches Handlungsfeld ergriffen und in den Planungen berücksichtigt, um der fortschreitenden Kosteninflation entgegenzuwirken. Dazu dient auch die Einführung der prozessorientierten Matrixorganisation bei den Netzwerk-Airlines, die ab dem Jahr 2017 auch in den administrativen Bereichen und den anderen Geschäftsfeldern umgesetzt werden soll. Mögliche Chancen und Risiken zu der erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung, in Form von unerwarteten internen und externen begünstigenden und zuwiderlaufenden Einflüssen, werden unterjährig identifiziert und gesteuert.

Neben der Einführung der prozessorientierten Matrixorganisation wird die Lufthansa Group die Aufstellung ihrer Geschäftsbereiche neu gestalten. Dazu erfolgt die Aufteilung entsprechend den drei strategischen Säulen in die Geschäftsfelder Netzwerk-Airlines, Point-to-Point und die separaten Geschäftsfelder im Bereich Aviation Services: Logistik, Technik, Catering sowie die weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen.

Damit einhergehend werden ab dem Geschäftsjahr 2017 entsprechend der veränderten internen Organisation auch die Konsolidierungskreise der einzelnen Geschäftsfelder angepasst. Insbesondere wird Eurowings gemeinsam mit Brussels Airlines und der Beteiligung an SunExpress aus dem bisherigen Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe herausgelöst und in das eigenständige Geschäftsfeld Point-to-Point integriert. Lufthansa Passage wird umbenannt in Lufthansa German Airlines. Die Geschäftsfelder im Bereich Aviation Services bleiben unverändert bestehen. Allerdings wird die im bisherigen Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe konsolidierte Lufthansa Aviation Training den weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zugeordnet. Die Vorjahreszahlen werden entsprechend angepasst.

## Ausblick Lufthansa Group

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Volatilität für die Weltwirtschaft im Allgemeinen und die Luftfahrtbranche im Besonderen geht die Lufthansa Group ebenfalls von einer von erheblichen Schwankungen geprägten Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2017 aus. Die ausgeprägte Volatilität wesentlicher Einflussfaktoren wird die kontinuierliche Überprüfung der Annahmen im Jahresverlauf erfordern, um angemessen und zeitnah mit geeigneten Steuerungsmaßnahmen auf Veränderungen reagieren zu können.

### Lufthansa Group erwartet für 2017 ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr

Auf Basis des Marktpreises für Rohöl und des US-Dollar-Kurses vom 28. Februar 2017 erwartet die Lufthansa Group im Vorjahresvergleich und ohne Berücksichtigung der Treibstoffkosten der erstmals zu konsolidierenden Brussels Airlines höhere Treibstoffkosten von rund 350 Mio. EUR.

Gleichzeitig geht die Lufthansa Group von einem weiteren Rückgang der währungsbereinigten Stückelöse in den Geschäftsfeldern Netzwerk-Airlines und Point-to-Point aus, wenn auch insgesamt nicht so deutlich wie im Geschäftsjahr 2016. Eine Veränderung der kumulierten Stückelöse in diesen beiden Geschäftsfeldern um 1 Prozent hat isoliert betrachtet eine Ergebniswirkung von mehr als 200 Mio. EUR. Insgesamt sinkende, um Währung und Treibstoff bereinigte Stückkosten werden aber dazu beitragen, die geringeren Stückelöse und den Anstieg der Treibstoffkosten zumindest teilweise zu kompensieren. Die übrigen Geschäftsfelder erwarten in Summe keine wesentliche Ergebnisveränderung. Unter diesen Annahmen erwartet die Lufthansa Group nach heutiger Einschätzung für 2017 einen Umsatz deutlich über und ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr.

Wesentliche Einflussgrößen auf die Ergebnisentwicklung bleiben vor allem der Ölpreis, die Wechselkurse des Euros insbesondere zum US-Dollar und dem Schweizer Franken, die Stückelöse der Geschäftsfelder Netzwerk-Airlines und Point-to-Point sowie der weitere Verlauf der Tarifverhandlungen für das Cockpit-Personal bei Lufthansa German Airlines. Übergeordnete Makrorisiken durch gesamtwirtschaftliche und vor allem durch geopolitische Entwicklungen haben sich in den vergangenen Monaten verstärkt und bilden eine wesentliche Unsicherheit für die Umsatz- und Ergebnisentwicklung vor allem der Netzwerk-Airlines.

Ebenso wie im Vorjahr werden Restrukturierungsmaßnahmen die Ergebnisentwicklung sowohl einzelner Geschäftsfelder wie auch der gesamten Lufthansa Group voraussichtlich belasten. Zum Zeitpunkt der Prognose werden über die Geschäftsfelder hinweg Kosten auf einem ähnlich hohen Niveau wie im Vorjahr erwartet. Durch einen anders als zu Jahresbeginn geplanten Fortschritt bei den Restrukturierungsbemühungen kann diese Zahl im Jahresverlauf weiter ansteigen oder geringer ausfallen und das Ergebnis entsprechend be- oder entlasten. Negative Ergebniseffekte aus etwaigen Streiks sind in dieser Ergebnisprognose nicht enthalten.

### Netzwerk-Airlines erwarten leichten Ergebnisrückgang

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

Das Marktumfeld wird aufgrund volatiler Treibstoffpreise, schwankender Wechselkurse und zunehmender Wettbewerbsintensität sehr anspruchsvoll bleiben. In diesem Umfeld gehen alle Netzwerk-Airlines für 2017 von einem zunehmenden Preisdruck aus. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung sind sowohl hohe Kapazitäten im Markt als auch absehbare Preissenkungen der Wettbewerber, die wegen abweichender Sicherungsprofile auch weiterhin von sinkenden Treibstoffkosten profitieren werden.

Lufthansa German Airlines erwartet für 2017 ein Adjusted EBIT leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Die kontinuierliche Senkung der Stückkosten steht auch weiterhin im Fokus und soll durch breit angelegte Maßnahmen vorangetrieben werden. Aufgrund weiterhin laufender intensiver Tarifgespräche für die Mitarbeiter im Cockpit dauert das Streikrisiko auch im neuen Geschäftsjahr an. Die Prognose beinhaltet daher keine Ergebnisbelastung aus möglichen Streiks bei Lufthansa German Airlines.

SWISS erwartet ein Adjusted EBIT leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Einer Ausweitung der Kapazitäten durch die Einflottung der neuen und effizienteren Flugzeugtypen B777 und Bombardier C Series und einer damit einhergehenden Stückkostensenkung stehen ein nach wie vor starkes Wettbewerbsumfeld sowie die Belastungen durch den starken Schweizer Franken gegenüber.

Austrian Airlines rechnet für 2017 mit einem Adjusted EBIT leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Auch im neuen Jahr werden kontinuierliche Initiativen auf Ertrags- und Kostenseite sowie eine enge Steuerung von Kapazitäten und Vermarktungsaktivitäten weiterhin im Fokus stehen.

### Airlines im Geschäftsfeld Point-to-Point erwarten Ergebnisverbesserung

Die im Geschäftsfeld Point-to-Point konsolidierten Fluggesellschaften Eurowings und Brussels Airlines erwarten kumuliert eine Ergebnisverbesserung. Der Wet-Lease von 33 Flugzeugen von Air Berlin wird im ersten Jahr aufgrund von Einmalkosten zur Integration der Flugzeuge keinen positiven Ergebnisbeitrag erwirtschaften – unter anderem weil Remanenzen aus dem Austausch bestehender Kapazitäten das Ergebnis zunächst belasten werden. Unter Herausrechnung von Integrationskosten erwartet Eurowings, im Geschäftsjahr 2017 den Break-even zu erreichen. Die ab 2017 erstmals im Geschäftsfeld Point-to-Point konsolidierte Brussels Airlines wird im ersten Jahr der Konzernzugehörigkeit voraussichtlich einen leicht positiven Ergebnisbeitrag erwirtschaften.

Für die beiden Geschäftsfelder Netzwerk-Airlines und Point-to-Point zusammen werden sinkende währungsbereinigte Stückerlöse erwartet, die allerdings weniger als noch im Vorjahr sinken werden. Zu dem Rückgang der Stückerlöse wird unter anderem beitragen, dass das Geschäftsfeld Point-to-Point mit seinen systematisch geringeren Erlösen überproportional wächst. Gleiches gilt für den erwarteten Rückgang der um Währung und Treibstoff bereinigten Stückkosten.

#### T049 Prognose operative Kennzahlen Passage Airline Gruppe

	Werte 2016	Prognose für 2017 <sup>1)</sup>
<b>Flüge</b> (Anzahl)	+ 1,9%	+ 2% bei Netzwerk-Airlines, 0% bei Point-to-Point
<b>Kapazität</b> (ASK)	+ 4,6%	+ 3% bei Netzwerk-Airlines, + 19% bei Point-to-Point zzgl. 95 P. durch Wet-Lease mit Air Berlin und Erstkonsolidierung von Brussels Airlines
<b>Stückerlöse</b> (RASK) <sup>2)</sup>	- 5,8%	rückläufig, aber weniger als 2016
<b>Stückkosten</b> (CASK, exkl. Treibstoff und Einmal- effekt aus UFO-Tarifvereinbarung) <sup>2)</sup>	- 2,5%	rückläufig, in etwa auf dem Niveau des Vorjahres

<sup>1)</sup> Exkl. Wet-Lease-Vereinbarung mit Air Berlin und Integration von Brussels Airlines.

<sup>2)</sup> Währungsbereinigt.

#### Andere Geschäftsfelder mit insgesamt stabilem Ergebnisbeitrag

Das Geschäftsfeld Logistik erwartet für das Geschäftsjahr 2017 in einem stabileren Marktumfeld einen moderat steigenden Umsatz. Das Angebot wird nahezu konstant bleiben. Die bereits im Jahr 2016 eingeleiteten Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung werden zwar im Geschäftsjahr 2017 erst teilweise greifen. Dennoch erwartet Lufthansa Cargo für das Geschäftsjahr 2017 einen gegenüber 2016 leicht verringerten Verlust.

Das Geschäftsfeld Technik erwartet für 2017 Umsätze deutlich über und ein Adjusted EBIT leicht unter Vorjahr. Wesentliche Gründe hierfür sind nicht wiederkehrende positive Ergebniseffekte im abgelaufenen Geschäftsjahr, der fortgesetzte Preisdruck im MRO-Geschäft mit der Folge reduzierter Margen, Kosten für Wachstumsprojekte wie insbesondere Innovations- und Technologieprojekte sowie Restrukturierungskosten.

Das Geschäftsfeld Catering erwartet für 2017 einen Umsatz leicht über und ein Adjusted EBIT deutlich unter Vorjahr. Der erwartete Ergebnisrückgang steht hauptsächlich im Zusammenhang mit Kosten aus der Transformation des Geschäftsmodells, vor allem in Europa. Die eingeleiteten Programme zur Effizienzsteigerung sowie der Ausbau der Aktivitäten in angrenzenden Märkten werden weiter vorangetrieben.

#### T050 Prognose Umsatz und Ergebnis\*

	Umsatz 2016 in Mio. €	Umsatz		Adjusted EBIT	
		Prognose für 2017	Adjusted EBIT 2016 in Mio. €	Prognose für 2017	
Lufthansa German Airlines	15 412	-	1 090	leicht unter Vorjahr	
SWISS	4 471	-	405	leicht unter Vorjahr	
Austrian Airlines	2 153	-	58	leicht unter Vorjahr	
Netzwerk-Airlines	21 864	leicht über Vorjahr	1 555	leicht unter Vorjahr	
Point-to-Point	2 060	deutlich über Vorjahr	- 104	deutlich über Vorjahr	
Logistik	2 084	leicht über Vorjahr	- 50	leicht über Vorjahr	
Technik	5 144	deutlich über Vorjahr	411	leicht unter Vorjahr	
Catering	3 194	leicht über Vorjahr	104	deutlich unter Vorjahr	
Sonstige	437	-	- 182	leicht über Vorjahr	
Innenumsätze / Überleitung	- 3 123	-	18	-	
<b>Lufthansa Group</b>	<b>31 660</b>	<b>deutlich über Vorjahr</b>	<b>1 752</b>	<b>leicht unter Vorjahr</b>	

\* Werte wurden angepasst und reflektieren den Neuzuschnitt der Geschäftsfelder ab 2017.

**Sonstige Finanzkennzahlen sollen sich verbessern**

Für 2017 plant die Lufthansa Group ein Bruttoinvestitionsvolumen von 2,7 Mrd. EUR. Für die darauf folgenden Jahre wird mit Bruttoinvestitionen von im Durchschnitt 2,2 Mrd. EUR pro Jahr gerechnet. Für 2017 wird erneut ein positiver Free Cashflow erwartet. Die Mindestliquidität von 2,3 Mrd. EUR soll unverändert aufrecht erhalten werden.

Das Konzernergebnis wird deutlich unter Vorjahr erwartet. Dazu tragen sowohl das leicht unter Vorjahr erwartete Adjusted EBIT bei, vor allem aber der Entfall des Einmaleffekts von 652 Mio. EUR aus der Umstellung der Alters- und Übergangsvorsorgung im neuen Tarifvertrag mit der Flugbegleitergewerkschaft UFO. Das EACC wird daher ebenfalls unter Vorjahr erwartet.

Bei stabiler Zinsentwicklung soll sich die Eigenkapitalquote weiter dem mittelfristigen Zielwert von 25 Prozent annähern. Die dynamische Tilgungsquote soll im Jahresverlauf stabil bleiben.

Die Ausschüttung einer Dividende wird auch für das Geschäftsjahr 2017 angenommen, insofern die in der Dividendenpolitik festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

**T051 Prognose Finanzprofil**

	Ist 2016	Zielwert	Prognose für 2017
Eigenkapitalquote	20,6%	25 % mittelfristig	steigend
Dynamische Tilgungsquote	28,7%	45% (mindestens 35%)	stabil
Liquidität	3,9 Mrd. €	Mindestliquidität 2,3 Mrd. €	niedriger als im Vorjahr

**Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group**

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 Netzwerk-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 bleibt die Stabilisierung des Ergebnisses über den Zyklus hinweg, mindestens auf dem guten Niveau der vergangenen beiden Geschäftsjahre. 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 perspektivisch zu erreichen. Vor dem Unternehmen liegt auch weiterhin eine intensive Phase umfassender Veränderungen durch die Umsetzung der neuen Organisation und die Weiterentwicklung der Unternehmensstruktur und -kultur. Der Vorstand ist zuversichtlich, dass Mitarbeiter und Führungskräfte gemeinsam die richtigen Entscheidungen treffen und umsetzen, um auch künftig für Kunden, Mitarbeiter und Aktionäre gleichermaßen Wert zu schaffen.

# Corporate Governance

✂ Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts eng zusammen. / Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wird mit einer Ausnahme entsprochen. / Umfassendes Compliance-Programm etabliert.

## Aufsichtsrat und Vorstand

### Aufsichtsrat

#### Dr. Wolfgang Röllner

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Deutsche Lufthansa AG  
Ehrevorsitzender

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

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats  
Deutsche Lufthansa AG  
Ehrevorsitzender

### Stimmberechtigte Mitglieder

#### Wolfgang Mayrhuber

Ehemaliger Vorsitzender des Vorstands  
Deutsche Lufthansa AG  
Vorsitzender

#### Christine Behle

Mitglied des Bundesvorstands  
der Gewerkschaft ver.di  
Arbeitnehmervertreterin  
Stellvertretende Vorsitzende

#### Nicoley Baublies

Purser und Mitglied des Vorstands  
der Gewerkschaft UFO e. V.  
Arbeitnehmervertreter

#### Dr. Werner Brandt

Ehemaliges Mitglied des Vorstands  
SAP SE

#### Jörg Cebulla

Flugkapitän  
Arbeitnehmervertreter

#### Herbert Hainer

Ehemaliger Vorstandsvorsitzender  
adidas AG

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

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

#### Dr. Karl-Ludwig Kley

Vorsitzender des Aufsichtsrats  
E.ON SE

#### Martin Koehler

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

#### Doris Krüger

Senior Director Future Innovation  
Strategy, Lufthansa Group  
Arbeitnehmervertreterin

#### Dr. Nicola Leibinger-Kammüller

Geschäftsführende Gesellschafterin  
und Vorsitzende der Geschäftsführung  
TRUMPF GmbH + Co. KG  
(bis 28. April 2016)

#### Eckhard Lieb

Bildungsreferent  
Arbeitnehmervertreter

#### Jan-Willem Marquardt

Flugkapitän und Mitglied der  
Vereinigung Cockpit  
Arbeitnehmervertreter

#### Martina Merz

Ehemalige CEO Chassis Brakes  
International, Niederlande  
(seit 28. April 2016)

#### Ralf Müller

Staatl. gepr. Techniker  
Arbeitnehmervertreter

#### Monika Ribar

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

#### Andreas Strache

Flightmanager  
Arbeitnehmervertreter

#### Stephan Sturm

Vorsitzender des Vorstands  
Fresenius Management SE

#### Christina Weber

Kaufm. Angestellte  
Arbeitnehmervertreterin

#### Birgit Weinreich

Flugbegleiterin  
Arbeitnehmervertreterin

#### Matthias Wissmann

Präsident des Verbands  
der Automobilindustrie e. V. (VDA)

### Vorstand

#### Carsten Spohr

Vorsitzender des Vorstands

#### Karl Ulrich Garnadt

Mitglied des Vorstands  
Ressort Eurowings und  
Aviation Services

#### Harry Hohmeister

Mitglied des Vorstands  
Ressort Hub Management

#### Simone Menne

Mitglied des Vorstands  
Ressort Finanzen  
(bis 31. August 2016)

#### Ulrik Svensson

Mitglied des Vorstands  
Ressort Finanzen  
(seit 1. Januar 2017)

#### Dr. Bettina Volkens

Mitglied des Vorstands  
Ressort Personal und Recht

## Mandate

### Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand 31. Dezember 2016)

#### Wolfgang Mayrhuber

- a) Infineon Technologies AG (Vorsitz)  
Münchener Rückversicherungs-  
Gesellschaft AG  
(bis 31. Dezember 2016)
- b) HEICO Corporation, USA

#### Christine Behle

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

#### Dr. Werner Brandt

- a) innogy SE (Vorsitz)  
OSRAM Licht AG  
ProSiebenSat.1 Media SE (Vorsitz)
- RWE AG (Vorsitz)

#### Herbert Hainer

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

#### Dr. Karl-Ludwig Kley

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

#### Martin Koehler

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

#### Dr. Nicola Leibinger-Kammüller

- (Stand beim Ausscheiden aus dem  
Aufsichtsrat am 28. April 2016)
- a) Axel Springer SE  
Siemens AG  
Voith GmbH

#### Eckhard Lieb

- b) Albatros Versicherungsdienste GmbH

#### Martina Merz

- (seit 28. April 2016)
- b) AB Volvo, Schweden (Board of Directors)  
NV Bekaert SA, Belgien  
(Board of Directors)  
SAF-HOLLAND S.A., Luxemburg  
(Board of Directors, stellv. Vorsitz)

#### Ralf Müller

- a) Lufthansa Cargo AG

#### Monika Ribar

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

#### Stephan Sturm

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

#### Christina Weber

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG

### Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

(Stand 31. Dezember 2016)

#### Carsten Spohr

- a) Lufthansa Technik AG\* (Vorsitz)  
ThyssenKrupp AG
- b) Dr. August Oetker KG

#### Karl Ulrich Garnadt

- a) Eurowings GmbH\* (Vorsitz)  
Germanwings GmbH\* (Vorsitz)  
LSG Lufthansa Service Holding AG\*  
Lufthansa CityLine GmbH\* (Vorsitz)  
Lufthansa Flight Training GmbH\* (Vorsitz)
- b) Aircraft Maintenance and Engineering  
Corp., China  
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali  
Europee, Italien (Board of Directors)  
Austrian Airlines AG, Österreich  
(stellv. Vorsitz)  
Edelweiss Air AG, Schweiz (Vorsitz)  
Günes Ekspres Havacilik A.S.  
(SunExpress), Türkei (stellv. Vorsitz)  
Miles & More GmbH\*  
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-  
Holding GmbH, Österreich (stellv. Vorsitz)  
SN Airholding SA/NV, Belgien

#### Harry Hohmeister

- a) Lufthansa Cargo AG\* (Vorsitz)
- b) Austrian Airlines AG, Österreich (Vorsitz)  
Günes Ekspres Havacilik A.S.  
(SunExpress), Türkei  
SN Airholding SA/NV, Belgien  
Swiss International Air Lines AG,  
Schweiz

#### Simone Menne

- (Stand beim Ausscheiden aus dem  
Vorstand am 31. August 2016)
- a) BMW AG  
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG\*  
(Vorsitz)  
Deutsche Post AG  
LSG Lufthansa Service Holding AG\*  
(Vorsitz)  
Lufthansa Cargo AG\*  
Lufthansa Technik AG\*
  - b) FWB Frankfurter Wertpapierbörse  
(Börsenrat)  
Miles & More GmbH (Vorsitz Beirat)

#### Ulrik Svensson

- (Stand beim Eintritt in den Vorstand  
am 1. Januar 2017)
- a) LSG Lufthansa Service Holding AG\*  
Lufthansa Cargo AG\*  
Lufthansa Technik AG\*

#### Dr. Bettina Volkens

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG\*

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 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.

Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte einen paritätisch besetzten Prüfungsausschuss gewählt, dem sechs Mitglieder des Aufsichtsrats angehören. Den Vorsitz übernimmt das dazu vom Aufsichtsrat gewählte Mitglied, bei Verhinderung des Ausschussvorsitzenden ein von ihm zu benennender Stellvertreter. Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sollen über besondere Kenntnisse auf dem Gebiet der Rechnungslegung sowie der Betriebs- und Finanzwirtschaft verfügen. Der Prüfungsausschuss hat die Aufgabe, insbesondere Fragen der Rechnungslegung, des Risikomanagements, des Internen Kontrollsystems und der Compliance, der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung zu erörtern, die Qualität der Abschlussprüfung sicherzustellen und dem Aufsichtsrat insbesondere zum Abschlussprüfer-Vorschlag an die Hauptversammlung und zur Billigung des Jahres- und Konzernabschlusses eine Beschlussempfehlung zu geben. Ferner erörtert der Prüfungsausschuss die Quartalszwischenberichte vor ihrer Veröffentlichung mit dem Vorstand. Der Prüfungsausschuss ist ermächtigt, die innere Ordnung der Ausschusstätigkeit in einer eigenen Geschäftsordnung zu regeln, und legt diese dem Aufsichtsrat zur Kenntnisnahme vor.

### G30 Ausschüsse des Aufsichtsrats

Präsidium	Prüfungsausschuss	Nominierungsausschuss	Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG
<p><b>Wolfgang Mayrhuber</b> (Vorsitzender)</p> <p><b>Christine Behle</b> (stellv. Vorsitzende)</p> <p><b>Dr. Karl-Ludwig Kley</b></p> <p><b>Birgit Weinreich</b></p> <p>Sieben Sitzungen im Jahr 2016</p>	<p><b>Dr. Werner Brandt</b> (Vorsitzender)</p> <p><b>Martin Koehler</b></p> <p><b>Doris Krüger</b></p> <p><b>Eckhard Lieb</b></p> <p><b>Jan-Willem Marquardt</b></p> <p><b>Monika Ribar</b></p> <p>Sieben Sitzungen im Jahr 2016</p>	<p><b>Dr. Werner Brandt</b></p> <p><b>Dr. Karl-Ludwig Kley</b></p> <p><b>Wolfgang Mayrhuber</b></p> <p>Eine Sitzung im Jahr 2016</p>	<p><b>Wolfgang Mayrhuber</b> (Vorsitzender)</p> <p><b>Christine Behle</b> (stellv. Vorsitzende)</p> <p><b>Dr. Karl-Ludwig Kley</b></p> <p><b>Birgit Weinreich</b> (seit 16. März 2016)</p> <p>Keine Sitzung im Jahr 2016</p>

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.

Der nach § 27 Abs. 3 des Mitbestimmungsgesetzes vorgeschriebene und gemäß § 9 Absatz 2 der Satzung der Gesellschaft gebildete Vermittlungsausschuss tritt nur dann zusammen, wenn bei einer Vorstandsbestellung oder einem Widerruf der Bestellung nicht die notwendige Zweidrittelmehrheit der Stimmen erreicht wird. Gemäß § 31 Absatz 3 Satz 1 MitbestG hat der Ausschuss dann dem Aufsichtsrat innerhalb eines Monats einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten.

Das Mitglied des Aufsichtsrats Dr. Robert Kimmitt ist Senior International Counsel der Rechtsanwaltskanzlei Wilmer Cutler Pickering Hale and Dorr LLP. Das Mitglied des Aufsichtsrats Matthias Wissmann ist Partner der Rechtsanwaltskanzlei Wilmer Cutler Pickering Hale and Dorr LLP. Die Lufthansa Group hat in der Vergangenheit Beratungsverträge mit Wilmer Cutler Pickering Hale and Dorr LLP 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 Wilmer Cutler Pickering Hale and Dorr LLP 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.

**Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats und deren Mandate sowie die Zusammensetzung und Aufgaben der Ausschüsse → S. 75 ff.**

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

Vorstand und Aufsichtsrat haben auf ihrer Sitzung am 7. Dezember 2016 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 der Deutschen Lufthansa AG hierbei neben dem Aktiengesetz auch die Eintragungsvoraussetzungen des Luftverkehrsnachweissicherungsgesetzes (LuftNaSiG) zu beachten. Dies betrifft insbesondere die Angabe der Staatsangehörigkeit bei natürlichen Personen und der Nationalität bei juristischen Personen beziehungsweise bei Meldepflichtigen nach dem Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) eines Mehrheitsbesitzes oder einer beherrschenden Beteiligung an ausländischem Eigentum.

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

### Transparente Rechnungslegung und Finanzkommunikation entsprechen internationalen Standards

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

Der gesetzlich vorgeschriebene und für die Dividendenzahlung relevante Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Mit der Prüfung der Jahresabschlüsse 2016 wurde die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, beauftragt. Die Honorare der Prüfer für das Geschäftsjahr 2016 sind im Konzernanhang zusammengestellt. → Erläuterung 44, S. 161.

Sollten Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder im Rahmen sogenannter Directors' Dealings eigene Geschäfte mit Lufthansa Aktien oder mit sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten, insbesondere mit Optionen und Derivaten, vornehmen, werden diese umgehend veröffentlicht, sobald sie die Wertgrenze von 5.000 EUR im Kalenderjahr überschreiten. Dies gilt auch für natürliche und juristische Personen, die in enger Beziehung zum oben genannten Personenkreis stehen. Der Gesamtbesitz von Aktien, Optionen oder Derivaten aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder überstieg zum 31. Dezember 2016 nicht den Wert von 1 Prozent der ausgegebenen Aktien.

Die Lufthansa Group informiert Aktionäre, Analysten und Öffentlichkeit gleichberechtigt und zeitnah. Nähere Informationen über diesbezügliche Aktivitäten finden sich im Kapitel → Lufthansa Aktie, S. 7 ff., 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. <http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance.html>

## Vergütungsbericht

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

### Struktur der Vorstandsvergütung

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 verwendeten Kennzahlen ab dem Geschäftsjahr 2016 entsprechend ersetzt.

Insgesamt ist durch die neuen Kennzahlen im Vergleich zu der bisherigen Vergütungsstruktur 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 wurde in der Hauptversammlung vom 28. April 2016 mit 89,95 Prozent der gültigen Stimmen gebilligt.

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 ausbezahlt.
- **Variable Jahresvergütung.** Die variable Vergütung richtet sich nach der EBIT-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 ausbezahlt. 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 EACC 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. Für die Bestimmung der EBIT-Marge 2016 verzichteten sämtliche Mitglieder des Vorstands auf die Berücksichtigung des positiven Ergebniseffekts aus der Umstellung der Alters- und Übergangsversorgung für das Kabinenpersonal der Lufthansa Passage in Höhe von 652 Mio. EUR. Ohne diesen Verzicht wären die nachfolgend dargestellten Vorstandsbezüge insgesamt um 1.750 TEUR höher ausgefallen.
- **Aktienkursbasierte Vergütung.** Der Vorstand nimmt zudem verpflichtend an den Aktienprogrammen für Führungskräfte teil (mit abweichend vom allgemeinen Führungskräfteprogramm strukturierten Parametern). → Erläuterung 36, S. 140 ff. Das Gesetz zur Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) legt bei Aktienoptionsprogrammen eine Ausübungsfrist von mindestens vier Jahren fest, wobei diese Frist generell als Orientierungspunkt und Empfehlung auch für die Laufzeit von langfristigen Incentivemodellen gesehen wird. Vor diesem Hintergrund ist die Laufzeit des LH-Performance-Programms auf vier Jahre festgelegt, auch wenn es sich hierbei nicht um ein Aktienoptionsprogramm im Sinne des Gesetzes handelt.
- **Tantieme.** Der Aufsichtsrat kann dem Vorstand in Jahren mit auf außerordentlichen exogenen Einflüssen beruhenden schwachen Ergebnissen eine angemessene zusätzliche individuelle Leistungstantieme 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, S. 140 ff.), aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen sowie Sitzungs- und Tagegelder aus der Tätigkeit in den Aufsichtsräten verbundener Unternehmen.

### Leistungen im Fall der Beendigung der Tätigkeit

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

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

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

Die Auszahlung des Versorgungsguthabens erfolgt grundsätzlich in zehn Raten. Auf Antrag des Vorstands oder 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 2016 insgesamt auf 10.389 TEUR (Vorjahr: 9.605 TEUR). Davon entfielen 5.044 TEUR (Vorjahr: 4.650 TEUR) auf erfolgsunabhängige Komponenten und 5.345 TEUR (Vorjahr: 4.955 TEUR) auf erfolgsbezogene Komponenten der Vergütung. Der Dienstzeitaufwand der Pensionszusagen betrug 2.253 TEUR (Vorjahr: 1.985 TEUR).

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

**T052 Gesamtbezüge des Vorstands (HGB) 2016**

Angaben in Tsd. €	Grundvergütung	Sonstiges <sup>1)</sup>	Einjährige variable Vergütung	Mehrfährige variable Vergütung	Optionsprogramm <sup>2)</sup>	Gesamtbezüge
Carsten Spohr	1 380	117	797	141	685	3 120
Karl Ulrich Garnadt	863	86	532	74	456	2 011
Harry Hohmeister	863	143	532	110	456	2 104
Simone Menne <sup>3)</sup>	575	16	354	110	–	1 055
Dr. Bettina Volkens	863	138	532	110	456	2 099
<b>Gesamt (HGB)</b>	<b>4 544</b>	<b>500</b>	<b>2 747</b>	<b>545</b>	<b>2 053</b>	<b>10 389</b>

<sup>1)</sup> Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen (→ Konzernanhang, Erläuterung 36, S. 140 ff.), aus Beförderungsgünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen sowie Sitzungs- und Tagegelder aus der Tätigkeit in den Aufsichtsräten verbundener Unternehmen.

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

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

Für die im Jahr 2015 tätigen Mitglieder des Vorstands fielen im Einzelnen folgende Vergütungen an:

**T052 Gesamtbezüge des Vorstands (HGB) 2015**

Angaben in Tsd. €	Grundvergütung	Sonstiges <sup>1)</sup>	Einjährige variable Vergütung	Mehrfährige 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 (→ Konzernanhang, Erläuterung 36, S. 140 ff.), aus Beförderungsgünstigungen 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 im Geschäftsjahr 2015 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.

## Zusammengefasster Lagebericht

Corporate Governance

In den derzeit laufenden Aktienprogrammen werden zum 31. Dezember 2016 (2015) von den Vorstandsmitgliedern folgende Aktien beziehungsweise Optionspakete gehalten:

### T053 Aktienprogramme

Anzahl der Aktien	Programm 2013		Programm 2014		Programm 2015		Programm 2016	
	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 (8 910)	30 (30)	10 080 (–)	30 (–)
Harry Hohmeister	8 370 (8 370)	30 (30)	10 170 (10 170)	30 (30)	8 910 (8 910)	30 (30)	10 080 (–)	30 (–)
Simone Menne	– (8 370)	– (30)	– (10 170)	– (30)	– (8 910)	– (30)	– (–)	– (–)
Carsten Spohr	8 370 (8 370)	30 (30)	15 255 (15 255)	45 (45)	13 365 (13 365)	45 (45)	15 120 (–)	45 (–)
Dr. Bettina Volkens (Vorstand seit 01.07.2013)	8 370 (8 370)	30 (30)	10 170 (10 170)	30 (30)	8 910 (8 910)	30 (30)	10 080 (–)	30 (–)

Gemäß den Bedingungen zur Teilnahme an den Aktienprogrammen erfolgt eine Auszahlung aus den Optionen nur dann, wenn das jeweilige Vorstandsmitglied zum Programmende aktives Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG ist. Mit dem Ausscheiden von Simone Menne aus dem Vorstand zum 31. August 2016 sind ihre Ansprüche aus den laufenden Aktienprogrammen erloschen.

Die laufenden Aktienprogramme entwickelten sich im Geschäftsjahr wie folgt:

### T054 Wertentwicklung Aktienprogramme

in €	Geschäftsjahr 2016			Geschäftsjahr 2015		
	Auszahlung von fälligen Aktienprogrammen	Zeitwertveränderung noch laufender Aktienprogramme	Gesamt	Auszahlung von fälligen Aktienprogrammen	Zeitwertveränderung noch laufender Aktienprogramme	Gesamt
Carsten Spohr	–	211 982	211 982	–	–73 668	–73 668
Karl Ulrich Garnadt	–	244 361	244 361	–	83 943	83 943
Harry Hohmeister	–	251 848	251 848	–	92 988	92 988
Simone Menne (Vorstand bis 31.08.2016)	–	–345 358	–345 358	–	113 074	113 074
Dr. Bettina Volkens	–	251 848	251 848	–	92 988	92 988
	–	<b>614 681</b>	<b>614 681</b>	–	<b>309 325</b>	<b>309 325</b>

Zu den maximalen Auszahlungsbeträgen finden sich weitere Informationen im Konzernanhang. → Erläuterung 36, S. 140 ff.

Der Gesamtbetrag für die im Geschäftsjahr 2016 von den Vorstandsmitgliedern erworbenen Pensionsanswartschaften von 2,3 Mio. EUR (Vorjahr: 2,0 Mio. EUR) nach HGB beziehungsweise 2,4 Mio. EUR (Vorjahr: 2,1 Mio. EUR) nach IFRS wurde im Personalaufwand (Dienstzeitaufwand) berücksichtigt. Es ergeben sich folgende individuelle Dienstzeitaufwendungen und Barwerte von Pensionsanswartschaften:

#### T055 Pensionsanswartschaften nach HGB und IFRS

in Tsd. €	HGB		HGB		IFRS		IFRS	
	Dienstzeitaufwand		Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen		Dienstzeitaufwand		Barwert der Pensionsverpflichtungen	
	2016	2015	31.12.2016	31.12.2015	2016	2015	31.12.2016	31.12.2015
Carsten Spohr	702	521	3 951	3 112	710	543	3 668	2 860
Karl Ulrich Garnadt	424	355	1 004	567	448	385	1 005	554
Harry Hohmeister	434	380	1 385	921	463	391	1 261	797
Simone Menne	263	358	2 326	1 977	302	385	2 328	1 915
Dr. Bettina Volkens	430	371	1 336	878	457	386	1 261	797
	<b>2 253</b>	<b>1 985</b>	<b>10 002</b>	<b>7 455</b>	<b>2 380</b>	<b>2 090</b>	<b>9 523</b>	<b>6 923</b>

#### Sonstige Vereinbarungen

Simone Menne war bis zum 30. Juni 2020 als Mitglied des Vorstands bestellt. Im Frühjahr 2016 hat Simone Menne erklärt, das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlassen zu wollen. Der Aufsichtsrat hat diesem Wunsch in einer außerordentlichen Sitzung am 9. Juni 2016 entsprochen und Simone Menne mit Wirkung zum 31. August 2016 aus dem Vorstand abberufen. Die für das Geschäftsjahr 2016 zu zahlende variable Vergütung erhält Simone Menne zeitanteilig für den Zeitraum 1. Januar 2016 bis 31. August 2016. Sofern Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2016 eine Ermessenstantieme gezahlt wird, erhält Simone Menne diese zeitanteilig für den Zeitraum 1. Januar 2016 bis 31. August 2016. Vereinbarungsgemäß sind mit dem Ausscheiden von Simone Menne alle Ansprüche auf Outperformance-Zahlungen aus LH-Performance-Programmen erloschen.

#### Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 5,7 Mio. EUR (Vorjahr: 5,9 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 70,4 Mio. EUR (Vorjahr: 67,4 Mio. EUR).

#### Empfehlungen des Deutschen

##### Corporate Governance Kodex (DCGK)

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

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

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

Der für das Berichtsjahr angegebene „Zufluss“ umfasst die tatsächlich im Berichtsjahr ausgezahlten fixen Vergütungsbestandteile zuzüglich der 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 2016 von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten noch sind sie ihnen zugesagt worden.

## Zusammengefasster Lagebericht

Corporate Governance

### T056 Gewährte Zuwendungen

in Tsd. €	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011				Karl Ulrich Garnadt Vorstand seit 01.05.2014			
	2016	2015	2016 (Min.)	2016 (Max.)	2016	2015	2016 (Min.)	2016 (Max.)
Festvergütung	1 380	1 207	1 380	1 380	863	863	863	863
Nebenleistungen	117	115	117	117	86	86	86	86
<b>Summe</b>	<b>1 497</b>	<b>1 322</b>	<b>1 497</b>	<b>1 497</b>	<b>949</b>	<b>949</b>	<b>949</b>	<b>949</b>
Einjährige variable Vergütung	636	529	0	1 553	424	373	0	970
Mehrfährige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung	212	177	0	517	141	124	0	323
Optionsprogramm (4 Jahre)	685	626	0	1 800	456	417	0	1 200
<b>Summe</b>	<b>1 533</b>	<b>1 332</b>	<b>0</b>	<b>3 870</b>	<b>1 021</b>	<b>914</b>	<b>0</b>	<b>2 493</b>
Versorgungsaufwand	710	543	710	710	448	385	448	448
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>3 740</b>	<b>3 197</b>	<b>2 207</b>	<b>6 077</b>	<b>2 418</b>	<b>2 248</b>	<b>1 397</b>	<b>3 890</b>

in Tsd. €	Harry Hohmeister Vorstand seit 01.07.2013				Simone Menne Vorstand bis 31.08.2016			
	2016	2015*	2016 (Min.)	2016 (Max.)	2016	2015	2016 (Min.)	2016 (Max.)
Festvergütung	863	432	863	863	575	863	575	575
Nebenleistungen	143	63	143	143	16	80	16	16
<b>Summe</b>	<b>1 006</b>	<b>495</b>	<b>1 006</b>	<b>1 006</b>	<b>591</b>	<b>943</b>	<b>591</b>	<b>591</b>
Einjährige variable Vergütung	424	373	0	970	283	373	0	646
Mehrfährige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung	141	124	0	323	94	124	0	216
Optionsprogramm (4 Jahre)	456	417	0	1 200	–	417	–	–
<b>Summe</b>	<b>1 021</b>	<b>914</b>	<b>0</b>	<b>2 493</b>	<b>377</b>	<b>914</b>	<b>0</b>	<b>862</b>
Versorgungsaufwand	463	391	463	463	302	385	302	302
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2 490</b>	<b>1 800</b>	<b>1 469</b>	<b>3 962</b>	<b>1 270</b>	<b>2 242</b>	<b>893</b>	<b>1 755</b>

\* Für seine Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Swiss International Air Lines AG erhielt Harry Hohmeister für das Geschäftsjahr 2015 darüber hinaus eine in CHF ausbezahlte Grundvergütung im Gegenwert von 431 TEUR, die direkt von der Swiss International Air Lines AG ausbezahlt wurde.

in Tsd. €	Dr. Bettina Volkens Vorstand seit 01.07.2013			
	2016	2015	2016 (Min.)	2016 (Max.)
Festvergütung	863	863	863	863
Nebenleistungen	138	78	138	138
<b>Summe</b>	<b>1 001</b>	<b>941</b>	<b>1 001</b>	<b>1 001</b>
Einjährige variable Vergütung	424	373	0	970
Mehrfährige variable Vergütung				
Dreijährige variable Vergütung	141	124	0	323
Optionsprogramm (4 Jahre)	456	417	0	1 200
<b>Summe</b>	<b>1 021</b>	<b>914</b>	<b>0</b>	<b>2 493</b>
Versorgungsaufwand	457	386	457	457
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>2 479</b>	<b>2 241</b>	<b>1 458</b>	<b>3 951</b>

## T057 Zufluss

in Tsd. €	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	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015*
Festvergütung	1 380	1 207	863	863	863	432
Nebenleistungen	117	115	86	86	143	63
<b>Summe</b>	<b>1 497</b>	<b>1 322</b>	<b>949</b>	<b>949</b>	<b>1 006</b>	<b>495</b>
Einjährige variable Vergütung	797	593	532	417	532	417
Mehrjährige variable Vergütung						
Dreijährige variable Vergütung	141	133	74	–	110	67
Optionsprogramm (4 Jahre)	–	–	–	–	–	–
<b>Summe</b>	<b>938</b>	<b>726</b>	<b>606</b>	<b>417</b>	<b>642</b>	<b>484</b>
Versorgungsaufwand	710	543	448	385	463	391
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>3 145</b>	<b>2 591</b>	<b>2 003</b>	<b>1 751</b>	<b>2 111</b>	<b>1 370</b>

\* Für seine Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Swiss International Air Lines AG im Geschäftsjahr 2015 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.

in Tsd. €	Simone Menne Vorstand bis 31.08.2016		Dr. Bettina Volkens Vorstand seit 01.07.2013	
	2016	2015	2016	2015
Festvergütung	575	863	863	863
Nebenleistungen	16	80	138	78
<b>Summe</b>	<b>591</b>	<b>943</b>	<b>1 001</b>	<b>941</b>
Einjährige variable Vergütung	354	417	532	417
Mehrjährige variable Vergütung				
Dreijährige variable Vergütung	110	133	110	67
Optionsprogramm (4 Jahre)	–	–	–	–
<b>Summe</b>	<b>464</b>	<b>550</b>	<b>642</b>	<b>484</b>
Versorgungsaufwand	302	385	457	386
<b>Gesamtvergütung</b>	<b>1 357</b>	<b>1 878</b>	<b>2 100</b>	<b>1 811</b>

**Struktur der Aufsichtsratsvergütung**

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

Die ordentlichen Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß § 13 Abs. 1 der Satzung für jedes Geschäftsjahr eine Vergütung in Höhe von 80.000 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 2016 2.170 TEUR (Vorjahr: 2.152 TEUR).

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

**T058 Vergütungen Aufsichtsrat**

in Tsd. €	2016			2015		
	Feste Vergütungen	Vergütung für Ausschusstätigkeit	AR-Vergütungen gesamt	Feste Vergütungen	Vergütung für Ausschusstätigkeit	AR-Vergütungen gesamt
Wolfgang Mayrhuber	240	60	300	240	60	300
Christine Behle	120	20	140	120	20	140
Jacques Aigrain (bis 29.04.2015)	-	-	-	26	-	26
Nicoley Baublies (seit 01.05.2015)	80	-	80	54	-	54
Dr. Werner Brandt	80	80	160	80	80	160
Jörg Cebulla (seit 08.11.2015)	80	-	80	12	-	12
Herbert Hainer	80	-	80	80	-	80
Uwe Hien (bis 30.04.2015)	-	-	-	26	10	36
Dr. h.c. Robert Kimmitt	80	-	80	80	-	80
Dr. Karl-Ludwig Kley	80	40	120	80	40	120
Martin Koehler	80	30	110	80	30	110
Doris Krüger	80	30	110	80	9	89
Dr. Nicola Leibinger-Kammüller (bis 28.04.2016)	26	-	26	80	-	80
Eckhard Lieb	80	30	110	80	30	110
Jan-Willem Marquardt	80	30	110	80	24	104
Martina Merz (seit 28.04.2016)	54	-	54	-	-	-
Ralf Müller	80	-	80	80	-	80
Monika Ribar	80	30	110	80	30	110
Andreas Strache	80	-	80	80	-	80
Stephan Sturm (seit 29.04.2015)	80	-	80	54	-	54
Christina Weber	80	-	80	80	-	80
Birgit Weinreich	80	20	100	80	2	82
Matthias Wissmann	80	-	80	80	-	80
Stefan Ziegler (bis 07.11.2015)	-	-	-	68	17	85
<b>Gesamt</b>	<b>1 800</b>	<b>370</b>	<b>2 170</b>	<b>1 800</b>	<b>352</b>	<b>2 152</b>

Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 111 TEUR (Vorjahr: 110 TEUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für die Tätigkeit 17 TEUR (Vorjahr: 59 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 1.200.174.218,24 EUR, aufgeteilt in 468.818.054 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 2016 lag der Anteil ausländischer Aktionäre im Aktienregister der Deutschen Lufthansa AG bei 31,4 Prozent. Detaillierte Informationen zum LuftNaSiG und die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur finden sich auf unserer Website [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 2016 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 2016 über ein Genehmigtes Kapital in Höhe von insgesamt 570.337.873,76 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. Von dieser Ermächtigung wurde bisher in Höhe von 4.120.811,52 EUR zur Ausgabe von 1.609.602 neuen Aktien im Rahmen der erstmaligen Begebung einer Aktiendividende Gebrauch gemacht. Somit beträgt das unter der Ermächtigung noch zur Verfügung stehende Genehmigte Kapital A 557.039.280,48 EUR.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 28. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital 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 bis zum 31. Dezember 2016 wie folgt Gebrauch: 2014 in einer Höhe von 4.345.000,96 EUR zur Ausgabe von 1.697.266 neuen Aktien an Mitarbeiter; 2015 in einer Höhe von 4.522.199,04 EUR zur Ausgabe von 1.766.484 neuen Aktien an Mitarbeiter; 2016 in einer Höhe von 6.834.206,72 EUR zur Ausgabe von 2.669.612 neuen Aktien an Mitarbeiter. Somit beträgt das unter der Ermächtigung noch zur Verfügung stehende Genehmigte Kapital B 13.298.593,28 EUR.

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

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

zu erwerben. Die Ermächtigungen können unter anderem dazu genutzt werden, die Finanzierungsmöglichkeiten für den Fall eines Erwerbs eines Unternehmens oder einer Unternehmensbeteiligung zu erweitern. Dabei darf der rechnerische Anteil der aufgrund dieser Ermächtigung erworbenen Aktien zusammen mit anderen Aktien der Gesellschaft, die die Gesellschaft bereits erworben hat und noch besitzt, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10 Prozent des Grundkapitals betragen.

Weitere Angaben zum genehmigten Kapital, bedingten Kapital und zum Erwerb eigener Aktien → [Erläuterung 30, S. 127 f.](#)

### **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 ist aktuell eine Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 12. September 2019 ausstehend.

Im August 2015 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Hybrid-Anleihe über 500 Mio. EUR mit Fälligkeit am 12. August 2075 begeben, die ebenfalls die zuvor beschriebene Kontrollwechselklausel beinhaltet. Darüber hinaus hat die Deutsche Lufthansa AG im April und Dezember 2016 Schuldscheindarlehen über 475 Mio. EUR beziehungsweise 1,2 Mrd. EUR mit Laufzeiten von drei, fünf, sieben und zehn Jahren platziert, die ebenfalls eine ähnliche Kontrollwechselklausel beinhalten.

### **Entschädigungsvereinbarungen mit Mitgliedern des Vorstands oder mit Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots**

Für den Fall eines im Anstellungsvertrag näher definierten Kontrollwechsels bei der Deutschen Lufthansa AG haben Vorstandsmitglieder und die Gesellschaft das Recht, den Vertrag innerhalb eines Zeitraums von zwölf Monaten seit dem Kontrollwechsel zu kündigen.

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

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. → [Vergütungsbericht, S. 79 ff.](#)

# Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

✂ Umsatz der Deutschen Lufthansa AG sinkt auf 15,2 Mrd. EUR. / Jahresergebnis steigt auf 1,2 Mrd. EUR. / Bilanzsumme steigt auf 25,0 Mrd. EUR.

Der Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) unter Beachtung der erstmalig anzuwendenden Regelungen des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (BilRUG) sowie der ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) und der Satzung aufgestellt und vom Abschlussprüfer PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft. Er wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht. Der Jahresabschluss ist im Internet dauerhaft verfügbar. <http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/finanzberichte.html>.

Im vorliegenden Geschäftsbericht ist der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG mit dem Lagebericht des Lufthansa Konzerns zusammengefasst. Die Deutsche Lufthansa AG und ihre Ergebnisse beinhalten auch die Konzernzentrale mit den Zentralfunktionen für Unternehmensentwicklung, Finanzen und Controlling, Kommunikation, öffentliche Angelegenheiten, Personal, Recht und Compliance sowie Datenschutz, Sicherheit und Beschaffung. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Deutschen Lufthansa AG entsprechen im Wesentlichen denen des Konzerns. → Gesamtwirtschaftliche Lage, S. 23 f.; Branchenentwicklung, S. 24 f.; Geschäftsverlauf, S. 26 ff.

## Ertragslage

Die Deutsche Lufthansa AG steigerte das Jahresergebnis auf 1,2 Mrd. EUR und zeigte damit im Geschäftsjahr 2016 eine gute Entwicklung. Der deutliche Rückgang der Verkehrserlöse (–8,2 Prozent) wurde durch den weiterhin vor allem preisbedingten Rückgang der Treibstoffkosten (–10,3 Prozent) und ein im Vergleich zum Vorjahr deutlich positiveres Kursergebnis

(373 Mio. EUR) überkompensiert. Zudem wirkte sich die Umstellung des zu verwendenden Abzinsungssatzes bei Pensionsrückstellungen zusätzlich positiv auf das Jahresergebnis aus (1,0 Mrd. EUR).

## Umsatz und Erträge

### 62 Mio. Passagiere befördert

Im Geschäftsjahr 2016 lag die Zahl der beförderten Fluggäste mit 62 Mio. Passagieren annähernd auf Vorjahresniveau (+0,2 Prozent). Das Angebot stieg um 1,2 Prozent, der Absatz sank um 0,3 Prozent. Die Auslastung ging um 1,1 Prozentpunkte auf 79,2 Prozent zurück. Die Durchschnittserlöse lagen um 7,9 Prozent unter dem Vorjahreswert.

### Umsatzerlöse sinken um 2,9 Prozent

Die Verkehrserlöse sanken im Vorjahresvergleich um 8,2 Prozent auf 14,1 Mrd. EUR. Die anderen Betriebserlöse stiegen auf 1,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 355 Mio. EUR), gleichzeitig gingen die sonstigen betrieblichen Erträge um 36,1 Prozent auf 1,6 Mrd. EUR zurück. Dieser Effekt ist im Wesentlichen auf die neue Erlösdefinition aufgrund der erstmalig anzuwendenden Vorschriften des BilRUG zurückzuführen. Insgesamt sind die Umsatzerlöse um 2,9 Prozent auf 15,2 Mrd. EUR gesunken.

## Aufwendungen

### Aufwendungen sinken um 9,2 Prozent

Die betrieblichen Aufwendungen betragen 16,0 Mrd. EUR und lagen damit um 1,6 Mrd. EUR unter Vorjahr.

### T059 Entwicklung der Verkehrsgebiete der Deutschen Lufthansa AG

in Tsd. €	Verkehrserlöse in Mio. €		Fluggäste in Tsd.		Angebotene Sitzkilometer in Mio.		Verkaufte Sitzkilometer in Mio.		Sitzladefaktor in %	
	2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in %	2016	Veränderung in P.
Europa	5 428	–4,5	46 019	0,4	47 071	0,9	35 166	–0,1	74,7	–0,7
Amerika	4 920	–8,3	8 133	3,0	75 701	6,1	61 990	3,6	81,9	–2,0
Asien/Pazifik	2 678	–12,5	4 629	–4,2	45 665	–3,2	36 837	–4,6	80,7	–1,2
Nahost/Afrika	1 037	–13,8	2 856	–3,2	15 380	–6,8	11 528	–5,8	75,0	0,8
<b>Gesamtverkehr</b>	<b>14 063</b>	<b>–8,2</b>	<b>61 637</b>	<b>0,2</b>	<b>183 817</b>	<b>1,2</b>	<b>145 521</b>	<b>–0,3</b>	<b>79,2</b>	<b>–1,1</b>

## Zusammengefasster Lagebericht

Erläuterungen zum Einzelabschluss (HGB)

### T060 Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB

in Mio. €	2016	2015
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	14 063	15 314
Andere Betriebserlöse	1 146	355
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>15 209</b>	<b>15 669</b>
Sonstige betriebliche Erträge	1 649	2 582
Materialaufwand	-9 780	-10 393
Personalaufwand	-2 855	-2 827
Abschreibungen	-428	-458
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2 946	-3 959
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>	<b>849</b>	<b>614</b>
Beteiligungsergebnis	598	728
Zinsergebnis	94	-1 237
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-26	-131
<b>Finanzergebnis</b>	<b>666</b>	<b>-640</b>
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>1 515</b>	<b>-26</b>
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-233	-34
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-62	1 139
Sonstige Steuern	-51	-45
<b>Jahresergebnis</b>	<b>1 169</b>	<b>1 034</b>
Einstellungen in andere Gewinnrücklagen	-935	-802
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>234</b>	<b>232</b>

Der Materialaufwand ist um 5,9 Prozent auf 9,8 Mrd. EUR gesunken. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Entwicklung des Treibstoffaufwands und der Aufwendungen für bezogene Leistungen zurückzuführen. Der Treibstoffaufwand ist um 10,3 Prozent auf 2,8 Mrd. EUR gesunken. Bereinigt um die Entlastungen aus dem Verbrauch der Drohverlustrückstellung und der Auflösung der Prämienabschreibungen in Höhe von insgesamt 176 Mio. EUR wäre der Treibstoffaufwand noch deutlicher (17,3 Prozent) gesunken. Der bereinigte Rückgang ist fast ausschließlich auf gesunkene Preise zurückzuführen, während die marginal gesunkene Menge (0,3 Prozent) sowie der gegenläufige US-Dollar-Währungseffekt im Jahresdurchschnitt (+0,5 Prozent) einen nur unwesentlichen Einfluss auf den Rückgang hatten. Ohne das realisierte negative Preissicherungsergebnis in Höhe von 619 Mio. EUR (ohne Drohverlustrückstellung und Prämienabschreibung) wäre der Treibstoffaufwand noch einmal deutlich geringer ausgefallen.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind um 4,1 Prozent auf 6,9 Mrd. EUR gesunken. Die Gebühren stellen mit 2,8 Mrd. EUR weiterhin die größte Aufwandsposition unter den bezogenen Leistungen dar. Sie lagen insgesamt 9,1 Prozent mengen-, preis- und währungsbedingt unter dem Vorjahr. Dazu trugen sowohl Flugsicherungsgebühren (-5,2 Prozent), Landegebühren (-8,1 Prozent), Abfertigungsgebühren (-0,4 Prozent) und Fluggastgebühren (-18,4 Prozent) bei. Aufgrund der neuen Vorschriften des BilRUG wird der Aufwand aus der Luftverkehrssteuer nicht mehr unter den Fluggastgebühren, sondern unter den sonstigen Steuern gezeigt.

Die Aufwendungen für bezogene Technikleistungen sanken im Vergleich zum Vorjahr um 8,8 Prozent auf 1,5 Mrd. EUR. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass ein vergleichbarer Vorjahreseffekt aus Kabinenumrüstungsmaßnahmen im Jahr 2016 nicht vorlag. Die Charteraufwendungen, die sich weiterhin überwiegend aus den an die Regionalpartner im Rahmen des Lufthansa Regional-Konzepts zu entrichtenden Charterraten zusammensetzen, stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 13,1 Prozent auf 547 Mio. EUR. Der Anstieg begründet sich im Wesentlichen aus dem Zukauf von Sitzplatzkapazitäten von Austrian Airlines auf mehreren deutsch-österreichischen Strecken. Die Aufwendungen für Operating Leases stiegen um 7,2 Prozent auf 833 Mio. EUR. Grund hierfür sind weitere, in österreichische Mieterbeteiligungsmodelle eingebrachte Flugzeuge sowie zusätzlich geleaste Flugzeuge zur Weitergabe an Eurowings zur Abdeckung der dortigen Langstreckenflüge.

Der Personalaufwand stieg um 1,0 Prozent auf 2,9 Mrd. EUR. Während der durchschnittliche Personalbestand um 0,5 Prozent über dem Vorjahr lag, reduzierten sich die Aufwendungen für Löhne und Gehälter um 0,4 Prozent. Die Sozialabgaben sanken um 0,4 Prozent. Die Aufwendungen für die Altersversorgung stiegen um 14,8 Prozent auf 287 Mio. EUR. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf Einmaleffekte aus der Umstellung der betrieblichen Übergangsversorgung für das Kabinenpersonal zurückzuführen.

Die Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 6,6 Prozent auf 428 Mio. EUR gesunken. Der Rückgang ergab sich im Wesentlichen aufgrund der Einbringung von Flugzeugen in österreichische Mieterbeteiligungsmodelle.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind um 25,6 Prozent auf 2,9 Mrd. EUR gesunken. Dies ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Kursverluste aus Realisierung und Stichtagskursbewertung zurückzuführen. Weitere Aufwandsreduzierungen ergaben sich insbesondere beim Mietaufwand, bei den Verkaufsprovisionen für die Agenten, beim Zahlungsverkehr sowie beim Reiseaufwand. Aufgrund der neuen Vorschriften des BilRUG sind alle Mietaufwendungen für an Konzerngesellschaften weitervermietete Objekte nun im Materialaufwand auszuweisen (49 Mio. EUR).

## Ergebnisentwicklung

### Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit steigt um 235 Mio. EUR

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit stieg im Geschäftsjahr 2016 um 38,3 Prozent auf 849 Mio. EUR. Der Rückgang der betrieblichen Erträge um 7,6 Prozent auf 16,9 Mrd. EUR aufgrund geringerer Umsatzerlöse und sonstiger Erträge wurde überkompensiert von einer deutlichen Reduzierung der betrieblichen Aufwendungen. Das in Anlehnung an die Konzernergebnisgröße ermittelte Adjusted EBIT betrug im Geschäftsjahr 1,4 Mrd. EUR.

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

Das Finanzergebnis stieg um 1,3 Mrd. EUR auf 666 Mio. EUR. Es setzt sich aus einem Beteiligungsergebnis von 598 Mio. EUR (Vorjahr: 728 Mio. EUR), einem Zinsergebnis von 94 Mio. EUR (Vorjahr: –1,2 Mrd. EUR) und den übrigen Finanzposten von –26 Mio. EUR (Vorjahr: –131 Mio. EUR) zusammen.

Das Beteiligungsergebnis beinhaltet Ergebnisabführungen in Höhe von 107 Mio. EUR (Vorjahr: –80 Mio. EUR) und sonstige Beteiligungserträge in Höhe von 491 Mio. EUR (Vorjahr: 808 Mio. EUR). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist mit der im Jahr 2015 vorgenommenen Umstellung der phasengleichen Gewinnvereinbarung von Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften zu erklären, wodurch 2015 sowohl die für 2014 gezahlten Dividenden als auch die für 2015 abgegrenzten Dividenden in das Beteiligungsergebnis 2015 eingeflossen sind. Die Ergebnisse bei den Gesellschaften mit Ergebnisabführungsverträgen haben sich im Vergleich zum Vorjahr mit Ausnahme der Eurowings GmbH (–33 Mio. EUR) und der Delvag GmbH (–1 Mio. EUR) positiv entwickelt. Die größte positive Veränderung mit einem Anstieg gegenüber Vorjahr von 85 Mio. EUR fiel auf die Lufthansa Technik AG.

Das Zinsergebnis betrug im Geschäftsjahr 94 Mio. EUR (Vorjahr: –1,2 Mrd. EUR). Ursache für das positive Zinsergebnis ist insbesondere die niedrigere Bewertung der Pensionsrückstellungen infolge der Umstellung des zu verwendenden Abzinsungssatzes von einem 7- auf einen 10-Jahres-Durchschnittszinssatz. Der für die Abzinsung zugrunde gelegte Zinssatz betrug 4,01 Prozent (Vorjahr: 3,89 Prozent), woraus sich im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Belastung des Zinsaufwands in Höhe von 189 Mio. EUR ergab (Vorjahr: 1,2 Mrd. EUR). Gegenläufig wirkte die im Vergleich zum Vorjahr deutlich höhere Marktbewertung des zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögens in Höhe von 335 Mio. EUR (Vorjahr: 20 Mio. EUR).

Die unter den übrigen Finanzposten erfassten Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen um 105 Mio. EUR unter dem Vorjahr und betragen 26 Mio. EUR. Der Beteiligungsbuchwert der Lufthansa CityLine GmbH wurde um 12 Mio. EUR vollständig wertberichtigt. Darüber hinaus wurde die Ausleihung an die Lufthansa Super Star gGmbH mit 14 Mio. EUR wertberichtigt.

### Jahresüberschuss steigt um 135 Mio. EUR

Betriebliches Ergebnis und Finanzergebnis addieren sich auf 1,5 Mrd. EUR (Vorjahr: –26 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr ergab sich ein Steueraufwand vom Einkommen und Ertrag (inklusive latenter Steuern) in Höhe von 295 Mio. EUR sowie ein Aufwand für sonstige Steuern in Höhe von 51 Mio. EUR. Insgesamt ergab sich im Jahr 2016 ein Jahresüberschuss von 1,2 Mrd. EUR (Vorjahr: 1,0 Mrd. EUR).

## Finanzlage

### Operativer Cashflow

#### Operativer Cashflow steigt auf 1,3 Mrd. EUR

Der operative Cashflow ist um 1,1 Mrd. EUR auf 1,3 Mrd. EUR gestiegen. Die Deutsche Lufthansa AG hat im Berichtsjahr 2016 559 Mio. EUR (Vorjahr: 1,2 Mrd. EUR) in Flugzeuge und Anzahlungen auf Fluggeräte investiert. Davon entfielen 122 Mio. EUR (Vorjahr: 323 Mio. EUR) auf Anzahlungen. Die Deutsche Lufthansa AG hat zur Finanzierung ihrer künftigen Zahlungsverpflichtungen aus Altersversorgungsansprüchen der Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2016 insgesamt 14 Mio. EUR (Vorjahr: 382 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 Nettozahlungsmitteln ein Mittelabfluss von 1,8 Mrd. EUR. Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 509 Mio. EUR.

## Vermögenslage

Die Bilanzsumme stieg um 12,6 Prozent oder 2,8 Mrd. EUR auf 25,0 Mrd. EUR. Das Anlagevermögen macht 80,2 Prozent der Bilanzsumme aus (Vorjahr: 82,7 Prozent).

## Aktiva

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

Das Anlagevermögen stieg um 1,7 Mrd. EUR auf 20,1 Mrd. EUR. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Zunahme des Finanzanlagevermögens um knapp 1,8 Mrd. EUR zurückzuführen und begründet sich vornehmlich aus mehreren Kapitalerhöhungen bei der Lufthansa Commercial Holding GmbH (insgesamt 1,0 Mrd. EUR). Darüber hinaus wurden erneut Flugzeuge in bestehende Mieterbeteiligungsmodelle in Österreich eingebracht (180 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten Kapitalrückführungen in Höhe von 189 Mio. EUR aus den vorgenannten Mieterbeteiligungsmodellen. Der Saldo aus Aufstockung und Neugewährung (2,3 Mrd. EUR) und Rückzahlungen (1,7 Mrd. EUR) von Ausleihungen an verbundene Unternehmen trug ebenfalls zur Erhöhung des Finanzanlagevermögens bei. Zudem erhöhten Zuschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der Air Dolomiti S.p.A. (26 Mio. EUR) und des SICAV-FIS-Fonds (9 Mio. EUR) das Finanzanlagevermögen, während die Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert der Lufthansa CityLine GmbH (12 Mio. EUR) und die Wertberichtigung der Ausleihung gegenüber Lufthansa Super Star gGmbH (14 Mio. EUR) gegenläufig auf das Finanzanlagevermögen wirkten.

**T061 Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB**

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
<b>Aktiva</b>		
Immaterielle Vermögensgegenstände	339	352
Flugzeuge	4 933	5 032
Übrige Sachanlagen	103	106
Finanzanlagen	14 702	12 911
<b>Anlagevermögen</b>	<b>20 077</b>	<b>18 401</b>
Vorräte	77	88
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	448	426
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1 384	1 450
Wertpapiere	805	250
Schecks, Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	641	402
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>3 355</b>	<b>2 616</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>51</b>	<b>45</b>
<b>Aktive latente Steuern</b>	<b>1 077</b>	<b>1 139</b>
<b>Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung</b>	<b>489</b>	<b>48</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>25 049</b>	<b>22 249</b>
<b>Passiva</b>		
Gezeichnetes Kapital	1 200	1 189
Kapitalrücklage	223	187
Gewinnrücklagen	3 865	2 931
Bilanzgewinn	234	232
<b>Eigenkapital</b>	<b>5 522</b>	<b>4 539</b>
<b>Rückstellungen</b>	<b>7 343</b>	<b>6 861</b>
Anleihen	1 000	1 750
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 673	954
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5 447	4 371
Übrige Verbindlichkeiten	4 059	3 770
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>12 179</b>	<b>10 845</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>5</b>	<b>4</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>25 049</b>	<b>22 249</b>

**Umlaufvermögen steigt um 739 Mio. EUR**

Das Umlaufvermögen stieg um 739 Mio. EUR auf 3,4 Mrd. EUR. Der Anstieg resultiert fast vollständig aus den flüssigen Mitteln und Wertpapieren, die sich im Vergleich zum Vorjahr um 794 Mio. EUR auf 1,4 Mrd. EUR erhöhten. Zum Geschäftsjahresende waren Wertpapiere in Höhe von 805 Mio. EUR im Bestand. Der Kassenbestand lag bei 641 Mio. EUR (Vorjahr: 402 Mio. EUR).

**Passiva**

**Eigenkapital steigt um 983 Mio. EUR**

Auf der Passivseite ist das Eigenkapital vor allem aufgrund des positiven Jahresergebnisses 2016 um 983 Mio. EUR gestiegen und lag zum Bilanzstichtag bei 5,5 Mrd. EUR. In der Folge stieg die Eigenkapitalquote bei ebenfalls gestiegener Bilanzsumme auf 22,0 Prozent (Vorjahr: 20,4 Prozent).

**Langfristiges Fremdkapital steigt um 1,0 Mrd. EUR**

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital stieg im Berichtsjahr 2016 aufgrund der Erhöhung der Pensionsrückstellungen und zweier Emissionen von Schuldscheindarlehen um 1,0 Mrd. EUR auf 8,1 Mrd. EUR.

Aufgrund der Veränderungen von Eigenkapital und langfristigem Fremdkapital stieg der Anteil der langfristigen Mittel an der Bilanzsumme auf 54,5 Prozent (Vorjahr: 52,4 Prozent). Das Anlagevermögen ist in der Folge nun zu 68,1 Prozent (Vorjahr: 63,4 Prozent) durch langfristige Mittel gedeckt.

**Nettoverschuldung sinkt um 469 Mio. EUR**

Die bilanzielle Nettoverschuldung konnte trotz der Aufnahme langfristigen Fremdkapitals im Vergleich zum Vorjahr um 469 Mio. EUR auf 2,7 Mrd. EUR reduziert werden.

**Weitere Angaben**

**Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289a Abs. 2 HGB und § 315 Abs. 5 HGB**

Die nach § 289a Abs. 2 HGB und § 315 Abs. 5 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. → Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe, S. 40 ff.

**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, finden sich im → Prognosebericht, S. 70 ff.

# Konzernabschluss

**94 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

**95 Konzern-Gesamtergebnisrechnung**

**96 Konzernbilanz**

**98 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals**

**99 Konzern-Kapitalflussrechnung**

**100 Konzernanhang**

100 Allgemeine Angaben

109 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

114 Erläuterungen zur Konzernbilanz

114 Aktiva

127 Passiva

143 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

148 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

149 Sonstige Erläuterungen

162 Zusammensetzung des Konzerns

**169 Versicherung der gesetzlichen Vertreter**

**170 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**

**176 Wesentliche Beteiligungsgesellschaften**

**184 Übrige Anteile**

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2016

### T062 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

in Mio. €	Anhang	2016	2015
Erlöse aus den Verkehrsleistungen <sup>1)</sup>	3	24 661	25 506
Andere Betriebserlöse <sup>1)</sup>	4	6 999	6 550
<b>Umsatzerlöse</b>		<b>31 660</b>	<b>32 056</b>
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	95	203
Sonstige betriebliche Erträge	6	2 184	2 832
Materialaufwand	7	-17 109	-17 640
Personalaufwand	8	-7 354	-8 075
Abschreibungen	9	-1 769	-1 715
Sonstige betriebliche Aufwendungen	10	-5 517	-6 106
<b>Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit</b>		<b>2 190</b>	<b>1 555</b>
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	11	58	111
Übriges Beteiligungsergebnis	11	27	10
Zinserträge	12	64	186
Zinsaufwendungen	12	-282	-356
Übrige Finanzposten	13	191	520
<b>Finanzergebnis</b>		<b>58</b>	<b>471</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>2 248</b>	<b>2 026</b>
Ertragsteuern	14	-445	-304
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>		<b>1 803</b>	<b>1 722</b>
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis		-27	-24
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis</b>		<b>1 776</b>	<b>1 698</b>
<b>„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €</b>	15	<b>3,81</b>	<b>3,67</b>

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

## Konzern-Gesamtergebnisrechnung

für das Geschäftsjahr 2016

### T063 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

in Mio. €	2016	2015
<b>Ergebnis nach Ertragsteuern</b>	<b>1 803</b>	<b>1 722</b>
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge</b>		
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	66	240
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	-3	-533
Folgebewertung von Cashflow Hedges	1 497	77
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	3	4
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	9	3
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-337	-27
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung</b>		
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-2 066	511
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen innerhalb von Veräußerungsgruppen	0	-19
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-17	0
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	554	-172
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern</b>	<b>-294</b>	<b>84</b>
<b>Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)</b>	<b>1 509</b>	<b>1 806</b>
Auf Minderheiten entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-33	-29
<b>Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge</b>	<b>1 476</b>	<b>1 777</b>

# Konzernbilanz

zum 31. Dezember 2016

## T064 Konzernbilanz – Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer <sup>1)</sup>	16	1 265	1 235
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	17	472	422
Flugzeuge und Reservetriebwerke	18 20	14 798	14 591
Reparaturfähige Flugzeugsatzteile		1 604	1 388
Übriges Sachanlagevermögen	19 20	2 199	2 173
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	21	516	520
Übrige Beteiligungen	22 41	212	201
Langfristige Wertpapiere	22 41	23	15
Ausleihungen und Forderungen	23 41	513	516
Derivative Finanzinstrumente	41	1 474	1 234
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	26	11	12
Effektive Ertragsteuerforderungen		4	19
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	14	1 413	1 200
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>24 504</b>	<b>23 526</b>
Vorräte	24	816	761
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	25 41	4 570	4 389
Derivative Finanzinstrumente	41	534	440
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	26	167	158
Effektive Ertragsteuerforderungen		37	85
Wertpapiere	27 41	2 681	1 994
Bankguthaben und Kassenbestände	28 41	1 256	1 099
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	29	132	10
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>10 193</b>	<b>8 936</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>34 697</b>	<b>32 462</b>

<sup>1)</sup> Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

**T065 Konzernbilanz – Passiva**

in Mio. €	Anhang	31.12.2016	31.12.2015
Gezeichnetes Kapital	30	1 200	1 189
Kapitalrücklage	31	222	187
Gewinnrücklagen	31	1 549	1 612
Übrige neutrale Rücklagen	31	2 313	1 082
Konzernergebnis		1 776	1 698
<b>Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital</b>		<b>7 060</b>	<b>5 768</b>
Minderheitenanteile		89	77
<b>Eigenkapital</b>		<b>7 149</b>	<b>5 845</b>
Pensionsrückstellungen	32	8 364	6 626
Sonstige Rückstellungen	33	503	526
Finanzschulden	34 41	5 811	5 031
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	35	124	121
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	36	1 246	1 223
Derivative Finanzinstrumente	41	54	307
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	14	437	346
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>16 539</b>	<b>14 180</b>
Sonstige Rückstellungen	33	1 066	1 075
Finanzschulden	34 41	764	1 339
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	37 41	4 689	4 847
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten		3 040	2 901
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	38	875	918
Derivative Finanzinstrumente	41	185	1 221
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen		390	136
Rückstellungen und Verbindlichkeiten aus zum Verkauf stehenden Veräußerungsgruppen		–	–
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>11 009</b>	<b>12 437</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>34 697</b>	<b>32 462</b>

## Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals zum 31. Dezember 2016

### T066 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
in Mio. €												
<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-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	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>
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	11	35	-	-	-	-	-	-	-	46	1	47
Umbuchungen	-	-	-	-	-	2	2	1 466	-1 466	2	-2	-
Dividenden an Lufthansa Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-232	-232	-20	-252
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	1 776	1 776	27	1 803
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	1 157	66	-	6	1 229	-1 529	-	-300	6	-294
<b>Stand am 31.12.2016</b>	<b>1 200</b>	<b>222</b>	<b>1 081</b>	<b>670</b>	<b>236</b>	<b>326</b>	<b>2 313</b>	<b>1 549</b>	<b>1 776</b>	<b>7 060</b>	<b>89</b>	<b>7 149</b>

# Konzern-Kapitalflussrechnung

## für das Geschäftsjahr 2016

### T067 Konzern-Kapitalflussrechnung

in Mio. €	Anhang	2016	2015 <sup>1)</sup>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.</b>		<b>996</b>	<b>828</b>
Ergebnis vor Ertragsteuern		2 248	2 026
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	9 13	1 765	1 708
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)		55	82
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	6	-38	-53
Beteiligungsergebnis	11	-85	-121
Zinsergebnis	12	218	170
Erstattete / Gezahlte Ertragsteuern		-54	-197
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen / Erträge		-1 037	-691
Veränderung Trade Working Capital		-140	-251
Veränderung übriger Aktiva / Passiva		314	720
<b>Operativer Cashflow</b>		<b>3 246</b>	<b>3 393</b>
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	17 20	-2 160	-2 454
Investitionen in Finanzanlagen	22 23	-34	-91
Zugänge / Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen		-264	-367
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen		26	34
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen		0*	-122
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	21 22 41	-36	-23
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen	45	-6	-1
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen		94	138
Zinseinnahmen		192	271
Erhaltene Dividenden		80	56
<b>Nettozu- / -abflüsse aus der Investitionstätigkeit</b>		<b>-2 108</b>	<b>-2 559</b>
Erwerb von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds		-1 302	-1 845
Veräußerung von Wertpapieren / Geldanlagen in Fonds		581	1 131
<b>Nettozu- / -abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen</b>		<b>-2 829</b>	<b>-3 273</b>
Kapitalerhöhung	30 31	-	-
Transaktionen durch Minderheiten		1	2
Aufnahme Finanzschulden		1 685	986
Rückführung Finanzschulden		-1 483	-682
Gewinnausschüttung		-233	-14
Zinsausgaben		-242	-266
<b>Nettozu- / -abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-272</b>	<b>26</b>
<b>Nettoab- / -zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten</b>		<b>145</b>	<b>146</b>
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen		-3	22
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.<sup>2)</sup></b>	<b>28</b>	<b>1 138</b>	<b>996</b>
Wertpapiere	27	2 681	1 994
<b>Flüssige Mittel</b>		<b>3 819</b>	<b>2 990</b>
Nettozu- / -abnahme der flüssigen Mittel		829	377

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

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

<sup>2)</sup> Enthält keine Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten (2016: in Höhe von 118 Mio. EUR, 2015: in Höhe von 103 Mio. EUR).

Weitere Details zur Kapitalflussrechnung finden sich im Konzernanhang im Abschnitt → Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung, S. 148.

# Konzernanhang der Deutschen Lufthansa AG 2016

## Allgemeine Angaben

### 1 Unternehmensinformation

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern, deren Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften im Geschäftsjahr 2016 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.

Der Konzernabschluss 2016 wird vom Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG in seiner Sitzung am 15. März 2017 geprüft und gebilligt und ist damit zur Veröffentlichung freigegeben.

### 2 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

#### Erstmals im Geschäftsjahr anzuwendende International Financial Reporting Standards (IFRS) und Interpretationen (IFRIC) sowie Änderungen von Standards und Interpretationen

Die erstmalige Anwendung folgender geänderter Rechnungslegungsvorschriften hatte keinen beziehungsweise keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

#### T068 IFRS-Verlautbarung (mit Anwendungspflicht ab Geschäftsjahr 2016)

Änderungen an IAS 1, Darstellung des Abschlusses
Änderungen an IFRS 11, Bilanzierung von Erwerben von Anteilen an einer gemeinsamen Geschäftstätigkeit
Änderungen an IAS 16 und IAS 38, Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden
Änderungen an IAS 16 und IAS 41, Landwirtschaft: Fruchtrtragende Pflanzen
Änderungen an IAS 19, Leistungsorientierte Pläne: Arbeitnehmerbeiträge
Änderungen an IAS 27, Equity-Methode im separaten Abschluss
Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2010–2012
Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2012–2014
Änderungen an IFRS 10, IFRS 12 und IAS 28 – Investmentgesellschaften – Anwendung der Ausnahme von der Konsolidierungspflicht

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

Folgende Standards und Änderungen zu Standards wurden bereits durch die Europäische Union übernommen, sind aber verpflichtend erst für Jahresabschlüsse nach dem 31. Dezember 2016 anzuwenden:

#### T069 IFRS-Verlautbarung (durch EU übernommen)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
IFRS 9, Finanzinstrumente	01.01.2018
IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden	01.01.2018

**IFRS 9, Finanzinstrumente**, enthält Vorschriften für den Ansatz und die Bewertung, Ausbuchung und Sicherungsbilanzierung. Im Juli 2014 veröffentlichte das International Accounting Standards Board die endgültige Fassung des IFRS 9, Finanzinstrumente. Damit kann die bisher unter IAS 39, Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung, vorgenommene Bilanzierung von Finanzinstrumenten vollständig durch die Bilanzierung unter IFRS 9 ersetzt werden. Die nunmehr veröffentlichte Version von IFRS 9 ersetzt alle vorherigen Versionen. IFRS 9 ist erstmals für Berichtsperioden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, anzuwenden, wobei eine frühzeitige Anwendung zulässig ist. Der Konzern wird IFRS 9 erstmalig zum 1. Januar 2018 anwenden.

Die Gesellschaft prüft derzeit in einem konzernübergreifenden Projekt die Auswirkungen einer Anwendung von IFRS 9 auf ihren Konzernabschluss. Insbesondere werden Auswirkungen aus der nach IFRS 9 vorgesehenen Erfassung von Änderungen des Time Value von Optionen über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung im sonstigen Ergebnis (OCI), anstatt nach IAS 39 in der Gewinn- und Verlustrechnung, erwartet. Aufgrund der neuen Vorschriften zur

Wertminderung werden künftig in einigen Fällen erwartete Verluste früher aufwandswirksam. Konkrete Entscheidungen hinsichtlich der zukünftig verwendeten Modelle und der hierfür zu verwendenden Datenbasis liegen bislang nicht vor. Hinzu kommen umfangreiche neue Anhangangaben, insbesondere zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften, zum Kreditrisiko und zu erwarteten Kreditausfällen. Eine detaillierte Beurteilung der quantitativen Effekte ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Das IASB hat am 28. Mai 2014 den Standard **IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden**, veröffentlicht. Das Kernprinzip von IFRS 15 für die Erfassung von Umsatzerlösen besteht in der Abbildung der Lieferung von Gütern oder Erbringung von Dienstleistungen an den Kunden mit einem Betrag, welcher der Gegenleistung entspricht, die das Unternehmen im Tausch für diese Güter oder Dienstleistungen voraussichtlich erhalten wird. Umsatzerlöse werden realisiert, wenn der Kunde die Verfügungsmacht über die Güter oder Dienstleistungen erhält. IFRS 15 enthält ferner Vorgaben zum Ausweis der auf Vertragsebene bestehenden Leistungsüberschüsse oder -verpflichtungen. Dies sind Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Kundenverträgen, die sich jeweils abhängig vom Verhältnis der vom Unternehmen erbrachten Leistung und der Zahlung des Kunden ergeben. Außerdem enthält der neue Standard die Verpflichtung zur Angabe von quantitativen und qualitativen Informationen, um die Nutzer des Konzernabschlusses in die Lage zu versetzen, die Art, die Höhe, den zeitlichen Anfall sowie die Unsicherheit von Umsatzerlösen und Zahlungsströmen aus Verträgen mit Kunden nachvollziehen zu können. IFRS 15 ersetzt IAS 11, Fertigungsaufträge, und IAS 18, Umsatzerlöse, inklusive der dazugehörigen Interpretationen. Des Weiteren berücksichtigt der Konzern die vom IASB im April 2016 veröffentlichten Klarstellungen und wird die weiteren Entwicklungen zur Auslegung von IFRS 15 beobachten.

Der Konzern hat in einem konzernübergreifenden Projekt im Laufe des Geschäftsjahres eine Vorstudie über die möglichen Auswirkungen der Anwendung des IFRS 15 auf den Konzernabschluss fertiggestellt. In den nächsten Monaten erfolgen die weiterführenden Detailanalysen, um einen möglichen Anpassungsbedarf zu quantifizieren. Hierzu wurden Arbeitsgruppen nach den Geschäftssegmenten der Lufthansa Group gebildet, um entsprechende Vertragsanalysen durchzuführen und mit Hilfe des vorgegebenen 5-Stufen-Modells nach IFRS 15 zu untersuchen.

Außerdem arbeitet die Lufthansa Group mit anderen internationalen Fluggesellschaften in der Arbeitsgruppe Industry Accounting Working Group (IAWG) der IATA (International Air Transport Association) an einem einheitlichen Verständnis für die Auslegung der neu einzuführenden Standards, insbesondere zu den Standards IFRS 15 und IFRS 16. In diesem Zusammenhang erfolgt auch ein Austausch mit der Airlines Revenue Recognition Task Force des AICPA (American Institute of Certified Public Accountants), die sich mit spezifischen Anwendungsfragen zur Umsetzung des weitgehend gleichlautenden US-amerikanischen Standards zur Erlöserfassung für die amerikanischen Fluggesellschaften befasst.

Für bestimmte Vertragsarten im Passagier- und Transportbereich wird erwartet, dass sich der zeitliche Anfall der Umsatzerlöse verändern wird, insbesondere werden bestimmte Gebühren möglicherweise später erfasst. Außerdem werden einige Leistungen dahin-

gehend überprüft, ob sie durch den Konzern als Prinzipal erbracht oder als Agent vermittelt werden und es demzufolge zu Anpassungen im Brutto- beziehungsweise Nettoausweis der Umsatzerlöse kommen kann. Schließlich ist die Erfolgsrealisierung der nicht ausgeflogenen Flugdokumente ein Untersuchungsgegenstand.

Im Rahmen der Allokation des geschätzten Transaktionspreises auf die identifizierten Leistungsverpflichtungen im Zusammenhang mit Kundenbindungsprogrammen sind ebenfalls Abweichungen möglich.

Weitergehende Analysen wurden auch für das Segment Technik vorgenommen, das Anbieter für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen ist. Die bisher größtenteils gemäß IAS 11 durchgeführte Bilanzierung nach der Percentage-of-Completion-Methode wird durch die zeitraumbezogene Realisierung von Umsatzerlösen ersetzt. Verschiebungen im Realisierungszeitpunkt sind auch hier möglich. Die neuen Vorschriften führen zu zusätzlichen quantitativen und qualitativen Anhangangaben wie zum Beispiel den Eröffnungs- und Schlussalden der vertraglichen Nettovermögenswerte und -schulden sowie dem kumulierten Betrag der am Bilanzstichtag noch nicht erfüllten Leistungsverpflichtungen aller einschlägigen Kundenverträge.

Der Standard ist erstmalig für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen, eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Der Konzern wird den Standard nicht vorzeitig anwenden.

Auf Basis der bisher vorgenommenen Analysen werden durch die Anwendung von IFRS 15 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns erwartet.

Das IASB und das IFRS Interpretations Committee haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2016 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind:

**T070 IFRS-Verlautbarung  
(bisher noch kein EU-Endorsement erfolgt)**

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
IFRS 16, Leasingverhältnisse	01.01.2019
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
Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2014–2016	01.01.2017/ 01.01.2018
Änderungen an IFRS 2, Anteilsbasierte Vergütung	01.01.2018
Klarstellungen zu IFRS 15, Erlöse aus Verträgen mit Kunden	01.01.2018
Änderungen zu IFRS 4, Versicherungsverträge	01.01.2018
Änderungen zu IAS 40, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	01.01.2018
IFRIC 22, Transaktionen in fremder Währung und im Voraus gezahlte Gegenleistungen	01.01.2018
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

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Allgemeine Angaben

Das IASB hat am 13. Januar 2016 den neuen Standard **IFRS 16, Leasingverhältnisse**, veröffentlicht. IFRS 16 löst IAS 17, Leasingverhältnisse, sowie die zugehörigen Interpretationen ab. Der Standard ist 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. Der Konzern wird den Standard nicht vorzeitig anwenden. IFRS 16 führt eine einheitliche Bilanzierung von Leasingverhältnissen für Leasingnehmer ein, wonach für Leasingverträge mit einer Laufzeit von mehr als zwölf Monaten ein Nutzungsrecht (right-of-use asset) und eine Leasingverbindlichkeit in Höhe des Barwerts der vertraglich vereinbarten Leasingzahlungen in der Bilanz des Leasingnehmers zu erfassen sind. Für kurzfristige Leasingverhältnisse und Leasingverträge über geringwertige Vermögensgegenstände gibt es Erleichterungen für die Bilanzierung. Für Leasinggeber bleiben die bisherigen Vorschriften unverändert.

Die Lufthansa Group hat auch hier ein konzernübergreifendes Projekt zur Implementierung des neuen Standards aufgesetzt. Bislang wurde als wesentliche Auswirkung identifiziert, dass der Konzern neue Vermögenswerte und Schulden für seine Operating Leasing-Verhältnisse erfassen wird. Aufgrund des geringen Anteils gemieteter Flugzeuge an der Gesamtflotte werden die zu aktivierenden Nutzungsrechte vor allem Gebäude und die übrige Betriebs- und Geschäftsausstattung betreffen. Darüber hinaus wird sich die Art der Aufwendungen ändern, die mit diesen Leasingverhältnissen verbunden sind, da IFRS 16 die linearen Aufwendungen für Operating Leasing-Verhältnisse durch einen Abschreibungsaufwand für Nutzungsrechte (right-of-use assets) und Zinsaufwendungen für Schulden aus dem Leasingverhältnis ersetzt. Hieraus werden entsprechende Auswirkungen auf den Ergebnisausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung, die Bilanzsumme, Verschuldung und Eigenkapitalquote resultieren. Die konkreten Auswirkungen auf den Konzernabschluss lassen sich noch nicht quantifizieren.

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 unterjährigem Erstanwendungszeitpunkten grundsätzlich zum 1. Januar des folgenden Geschäftsjahres. Voraussetzung ist die Verabschiedung dieser Regelungen durch die EU.

### Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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. Die mit dem Unternehmenserwerb im Zusammenhang stehenden Anschaffungsnebenkosten werden als Aufwand in den Perioden erfasst, in denen sie anfallen.

Soweit der Kaufpreis den Wert des erworbenen Eigenkapitals übersteigt, wird ein Firmenwert aktiviert.

Übersteigt der erworbene Wert des Eigenkapitals den Kaufpreis des Erwerbers, so wird der Differenzbetrag sofort erfolgswirksam verrechnet.

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 2016 verwendeten Prämissen → [Erläuterung 16, S. 114 ff.](#)

Darüber hinaus wird zusätzlich ein Werthaltigkeitstest während des Jahres durchgeführt, wenn aufgrund eingetretener Ereignisse der Verdacht besteht, dass der Wert nachhaltig gesunken sein könnte.

Bei einem einmal abbeschriebenen Geschäfts- oder Firmenwert erfolgt keine Zuschreibung in den Folgeperioden.

**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:

**T071 Wechselkurse**

	2016		2015	
	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs
USD	0,94814	0,90466	0,91655	0,90391
JPY	0,00813	0,00834	0,00760	0,00748
GBP	1,17030	1,22157	1,35892	1,38466
CAD	0,70498	0,68244	0,65992	0,70860
HKD	0,12229	0,11656	0,11825	0,11661
THB	0,02648	0,02566	0,02543	0,02645
SEK	0,10435	0,10581	0,10880	0,10671
NOK	0,10997	0,10764	0,10400	0,11211
DKK	0,13450	0,13429	0,13402	0,13406
CHF	0,93203	0,91566	0,92601	0,94188
KRW	0,00079	0,00078	0,00078	0,00080

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 2,4 Prozent (Vorjahr: 3,4 Prozent).

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Allgemeine Angaben

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 konzernerneinheitliche Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

### T072 Nutzungsdauern für Sachanlagen

Sachanlagen	Nutzungsdauer
Gebäude	45 Jahre
Neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke	20 Jahre auf einen Restwert von 5 %
Technische Anlagen und Maschinen	8 bis 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 20 Jahre

Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge beziehungsweise einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben.

Gebraucht erworbene Vermögenswerte werden über die erwartete Restnutzungsdauer abgeschrieben.

Wenn Sachanlagen verkauft oder verschrottet werden, wird der Gewinn beziehungsweise Verlust als Differenz zwischen dem Nettoverkaufserlös und dem Restbuchwert unter den sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen erfasst.

### Finanzierungsleasing

Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird gemäß IAS 17 dem Leasingnehmer dann 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 vom Leasingnehmer zu zahlende Leasingrate als Aufwand beziehungsweise die seitens des Leasinggebers 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 einem Wartungspool zuzuordnenden Ersatzteile den einzelnen Flugzeugmustern zugerechnet und in Abhängigkeit von der Lebensphase der Flottenmuster, für die sie verwendet werden können, linear abgeschrieben. Andere, vornehmlich zum Austausch vorgesehene Ersatzteile werden entsprechend ihrer Gängigkeit mit einem Abschlag von den Anschaffungskosten in der Bilanz erfasst.

### Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten aktiviert.

In den Folgeperioden werden die Buchwerte jährlich um die auf den Lufthansa Konzern entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmens erhöht beziehungsweise vermindert. Auf die erstmalige Bewertung eines in dem Beteiligungsansatz enthaltenen Unterschiedsbetrags zwischen den Anschaffungskosten der Beteiligung und dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft werden die für die Vollkonsolidierung geltenden Grundsätze der Kaufpreisallokation entsprechend angewendet. Ein Werthaltigkeitstest wird in Folgeperioden nur durchgeführt, sofern ein Hinweis auf eine mögliche Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegt. 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.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Allgemeine Angaben

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 ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreissicherungen abzuschließen. → Erläuterung 41, S. 149 ff.

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 98 Prozent berücksichtigt. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/Herstellungskosten einerseits und Nettoveräußerungswert andererseits. Als Nettoveräußerungswert werden die voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten angesetzt.

### Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Einzelne, ehemals langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten, deren Verkauf innerhalb der nächsten zwölf Monate zu erwarten ist, sind mit dem niedrigeren Betrag aus fortgeschriebenem Buchwert zum Umgliederungszeitpunkt beziehungsweise beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten aktiviert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen abgeleitet. 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.

Die Bewertung von Kapitalkontenplänen erfolgt mit dem Vermögensgegenstand der Kapitalkonten zum Stichtag. Es hat ein individueller Abgleich mit dem Leistungsbarwert der bei Eintritt des Versorgungsfalles zu gewährenden Mindestleistung in Höhe der bereits eingezahlten Beiträge zu erfolgen (bewertet mit den Prämien der Leistungspläne). Risikobeiträge, die der Arbeitgeber zur zusätzlichen Absicherung vorzeitiger Versorgungsfälle gewährt, sind im laufenden Dienstzeitaufwand erfasst.

Dabei sind insbesondere Annahmen über den langfristigen Gehalts- und Rententrend sowie die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen. Die Annahmen zum Gehalts- und Rententrend stützen sich auf in der Vergangenheit beobachtete Entwicklungen, berücksichtigen das länderspezifische Zins- und Inflationsniveau und die jeweiligen Arbeitsmarktentwicklungen. Basis für die Schätzung der durchschnittlichen Lebenserwartung bilden anerkannte biometrische Rechnungsgrundlagen.

Der für die Abzinsung der jeweiligen künftigen Zahlungsverpflichtungen verwendete Zinssatz basiert auf der Rendite hochwertiger, währungskongruenter Unternehmensanleihen mit einer vergleichbaren Laufzeit. Die Bestimmung des Zinssatzes basiert auf hochrangigen Unternehmensanleihen mit einem Emissionsvolumen von mindestens 100 Mio. EUR und einem AA-Rating von mindestens einer der 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).

Nachzuerrechnender 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 Anspruchs gegen den Konzern oder die Angabe eines Rechtsstreits im Anhang bedeuten nicht automatisch, dass eine Rückstellung für das betreffende Risiko gebildet wurde. Durch das Urteil in einem Gerichtsverfahren, durch behördliche Entscheidungen oder durch einen Vergleich können dem Konzern Aufwendungen entstehen, für die bisher mangels verlässlicher Ermittlung bilanziell nicht vorgesorgt wurde oder die über die hierfür gebildete Rückstellung und die Versicherungsdeckung hinausgehen.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einer Vermögensbelastung führen, werden in Höhe des Barwerts des erwarteten Vermögensabflusses unter Berücksichtigung absehbarer Preissteigerungen gebildet.

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Rückstellungen in Fremdwährung sind zum Stichtagskurs umgerechnet.

Konnte keine Rückstellung gebildet werden, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt war, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen beziehungsweise erläutert.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Allgemeine Angaben

Für in ihrer Höhe und/oder der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens nach nicht sichere Verpflichtungen gegenüber den jeweiligen Finanzbehörden werden **Steuerrückstellungen** auf Basis angemessener Schätzungen gebildet. Auf in diesem Zusammenhang bestehende Eventualverbindlichkeiten wird gesondert eingegangen.

### Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen werden zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns mit dem Barwert der Leasingraten, übrige finanzielle Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Dabei werden nicht zum Marktzins verzinsten Verbindlichkeiten zum Barwert passiviert.

In den Folgeperioden erfolgt die Bewertung zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

In Fremdwährung valutierende Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Verpflichtungen aus Aktienprogrammen wurde eine nach IFRS 2 für aktienbasierte Vergütungen mit Barausgleich vorgeschriebene Bewertung zu beizulegenden Zeitwerten durchgeführt. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts erfolgte mit Hilfe der finanzmathematischen Methode der Monte-Carlo-Simulation.

Die Verbindlichkeit wird auf Basis des so ermittelten beizulegenden Zeitwerts unter Berücksichtigung der noch verbleibenden Programmlaufzeit passiviert und Wertänderungen im Personalaufwand erfolgswirksam erfasst.

Einzelheiten der in das Modell eingeflossenen Prämissen und der Ausgestaltung der Aktienprogramme finden sich in → [Erläuterung 36, S. 140 ff.](#)

### 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 Vergangenheitdaten.

### 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 beizu-

legenden 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 2016 3,5 bis 41,5 Prozent (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 ertragsteuerepflichtig. 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

Im Zuge einer Überarbeitung der Definition von Nebenerlösen im Flugbetrieb werden bestimmte, eng mit der Flugleistung zusammenhängende Nebenerlöse ab dem 1. Januar 2016 innerhalb der Umsatzerlöse von den sonstigen Betriebserlösen in die Verkehrserlöse umgegliedert. Die Vorjahreszahlen einschließlich der Angaben zu Yields und Durchschnittserlösen wurden entsprechend angepasst, die Verkehrserlöse zum 31. Dezember 2015 wurden um 184 Mio. EUR höher, die anderen Betriebserlöse um 184 Mio. EUR geringer ausgewiesen.

### 3 Erlöse aus den Verkehrsleistungen

#### T073 Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2016	2015*
Passage	22 256	22 795
Fracht und Post	2 405	2 711
	<b>24 661</b>	<b>25 506</b>

\* Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

Von den Fracht- und Postlöhnen sind 1.986 Mio. EUR (Vorjahr: 2.274 Mio. EUR) im Geschäftsfeld Logistik erwirtschaftet worden. Die übrigen Fracht- und Postlöhne in Höhe von 419 Mio. EUR (Vorjahr: 437 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

#### T074 Aufteilung nach Tätigkeitsbereichen

in Mio. €	2016	2015*
Technikleistungen	3 184	3 025
Cateringleistungen	2 240	2 128
Reiseleistungen (Provisionen)	60	74
EDV-Leistungen	297	287
Abfertigungsleistungen	121	123
Sonstige Leistungen	1 097	913
	<b>6 999</b>	<b>6 550</b>

\* Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

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 317 Mio. EUR (Vorjahr: 286 Mio. EUR). Diese Erlöse wurden in Höhe der geschätzten, dem Fertigstellungsgrad entsprechenden anteiligen Auftrags-erlöse 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 341 Mio. EUR (Vorjahr: 303 Mio. EUR). Die hierauf verrechneten Gewinne betragen 27 Mio. EUR (Vorjahr: 14 Mio. EUR). Von Kunden bereits angezahlt wurden 191 Mio. EUR (Vorjahr: 166 Mio. EUR). Unfertige Aufträge mit aktivem Saldo werden – soweit erforderlich um Wertberichtigungen vermindert – unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. → **Erläuterung 25, S. 126.** Unfertige Aufträge, bei denen die erhaltenen Anzahlungen die Kosten zuzüglich gegebenenfalls verrechneter Gewinnanteile übersteigen, sind als erhaltene Anzahlungen passiviert. → **Erläuterung 38, S. 142.** Von Kunden wurden keine Beträge einbehalten.

### 5 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

#### T075 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio. €	2016	2015
Erhöhung / Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	-3	22
Andere aktivierte Eigenleistungen	98	181
	<b>95</b>	<b>203</b>

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

## 6 Sonstige betriebliche Erträge

### T076 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2016	2015
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	886	1 522
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	255	245
Provisionserträge	250	285
Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	51	53
Schadensersatzleistungen	45	25
Mieterträge	31	33
Personalüberlassung	28	33
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	27	32
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	13	14
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	10	8
Sublease-Erträge Fluggerät	3	6
Übrige betriebliche Erträge	585	576
	<b>2 184</b>	<b>2 832</b>

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 ausgewiesen. → Erläuterung 10, S. 111. 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 Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten, die der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbar“ angehören, enthalten mit 36 Mio. EUR Gewinne im Zusammenhang mit dem erfolgswirksam zu erfassenden Tausch bisher gehaltener Anteile an der Visa Europe Limited gegen Anteile an der Visa International.

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.

Im Vorjahr waren in den Erträgen aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten, die der Kategorie „Zur Veräußerung verfügbar“ angehörten, Kaufpreisanpassungen von 34 Mio. EUR im Zusammenhang mit dem 2014 geschlossenen Vertrag über den Verkauf der IT-Infrastruktur der ehemaligen Lufthansa Systems AG erfasst.

## 7 Materialaufwand

### T077 Materialaufwand

in Mio. €	2016	2015
Betriebsstoffe für Flugzeuge	4 885	5 784
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2 896	2 670
Bezogene Waren	444	549
<b>Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt</b>	<b>8 225</b>	<b>9 003</b>
Gebühren	5 736	5 651
Charteraufwendungen	343	235
Fremdleistungen Technik	1 335	1 341
Borddienstleistungen	343	347
Operating Lease	58	50
Fremdleistungen EDV	281	285
Übrige bezogene Leistungen	788	728
<b>Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt</b>	<b>8 884</b>	<b>8 637</b>
	<b>17 109</b>	<b>17 640</b>

## 8 Personalaufwand

### T078 Personalaufwand

in Mio. €	2016	2015
Löhne und Gehälter	6 478	6 353
Soziale Abgaben	849	854
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	27	868
	<b>7 354</b>	<b>8 075</b>

Ausschlaggebend für die erhebliche Verminderung der Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung waren die Aufwandsentlastungen aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand in Höhe von 652 Mio. EUR aus der Umstellung der Alters- und Übergangsversorgung für das Kabinenpersonal der Lufthansa Passage.

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen ausgewiesen.

→ Erläuterung 32, S. 129 ff.

### T079 Mitarbeiter

	Im Jahresdurchschnitt 2016	Im Jahresdurchschnitt 2015	Zum 31.12.2016	Zum 31.12.2015
Bodenpersonal	84 735	82 781	84 694	83 415
Bordpersonal im Einsatz	37 494	35 720	38 434	36 083
Personal in Ausbildung	1 058	1 058	1 178	1 154
	<b>123 287</b>	<b>119 559</b>	<b>124 306</b>	<b>120 652</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 1.769 Mio. EUR (Vorjahr: 1.715 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2016 wurden außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 183 Mio. EUR vorgenommen. Diese entfielen mit 127 Mio. EUR im Wesentlichen auf zum Verkauf vorgesehene sieben Airbus A340-600, zwei CRJ 900, drei Boeing MD-11F sowie sieben B737-300, wovon sechs B737-300 bereits zum 31. Dezember 2016 verkauft waren. Aufgrund einer schwächeren Geschäftsentwicklung in einzelnen Geschäftseinheiten des Geschäftsfelds Catering (insbesondere der Küchenbetriebe am Flughafen Frankfurt, Skandinavien und in der Türkei) war darüber hinaus übriges Sachanlagevermögen im Umfang von insgesamt 38 Mio. EUR außerplanmäßig abzuschreiben. Für die Geschäftseinheit in Skandinavien wurden Wertberichtigungen von 5 Mio. EUR erfasst und darüber hinaus sind nicht erfasste Wertminderungen in Höhe von 12 Mio. EUR ermittelt worden. Die erzielbaren Beträge wurden auf Basis beizulegender Zeitwerte abzüglich Veräußerungskosten ermittelt, die mit Hilfe von Bewertungsmodellen unter Zugrundelegung von Cashflow-Planungen hergeleitet werden. Der Wertermittlung der skandinavischen Geschäftseinheiten lagen Diskontierungszinssätze in einer Bandbreite von 4,8 Prozent bis 5,5 Prozent zugrunde. Die betroffenen Gesellschaften werden im nächsten Geschäftsjahr geschlossen.

Weitere außerplanmäßige Abschreibungen von 14 Mio. EUR betrafen ein der Lufthansa Super Star gGmbH gewährtes Darlehen.

## Ergebnis des anlassbezogenen Impairmenttests Logistik

Aufgrund der derzeit negativen Geschäftsentwicklung des Segments Logistik wurde ein anlassbezogener Werthaltigkeitstest durchgeführt. Die Cashflow-Prognosen basieren auf vom Management verabschiedeten Detailplanungen, welche einen Planungszeitraum von drei Jahren berücksichtigen. Die angesetzte Wachstumsrate der ewigen Rente lag bei 1 Prozent und orientiert sich am langfristigen Wachstum der einschlägigen Branche. Der Diskontierungssatz vor Steuern lag bei 7,2 Prozent. Auf Basis dieser Annahmen wurde für das Geschäftsfeld Logistik festgestellt, dass der erzielbare Betrag den entsprechenden Buchwert übersteigt und ein Wertminderungsbedarf für das Segment Logistik im Geschäftsjahr 2016 nicht besteht.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden weitere 21 Mio. EUR außerplanmäßige Abwertungen auf zum Verkauf vorgesehene Vermögenswerte erfasst.

Im Geschäftsvorjahr 2015 waren außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 159 Mio. EUR vorgenommen worden. Sie betrafen mit 62 Mio. EUR bereits getätigte Investitionen im Zusammenhang mit dem Projektaufwand für ein mögliches neues Frachtzentrum am Flughafen Frankfurt. Weitere außerplanmäßige Abschreibungen waren im Vorjahr vor allem auf gewährte Darlehen (59 Mio. EUR), Abwertungen der LSG Belgium N.V. und der ZAO AeroMEAL (17 Mio. EUR) sowie zum Verkauf vorgesehene zwei Boeing 747-400 und elf B737 (12 Mio. EUR) angefallen. Darüber hinaus waren aktivierte Planungskosten für ein nicht mehr weiterbetriebenes Bauvorhaben (7 Mio. EUR) außerplanmäßig abgeschrieben worden.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen waren im Vorjahr zusätzlich weitere 4 Mio. EUR außerplanmäßige Abwertungen auf zum Verkauf vorgesehene Vermögenswerte erfasst worden.

## 10 Sonstige betriebliche Aufwendungen

### T080 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2016	2015
Personalabhängiger Aufwand	1 078	1 041
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	910	1 606
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	888	878
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	449	411
Werbung und Verkaufsförderung	387	358
Verkaufsprovisionen für Agenturen	316	332
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	227	207
Sonstige Serviceleistungen	135	140
Sonstige Steuern	90	83
Wertberichtigungen auf Forderungen	88	90
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	70	59
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	51	47
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	26	14
Beratungskosten im Zusammenhang mit finanziellen Transaktionen	2	4
Übrige betriebliche Aufwendungen	800	836
	<b>5 517</b>	<b>6 106</b>

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. → [Erläuterung 6, S. 110](#). 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.

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

## 11 Beteiligungsergebnis

### T081 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2016	2015
Ergebnis aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen	26	70
Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen	32	41
<b>Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen</b>	<b>58</b>	<b>111</b>
Dividenden aus sonstigen Gemeinschaftsunternehmen	6	10
Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen	6	5
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	22	22
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-19	-37
Dividenden aus übrigen Beteiligungen	12	10
<b>Übriges Beteiligungsergebnis</b>	<b>27</b>	<b>10</b>
	<b>85</b>	<b>121</b>

Erträge und Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen.

## 12 Zinsergebnis

### T082 Zinsergebnis

in Mio. €	2016	2015
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	6	9
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	58	177
<b>Zinserträge</b>	<b>64</b>	<b>186</b>
Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen	-151	-182
Zinsaufwand sonstige Rückstellungen	-1	-10
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-130	-164
<b>Zinsaufwendungen</b>	<b>-282</b>	<b>-356</b>
	<b>-218</b>	<b>-170</b>

Das Zinsergebnis umfasst Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IAS 39 aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die nicht zum beizulegenden Zeitwert über die GuV klassifiziert sind.

## 13 Übrige Finanzposten

### T083 Übrige Finanzposten

in Mio. €	2016	2015
Gewinne/Verluste aus der Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften	1	7
Gewinne/Verluste aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte von Derivaten, die der Sicherung von Zeitwerten dienen	-1	-7
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	84	-17
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	167	8
Kurseffekte aus Finanzschulden	-60	-144
	<b>191</b>	<b>520</b>

## 14 Ertragsteuern

### T084 Ertragsteuern

in Mio. €	2016	2015
Tatsächliche Ertragsteuern	368	144
Latente Steuern	77	160
	<b>445</b>	<b>304</b>

Die tatsächlichen Ertragsteuern für das Jahr 2016 enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer sowie sonstige im Ausland angefallene Ertragsteuern in Höhe von insgesamt 323 Mio. EUR (Vorjahr: 148 Mio. EUR). Darüber hinaus entfallen Steueraufwendungen von 45 Mio. EUR (Vorjahr: Steuererträge von 4 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.

**T085 Steuerüberleitungsrechnung**

in Mio. €	2016		2015	
	Be-messungs-grundlage	Steuer-aufwand	Be-messungs-grundlage	Steuer-aufwand
Erwartete(r) Ertrag-steueraufwand/-erstattung	2 248	562	2 026	506
Steuerfreie Ein-nahmen, sonstige Abzugsbeträge und permanente Differenzen	-	-68	-	-189
Steuerfreie Betei-ligungserträge	-	-19	-	-23
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzern-obergesellschaft*	-	7	-	-3
Nichtansatz steuerlicher Verlust-vorträge bzw. Nicht-ansatz von aktiven latenten Steuern bei Verlusten	-	-37	-	12
Sonstige	-	-	-	1
<b>Ausgewiesener Ertragsteuer-aufwand</b>	<b>-</b>	<b>445</b>	<b>-</b>	<b>304</b>

\* Inkl. im tatsächlichen Steueraufwand enthaltener periodenfremder Steuern.

Auf temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen in Höhe von 6 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerschulden bilanziert, da es nicht wahr-scheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit umkehren.

Die Steuerabgrenzungen 2016 und 2015 sind den folgenden Bilanzpositionen zuzuordnen:

**T086 Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten**

in Mio. €	31.12.2016		31.12.2015	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorträge und Steuergutschriften	269	-	306	-
Pensions-rückstellungen	2 150	-	1 767	-
Finanzierungsleasing Fluggerät	-	25	1	-
Immaterielles und Sachanlage-vermögen	-	1 059	-	971
Finanzanlage-vermögen	-	34	-	161
Marktbewertung Finanzinstrumente	-	427	-	10
Drohverlust-rückstellung	35	-	29	-
Forderungen/ Verbindlichkeiten/ Übrige Rückstellungen	22	-	-	113
Sonstiges	45	-	6	-
Saldierungen	-1 108	-1 108	-909	-909
	<b>1 413</b>	<b>437</b>	<b>1 200</b>	<b>346</b>

Es wird erwartet, dass sich die aus Forderungen/Verbindlich-keiten/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 267 Mio. EUR (Vorjahr: 290 Mio. EUR) aktiviert, da die Realisierung des Steueranspruchs aufgrund der steuerlichen Ergebnisplanung insoweit wahrscheinlich ist.

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen aus Verlust-beziehungsweise Zinsvorträgen und Steuergutschriften bestehen noch steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen in Höhe von 2.792 Mio. EUR (Vorjahr: 2.782 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten. Die Höhe der insgesamt zum 31. Dezember 2016 nicht aktivierbaren latenten Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen beträgt 657 Mio. EUR (Vorjahr: 595 Mio. EUR).

Von den nicht aktivierten steuerlichen Verlustvorträgen sind nur 1 Mio. EUR bis 2020, 6 Mio. EUR bis 2021, 23 Mio. EUR bis 2022, 23 Mio. EUR bis 2023, 21 Mio. EUR bis 2024, 7 Mio. EUR bis 2025 und 2.450 Mio. EUR bis nach 2025 nutzbar.

**15 Ergebnis je Aktie**

Das „unverwässerte“/„verwässerte“ Ergebnis je Aktie wird als Quotient aus dem Konzernergebnis und dem gewichteten Durch-schnitt der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktienzahl ermittelt. Zur Ermittlung der durchschnittlichen Aktien-zahl wurden die für die Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zurück-gekauften und wieder ausgegebenen Aktien in der Berechnung zeitanteilig berücksichtigt.

**T087 Ergebnis je Aktie**

	2016	2015
<b>„Unverwässertes“ / „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie</b>	<b>3,81</b>	<b>3,67</b>
Konzernergebnis	1 776	1 698
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	465 936 921	463 074 917

Die Deutsche Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2016 nach HGB einen Bilanzgewinn von 234 Mio. EUR aus. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 5. Mai 2017 vorschlagen, diesen Bilanz-gewinn als Dividende in Höhe von 0,50 EUR je Aktie auszuschütten.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden aus dem Ergebnis des Geschäfts-jahres für das Geschäftsjahr 2015 0,50 EUR je Aktie als Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Erläuterungen zur Konzernbilanz

## Erläuterungen zur Konzernbilanz

### Aktiva

#### 16 Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

##### T088 Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer

in Mio. €	Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung	Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	Gesamt
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 01.01.2016	924	625	1 549
Kumulierte Abschreibungen	-312	-2	-314
<b>Buchwert 01.01.2016</b>	<b>612</b>	<b>623</b>	<b>1 235</b>
Währungsdifferenzen	2	3	5
Zugänge Konsolidierungskreis	23	2	25
Zugänge	0*	-	0*
Umbuchungen	-1	1	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	0*	0*
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-	0*	0*
Zuschreibungen	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2016</b>	<b>636</b>	<b>629</b>	<b>1 265</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2016	949	631	1 580
Kumulierte Abschreibungen	-313	-2	-315

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Sämtliche Firmenwerte sowie immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wurden im Geschäftsjahr 2016 einem regelmäßigen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen. Daneben bleibt die Verpflichtung zu einer Werthaltigkeitsprüfung bei Vorliegen von Anzeichen für eine Wertminderung. Zum anlassbezogenen Werthaltigkeitstest → [Erläuterung 9, S. 111](#).

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 (bis einschließlich

2015 vollständig) stammenden Firmenwerte wurden dabei auf der Ebene der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Regionalpartner als kleinster unabhängiger zahlungsmittelgenerierender Einheit getestet. Im Rahmen der strategischen Neuausrichtung des Konzerns wird beginnend mit dem Geschäftsjahr 2016 separat über die Eurowings als eigenständige Geschäftseinheit innerhalb der Passage Airline Gruppe berichtet. Der dieser separaten Geschäftseinheit aus dem seinerzeitigen Erwerb der Eurowings-Gruppe zuzurechnende Anteil am Firmenwert in Höhe von 11 Mio. EUR wurde entsprechend dem Verhältnis der Fair Values der Gesellschaften aufgeteilt und wird dementsprechend ab dem Geschäftsjahr 2016 gesondert geführt und auf seine Werthaltigkeit hin überprüft.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die getesteten Firmenwerte und die in die jeweiligen Werthaltigkeitstests eingeflossenen Annahmen für die jeweilige kleinste zahlungsmittel-generierende Einheit (CGU).

**T089 Werthaltigkeitsprüfungen der Firmenwerte 2016**

Bezeichnung der CGU	Deutsche Lufthansa AG und Regional-partner	SWISS Aviation Training Ltd.	Eurowings-Gruppe	LSG Sky Chefs USA-Gruppe	LSG Sky Chefs Korea	Retail inMotion	Constance Food Group	LSG Starfood Finland Oy	Verschiedene LSG-Gesell-schaften <sup>1)</sup>
Segment	Passage Airline Gruppe	Passage Airline Gruppe	Passage Airline Gruppe	Catering	Catering	Catering	Catering	Catering	Catering
Buchwert Firmenwert	238 Mio. €	3 Mio. €	11 Mio. €	277 Mio. €	61 Mio. €	23 Mio. €	11 Mio. €	3 Mio. €	9 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umsatzwachstum p. a. Planungs-zeitraum	0,4% bis 0,9%	-0,8% bis 4,1%	5,5% bis 14,7%	-0,9% bis 3,3%	-51,2% bis -5,1%	10,0% bis 12,1%	1,9% bis 3,0%	0,0% bis 0,4%	-0,6% bis 6,7%
Adjusted EBITDA-Marge Planungszeitraum	10,3% bis 11,1%	16,8% bis 20,2%	3,6% bis 4,1%	5,8% bis 6,5%	13,2% bis 24,4%	10,7% bis 11,6%	6,9% bis 7,0%	2,4%	10,2% bis 22,9%
Investitionsquote Planungszeitraum	7,4% bis 8,5%	13,1% bis 19,8%	0,5% bis 5,0%	3,3% bis 6,0%	1,6% bis 5,0%	0,3% bis 0,4%	0,7%	1,4%	0,9% bis 5,2%
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	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%	2,2%	2,0%	3,0%	2,0%	3,0%	2,0%	2,0% bis 4,0%
Adjusted EBITDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums	11,1%	20,2%	4,0%	6,5%	13,2%	11,6%	6,9%	2,4%	10,6% bis 22,7%
Investitionsquote nach Ende des Planungszeitraums	6,5%	13,1%	3,4%	1,9%	5,9%	3,9%	1,5%	1,4%	1,7% bis 6,0%
Diskontierungssatz	4,3% <sup>2)</sup>	4,3% <sup>2)</sup>	4,3% <sup>2)</sup>	6,0% <sup>3)</sup>	6,1% <sup>3)</sup>	7,2% <sup>3)</sup>	5,7% <sup>3)</sup>	6,2% <sup>3)</sup>	5,5% bis 10,9% <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 5 Mio. EUR.

<sup>2)</sup> Nachsteuerzinssatz.

<sup>3)</sup> Vorsteuerzinssatz.

Die für die Werthaltigkeitstests verwendeten Umsatzwachstums-annahmen basieren im Planungszeitraum auf genehmigten Unternehmensplanungen und extern veröffentlichten Quellen. Sie wurden teilweise mit Risikoabschlägen für regionale Besonderheiten beziehungsweise gesellschaftsspezifische Marktanteilsent-wicklungen 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 Reduzie-rung der Annahmen zu Umsatzentwicklung und/oder Diskontie-rungssatz 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 nach-haltigen 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 ver-gangenen Erfahrungswerten beziehungsweise wurden auf Basis eingeleiteter kostenreduzierender Maßnahmen weiterentwickelt. Investitionsquoten stützen sich auf Erfahrungswerte der Vergan-genheit und berücksichtigen im Planungszeitraum vorgesehene Ersatzbeschaffungen von Produktionsmitteln. Die Sensitivitäts-analyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berech-nung unverändert bleiben.

Eine schlüsselbasierte Allokation der Kosten der Zentralfunktionen hat keine Anzeichen für eine Wertminderung ergeben.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Erläuterungen zur Konzernbilanz

Die im Vorjahr den jeweiligen Werthaltigkeitstests zugrunde gelegten Annahmen sind aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen.

### T089 Werthaltigkeitsprüfungen der Firmenwerte 2015

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 0,0%	1,3% bis 11,1%	1,0% bis 3,0%	–11,3% bis 7,4%
Adjusted EBITDA-Marge Planungszeitraum	9,0% bis 9,4%	13,3% bis 15,9%	7,0%	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%	–5,0% bis 38,2%	1,5% bis 4,4%	2,4%	1,0% bis 1,6%	4,2% bis 4,3%	0,3% bis 1,7%	0,0% bis 8,0%
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	9,0%	18,8%	7,0%	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 8,0%
Diskontierungssatz	4,9% <sup>2)</sup>	4,9% <sup>2)</sup>	5,8% <sup>3)</sup>	7,1% <sup>3)</sup>	5,8% <sup>3)</sup>	11,7% <sup>3)</sup>	5,5% <sup>3)</sup>	5,0% bis 9,9% <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 5 Mio. EUR.

<sup>2)</sup> Nachsteuerzinssatz.

<sup>3)</sup> Vorsteuerzinssatz.

Bei den immateriellen Werten mit unbestimmter Nutzungsdauer handelt es sich um im Rahmen von Unternehmensakquisitionen erworbene Slots sowie erworbene Markennamen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die im Rahmen des regelmäßigen Werthaltigkeitstests getroffenen Annahmen für die jeweilige kleinste zahlungsmittelgenerierende Einheit (CGU) dargestellt.

### T090 Werthaltigkeitsprüfungen der Slots 2016

Bezeichnung der CGU	SWISS	Austrian Airlines
Segment	Passage Airline Gruppe	Passage Airline Gruppe
Buchwert Slots	137 Mio. €	23 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–
Umsatzwachstum p. a. Planungszeitraum	0,8% bis 1,9%	2,7% bis 5,0%
Adjusted EBITDA-Marge Planungszeitraum	13,2% bis 13,8%	7,3% bis 7,6%
Investitionsquote Planungszeitraum	5,2% bis 16,8%	0,9% bis 8,5%
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%
Adjusted EBITDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums	13,7%	7,3%
Investitionsquote nach Ende des Planungszeitraums	9,2%	4,6%
Diskontierungssatz	4,3%*	4,3%*

\* Nachsteuerzinssatz.

Die entgeltlich erworbenen Slots der Deutschen Lufthansa AG mit einem Buchwert von 112 Mio. EUR zum 31. Dezember 2016 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 2,2 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 2,2 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.

**T090 Werthaltigkeitsprüfungen der Slots 2015**

Bezeichnung der CGU	SWISS	Austrian Airlines
	Passage Airline Gruppe	Passage Airline Gruppe
Segment		
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.

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:

**T091 Werthaltigkeitsprüfungen der Marken 2016**

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines	Edelweiss
Buchwert Marke	241 Mio. €	107 Mio. €	4 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	0*	–	–
Umsatzwachstum Marke p. a. Planungszeitraum	0,8% bis 4,6%	2,7% bis 5,1%	12,7% bis 24,0%
Dauer des Planungszeitraums	3 Jahre	3 Jahre	3 Jahre
Umsatzwachstum Marke p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%	2,2%
Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate)	0,63%	0,35%	0,20%
Diskontierungssatz	4,3%*	4,3%*	4,3%*

\* Nachsteuerzinssatz.

Unter der Annahme eines nachhaltigen markenbezogenen Umsatzwachstums nach Ende der Planungsperiode von 2,2 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 2,2 Prozent übersteigt der erzielbare Betrag des Markennamens der Austrian Airlines deutlich den Buchwert.

Im Rahmen des Erwerbs der Retail inMotion wurden Markenrechte mit einem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt in Höhe von 2 Mio. EUR übernommen. Nach dem durchgeführten Impairmenttest lag der erzielbare Betrag unter Zugrundelegung eines nachhaltigen markenbezogenen Umsatzwachstums nach Ende der Planungsperiode von 2,0 Prozent deutlich über dem Buchwert. Auch bei einer erheblichen, nicht absehbaren Reduzierung der Annahmen zur nachhaltigen Entwicklung des markenbezogenen Umsatzes 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.

**T091 Werthaltigkeitsprüfungen der Marken 2015**

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.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Erläuterungen zur Konzernbilanz

### 17 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

#### T092 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

in Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Selbst erstellte Software	Geleistete Anzahlungen	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2015	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	14	-	2	16
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	0*
Zugänge	60	0*	51	111
Umbuchungen	88	0*	-88	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	0*	-5	-1	-6
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	0*	0*
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 01.01.2016	1 091	102	93	1 286
Kumulierte Abschreibungen	-746	-101	-17	-864
<b>Buchwert 01.01.2016</b>	<b>345</b>	<b>1</b>	<b>76</b>	<b>422</b>
Währungsdifferenzen	1	1	1	3
Zugänge Konsolidierungskreis	9	14	0*	23
Zugänge	40	0*	79	119
Umbuchungen	18	8	-21	5
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-3	-	-3	-6
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	-91	-3	-	-94
Zuschreibungen	-	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2016</b>	<b>319</b>	<b>21</b>	<b>132</b>	<b>472</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2016	1 135	124	147	1 406
Kumulierte Abschreibungen	-816	-103	-15	-934

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 24 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 17 Mio. EUR (Vorjahr: 12 Mio. EUR) wurden bereits fest bestellt, sind aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns gelangt.

**18 Flugzeuge und Reservetriebwerke****T093 Flugzeuge und Reservetriebwerke**

in Mio. €	Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Anzahlungen auf Flug- zeuge und Reserve- triebwerke	Gesamt
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 01.01.2016	26 006	2 017	28 023
Kumulierte Abschreibungen	-13 432	-	-13 432
<b>Buchwert 01.01.2016</b>	<b>12 574</b>	<b>2 017</b>	<b>14 591</b>
Währungsdifferenzen	70	-4	66
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	1 409	287	1 696
Umbuchungen	1 003	-1 003	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-14	-3	-17
Zum Verkauf vorgesehen	-146	-	-146
Abschreibungen	-1 392	-	-1 392
Zuschreibungen	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2016</b>	<b>13 504</b>	<b>1 294</b>	<b>14 798</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2016	26 836	1 294	28 130
Kumulierte Abschreibungen	-13 332	-	-13 332

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

In der Position Flugzeuge sind drei Flugzeuge (eine Boeing MD-11F und zwei B747-400) mit einem Buchwert von 23 Mio. EUR (Vorjahr: 70 Mio. EUR) ausgewiesen, die Gegenstand von Transaktionen sind, die der Realisierung von Barwertvorteilen aus Crossborder 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 15 und 17 Jahren) mit dem Leasingnehmer ab und entrichtet die hieraus entstehenden Leasingzahlungsverpflichtungen in einer Summe schuldfreiend 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 wurde bis einschließlich 2015 über die Laufzeit des Sublease-Vertrags ratierlich ergebniswirksam vereinnahmt. Im Vorjahr wurden hieraus 3 Mio. EUR im sonstigen betrieblichen Ertrag realisiert.

Darüber hinaus enthält die Position 79 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.568 Mio. EUR (Vorjahr: 79 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.489 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 32 Mio. EUR (Vorjahr: 47 Mio. EUR) aktiviert.

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt 15,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 16,4 Mrd. EUR).

Von der Position Flugzeuge dienen 2.740 Mio. EUR (Vorjahr: 2.676 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen, Flugzeuge im Buchwert von 289 Mio. EUR (Vorjahr: 317 Mio. EUR) sind zudem im Wege des Finanzierungsleasings beschafft worden.

→ Erläuterung 20, S. 121 f.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Erläuterungen zur Konzernbilanz

### 19 Übriges Sachanlagevermögen

#### T094 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 01.01.2015	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 01.01.2016	2 557	1 195	1 288	183	5 223
Kumulierte Abschreibungen	-1 277	-874	-899	0*	-3 050
<b>Buchwert 01.01.2016</b>	<b>1 280</b>	<b>321</b>	<b>389</b>	<b>183</b>	<b>2 173</b>
Währungsdifferenzen	7	2	3	1	13
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	0*	0*	0*
Zugänge	120	32	100	93	345
Umbuchungen	72	47	24	-152	-9
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	-48	-2	-3	-5	-58
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-	-
Abschreibungen	-117	-54	-94	-	-265
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2016</b>	<b>1 314</b>	<b>346</b>	<b>419</b>	<b>120</b>	<b>2 199</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2016	2 680	1 263	1 384	120	5 447
Kumulierte Abschreibungen	-1 366	-917	-965	0*	-3 248

\* 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 214 Mio. EUR (Vorjahr: 223 Mio. EUR) besteht wie im Vorjahr ein grundbücherliches Ankaufsrecht. Von dem gesamten übrigen Sachanlagevermögen dienen außerdem 18 Mio. EUR (Vorjahr: 23 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen. Im Wege des Finanzierungsleasings sind zudem übrige Sachanlagen mit einem Buchwert in Höhe von 152 Mio. EUR (Vorjahr: 130 Mio. EUR) beschafft worden.

→ Erläuterung 20, S. 121 f.

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns übergegangene Sachanlagen weisen folgende Werte auf:

#### T095 Zum Stichtag fest bestellte Sachanlagen

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Grundstücke und Bauten	9	19
Technische Anlagen und Fahrzeuge	32	34
Betriebs- und Geschäftsausstattung	59	41
	<b>100</b>	<b>94</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:

**T096 Gemietete und vermietete Vermögenswerte**

in Mio. €	Gemietete Flugzeuge und Reservetriebwerke	Gemietete Bauten	Gemietete immaterielle Vermögenswerte und technische Anlagen	Gemietete andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung
Anschaffungskosten am 01.01.2015	726	263	1	3
Kumulierte Abschreibungen	-366	-127	-1	-2
<b>Buchwert 01.01.2015</b>	<b>360</b>	<b>136</b>	<b>0*</b>	<b>1</b>
Währungsdifferenzen	16	5	0*	-
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	0*	-
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>317</b>	<b>129</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
Anschaffungskosten am 01.01.2016	805	271	1	3
Kumulierte Abschreibungen	-488	-142	-1	-2
<b>Buchwert 01.01.2016</b>	<b>317</b>	<b>129</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
Währungsdifferenzen	1	0*	-	-
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	41	89	-	-
Umbuchungen	2	9	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-	-43	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	-72	-33	-	-
Zuschreibungen	-	-	-	-
<b>Buchwert 31.12.2016</b>	<b>289</b>	<b>151</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2016	695	299	1	3
Kumulierte Abschreibungen	-406	-148	-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 441 Mio. EUR (Vorjahr: 447 Mio. EUR), davon entfallen 289 Mio. EUR (Vorjahr: 317 Mio. EUR) auf Flugzeuge (ein Airbus A340, eine A330, zwei A321, 17 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 20 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 Marktzinsentwicklung, in der Regel an den Euribor beziehungsweise Libor, gekoppelt wurde.

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Daneben bestehen Finanzierungsleasingverträge für Gebäude und Gebäudeteile sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung in unterschiedlichsten Ausprägungen. Für Gebäude und Gebäudeteile liegen die Vertragslaufzeiten zwischen 15 und 30 Jahren. Die Leasingverträge beinhalten 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.

Aus den Finanzierungsleasingverträgen werden in den Folgeperioden folgende Leasingzahlungen fällig, wobei die variablen Leasingraten auf Basis des zuletzt gültigen Zinssatzes fortgeschrieben wurden.

#### T097 Fällige Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasingverträgen, Stand 2016

in Mio. €	2017	2018–2021	ab 2022
Leasingzahlungen	89	241	98
Abzinsungsbeträge	4	28	23
Barwerte	85	213	75

Im Vorjahr sind aus den Finanzierungsleasingverträgen folgende Beträge genannt worden:

#### T097 Fällige Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasingverträgen, Stand 2015

in Mio. €	2016	2017–2020	ab 2021
Leasingzahlungen	102	301	131
Abzinsungsbeträge	6	48	44
Barwerte	96	253	87

### Operating Leases

Neben den Finanzierungsleasingverträgen sind in erheblichem Umfang Mietverträge abgeschlossen, die von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her als Operating Lease-Verträge zu qualifizieren sind, sodass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist. Neben 25 Flugzeugen, für die Operating Lease-Vereinbarungen bestehen, handelt es sich um Gebäudemietverträge.

Die Operating Lease-Verträge für Flugzeuge haben Laufzeiten zwischen sechs und elf 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 im Wesentlichen mit einer Laufzeit von bis zu 30 Jahren gemietet.

Folgende Beträge werden in den Folgeperioden fällig:

#### T098 Fällige Leasingzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, Stand 2016

in Mio. €	2017	2018–2021	ab 2022
Flugzeuge	60	158	25 p. a.
Diverse Gebäude	286	968	214 p. a.
Übrige Mietverträge	112	390	88 p. a.
	<b>458</b>	<b>1 516</b>	<b>327 p. a.</b>
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	28	111	27 p. a.

Im Vorjahr wurden folgende Beträge aus Operating Lease-Verträgen genannt:

#### T098 Fällige Leasingzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, Stand 2015

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.

Für sieben Flugzeuge sowie für Reservetriebwerke, die Ende 2016 im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum des Konzerns stehen, existieren nicht kündbare Operating Lease-Verträge. Aus diesen Verträgen, die verbleibende Laufzeiten bis zu sechs Jahren haben, resultieren folgende erwartete Einzahlungen:

#### T099 Erwartete Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, Stand 2016

in Mio. €	2017	2018–2021	ab 2022
Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen	6	15	–

Reservetriebwerke sowie sonstige Vermögenswerte des Anlagevermögens, die Ende 2015 im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum des Konzerns standen, waren im Wege von nicht kündbaren Operating Leases vermietet. Aus den Verträgen resultierten folgende erwartete Einzahlungen:

#### T099 Erwartete Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, Stand 2015

in Mio. €	2016	2017–2020	ab 2021
Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen	3	5	–

**21 Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen****T100 Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen**

in Mio. €	Anteile an Joint Ventures	Anteile an assoziierten Unternehmen	Gesamt
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	26	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 01.01.2016	269	256	525
Kumulierte Abschreibungen	–	–5	–5
<b>Buchwert 01.01.2016</b>	<b>269</b>	<b>251</b>	<b>520</b>
Währungsdifferenzen	–	8	8
Zugänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Zugänge	21	2	23
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	20	17	37
Umbuchungen	0*	0*	0*
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–
Abgänge	–	–19	–19
Gewinnausschüttungen	–36	–17	–53
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–
Abschreibungen	–	–	–
Zuschreibungen	–	–	–
<b>Buchwert 31.12.2016</b>	<b>274</b>	<b>242</b>	<b>516</b>
Anschaffungskosten am 31.12.2016	274	247	521
Kumulierte Abschreibungen	–	–5	–5

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

**Anteile an at equity bewerteten Unternehmen im Einzelnen**

Die folgenden Tabellen zeigen zusammengefasste Ergebnis- und Bilanzdaten der individuell materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

**T101 Bilanzdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi  
(SunExpress), Antalya, Türkei**

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015*
Kurzfristige Vermögenswerte	270	199
Langfristige Vermögenswerte	719	562
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	86	74
Kurzfristige Schulden	305	267
Langfristige Schulden	530	312
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	63	32
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	376	225
<b>Eigenkapital</b>	<b>154</b>	<b>182</b>
Anteiliges Eigenkapital	77	91
Sonstige	21	28
<b>Buchwert</b>	<b>98</b>	<b>119</b>

\* Die Vorjahreszahlen wurden angepasst.

**T102 Ergebnisdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi  
(SunExpress), Antalya, Türkei**

in Mio. €	2016	2015*
Erlöse	991	1 106
Abschreibungen	35	14
Zinserträge	4	2
Zinsaufwendungen	13	3
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	–	7
<b>Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen</b>	<b>–31</b>	<b>63</b>
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	3	5
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>–28</b>	<b>68</b>
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	–16	32
Anteiliges Gesamtergebnis	–14	34

\* Die Vorjahreszahlen wurden angepasst.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Erläuterungen zur Konzernbilanz

### T103 Bilanzdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, München-Flughafen

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Kurzfristige Vermögenswerte	60	95
Langfristige Vermögenswerte	1 538	1 449
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	–	–
Kurzfristige Schulden	221	152
Langfristige Schulden	1 348	1 410
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	84	55
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	1 311	1 375
<b>Eigenkapital</b>	<b>29</b>	<b>-18</b>
Anteiliges Eigenkapital	12	-7
Sonstige	-	7
<b>Buchwert</b>	<b>12</b>	<b>-</b>

### T104 Ergebnisdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, München-Flughafen

in Mio. €	2016	2015
Erlöse	285	257
Abschreibungen	74	55
Zinserträge	–	–
Zinsaufwendungen	40	35
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	5	8
<b>Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen</b>	<b>32</b>	<b>54</b>
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	3	8
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>35</b>	<b>62</b>
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	6	22
Anteiliges Gesamtergebnis	7	25
Erhaltene Dividende	42	53

Die folgenden Tabellen zeigen zusammengefasste Ergebnis- und Bilanzdaten des individuell materiellen assoziierten Unternehmens, das nach der Equity-Methode bilanziert ist.

### T105 Bilanzdaten SN Airholding SA/ NV, Brüssel, Belgien

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015*
Kurzfristige Vermögenswerte	403	429
Langfristige Vermögenswerte	109	107
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	211	202
Kurzfristige Schulden	347	381
Langfristige Schulden	187	184
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	95
<b>Eigenkapital</b>	<b>-22</b>	<b>-29</b>
Anteiliges Eigenkapital	-10	-13
Sonstige	10	13
<b>Buchwert</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

\* Die Vorjahreszahlen wurden angepasst.

### T106 Ergebnisdaten SN Airholding SA/ NV, Brüssel, Belgien

in Mio. €	2016	2015*
Erlöse	1 271	1 281
Abschreibungen	16	14
Zinserträge	–	2
Zinsaufwendungen	2	4
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	–	–
<b>Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen</b>	<b>7</b>	<b>34</b>
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>7</b>	<b>34</b>
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	3	15
Anteiliges Gesamtergebnis	3	15

\* Die Vorjahreszahlen wurden angepasst.

Die Position „Sonstige“ in der Überleitung auf den Buchwert enthält bei SunExpress den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Gesellschaft. Bei SN Airholding wird die Differenz zwischen negativem anteiligem 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. 2015 überstieg bei der Terminal 2 Gesellschaft die gezahlte Dividende den Buchwert, sodass der überschüssige Betrag nicht mehr mit dem Buchwert verrechnet werden konnte, sondern ergebniswirksam vereinnahmt wurde. Der negative Unterschiedsbetrag wurde 2016 mit dem Ergebnis der Terminal 2 Gesellschaft verrechnet.

Die Call-Option zum Erwerb der restlichen Anteile an SN Airholding SA/NV wurde am 15. Dezember 2016 mit Wirkung zum 9. Januar 2017 zu einem Betrag von 2,6 Mio. EUR ausgeübt.

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

**T107 Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter Gemeinschaftsunternehmen**

in Mio. €	2016	2015
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	34	25
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>34</b>	<b>25</b>
<b>Buchwert</b>	<b>163</b>	<b>149</b>

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

**T108 Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter assoziierter Unternehmen**

in Mio. €	2016	2015
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	27	25
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	3
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>27</b>	<b>28</b>
<b>Buchwert</b>	<b>242</b>	<b>251</b>

**22 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere**

**T109 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere**

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Anteile an nahestehenden Unternehmen	191	158
Beteiligungen	21	43
Übrige Beteiligungen	212	201
Wertpapiere des Anlagevermögens	23	15

Anteile an nahestehenden Unternehmen sind zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Beteiligungen sowie Wertpapiere sind, soweit ein aktiver Markt mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen besteht, zum beizulegenden Zeitwert angesetzt. Für Beteiligungen mit einem Buchwert von 21 Mio. EUR (Vorjahr: 18 Mio. EUR) und langfristige Wertpapiere mit einem Buchwert von 5 Mio. EUR (Vorjahr: 7 Mio. EUR) existiert kein aktiver Markt mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen. Im aktuellen Geschäftsjahr wurden Wertpapiere des Anlagevermögens mit einem Buchwert von 2 Mio. EUR (Vorjahr: übrige Beteiligungen mit einem Buchwert von 9 Mio. EUR) verkauft, die zuvor nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden konnten, da kein aktiver Markt bestand. Hieraus resultierte ein Gewinn von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR). Im Vorjahr waren nicht zum Zeitwert bewertete langfristige Wertpapiere zu einem Verkaufspreis in Höhe des bilanziellen Buchwerts von 10 Mio. EUR verkauft.

**23 Langfristige Ausleihungen und Forderungen**

**T110 Langfristige Ausleihungen und Forderungen**

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	117	116
Ausleihungen und Forderungen gegen übrige Beteiligungen	0*	0*
Sonstige Ausleihungen und Forderungen	369	359
Vorfinanzierte Mietobjekte	–	–
Emissionszertifikate	27	41
	<b>513</b>	<b>516</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert der langfristigen Ausleihungen und Forderungen entspricht deren beizulegendem Zeitwert, da sie variabel verzinst sind beziehungsweise marktübliche Verzinsungen aufweisen.

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Deutsche Lufthansa AG (einschließlich Regionalpartnern), SWISS und Austrian Airlines in → Erläuterung 16, S. 114 ff., verwiesen.

Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 4 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR). Von den langfristigen Forderungen dienen 22 Mio. EUR (Vorjahr: 30 Mio. EUR) der Besicherung von Verbindlichkeiten.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Erläuterungen zur Konzernbilanz

### 24 Vorräte

#### T111 Vorräte

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	643	593
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	163	167
Geleistete Anzahlungen	10	1
	<b>816</b>	<b>761</b>

Vorräte im Wert von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) sind als Kreditsicherheiten verpfändet.

Der Bruttowert der wertberichtigten Vorräte betrug zum 31. Dezember 2016 insgesamt 734 Mio. EUR (Vorjahr: 709 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 518 Mio. EUR (Vorjahr: 493 Mio. EUR) sind zum Nettoveräußerungswert angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden zum Beginn des Geschäftsjahres in Höhe von 201 Mio. EUR (Vorjahr: 193 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 32 Mio. EUR (Vorjahr: 30 Mio. EUR) vorgenommen. In Vorjahren vorgenommene Wertberichtigungen wurden in Höhe von 17 Mio. EUR (Vorjahr: 6 Mio. EUR) wieder aufgeholt.

### 25 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

#### T112 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen	118	63
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen übrige Beteiligungen	3	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde	3 191	3 140
	<b>3 312</b>	<b>3 205</b>
davon aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(188)	(187)
<b>Sonstige Forderungen</b>		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	66	39
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	0*	0*
Sonstige Forderungen	1 164	1 116
Emissionszertifikate	28	29
	<b>1 258</b>	<b>1 184</b>
<b>Summe</b>	<b>4 570</b>	<b>4 389</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 → **Erläuterung 16, S. 114 ff.**, 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 erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen von wie im Vorjahr 1 Mio. EUR. Die sonstigen Forderungen enthalten mit 200 Mio. EUR Erstattungsansprüche gegenüber Versicherungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings. Diesen Forderungen stehen zum Bilanzstichtag Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen aus diesem Unglück von 176 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 von 1,0 Prozent (Vorjahr: zwischen 0,04 und 0,12 Prozent) verzinst. US-Dollar-Guthaben waren zum Zinssatz von durchschnittlich 1,42 Prozent (Vorjahr: 1,18 Prozent), Guthaben in Schweizer Franken zu einem durchschnittlichen Zinssatz von 0,59 Prozent (Vorjahr: 0,25 Prozent) angelegt. Die Position enthält mit einem Betrag von 118 Mio. EUR (Vorjahr: 103 Mio. EUR) angelegte Termingelder mit vereinbarten Laufzeiten zwischen drei und zwölf Monaten.

Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.

**29 Zum Verkauf stehende Vermögenswerte**

Zum Jahresende 2016 beabsichtigte der Konzern insbesondere Flugzeugverkäufe aus dem Segment Passage Airline Gruppe. Dies waren im Wesentlichen sieben Airbus A340-600, zwei CRJ 900, eine Boeing 737-300 mit einem Buchwert von 124 Mio. EUR und aus dem Segment Logistik drei Boeing MD-11F mit einem Buchwert von 3 Mio. EUR sowie ein Gebäude mit einem Buchwert von 2 Mio. EUR aus dem Segment Passage Airline Gruppe. Auf diese Vermögenswerte sowie weitere Flugzeuge und sonstige Vermögenswerte (→ Erläuterung 9, S.111) entfielen außerplanmäßige Abschreibungen von 183 Mio. EUR sowie im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesene Wertminderungen von 21 Mio. EUR (→ Erläuterung 9, S.111).

Im Vorjahr waren in dieser Position insbesondere aus dem Segment Passage Airline Gruppe sechs B737-500, 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 waren dabei außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von insgesamt 159 Mio. EUR sowie im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesene Wertminderungen von 4 Mio. EUR erfasst worden.

**Passiva****30 Gezeichnetes Kapital****Grundkapital**

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.200,2 Mio. EUR. Es ist in 468.818.054 auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt, auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital.

**Genehmigtes Kapital**

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2015 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 28. April 2020 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 561.160.092 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Das Bezugsrecht der Aktionäre kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden. Zur Ausgabe neuer Aktien zum Ausgleich von Dividendenansprüchen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen, durch teilweise Ausnutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 29. April 2015 (Genehmigtes Kapital A), das Grundkapital der Gesellschaft um 1.609.692 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2016 um 4.120.811,52 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 25. Mai 2016 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Das Genehmigte Kapital A beträgt zum 31. Dezember 2016 noch 557.039.280,48 EUR.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 28. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 29 Mio. EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Zur Ausgabe neuer Aktien an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG sowie der mit ihr verbundenen Unternehmen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen, durch teilweise Ausnutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 29. April 2014 (Genehmigtes Kapital B), das Grundkapital der Gesellschaft unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre um 2.669.612 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2016 gegen Bareinlage um 6.834.206,72 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 25. Oktober 2016 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Das Genehmigte Kapital B beträgt zum 31. Dezember 2016 noch 13.298.593,28 EUR.

**Bedingtes Kapital**

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 28. April 2016 wurde der Vorstand bis zum 27. April 2021 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) bis zu 1,5 Mrd. EUR mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben. In diesem Zusammenhang wurde bedingtes Kapital (Bedingtes Kapital II) zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um bis zu 237.843.840 EUR durch Ausgabe von bis zu 92.907.750 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien geschaffen. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, als die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder von Optionscheinen aus Optionsschuldverschreibungen von ihrem Wandlungs- und/oder Optionsrecht Gebrauch machen.

**Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien**

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 29. April 2015 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 28. April 2020 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 Prozent des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Die Ermächtigung sieht vor, dass der Vorstand sie insbesondere zur Verfolgung der im Beschluss der Hauptversammlung genannten Zwecke verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 28. April 2016 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Im Geschäftsjahr 2016 hat die Deutsche Lufthansa AG 101.499 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 12,10 EUR erworben. Dies entspricht 0,02 Prozent vom Grundkapital.

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Die erworbenen beziehungsweise durch Kapitalerhöhung entstandenen Aktien wurden wie folgt verwendet:

- 1.806.974 Aktien wurden an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 40 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2015 zum Kurs von 10,05 EUR übertragen.
- 941.136 Aktien wurden als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung 2016 an Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 46 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 11,87 EUR übertragen.
- 20.218 Aktien wurden im Rahmen des Aktienprogramms 2016 zum Kurs von 11,87 EUR an Mitglieder des Vorstands übertragen.
- 615 Aktien wurden für Vorjahresprogramme (leistungsorientierte variable Vergütung des Jahres 2015 an Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter sowie Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2014) zum Kurs von 12,85 EUR übertragen.
- 1.609.692 Aktien wurden zum Ausgleich von Dividendenansprüchen für 2015 an Aktionäre übertragen.

2.168 Aktien wurden zum Kurs von 12,83 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 2016 und 2015:

#### T113 Eigen- und Fremdkapital

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Eigenkapital	7 149	5 845
In % der Bilanzsumme	20,6	18,0
Fremdkapital	27 548	26 617
In % der Bilanzsumme	79,4	82,0
<b>Gesamtkapital</b>	<b>34 697</b>	<b>32 462</b>

Im Geschäftsjahr 2016 stieg die Eigenkapitalquote gegenüber dem Vorjahr um 2,6 Prozentpunkte auf 20,6 Prozent. Ausgehend von einem positiven Nachsteuerergebnis von 1,8 Mrd. EUR führte die zinssatzbedingte, erfolgsneutrale Zunahme der Pensionsrückstellungen zu einem Rückgang des Eigenkapitals um 1,5 Mrd. EUR. Aus der Marktbewertungsrücklage von Finanzinstrumenten war demgegenüber ein erheblicher Anstieg – insbesondere aufgrund der positiven Marktwertentwicklung von Treibstoffpreissicherungen – von insgesamt 1,2 Mrd. EUR zu verzeichnen.

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 2016 wie folgt entwickelt:

#### T114 Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income)

in Mio. €	2016	2015
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern</b>		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung		
Gewinne/Verluste der Periode	66	240
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	–	–
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten		
Gewinne/Verluste der Periode	26	198
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	–29	–731
Folgebewertung von Cashflow Hedges		
Gewinne/Verluste der Periode	849	–498
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	682	669
Abzüglich Übertragung auf Anschaffungskosten gesicherter Posten	–34	–94
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Finanzanlagen</b>		
Gewinne/Verluste der Periode – reklassifizierbar	3	4
Gewinne/Verluste der Periode – nicht reklassifizierbar	–17	–
Abzüglich Übertragung auf Anschaffungskosten gesicherter Posten	–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	–2 066	511
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen innerhalb von Veräußerungsgruppen	–	–19
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	9	3
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	217	–199
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge nach Ertragsteuern</b>	<b>–294</b>	<b>84</b>

**T115 Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern**

in Mio. €	2016			2015		
	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand / -ertrag	Wert nach Ertragsteuern	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand / -ertrag	Wert nach Ertragsteuern
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	66	–	66	240	–	240
Folgebewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	–3	–	–3	–533	6	–527
Folgebewertung von Cashflow Hedges	1 497	–337	1 160	77	–33	44
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen – reklassifizierbar	3	–	3	4	–	4
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen – nicht reklassifizierbar	–17	–	–17	–	–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	–2 066	554	–1 512	511	–177	334
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen innerhalb von Veräußerungsgruppen	–	–	–	–19	5	–14
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	9	–	9	3	–	3
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI)</b>	<b>–511</b>	<b>217</b>	<b>–294</b>	<b>283</b>	<b>–199</b>	<b>84</b>

Die Veränderung des Eigenkapitals insgesamt ist der Entwicklung des → Konzern-Eigenkapitals, S. 98, 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.

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 erdient.

Die maßgeblichen Versorgungstarifverträge wurden arbeitgeberseitig mit Wirkung zum 31. Dezember 2013 gekündigt, um mit den Gewerkschaften einvernehmlich eine Neuregelung der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung zu erreichen.

Mit dem Tarifvertrag Lufthansa Rente Boden vom 2. August 2016 wurde eine neue betriebliche Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage 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-Gruppe, abgeschlossen. 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

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzernbilanz

Anwartschaften erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2016 können die Mitarbeiter grundsätzlich unter Berücksichtigung der Eigenleistungen das gleiche Versorgungsniveau erreichen. Für ab dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeiter werden Arbeitgeberbeiträge in Höhe von 5,2 Prozent (inklusive Risikobeitrag) der versorgungsfähigen Vergütung in ein sogenanntes „DC-Konto“ geleistet. 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 gesamte Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes verrentet und gegebenenfalls zusätzlich zur Rente aus den bis 31. Dezember 2015 erdienten Anwartschaften geleistet. Alle laufenden Renten werden jährlich mit 1,0 Prozent angepasst.

Mit Wirkung zum 5. Juli 2016 ist mit der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO) eine Vereinbarung über künftige Kernelemente der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung für die Kabinenmitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG (DLH) geschlossen worden. Die zum 31. Dezember 2013 gekündigten Tarifverträge bleiben bis 5. Juli 2016 (auch für bis zu diesem Zeitpunkt noch eingestellte Mitarbeiter) in Nachwirkung und werden mit Wirkung zum 6. Juli 2016 abgelöst.

Für vor dem 6. Juli 2016 eingestellte Mitarbeiter bleiben die bis zum 5. Juli 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 6. Juli 2016 erhalten sie Arbeitgeberbeiträge in Höhe von 5,2 Prozent (inklusive Risikobeitrag) des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in der betrieblichen Altersversorgung. Rentenansprüche, die während des Bezugs der Übergangsversorgung (ÜV) erdient wurden, werden nicht mehr gewährt. Für die betroffenen Mitarbeiter wird auf Basis der von den Tarifparteien festgelegten Parameter und Bewertungsmethoden zum Umstellungszeitpunkt eine ÜV-Initialdotierung berechnet. Durch diese ÜV-Initialdotierung werden alle gemäß dem Tarifvertrag Übergangsversorgung bestehenden Ansprüche der betroffenen Mitarbeiter abgelöst und auf eine Beitragszusage mit Mindestleistung umgestellt. Für Dienstzeiten ab dem 6. Juli 2016 erhalten sie Arbeitgeberbeiträge in Höhe von 16,3 Prozent (inklusive Risikobeitrag) des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in der Übergangsversorgung. Für alle Mitarbeiter besteht die Möglichkeit freiwilliger Eigenbeiträge zuzüglich eines zusätzlichen AG-Beitrags in Höhe der jeweils durch die Arbeitnehmerbeiträge ersparten Sozialversicherungsbeiträge. Das Kapital wird unter Garantie des Erhalts der Beiträge am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das auf den Konten vorhandene Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes verrentet und gegebenenfalls zusätzlich zur Rente aus den bis 5. Juli 2016 erdienten bAV-Anwartschaften geleistet. Für die Beiträge zur Übergangsversorgung – wie auch bisher schon für die Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung – finden in Zukunft die Regelungen zu den Unverfallbarkeitsfristen gemäß Betriebsrentengesetz (BetrAVG) Anwendung. Auch hier werden alle laufenden Renten jährlich mit 1,0 Prozent angepasst.

Der Verpflichtungsumfang aus den kapitalmarktorientierten Komponenten der neu geregelten betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung wird in Höhe des Zeitwerts des korrespondierenden Planvermögens, soweit dieser Wert den zugesagten Mindestbetrag überschreitet, angesetzt und mit diesem verrechnet. Der Dienstzeitaufwand ergibt sich aus den Arbeitgeberbeiträgen.

Aufgrund der noch laufenden Verhandlungen mit der Vereinigung Cockpit (VC) liegen derzeit keine verlässlichen Informationen darüber vor, ob und inwieweit die bestehenden Regelungen zur betrieblichen Altersversorgung und Übergangsversorgung durch eine im Verhandlungswege zwischen den Sozialpartnern zu vereinbarende Neuregelung verändert werden.

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 Vorsorgestiftung. Strategien des Stiftungsrats zum Ausgleich einer Unterdeckung basieren auf dem Bericht des Pensionskassenexperten und müssen der Regulierungsbehörde vorgelegt werden. Eine Zustimmung der Behörde ist jedoch nicht erforderlich.

Für Mitarbeiter der Austrian Airlines AG bestehen im Wesentlichen beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen, die in eine Pensionskasse ausgelagert sind. Sie beinhalten eine Alters-, Berufsunfähigkeits- sowie Hinterbliebenenversorgung.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen bei der Austrian Airlines AG betreffen ehemalige Direktions- und Vorstandsmitglieder 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 2016 auf 396 Mio. EUR (Vorjahr: 405 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2004 wurde mit dem Aufbau eines Fondsvermögens zur Finanzierung und Absicherung künftiger Rentenzahlungen mit dem Ziel der vollständigen Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen aus den bisherigen Plänen in Deutschland begonnen. Dazu wurden Treuhandmodelle in Form einer doppelseitigen zweistufigen Treuhanderschaft (CTA) aufgelegt.

Der Lufthansa Pension Trust e. V. ist als der wesentliche Vermögens-treuhand einer separate rechtliche Einheit und unterliegt den regulatorischen Bestimmungen in Deutschland. Die Deutsche Lufthansa AG beschließt in Absprache mit den Mitgesellschaftern über Dotierungen und führt im Fall der Dotierung diese Mittel dem Lufthansa Pension Trust e. V. zu. An dem Treuhandmodell sind neben der Deutschen Lufthansa AG auch die Tochtergesellschaften Lufthansa Technik AG und Lufthansa Cargo AG beteiligt.

Seit 2007 wird das Treuhandvermögen im Wesentlichen von einer maltesischen Gesellschaftsstruktur gehalten. Das Investment Board der Lufthansa Malta Pension Holding entscheidet über die endgültige Aufteilung der Mittel auf Anlageklassen (Asset-Allokation). Das eigentliche Asset-Management wird an Fondsgesellschaften übertragen, deren Handlungsrahmen sich an allgemeinen Anlagegrundsätzen orientiert, die vom Investment Board vorgegeben werden. Aufgrund einer 2017 geplanten außerordentlichen Dotierung in die Übergangsvorsorge für die Kabinenmitarbeiter wurde die Mittelzuführung in den Lufthansa Pension Trust bis auf weiteres ausgesetzt. Im vergangenen Geschäftsjahr wurden für die Mitarbeiter in Deutschland Mittel in Höhe von 595 Mio. EUR dotiert.

Das seit 2016 im neuen kapitalmarktorientierten Versorgungssystem Lufthansa Rente Boden befindliche Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen wurde im Rahmen eines Contractual Trust Arrangements auf einen überbetrieblichen Treuhänder, die Deutsche Treuinvest Stiftung, übertragen.

Das Kapital wird in sogenannte Altersklassenfonds angelegt, deren Anlagestrategie auf einem Lebenszyklusmodell basiert. Mit zunehmendem Alter des Mitarbeiters wird sukzessive weniger in chancen- beziehungsweise risikoreiche Anlageklassen und mehr in konservative Anlageklassen investiert. Die Gesellschaft setzt einen Anlageausschuss ein, der für die Festlegung und Überprüfung der Anlagestrategie, wie zum Beispiel der Zusammensetzung der Altersklassenfonds sowie der laufzeitabhängigen Aufteilungsregel, zuständig ist. Im Geschäftsjahr 2016 wurden im Rahmen des neuen Versorgungssystems Mittel in Höhe von 33 Mio. EUR dotiert.

Für andere deutsche Tochtergesellschaften wurde ebenfalls Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen bei der Deutschen Treuinvest Stiftung investiert.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge für leistungsorientierte Zusagen setzen sich wie folgt zusammen:

**T116 Leistungsorientierte Versorgungszusagen**

in Mio. €	31.12.2016				31.12.2015			
	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen
Deutschland Altersversorgung	13 401	-9 111	-	4 290	11 497	-8 611	-	2 886
Deutschland Übergangsvorsorge	3 343	-388	-	2 955	3 175	-364	-	2 811
Schweiz	3 600	-2 825	-	775	3 195	-2 603	-	592
Österreich	409	-197	-	212	399	-212	-	187
USA	391	-305	-	86	424	-318	-	106
Andere Länder	298	-266	-	32	289	-258	-	31
<b>Bilanzwerte</b>	<b>21 442</b>	<b>-13 092</b>	<b>-</b>	<b>8 350</b>	<b>18 979</b>	<b>-12 366</b>	<b>-</b>	<b>6 613</b>
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	8 364	-	-	-	6 626
davon Sonstige Vermögenswerte	-	-	-	14	-	-	-	13

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Erläuterungen zur Konzernbilanz

Die Überleitung vom Finanzierungsstatus zu den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Beträgen stellt sich wie folgt dar:

### T117 Überleitung Finanzierungsstatus

in Mio. €	2016	2015
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	20 920	18 508
Planvermögen	- 13 092	- 12 366
<b>Finanzierungsstatus (Saldo)</b>	<b>7 828</b>	<b>6 142</b>
<b>Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen</b>	<b>522</b>	<b>471</b>
Anpassung aufgrund Vermögenswertbegrenzung	-	-
<b>Bilanzwerte</b>	<b>8 350</b>	<b>6 613</b>
davon Pensionsrückstellungen	8 364	6 626
davon Sonstige Vermögenswerte	14	13

Während der Berichtsperiode veränderte sich der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen wie folgt:

### T118 Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen

in Mio. €	2016	2015
Stand 01.01.	18 979	18 711
Laufender Dienstzeitaufwand	626	750
Zinsaufwand	452	453
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand / Effekte aus Kürzungen	- 670	25
Effekte aus Abgeltungen	- 8	-
Neubewertungen		
Versicherungsmathematische Gewinne / Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	119	- 97
Versicherungsmathematische Gewinne / Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen	2 093	- 594
Erfahrungsbedingte Anpassungen	235	- 115
Währungsumrechnungsdifferenzen	9	368
Veränderungen im Konsolidierungskreis	3	-
Beiträge zum Plan – Arbeitnehmer	42	35
Rentenzahlungen	- 432	- 564
Abgeltungszahlungen	- 32	-
Sonstige*	26	7
<b>Stand 31.12.</b>	<b>21 442</b>	<b>18 979</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 Verluste aus dem gegenüber Vorjahr gesunkenen Abzinsungssatz. Mitte 2016 wurde mit der UFO eine Vereinbarung über künftige Kernelemente der betrieblichen Altersversorgung und Übergangsvorsorge für die Kabinenmitarbeiter getroffen. Aufgrund der Umstellung auf eine beitragsorientierte Logik wurde die Allokation des Aufwands angepasst, was zu versicherungsmathematischen Verlusten von 2 Mio. EUR und somit 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 158 Mio. EUR rückstellungsmindernd aus.

Eine detaillierte Überleitung der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

### T119 Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens

in Mio. €	2016	2015
Stand 01.01.	12 366	11 484
Zinsertrag	301	271
Neubewertungen		
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	384	- 296
Währungsumrechnungsdifferenzen	- 2	314
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-	-
Beiträge zum Plan – Arbeitgeber	153	722
Beiträge zum Plan – Arbeitnehmer	42	35
Rentenzahlungen	- 135	- 165
Abgeltungszahlungen	- 32	-
Verpflichtungsbezogene Verwaltungskosten	- 3	- 3
Sonstige*	18	4
<b>Stand 31.12.</b>	<b>13 092</b>	<b>12 366</b>

\* Die Beträge entfallen u. a. auf Versorgungsverpflichtungen, für die erstmals eine Bewertung nach den Grundsätzen von IAS 19 durchgeführt wurde.

In den Geschäftsjahren 2016 und 2015 entwickelten sich die Pensionsrückstellungen wie folgt:

### T120 Pensionsrückstellungen

in Mio. €	2016	2015
Stand 01.01.	6 626	7 231
Währungsdifferenz Vortrag	11	54
Veränderungen im Konsolidierungskreis	3	–
Rentenzahlungen	–297	–399
Laufender Dienstzeitaufwand	626	750
Zinsaufwand	452	453
Zinsertrag	–301	–271
Effekte aus Planänderungen inkl. Plankürzungen und aus Abgeltungen sowie Verwaltungskosten	–675	28
Neubewertungen		
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste sowie erfahrungsbedingte Anpassungen	2 447	–806
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	–384	296
Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	–	–1
Dotierung von Planvermögen/Mitarbeiterwechsel	–144	–709
<b>Stand 31.12.</b>	<b>8 364</b>	<b>6 626</b>

Die Aufwendungen und Erträge für leistungsorientierte Pläne setzen sich wie folgt zusammen:

### T121 Aufwendungen und Erträge für leistungsorientierte Pensionspläne

in Mio. €	2016	2015
Laufender Dienstzeitaufwand	626	750
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Effekte aus Kürzungen	–670	25
Erträge aus Planabgeltungen	–8	–
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	452	453
Zinsertrag des Planvermögens	–301	–271
Verpflichtungsbezogene Verwaltungskosten	3	3
<b>Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Aufwendungen und Erträge</b>	<b>102</b>	<b>960</b>
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	–384	296
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	2 447	–806
Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	–	–1
<b>Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge</b>	<b>2 063</b>	<b>–511</b>
	<b>2 165</b>	<b>449</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 erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2016 einen Ertrag in Höhe von 685 Mio. EUR. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Zinsertrag und der Neubewertungskomponente für das Planvermögen. Im Vorjahr hatten sich Gesamtkosten von 25 Mio. EUR ergeben.

Wesentliche Auswirkungen der Vermögensobergrenze gemäß IAS 19.64 gab es keine.

Der im Berichtsjahr angefallene nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand resultiert im Wesentlichen aus der Vereinbarung über künftige Kernelemente der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung für die Kabinenmitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG.

Der Berechnung der Pensionsverpflichtungen sowie des zugehörigen Planvermögens wurden folgende wesentliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt:

### T122 Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei deutschen Gesellschaften

in %	31.12.2016	31.12.2015
Zinssatz		
Altersversorgung	2,1	2,8
Übergangsversorgung	2,1	2,8
Gehaltssteigerung		
Altersversorgung	2,5	2,5
Übergangsversorgung	2,5	2,5
Rentensteigerung		
Altersversorgung	1,0	1,5
Übergangsversorgung	1,0	2,5

Hiervon abweichend gilt für Versorgungszusagen für den Bereich Cockpit eine jährliche Rentenerhöhung von 1,5 Prozent für die betriebliche Altersversorgung und 2,5 Prozent für die Übergangsversorgung.

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden bei den deutschen Konzerngesellschaften wie im Vorjahr die von Prof. Dr. Klaus Heubeck entwickelten „Richttafeln 2005 G“ verwendet.

### T123 Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei ausländischen Gesellschaften

in %	31.12.2016	31.12.2015
Zinssatz		
Österreich	2,1	2,8
Schweiz	0,6	0,9
USA	4,2	4,5
Gehaltssteigerung		
Österreich	1,9	1,9
Schweiz	1,5	1,5
USA	–	–
Rentensteigerung		
Österreich	1,7	1,8
Schweiz	0,25	0,25
USA	–	–

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Erläuterungen zur Konzernbilanz

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden für die Schweiz die BVG 2015-Generationentafeln verwendet. In den anderen Ländern wurden landesspezifische Sterbetafeln verwendet.

Die folgende Übersicht zeigt, wie der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung durch Änderungen der maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen für die wesentlichen oben beschriebenen Pensionspläne beeinflusst worden wäre:

### T124 Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen, Stand 2016

	Auswirkung auf die leistungsorientierte Verpflichtung zum 31.12.2016 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung*	21 442	–
Zinssatz		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19 590	–8,6
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	23 605	+10,1
Gehaltstrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	21 662	+1,0
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	21 235	–1,0
Rententrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	22 132	+3,2
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	20 817	–2,9

\* Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

### T124 Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen, Stand 2015

	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“.

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 2016 um 372 Mio. EUR (Vorjahr: 325 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, Aktien und flüssigen Mitteln zusammen. Darin sind weder Finanzinstrumente, die von Gesellschaften des Konzerns emittiert wurden, noch von Konzerngesellschaften genutzte Immobilien enthalten.

Das Planvermögen dient ausschließlich der Erfüllung der definierten Leistungsverpflichtungen. Die Unterlegung dieser Leistungsverpflichtungen mit Finanzmitteln stellt eine Vorsorge für künftige Mittelabflüsse dar, die in einigen Ländern aufgrund bestehender gesetzlicher Vorgaben, in anderen Ländern (zum Beispiel Deutschland) auf freiwilliger Basis erfolgt.

Lufthansa verfolgt das Ziel, innerhalb eines mittelfristigen Zeitraums die deutschen Pensionsverpflichtungen komplett durch Kapitalzuführungen und eine positive Kapitalmarkttrendite zu decken. Dazu wurden bisher regelmäßig jährliche Zuführungen an den Lufthansa Pension Trust getätigt. Ein wesentlicher Faktor zur Zielerreichung ist die Performance der Anlagen.

Aufgrund einer im Jahr 2017 geplanten außerordentlichen Dotierung für die Übergangsvorsorge der Kabinenmitarbeiter wurde die Mittelzuführung in den Lufthansa Pension Trust bis auf weiteres ausgesetzt.

Lufthansa steuert und überwacht die sich aus der Auslagerung von Defined Benefit-Pensionsverpflichtungen ergebenden finanziellen Risiken. Die Prozesse zur Risikosteuerung und -überwachung blieben im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Es werden derivative Finanzinstrumente insbesondere zum Management von Fremdwährungsrisiken eingesetzt.

Die Allokation der ausgelagerten Mittel auf Anlageklassen (zum Beispiel Aktien) für die Defined Benefit-Pläne erfolgt auf Basis von durch Lufthansa durchgeführten Analysen (Asset-Liability-Matching-Studien). Um in regelmäßigen Abständen die Ausfinanzierungsstrategie zu überprüfen und Anpassungen vorzunehmen, wird die Asset-Liability-Matching (ALM)-Studie alle drei Jahre in Zusammenarbeit mit einem externen Berater erstellt. Die 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.

Die Anlagestrategie der kapitalmarktorientierten Versorgungspläne wird initial durch die Gesellschaft festgelegt und dann regelmäßig (mindestens alle drei Jahre) im Rahmen einer Allokationsstudie überprüft und gegebenenfalls vom Anlageausschuss an sich verändernde Kapitalmarktanforderungen angepasst. Hierdurch können sich auch Veränderungen der Anlagestrategie für bereits investierte Beiträge ergeben.

Das Planvermögen setzte sich wie folgt zusammen:

**T125 Zusammensetzung des Planvermögens**

	31.12.2016				31.12.2015			
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt in Mio. €	in %	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt in Mio. €	in %
<b>Aktien</b>			<b>3 839</b>	<b>29,3</b>			<b>3 312</b>	<b>26,8</b>
Europa	2 551	–			2 671	–		
Andere	1 288	–			641	–		
<b>Festverzinsliche Wertpapiere</b>			<b>5 507</b>	<b>42,1</b>			<b>4 682</b>	<b>37,9</b>
Staatsanleihen	2 982	–			1 841	–		
Unternehmensanleihen	2 525	–			2 841	–		
<b>Aktienfonds</b>	274	–	<b>274</b>	<b>2,1</b>	187	–	<b>187</b>	<b>1,5</b>
<b>Rentenfonds</b>	453	–	<b>453</b>	<b>3,5</b>	472	–	<b>472</b>	<b>3,8</b>
<b>Mischfonds<sup>1)</sup></b>	136	–	<b>136</b>	<b>1,0</b>	158	–	<b>158</b>	<b>1,3</b>
<b>Geldmarktanlagen</b>	799	–	<b>799</b>	<b>6,1</b>	1 539	–	<b>1 539</b>	<b>12,4</b>
<b>Immobilien</b>			<b>723</b>	<b>5,5</b>			<b>619</b>	<b>5,0</b>
Direkte Anlagen	–	8			2	13		
Indirekte Anlagen	649	66			565	39		
<b>Versicherungsverträge</b>	–	52	<b>52</b>	<b>0,4</b>	–	45	<b>45</b>	<b>0,4</b>
<b>Bankguthaben</b>	240	2	<b>242</b>	<b>1,8</b>	249	–	<b>249</b>	<b>2,0</b>
<b>Sonstige Anlagen<sup>2)</sup></b>	162	905	<b>1 067</b>	<b>8,2</b>	126	977	<b>1 103</b>	<b>8,9</b>
<b>Summe</b>	<b>12 059</b>	<b>1 033</b>	<b>13 092</b>	<b>100,0</b>	<b>11 292</b>	<b>1 074</b>	<b>12 366</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.

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

Erläuterungen zur Konzernbilanz

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 bei den alten Versorgungsplänen die Nettoverpflichtung aus den Pensionsplänen. Bei den neuen kapitalmarktorientierten Versorgungsplänen wird eine Bruttoverpflichtung, unter Berücksichtigung des zugesagten Mindestbetrags, in Höhe des Zeitwerts des korrespondierenden Planvermögens angesetzt.

Das Aktienkursrisiko, das sich aus der Aktienquote des Planvermögens ergibt, wird als angemessen eingeschätzt. Die Ausfallrisiken von Anleiheschuldern sind begrenzt, da nur in Anleihen von hoher Qualität (Investment Grade) investiert wird.

Die Höhe der Nettoverpflichtung aus den alten Versorgungsplänen 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 2017 voraussichtlich 2,4 Mrd. EUR in Pläne eingezahlt werden (Vorjahr: 1,0 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 19 Jahre (Vorjahr: 20 Jahre) zum 31. Dezember 2016.

Für die zum Bilanzstichtag bestehenden leistungsorientierten Versorgungszusagen werden für die nächsten zehn Jahre folgende Pensionszahlungen prognostiziert:

#### T126 Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen, Stand 2016

in Mio. €	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2016
2017	462
2018	469
2019	477
2020	497
2021	519
2022–2026	2 898

#### T126 Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen, Stand 2015

in Mio. €	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2015
2016	470
2017	477
2018	498
2019	532
2020	534
2021–2025	3 211

### 33 Sonstige Rückstellungen

Die in der Bilanz unter lang- und kurzfristig ausgewiesenen sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

#### T127 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2016			31.12.2015		
	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	21	14	7	23	14	9
Übrige Personalkosten	167	125	42	164	120	44
Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	28	–	28	28	–	28
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	115	56	59	91	47	44
Umweltlastensanierungen	28	25	3	29	26	3
Prozesse	104	20	84	119	23	96
Restrukturierungen / Abfindungen	219	82	137	218	113	105
Festpreis Kundenverträge Technik	167	5	162	129	3	126
Überholung Operating Lease-Flugzeuge	291	124	167	327	142	185
Gewährleistungen	50	–	50	44	–	44
Übrige Rückstellungen	379	52	327	429	38	391
<b>Summe</b>	<b>1 569</b>	<b>503</b>	<b>1 066</b>	<b>1 601</b>	<b>526</b>	<b>1 075</b>

Die Rückstellungen für Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Jubiläumsgartifikationen, aus variablen Vergütungsanteilen und sonstigen kurzfristigen Verpflichtungen. In den Rückstellungen für Restrukturierung / Abfindungen sind Belastungen aus verschiedenen Umstrukturierungsmaßnahmen des Konzerns 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 betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen zur Wartung, Überholung und Reparatur von Flugzeugen.

Die übrigen Rückstellungen betreffen mit 176 Mio. EUR (Vorjahr: 232 Mio. EUR) ausstehende Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings.

Im Geschäftsjahr 2016 haben sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

**T128 Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2016**

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse
Stand 01.01.2016	23	164	28	91	29	119
Änderung Konsolidierungskreis	–	0*	–	–	–	–
Währungsdifferenzen	–	–3	0*	0*	–	1
Verbrauch	–48	–30	–27	–16	–2	–37
Zuführung/Neubildung	45	33	27	69	1	34
Zinseffekte	–4	3	–	0*	0*	0*
Auflösung	–3	–1	0*	–29	0*	–13
Umgliederungen	8	1	–	–	–	0*
<b>Stand 31.12.2016</b>	<b>21</b>	<b>167</b>	<b>28</b>	<b>115</b>	<b>28</b>	<b>104</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

**T128 Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2016 (Fortsetzung)**

in Mio. €	Restrukturierungen / Abfindungen	Festpreis Kundenverträge Technik	Überholung Operating Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	<b>Summe</b>
Stand 01.01.2016	218	129	327	44	429	<b>1 601</b>
Änderung Konsolidierungskreis	0*	–	–	–	2	<b>2</b>
Währungsdifferenzen	0*	0*	3	0*	–1	<b>0*</b>
Verbrauch	–74	–76	–180	–12	–138	<b>–640</b>
Zuführung/Neubildung	79	114	169	26	97	<b>694</b>
Zinseffekte	1	1	0*	–	–	<b>1</b>
Auflösung	–6	–1	–28	–8	–19	<b>–108</b>
Umgliederungen	1	–	0*	0*	9	<b>19</b>
<b>Stand 31.12.2016</b>	<b>219</b>	<b>167</b>	<b>291</b>	<b>50</b>	<b>379</b>	<b>1 569</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Erläuterungen zur Konzernbilanz

Im Vorjahr hatten sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

### T128 Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2015

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	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.

### T128 Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2015 (Fortsetzung)

in Mio. €	Restrukturierungen / Abfindungen	Festpreis Kundenverträge Technik	Überholung Operating Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
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.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Altersteilzeitverträgen zeigen folgenden Finanzierungsstand:

### T129 Finanzierungsstand

in Mio. €	2016	2015
Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	166	173
Externes Planvermögen	-163	-156
	<b>3</b>	<b>17</b>
davon Pensionsrückstellungen	21	23
davon Sonstige Vermögenswerte	18	6

Zur Insolvenzversicherung der Erfüllungsrückstände des Arbeitgebers aus Altersteilzeitverträgen, in denen der Mitarbeiter im sogenannten Blockmodell zunächst die volle Arbeitsleistung gegen ein reduziertes Entgelt erbringt und danach unter Fortzahlung des reduzierten Entgelts von der Arbeit freigestellt wird, wurde ab dem Jahr 2005 Vermögen in Höhe von insgesamt 137 Mio. EUR auf ein externes Treuhandvermögen übertragen. Dieses ausgelagerte Vermögen, das die Anforderungen an Planvermögen erfüllt und daher den Bruttoverpflichtungsumfang entsprechend mindert, wird am Bilanzstichtag zu Marktwerten bewertet.

Der Ermittlung der Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen wurde folgende Annahme für den Zinssatz zugrunde gelegt:

**T130 Zinssatz für Altersteilzeitverträge**

in %	2016	2015	2014	2013	2012
Zinssatz	0,15	0,46	0,46	1,46	1,26

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

**T131 Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen, Stand 2016**

in Mio. €	2018	2019	2020	2021 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	31	16	9	-1
Umweltlastensanierungen	3	3	3	17
Restrukturierungen/ Abfindungen	46	5	3	27
Festpreis Kundenverträge Technik	5	-	-	-
Überholung Operating Lease-Flugzeuge	34	38	40	14
Übrige Rückstellungen	20	22	8	31

Zum Ende des Geschäftsjahres 2015 waren entsprechend folgende Zahlungsabflüsse geschätzt worden:

**T131 Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen, Stand 2015**

in Mio. €	2017	2018	2019	2020 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	18	15	8	8
Umweltlastensanierungen	3	3	3	18
Restrukturierungen/ Abfindungen	46	40	1	26
Festpreis Kundenverträge Technik	1	2	-	-
Überholung Operating Lease-Flugzeuge	64	16	22	44
Übrige Rückstellungen	23	8	8	35

**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:

**T132 Finanzschulden 31.12.2016**

in Mio. €	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	1 009	1 009	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 775	1 416	359
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 791	3 386	405
	<b>6 575</b>	<b>5 811</b>	<b>764</b>

**T132 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
	<b>6 370</b>	<b>5 031</b>	<b>1 339</b>

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren 145 Mio. EUR (Vorjahr: 179 Mio. EUR) besichert.

Weder im Geschäftsjahr 2016 noch im Geschäftsjahr 2015 sind Zahlungsverpflichtungen unter den genannten Darlehensverträgen nicht beziehungsweise nur verzögert erfüllt worden.

Die Leasingverbindlichkeiten und sonstigen Darlehen stehen fast ausschließlich im Zusammenhang mit den unter → Erläuterung 20, S. 121 f., geschilderten Finanzierungsleasingverträgen und den unter → Erläuterung 18, S. 119, beschriebenen Flugzeugfinanzierungen.

**35 Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten****T133 Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten**

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	0	1
Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	124	120
	<b>124</b>	<b>121</b>

Der Buchwert der finanziellen Verbindlichkeiten entspricht deren beizulegendem Zeitwert, da sie variabel beziehungsweise marktüblich verzinst sind.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Erläuterungen zur Konzernbilanz

### 36 Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

#### T134 Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Erhaltene Anzahlungen	4	4
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	755	734
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	487	485
	<b>1 246</b>	<b>1 223</b>

Zum 31. Dezember 2016 waren 212 Mrd. Meilen aus Meilenbonusprogrammen (Vorjahr: 211 Mrd. Meilen) zu bewerten. Der langfristige passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält mit 743 Mio. EUR (Vorjahr: 722 Mio. EUR) abzugrenzende Beträge für Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen. Unter den langfristigen sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen von 473 Mio. EUR (Vorjahr: 477 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 wie im Vorjahr Materialherausgabeverpflichtungen in Höhe von 1 Mio. EUR.

Der Langfristanteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen, die Teil der variablen Vergütung von Vorstand, Führungskräften und außertariflichen Mitarbeitern sind, betrug 12 Mio. EUR (Vorjahr: 6 Mio. EUR). In den kurzfristigen sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind weitere 3 Mio. EUR (Vorjahr: 5 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 2013, 2014, 2015 und 2016 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 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. Aus der Performance-Option 2016 ist eine Barzahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 27 Prozent verbessert. Diese ist bei mehr als 41 Prozent auf einen Maximalbetrag begrenzt.

#### T135 Programme 2013, 2014, 2015 und 2016 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

#### T136 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

#### T137 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

#### T138 Programm 2016 Performance-Option

	€ je Performancestufe ab 27% Performance	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10 000 + 1 000 je Performancestufe	20 000
Führungskräfte	4 000 + 500 je Performancestufe	8 000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1 000

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 2012 erfolgte keine Auszahlung für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter. Dies galt wegen Unterschreitens des Schwellenwerts von 35 Prozent ebenso für die Performance-Option 2012.

Im Vorjahr erfolgte aus der Outperformance-Option und der Performance-Option des Jahres 2011 keine Auszahlung für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter.

**T139 Ergebnisse LH-Performance zum 31.12.2016**

in %	Programm- ende	Outper- formance zum 31.12.2016	Performance zum 31.12.2016
LH-Performance 2016	2020	13	17
LH-Performance 2015	2019	26	4
LH-Performance 2014	2018	4	2
LH-Performance 2013	2017	-12	-7

**T139 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

Insgesamt hat sich im Laufe der Geschäftsjahre 2016 und 2015 der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

**T140 Entwicklung des Optionsbestands**

	2016		2015	
	Anzahl an Optionen/ Options- paketen	Bar- ausgleich in Tsd. €	Anzahl an Optionen/ Options- paketen	Bar- ausgleich in Tsd. €
Ausstehende Optionen zum 01.01.	17 146	-	16 914	-
Gewährte Optionen	5 125	-	4 743	-
Ausgelaufene bzw. verfallene Optionen	156	-	361	-
Ausgeübte Optionen	3 838	-	4 150	-
Ausstehende Optionen zum 31.12.	18 277	-	17 146	-

Zum 1. Januar 2016 haben Vorstand, Führungskräfte und außertariflich angestellte Mitarbeiter im Rahmen der Programme insgesamt 3.944.026 Aktien, zum 31. Dezember 2016 insgesamt 4.236.239 Aktien gehalten.

Die beizulegenden Zeitwerte der insgesamt zwölf noch laufenden Aktienprogramme wurden mit Hilfe von Monte-Carlo-Simulationen ermittelt. Hierbei werden die zukünftigen Renditen der Aktien des Vergleichsindex sowie der Deutschen Lufthansa AG simuliert und der Wert der Optionsrechte als zu erwartender Ausschüttungsbetrag ermittelt.

Insgesamt wurden folgende beizulegende Werte ermittelt:

**T141 Beizulegende Zeitwerte der Aktienprogramme**

in € pro Option	Eigen- investition	Beizulegen- der Zeitwert zum 31.12.2016	Beizulegen- der Zeitwert zum 31.12.2015
<b>Vorstand</b>			
Optionen 2012	2 000	-	6 823
Optionen 2013	2 000	3 856	5 175
Optionen 2014	2 000	10 973	9 353
Optionen 2015	2 000	16 714	13 903
Optionen 2016	2 000	15 216	-
<b>Führungskräfte</b>			
Optionen 2012	2 000	-	2 816
Optionen 2013	2 000	1 540	2 067
Optionen 2014	2 000	4 386	3 738
Optionen 2015	2 000	6 683	5 558
Optionen 2016	2 000	6 084	-
<b>Außertarifliche Mitarbeiter</b>			
Optionen 2012	1 000	-	325
Optionen 2013	1 000	200	260
Optionen 2014	1 000	554	470
Optionen 2015	1 000	839	698
Optionen 2016	1 000	764	-

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.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Erläuterungen zur Konzernbilanz

Die vom externen Dienstleister verwendeten Parameter sind in folgender Übersicht zusammengestellt.

### T142 Referenzpreis

		Optionen 2013	Optionen 2014	Optionen 2015	Optionen 2016
Lufthansa	EUR	14,09	12,59	12,34	10,55
Air France-KLM	EUR	7,00	7,45	6,32	5,00
IAG	GBP	329,78	363,46	574,73	400,94
Ryanair	EUR	6,32	7,25	13,05	12,40
easyJet	GBP	1 290,46	1 376,98	1 733,22	1 018,21
Air Berlin	EUR	1,79	1,31	1,00	0,68

### T143 Erwartete Volatilitäten

	Optionen 2013 zum 31.12.2016	Optionen 2013 zum 31.12.2015	Optionen 2014 zum 31.12.2016	Optionen 2014 zum 31.12.2015
in % für:				
Lufthansa	35,46	31,88	33,07	30,78
Air France-KLM	36,65	38,38	36,15	37,82
IAG	45,58	31,83	39,00	32,15
Ryanair	36,60	30,03	33,64	30,56
easyJet	43,07	30,86	37,19	31,33
Air Berlin	46,31	43,43	40,97	45,62
Risikoloser Zinssatz	-0,80 bzw. -0,84% für Eurozone; 0,04 bzw. 0,11% für Großbritannien (Vorjahr: -0,41 bzw. -0,42% für Eurozone; 0,42 bzw. 0,57% für Großbritannien)			
Fluktuation	5,1% (Vorjahr: 4,7%)			

### T143 Erwartete Volatilitäten (Fortsetzung)

	Optionen 2015 zum 31.12.2016	Optionen 2015 zum 31.12.2015	Optionen 2016 zum 31.12.2016	Optionen 2016 zum 31.12.2015
in % für:				
Lufthansa	33,10	30,50	32,01	-
Air France-KLM	37,78	41,35	37,51	-
IAG	37,01	32,44	36,03	-
Ryanair	32,39	29,06	32,19	-
easyJet	35,44	30,03	34,70	-
Air Berlin	44,39	43,07	45,78	-
Risikoloser Zinssatz	-0,71 bzw. -0,59% für Eurozone; 0,27 bzw. 0,46% für Großbritannien (Vorjahr: -0,38 bzw. 0,30% für Eurozone; 0,81 bzw. 1,03% für Großbritannien)			
Fluktuation	5,1% (Vorjahr: 4,7%)			

Der im Personalaufwand enthaltene Gesamtaufwand für Aktienprogramme betrug 12 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR).

## 37 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

### T144 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	46	37
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligungen	0*	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden	3 021	2 910
	<b>3 067</b>	<b>2 948</b>
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	63	70
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	228	247
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1 331	1 582
	<b>1 622</b>	<b>1 899</b>
<b>Summe</b>	<b>4 689</b>	<b>4 847</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Der Buchwert dieser Verbindlichkeiten entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

## 38 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

### T145 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Erhaltene Anzahlungen	39	62
Passivischer Saldo aus erhaltenen Anzahlungen und Forderungen aus unfertigen Aufträgen	18	50
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	325	333
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	493	473
	<b>875</b>	<b>918</b>

Verpflichtungen aus Meilenbonusprogrammen (→ Erläuterung 36, S. 140 ff.) sind in Höhe von 284 Mio. EUR (Vorjahr: 295 Mio. EUR) unter den kurzfristigen passiven Rechnungsabgrenzungsposten und mit 234 Mio. EUR (Vorjahr: 227 Mio. EUR) unter den kurzfristigen sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten erfasst.

Die sonstigen Verbindlichkeiten enthalten mit 249 Mio. EUR (Vorjahr: 235 Mio. EUR) abgegrenzte Beträge für nicht genomme Urlaubstage und Überstunden und mit 3 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR) den Kurzfristanteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen (→ Erläuterung 36, S. 140 ff.).

## Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

### 39 Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten und Segmentdaten

#### Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten

Zum 31. Dezember 2016 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 ist im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Das Segment Passage Airline Gruppe beinhaltet das Kerngeschäft des Konzerns, die Passagierbeförderung durch die Fluggesellschaften Lufthansa Passage, SWISS, Austrian Airlines und Eurowings. Aufgrund der vergleichbaren wirtschaftlichen Merkmale der jeweiligen Fluggesellschaften, wie Vertriebsstrukturen, Kunden und Dienstleistungen, wurden die Aktivitäten zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Weitere Informationen zu den einzelnen Fluggesellschaften sind im Konzernlagebericht → ab S. 43 dargestellt.

Das Segment Logistik umfasst die Aktivitäten aus dem Frachtlinienufverkehr durch die Lufthansa Cargo-Gruppe. Lufthansa Cargo ist die führende europäische Frachtfluggesellschaft.

Das Segment Technik ist ein weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile und kommerzielle Flugzeuge 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, der Lufthansa Systems-Gruppe und weiterer Konzerngesellschaften.

#### Erläuterungen zu den Segmentdaten und der internen Steuerung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der berichtspflichtigen Segmente entsprechen den in → Erläuterung 2, S. 100 ff., beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

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 → Erläuterung 3, S. 109.

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.

## Konzernabschluss

Konzernanhang

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

### T146 Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2016

in Mio. €	Passage Airline Gruppe	Logistik	Technik	Catering	Summe berichts- pflichtiger operativer Segmente	Sonstige	Überleitung		Konzern
							Nicht zugeordnet	Konsoli- dierung	
Außenumsätze	23 263	2 059	3 517	2 550	31 389	271	-	-	31 660
davon Verkehrserlöse	22 256	1 986	-	-	24 242	-	419	-	24 661
Konzerninnenumsätze	628	25	1 627	644	2 924	166	-	-3 090	-
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>23 891</b>	<b>2 084</b>	<b>5 144</b>	<b>3 194</b>	<b>34 313</b>	<b>437</b>	<b>-</b>	<b>-3 090</b>	<b>31 660</b>
Übrige betriebliche Erträge	1 110	65	222	67	1 464	1 653	-	-838	2 279
<b>Betriebliche Erträge</b>	<b>25 001</b>	<b>2 149</b>	<b>5 366</b>	<b>3 261</b>	<b>35 777</b>	<b>2 090</b>	<b>-</b>	<b>-3 928</b>	<b>33 939</b>
<b>Betriebliche Aufwendungen</b>	<b>22 904</b>	<b>2 237</b>	<b>4 983</b>	<b>3 223</b>	<b>33 347</b>	<b>2 325</b>	<b>-</b>	<b>-3 923</b>	<b>31 749</b>
davon Materialaufwand	14 361	1 444	2 718	1 383	19 906	141	-	-2 938	17 109
davon Personalaufwand	3 828	428	1 272	1 184	6 712	649	-	-7	7 354
davon Abschreibungen (planmäßig)	1 401	108	107	106	1 722	48	-	-1	1 769
davon sonstige Aufwendungen	3 314	257	886	550	5 007	1 487	-	-977	5 517
<b>Beteiligungsergebnis</b>	<b>-2</b>	<b>24</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>71</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>85</b>
davon Ergebnis Equity-Bewertung	-7	22	24	17	56	1	-	1	58
<b>EBIT</b>	<b>2 095</b>	<b>-64</b>	<b>410</b>	<b>60</b>	<b>2 501</b>	<b>-221</b>	<b>-</b>	<b>-5</b>	<b>2 275</b>
<b>davon Überleitungspositionen</b>									
Außerplanmäßige Abschreibung / Zuschreibung	-120	-18	-	-40	-178	-15	-	-	-193
Pensionsondereffekte	670	-	-	8	678	-1	-	1	678
Ergebnis Anlagenabgang	18	4	-1	-12	9	31	-	-2	38
<b>Adjusted EBIT<sup>1)</sup></b>	<b>1 527</b>	<b>-50</b>	<b>411</b>	<b>104</b>	<b>1 992</b>	<b>-236</b>	<b>-</b>	<b>-4</b>	<b>1 752</b>
Summe der Adjustments									523
Übriges Finanzergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-27
Ergebnis vor Ertragsteuern	-	-	-	-	-	-	-	-	2 248
Gebundenes Kapital <sup>2)</sup>	11 851	1 084	3 826	1 317	18 078	2 272	-	-122	20 228
davon aus Equity- Beteiligungen	110	51	216	132	509	6	-	-	516
Segmentinvestitionen <sup>3)</sup>	1 866	29	216	73	2 184	27	63	-38	2 236
davon aus Equity- Beteiligungen	-	-	-	2	2	-	-	-	2
Mitarbeiter zum Stichtag	54 308	4 568	20 839	35 530	115 245	9 061	-	-	124 306
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	55 201	4 559	20 708	35 571	116 039	7 248	-	-	123 287

<sup>1)</sup> Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T020 S.30 im Konzernlagebericht.

<sup>2)</sup> Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) und abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (u. a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

<sup>3)</sup> Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen (exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen) ausgewiesen.

## T146 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 <sup>4)</sup>	22 794	2 275	–	–	25 069	–	437	–	25 506
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
Pensionsondereffekte	–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>	2 201	116	154	148	2 619	23	65	–138	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 → T020 S.30 im Konzernlagebericht.

<sup>2)</sup> Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) und abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (u.a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

<sup>3)</sup> Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen sowie in at equity bewertete Beteiligungen – unter „Konzern“ sind sämtliche Investitionen (exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen) ausgewiesen.

<sup>4)</sup> Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

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 Erträge und Aufwendungen bei zwei Partnern sich nicht in derselben Höhe oder derselben Periode gegenüberstehen.

### Erläuterungen zu den geografischen Gebieten 2016

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:

#### T147 Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen 2016

in Mio. €	Europa	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse <sup>1)</sup>	16 234	3 948	609	2 902	650	318	24 661
Andere Betriebserlöse	2 686	2 076	310	1 383	329	215	6 999
Langfristige Vermögenswerte <sup>2) 3)</sup>	18 167	267	44	219	11	25	18 733
Investitionen in langfristige Vermögenswerte <sup>3)</sup>	2 143	27	4	13	–	6	2 193

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

#### T148 Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern 2016

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse <sup>1)</sup>	7 669	3 565
Andere Betriebserlöse	950	1 715
Langfristige Vermögenswerte <sup>2) 3)</sup>	13 241	254
Investitionen in langfristige Vermögenswerte <sup>3)</sup>	1 191	25

<sup>1)</sup> Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

<sup>2)</sup> Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

<sup>3)</sup> Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

**Erläuterungen zu den geografischen Gebieten 2015**

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

**T147 Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen 2015**

in Mio. €	Europa	Nord- amerika	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse <sup>1)2)</sup>	16 162	4 248	789	3 184	741	382	<b>25 506</b>
Andere Betriebserlöse <sup>2)</sup>	2 397	1 785	329	1 159	602	278	<b>6 550</b>
Langfristige Vermögenswerte <sup>3)4)</sup>	17 867	265	42	217	12	18	<b>18 421</b>
Investitionen in langfristige Vermögenswerte <sup>4)</sup>	2 417	55	10	15	2	4	<b>2 503</b>

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

**T148 Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern 2015**

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse <sup>1)2)</sup>	7 449	3 819
Andere Betriebserlöse <sup>2)</sup>	855	1 431
Langfristige Vermögenswerte	13 631	219
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	1 929	51

<sup>1)</sup> Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

<sup>2)</sup> Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik angepasst.

<sup>3)</sup> Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

<sup>4)</sup> Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

Im Geschäftsjahr 2016 und im Vorjahr wurden mit keinem Kunden mehr als 10 Prozent der Umsatzerlöse des Lufthansa Konzerns getätigt.

**Segmentberichterstattung ab 2017**

Im Rahmen der Neustrukturierung des Lufthansa Konzerns wurde eine organisatorische Neuausrichtung mit dem Segment des Punkt-zu-Punkt-Verkehrs zum 1. Januar 2017 beschlossen. Dies beinhaltet die Fluggesellschaften Eurowings, Germanwings und Brussels Airlines. Der bisherige Teilkonzern Passage Airline Gruppe wird zukünftig die Netzwerk-Airlines mit den Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines darstellen. Hinzu kommt, dass die bisher in der Passage Airline Gruppe erfassten Trainingsaktivitäten (im Wesentlichen die Gesellschaften der Lufthansa Flight Training und Swiss Aviation Training) ab 2017 in der Lufthansa Aviation Training Gruppe zusammengefasst werden und innerhalb „Sonstige“ ausgewiesen werden.

Alle anderen Segmente bestehen unverändert fort.

## Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

### 40 Erläuterungen zum Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente des Lufthansa Konzerns im Berichtsjahr verändert haben. Dabei wurden die Zahlungsströme entsprechend IAS 7 nach dem operativen Cashflow, der dem Mittelzu- und -abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit entspricht, nach der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die in der Kapitalflussrechnung ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen die Bilanzposition Bankguthaben und Kassenbestände ohne Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen drei und zwölf Monaten in Höhe von 118 Mio. EUR (Vorjahr: 103 Mio. EUR). Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der kurzfristigen Wertpapiere.

#### Zusätzliche Informationen zur Kapitalflussrechnung

##### Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit

Ausgehend vom Ergebnis vor Ertragsteuern wird der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit nach der indirekten Methode abgeleitet. Bereinigt um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge sowie unter Berücksichtigung der Veränderung des Trade Working Capitals und der Veränderungen aus Übrige Aktiva/Passiva, soweit nicht Investitions- oder Finanzierungstätigkeit, ergibt sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Während des aktuellen Geschäftsjahres hat der Konzern im Wesentlichen die folgenden nicht zahlungswirksamen Erträge und Aufwendungen erfasst:

#### T149 Wesentliche nicht zahlungswirksame Erträge und Aufwendungen

in Mio. €	2016	2015
Bewertung von Finanzderivaten	-250	-664
Bewertung von Finanzschulden	59	160
Wertberichtigung auf Forderungen	88	90
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	-27	-32
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	-255	-245
Umstellung Alters- und Übergangsversorgung Kabine	-652	-
<b>Summe</b>	<b>-1 037</b>	<b>-691</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 130 Mio. EUR (Vorjahr: 19 Mio. EUR).

2016 wurden im Konzern Dotierungen in das Pensionsvermögen in Höhe von 153 Mio. EUR (Vorjahr: 722 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 46 Mio. EUR (Vorjahr: 19 Mio. EUR) aus Darlehensaufnahmen gezeigt. Aus der Erneuerung des Finanzierungsleasingvertrags der Austrian Airlines am Flughafen Wien wurden 80 Mio. EUR in Form einer Vorauszahlung beglichen. Dieser Betrag wird daher nicht im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit als Zufluss für neu abgeschlossene Finanzierungsleasingtransaktionen aus Darlehensaufnahme gezeigt.

## Sonstige Erläuterungen

## 41 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

## Finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungskategorien

Die finanziellen Vermögenswerte lassen sich in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern:

## T150 Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2016

in Mio. €	Ausleihungen und Forderungen	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Zur Veräußerung verfügbar	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind
Übrige Beteiligungen	–	–	212	–
Langfristige Wertpapiere	–	–	23	–
Ausleihungen	189	–	–	–
Langfristige Forderungen	297	–	–	–
Langfristige derivative Finanzinstrumente	–	252	–	1 222
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige kurzfristige Forderungen	4 542	–	–	–
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	–	89	–	445
Kurzfristige Wertpapiere	–	–	2 681	–
Bankguthaben und Kassenbestände	–	–	1 256	–
<b>Summe</b>	<b>5 028</b>	<b>341</b>	<b>4 172</b>	<b>1 667</b>

## T150 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>

In der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ sind neben zu Handelszwecken gehaltenen Vermögenswerten auch Zeitwerte von zur Sicherung eingesetzten Optionen von 87 Mio. EUR (Vorjahr: 1 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:

## T151 Nettoergebnis 2016

in Mio. €	Sonstige betriebliche Erträge	Abschreibungen	Sonstige betriebliche Aufwendungen	Übrige Finanzposten	Nettoergebnis
Ausleihungen und Forderungen	30	–17	–88	–	<b>–75</b>
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als Handelsgeschäfte „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ klassifiziert wurden	–	–	–	84	<b>84</b>
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	–	–	–	167	<b>167</b>
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	43	–	–	–	<b>43</b>

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

Sonstige Erläuterungen

#### T151 Nettoergebnis 2015

in Mio. €	Sonstige betriebliche Erträge	Abschreibungen	Sonstige betriebliche Aufwendungen	Übrige Finanzposten	Nettoergebnis
Ausleihungen und Forderungen	35	-59	-90	-	-114
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als Handelsgeschäfte „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ klassifiziert wurden	-	-	-	-17	-17
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	-	-	-	8	8
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	53	-	-	673	726

#### Finanzielle Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien

Die finanziellen Verbindlichkeiten lassen sich in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern:

#### T152 Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2016

in Mio. €	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten
Finanzschulden	-	-	6 575
Derivative Finanzinstrumente	54	185	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	-	3 067
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-	-	1 746
<b>Summe</b>	<b>54</b>	<b>185</b>	<b>11 388</b>

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 Restaufzeiten/Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung von zugänglichen Marktinformationen (Reuters) ermittelt.

#### T153 Finanzschulden

in Mio. €	31.12.2016		31.12.2015	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1 009	1 037	1 749	1 789
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 775	1 775	1 079	1 095
Leasingverbindlichkeiten und sonstige Darlehen	3 791	3 820	3 542	3 663
<b>Summe</b>	<b>6 575</b>	<b>6 632</b>	<b>6 370</b>	<b>6 547</b>

#### T152 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>

Für die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten derivativen Finanzinstrumente erfolgte die Bewertung auf Basis beobachtbarer Marktdaten.

**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.

**T154 Vermögenswerte zum 31.12.2016**

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV</b>				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	341	–	341
Kurzfristige Wertpapiere	–	–	–	–
<b>Finanzielle Vermögenswerte über die GuV gesamt</b>	<b>–</b>	<b>341</b>	<b>–</b>	<b>341</b>
<b>Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind</b>	<b>–</b>	<b>1 667</b>	<b>–</b>	<b>1 667</b>
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>				
Eigenkapitalinstrumente	576	10	–	586
Fremdkapitalinstrumente	–	2 113	–	2 113
	<b>576</b>	<b>2 123</b>	<b>0</b>	<b>2 699</b>
<b>Vermögenswerte gesamt</b>	<b>576</b>	<b>4 131</b>	<b>0</b>	<b>4 707</b>

**T155 Verbindlichkeiten zum 31.12.2016**

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	54	–	54
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	185	–	185
<b>Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>–</b>	<b>239</b>	<b>–</b>	<b>239</b>

Im Geschäftsjahr 2015 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte nach Bewertungsstufen:

**T154 Vermögenswerte zum 31.12.2015**

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
<b>Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV</b>				
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	259	–	259
Kurzfristige Wertpapiere	–	–	–	–
<b>Finanzielle Vermögenswerte über die 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>

**T155 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>

## Konzernabschluss

Konzernanhang

Sonstige Erläuterungen

### T156 Zusätzliche Angaben zu finanziellen Vermögenswerten der Bewertungsstufe 3

in Mio. €	01.01.2016	Im Periodenergebnis erfasst	Marktwert- veränderung im Eigenkapital erfasst	Zu-/Abgänge	31.12.2016
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	24	–	–	–24	0
<b>Gesamt</b>	<b>24</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–24</b>	<b>0</b>

### T156 Zusätzliche Angaben zu finanziellen Vermögenswerten der Bewertungsstufe 3

in Mio. €	01.01.2015	Im Periodenergebnis erfasst	Marktwert- veränderung im Eigenkapital erfasst	Zu-/Abgänge	31.12.2015
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	–	–	24	–	24
<b>Gesamt</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>24</b>	<b>–</b>	<b>24</b>

### Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten

Die nachfolgenden finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten unterliegen Globalverrechnungsverträgen und sonstigen Vereinbarungen.

### T157 Aktiva 31.12.2016

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Nettobetrag
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	4 439	–103	4 542	–	4 542
Derivative Finanzinstrumente – Aktiva	2 008	–	2 008	–52	1 956
Bankguthaben und Kassenbestände	1 228	–28	1 256	–	1 256
<b>Summe Aktiva</b>	<b>7 675</b>	<b>–131</b>	<b>7 806</b>	<b>–52</b>	<b>7 754</b>

### T158 Passiva 31.12.2016

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Nettobetrag
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4 837	–131	4 968	–52	4 916
Derivative Finanzinstrumente – Passiva	239	–	239	–	239
<b>Summe Passiva</b>	<b>5 076</b>	<b>–131</b>	<b>5 207</b>	<b>–52</b>	<b>5 155</b>

Im Vorjahr ergaben sich folgende Saldierungen:

**T157 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>

**T158 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>

**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 2016 zeigt im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate folgende Werte:

**T159 Währungsexposure, Stand 2016**

in Mio.	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	-3 527	9 999	104 277	702	55 006
Exposure (EUR zum Kassakurs)	-3 346	1 366	845	820	768
Sicherungen (Währung)	1 151	-4 013	-43 491	-290	-12 063
Sicherungsgrad	33%	40%	42%	41%	22%

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.

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

Sonstige Erläuterungen

Das Exposure für Investitionen betrug aus Sicht des Jahresendes 2016:

#### T160 Investitionsexposure, Stand 2016

in Mio.	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Exposure Nettoinvestitionen (USD)	-883	-1 256	-1 396	-1 816	-1 898	-1 858	-1 588	-1 317	-578
Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs)	-837	-1 191	-1 324	-1 721	-1 799	-1 761	-1 505	-1 249	-548
Sicherungen (USD)	780	988	669	1 111	1 074	1 583	1 386	996	354
Sicherungsgrad	88%	79%	48%	61%	57%	85%	87%	76%	61%

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.

#### T161 Sensitivitätsanalyse nach Währungen

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern <sup>1)</sup>	Auswirkungen auf das Eigenkapital <sup>1)</sup>
<b>Währung – USD</b>		
+10%	-65	724
-10%	64	-592
<b>Währung – JPY</b>		
+10%	0*	-29
-10%	0*	24
<b>Währung – CHF</b>		
+10%	5	-99
-10%	-2	81
<b>Währung – GBP</b>		
+10%	5	-28
-10%	-4	23
<b>Währung – CNY</b>		
+10%	2	-43
-10%	-2	35
<b>Währung – INR</b>		
+10%	2	-14
-10%	-2	11

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

#### Zinsrisiko

Lufthansa verfolgt grundsätzlich das Ziel, 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 2016:

#### T162 Zinsexposure

in Mio. €	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Fix	1 270	1 226	1 190	1 085	929	510	542	357	228	134	87
Variabel	4 863	4 786	4 293	3 337	2 841	1 179	924	589	454	361	196
Float/Fix-Ratio	79%	80%	78%	75%	75%	70%	63%	62%	67%	73%	69%

Fremdwährungsrisiken aus Finanzverbindlichkeiten werden dagegen grundsätzlich mittels Zins-/Währungsswaps zu 100 Prozent gesichert. Diese Sicherungsgeschäfte werden nahezu vollständig nach IAS 39 als Handelsgeschäfte behandelt.

Die folgende Sensitivitätsanalyse nach IFRS 7 zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn das als Preisrisiko-variante 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.

#### T163 Sensitivitätsanalyse nach Zinsniveau

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern <sup>1)</sup>	Auswirkungen auf das Eigenkapital <sup>1)</sup>
<b>Zins</b>		
+100 Basispunkte	-18	-37
-50 Basispunkte	12	20

<sup>1)</sup> Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

#### Treibstoffpreisrisiko

Im Geschäftsjahr 2016 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen des Lufthansa Konzerns 15,4 Prozent (Vorjahr: 17,2 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:

#### T164 Treibstoffexposure

		2017	2018
Treibstoffbedarf	Tsd. t	9 394	9 615
Sicherungen	Tsd. t	6 926	2 536
Sicherungsgrad	in %	74	26

Die folgende Sensitivitätsanalyse nach IFRS 7 zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn der als Risikovariante identifizierte Treibstoffpreis aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wäre:

#### T165 Sensitivitätsanalyse des Treibstoffpreises

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern <sup>1)</sup>	Auswirkungen auf das Eigenkapital <sup>1)</sup>
<b>Treibstoffpreis</b>		
+10%	-20	245
-10%	-17	-211

<sup>1)</sup> Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

#### Marktwerte der zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente

Zur Absicherung der Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisrisiken bestehen zum Bilanzstichtag folgende Sicherungsgeschäfte:

#### T166 Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente

in Mio. €	31.12.2016		31.12.2015	
	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte
<b>Absicherung von Zeitwerten</b>				
Zinsswaps – Fair Value Hedge	98	0*	84	-1
<b>Absicherung von Cashflows</b>				
Bandbreitenoptionen Treibstoffpreissicherung	62	-7	0*	-169
Swaps Treibstoffpreissicherung	20	-	-	-14
Sicherungskombinationen Treibstoffpreissicherung	190	-30	-	-963
Termingeschäfte Devisensicherung	1 297	-148	1 331	-296
<b>Gesamt</b>	<b>1 667</b>	<b>-185</b>	<b>1 415</b>	<b>-1 443</b>
davon kurzfristig	445	-146	382	-1 180

\* 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.

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

Sonstige Erläuterungen

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:

#### T167 Auswirkung der Sicherungsgeschäfte auf Ergebnis und Anschaffungskosten

Geschäftsjahr	Periodenergebnis in Mio. €	Erstmalige Bewertung von Anschaffungskosten <sup>1)</sup> in Mio. €	Gesamt in Mio. €
2017	224	68	292
2018	61	99	160
2019	0*	104	104
2020	–	161	161
2021	–	145	145
2022	–	209	209
2023	–	169	169
2024	–	109	109
2025	–	34	34
2026	–	0*	0*
<b>Gesamt</b>	<b>285</b>	<b>1 098</b>	<b>1 383</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Positive Vorzeichen bedeuten eine Verringerung der Anschaffungskosten.

Im Geschäftsjahr 2016 wurden aus fälligen Treibstoffpreissicherungsgeschäften aus dem Eigenkapital 760 Mio. EUR aufwands erhöhend in den Treibstoffaufwand gebucht. Aus Devisensicherungsgeschäften wurden 372 Mio. EUR aus dem Eigenkapital in den sonstigen betrieblichen Ertrag und 293 Mio. EUR in den sonstigen betrieblichen Aufwand gebucht. Weitere 34 Mio. EUR wurden anschaffungskostenmindernd auf Flugzeuge gebucht.

Die derivativen Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bewertet werden, sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

#### T168 Derivative Finanzinstrumente Trading

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Positive Marktwerte – langfristig	252	201
Positive Marktwerte – kurzfristig	89	58
Negative Marktwerte – langfristig	–15	–44
Negative Marktwerte – kurzfristig	–39	–41
	<b>287</b>	<b>174</b>

Die ausgewiesenen positiven und negativen Marktwerte entfallen auf Derivate, die sich nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach IAS 39 qualifizieren, sowie Zeitwerte von zur Sicherung eingesetzten Optionen. Unter den nicht wirksamen Sicherungsgeschäften im Rahmen einer Sicherungsbeziehung werden unter anderem Zins- / Währungs-Swapgeschäfte erfasst. Diese Geschäfte stehen in einem eindeutigen Sicherungszusammenhang mit bestehenden Grundgeschäften wie insbesondere festverzinslichen Finanzschulden in Fremdwährung. Ausschließlich aufgrund der Effektivitätskriterien des IAS 39 können diese Zins- / Währungs-Swapgeschäfte nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte ausgewiesen werden.

Die beizulegenden Zeitwerte werden ausschließlich mit Hilfe anerkannter finanzmathematischer Methoden unter Verwendung öffentlich zugänglicher Marktinformationen ermittelt.

Die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden konnten, ist der → **T062 Gewinn- und Verlustrechnung, S. 94**, beziehungsweise → **Erläuterung 13, S. 112**, 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 2016 über zugesagte freie Kreditlinien in Höhe von 0,9 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 Zahlungszu- und -abflüsse aus Sicht des Bilanzstichtags 31. Dezember 2016. Aufgrund der eingesetzten Sicherungsgeschäfte bestehen zum überwiegenden Teil unmittelbare Zusammenhänge zwischen den dargestellten Zahlungsmittelzuflüssen und -abflüssen der derivativen Finanzinstrumente.

**T169 Laufzeitanalyse der derivativen Finanzinstrumente**

in Mio. €	Zuflüsse	Abflüsse	Netto
Im 1. Quartal	2 328	-2 246	<b>82</b>
Bis 1 Jahr*	4 607	-4 321	<b>286</b>
1-5 Jahre	6 099	-4 985	<b>1 114</b>
Später	5 165	-3 829	<b>1 336</b>

\* Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

**T170 Laufzeitanalyse der nicht derivativen Finanzinstrumente**

in Mio. €	Abflüsse
Im 1. Quartal	-3 793
Bis 1 Jahr*	-1 720
1-5 Jahre	-4 401
Später	-1 952

\* Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

**Kreditrisiko**

Der Verkauf von Passage- und Frachtdokumenten wird größtenteils über Agenturen abgewickelt. Diese Agenturen sind überwiegend länderspezifischen Clearingsystemen für die Abrechnung von Passage- beziehungsweise Frachtverkäufen angeschlossen. Die Bonität der Agenten wird von den jeweiligen Clearingstellen überprüft. Das Kreditrisiko bei Verkaufsagenten ist aufgrund der breiten Streuung weltweit relativ gering. Trotzdem wurde zur weiteren Reduzierung der Kreditrisiken gegenüber den Agenten, begleitet von der International Air Transport Association (IATA), in einigen Märkten eine spürbare Verkürzung der Zahlungsziele erreicht.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Luftverkehrsgesellschaften werden auf bilateraler Basis oder mittels Verrechnung über ein Clearing House der IATA beglichen, soweit die einer Leistung zugrunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen. Die grundsätzliche Verrechnung mittels Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in wöchentlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. Zusätzlich besteht eine Vertrauensschadensversicherung, die Teilrisiken innerhalb einer bestimmten Bandbreite abdeckt. Im Einzelfall wird im jeweiligen Leistungsvertrag bei sonstigen Geschäften eine gesonderte Sicherheit gefordert.

Für alle übrigen Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Vermeidung von Zahlungsausfällen in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden.

Kontrahentenrisiken im Zusammenhang mit Kreditkartengesellschaften werden eng überwacht, Zahlungseingänge täglich

überprüft. Zur weiteren Risikominimierung erfolgt permanent eine Analyse einer möglichen weiteren Reduzierung der Zahlungsziele mit einzelnen Abrechnungspartnern. Neben dem Forderungsmonitoring auf Gesellschafts- beziehungsweise Geschäftsfeld-ebene 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 Schuldnern aus Ausleihungen und Forderungen beträgt zum 31. Dezember 2016 5.028 Mio. EUR und setzt sich wie folgt zusammen:

**T171 Maximales Kreditrisiko**

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Ausleihungen	189	182
Langfristige Forderungen	297	293
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige kurzfristige Forderungen	4 542	4 360
	<b>5 028</b>	<b>4 835</b>

Die wertberichtigten Ausleihungen und Forderungen haben sich wie folgt entwickelt:

**T172 Wertminderungen von Ausleihungen und Forderungen**

in Mio. €	01.01.2016	31.12.2016
Bruttowert	260	218
Wertberichtigung	-219	-179
<b>Buchwert</b>	<b>41</b>	<b>39</b>

Weitere 174 Mio. EUR (Vorjahr: 173 Mio. EUR) waren bereits überfällig, aber nicht abgeschrieben.

Die Altersstruktur der überfälligen Forderungen stellt sich wie folgt dar:

**T173 Überfälligkeiten von Forderungen**

in Mio. €	
Bis zu 90 Tagen	116
Zwischen 90 und 180 Tagen	19
Älter als 180 Tage	39

Das Kreditrisiko aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten besteht in Höhe der Wertpapiere, die keine Eigenkapitalinstrumente darstellen.

## Konzernabschluss

Konzernanhang  
Sonstige Erläuterungen

Die lang- und kurzfristig klassifizierten Wertpapiere entfallen auf:

### T174 Aufteilung Wertpapiere

in Mio. €	31.12.2016
Fremdkapitalinstrumente	2 113
Eigenkapitalinstrumente	591
<b>Wertpapiere gesamt</b>	<b>2 704</b>

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

### T175 Ratings der Wertpapiere – Fremdkapital

in Mio. €	
AAA	186
AA+	24
AA	124
AA-	92
A+	199
A	329
A-	155
BBB+	106
BBB	67
Unter BBB bzw. kein Rating	831
<b>Gesamt</b>	<b>2 113</b>

In der Kategorie „Unter BBB bzw. kein Rating“ sind Geldmarktfonds in Höhe von 805 Mio. EUR enthalten, für die es kein Rating gibt.

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners. Das maximale Kreditrisiko ergibt sich aus der Summe an Geschäften mit den Vertragspartnern, bei denen per saldo positive Marktwerte vorliegen.

Zum 31. Dezember 2016 betrug das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind, 1.667 Mio. EUR, zum 31. Dezember 2015 1.415 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:

### T176 Ratings der Vertragspartner – Kreditrisiko aus Sicherungsbeziehungen

in Mio. €	
AA-	264
A+	221
A	443
A-	358
BBB+	256
BBB	105
Unter BBB bzw. kein Rating	20
<b>Gesamt</b>	<b>1 667</b>

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten, die zum beizulegenden Zeitwert über die GuV bilanziert sind, besteht am 31. Dezember 2016 in Höhe von 341 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:

### T177 Ratings der Vertragspartner – Kreditrisiko über GuV bilanziert

in Mio. €	
AA-	45
A+	43
A	48
A-	103
BBB+	82
BBB	15
Unter BBB bzw. kein Rating	5
<b>Gesamt</b>	<b>341</b>

## 42 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

### T178 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12.2016	31.12.2015
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	909	843
Aus Gewährleistungsverträgen	733	872
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	35	47
	<b>1 677</b>	<b>1 762</b>

In den Gewährleistungen ist ein Betrag von 420 Mio. EUR (Vorjahr: 373 Mio. EUR) enthalten, der jeweils Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen betrifft. Bei der Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten entfiel ein Betrag von 4 Mio. EUR (Vorjahr: 13 Mio. EUR) auf Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt 1.319 Mio. EUR (Vorjahr: 1.199 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 1.190 Mio. EUR (Vorjahr: 1.085 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 103 Mio. EUR (Vorjahr: 51 Mio. EUR) verzichtet.

Aus fest kontrahierten Flugzeugverkaufsverträgen werden für das folgende Geschäftsjahr Gewinne von 7 Mio. EUR und finanzielle Zuflüsse von 9 Mio. EUR erwartet.

**Rechtliche Risiken**

Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern einer Reihe von rechtlichen Risiken ausgesetzt. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass sich hieraus über die für Prozessrisiken gebildeten Rückstellungen (→ Erläuterung 33, S. 136 ff.) hinaus keine wesentlichen, nachhaltigen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben werden.

Allerdings sind Rechtsstreitigkeiten und andere geltend gemachte Ansprüche stets mit Unsicherheiten verbunden. Darüber hinaus können sich die Einschätzungen des Managements zu diesen Risiken im Zeitablauf verändern. Der tatsächliche Ausgang dieser Rechtsstreitigkeiten kann von früheren Einschätzungen des Managements abweichen, was zu wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und die Reputation unseres Unternehmens führen könnte.

Aufgrund der bestehenden und im Folgenden beschriebenen Unsicherheiten können wir die Höhe der jeweiligen Eventualverbindlichkeiten beziehungsweise Gruppe von Eventualverbindlichkeiten nicht schätzen. Zu den Rechtsstreitigkeiten, auf die sich diese Ausführungen beziehen, gehören unter anderem:

**Risiko aus erfolgreicher Durchsetzung zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche in laufenden Kartellverfahren**

Verschiedene Frachtfluggesellschaften haben sich unter Beteiligung der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG im Zeitraum zwischen Dezember 1999 und Februar 2006 an einem Cargo-Kartell beteiligt. Risiken für die Deutsche Lufthansa AG, die Lufthansa Cargo AG und die Swiss International Air Lines AG ergeben sich aus zivilrechtlichen Schadensersatzklagen in Deutschland, Großbritannien, Norwegen, Israel, Korea und den Niederlanden. Die Klagen wurden sowohl durch direkte als auch durch indirekte Kunden erhoben und richten sich gegen die Fluggesellschaften als Gesamtschuldner.

In Deutschland wurde durch eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG vor dem Landgericht Köln Klage unter anderem gegen die Lufthansa Cargo AG auf Auskunft und Schadensersatz erhoben. Die Ende 2013 eingereichte und Ende 2014 erweiterte Klage richtet sich gegen insgesamt elf Frachtfluggesellschaften und auf eine angebliche Schadenssumme in Höhe von insgesamt rund 3 Mrd. EUR. Die Beklagten haben mit separaten Schriftsätzen zum 30. November 2016 auf die erweiterte Klage umfänglich erwidert.

Über die Erfolgsaussichten der bereits anhängigen Klagen sowie über Anzahl und Höhe möglicher weiterer Ansprüche lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt keine konkrete Aussage treffen. Bei der Risikobewertung ist aber zu berücksichtigen, dass die EU-Kommissionsentscheidung zum Cargo-Kartell, auf die sich die Kläger in den zivilrechtlichen Schadensersatzverfahren unter anderem berufen, weiterhin nicht rechtskräftig ist. Nach Kassation dieser Entscheidung aus 2010 durch Urteile des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom Dezember 2015 hat die EU-Kommission angekündigt, im Laufe des Jahres 2017 eine neue Entscheidung bekanntzugeben.

Ferner liefert ein von der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG in Auftrag gegebenes ökonomisches Gutachten das Ergebnis, dass bei Kunden kein tatsächlicher Schaden durch das Kartell entstanden sei. Selbst bei Vorliegen eines Schadens wird zu prüfen sein, ob der Kläger den Schaden (also die angeblich erhöhten Kartellpreise) nicht an seine Kunden weitergeleitet hat (im Fall der Spediteure) beziehungsweise diese tatsächlich an ihn weitergeleitet wurden (im Fall des Endkunden). Nach aktuellem Kenntnisstand besteht allerdings eine geringe Wahrscheinlichkeit für ein Unterliegen in einzelnen dieser Rechtsstreitigkeiten mit nicht unwesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

**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. Der Deutschen Lufthansa AG (LH) wird vorgeworfen, mit der Einführung der DCC für CRS-Buchungen gegen die EU-Verordnung 80/2009 zu verstoßen, da auf dem eigenen Lufthansa Distributionskanal „LHGroup-agent.com“ die DCC nicht erhoben werde. Bislang ist noch offen, ob die Kommission ein formales Verfahren mit der Übersendung von Beschwerdepunkten gegen die Deutsche Lufthansa AG eröffnet.

Der Verein zur Förderung und zum Schutz eines fairen und lautereren Wettbewerbs in Österreich (VFSW) hat gegen Austrian Airlines AG (OS) beim Landesgericht Korneuburg eine Klage auf Unterlassung der Einhebung der DCC und der Nichtbereitstellung des „full content“ eingebracht. 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. Das Verfahren wurde in der Folge auf Betreiben von Austrian Airlines an das zuständige Handelsgericht Wien überwiesen. Ein gegen Austrian Airlines gerichteter Antrag auf Erlassung einer Einstweiligen Verfügung wurde abgewiesen. Zwischenzeitlich hat der Rechtsvertreter der Klägerin das Mandat gekündigt. Es bleibt abzuwarten, wie sich dies auf die Erfolgsaussichten und die Dauer des Verfahrens auswirken wird.

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

#### Sonstige Erläuterungen

Der Fachverband der Reisebüros in der Österreichischen Wirtschaftskammer hat nach der abschlägigen Entscheidung der Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) beim Kartellgericht gegen die Deutsche Lufthansa AG einen Privatantrag auf Abstellung des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung eingebracht. Inhaltlich deckt sich der Antrag weitgehend mit der erfolglosen Beschwerde vor der BWB, geltend gemacht werden Behinderungs- und Diskriminierungsmissbrauch sowie das Anwenden einer „Kosten-Preis-Schere“ durch Einhebung der DCC. Über die Erfolgsaussichten und die Dauer des Verfahrens lässt sich derzeit noch keine Aussage treffen.

In dem Zusammenhang beabsichtigen die Lufthansa Group Airlines (LHG), zukünftig neben dem Vertrieb über das klassische GDS (Global Distribution System) ihren Kunden auch weitere verschiedene technische und kommerzielle Vertriebskanäle, einschließlich Direktanbindungen an die Lufthansa Group Systeme, bereitzustellen. Außergerichtlich bestand zwischen dem GDS Sabre und Lufthansa Group ein Dissens über die Frage, ob dieses erweiterte Angebot der Lufthansa Group der Funktion eines GDS entsprechend den Vertragsdefinitionen entspricht. Lufthansa Group hat zur Klärung dieser Frage eine Feststellungsklage (ein sogenanntes declaratory judgement) beim District Court of Tarrant County, Texas, eingereicht. Mit der Feststellungsklage strebt die Lufthansa Group eine richterliche Entscheidung über die unterschiedliche Interpretation dieser Vertragsklausel an.

#### Klage wegen Anrechnung der Erwerbsminderungsrente aufgrund Schwerbehinderung und betrieblicher Altersversorgung auf die Übergangsversorgungsbezüge sowie Abzug der Krankenversicherungsbeiträge

Mehrere Flugbegleiter klagen vor dem Arbeitsgericht Frankfurt gegen die Deutsche Lufthansa AG (LH) wegen Anrechnung von Erwerbsminderungsrente sowie betrieblicher Altersversorgung auf ihnen zustehende Leistungen nach dem Tarifvertrag Übergangsversorgung (TV ÜV), die sie aufgrund dauerhafter Flugdienstuntauglichkeit erhalten. Einige der Kläger/-innen wenden sich zudem gegen den Einbehalt der Krankenversicherungsbeiträge bei Zahlung dieser Übergangsversorgungs-Leistungen. Zu Begründung berufen sie sich zum einen auf eine Diskriminierung wegen ihrer Schwerbehinderung und damit einen Verstoß gegen die RL 2000/78/EG, zum anderen darauf, dass es sich bei der Übergangsversorgung um Überbrückungszahlungen handele, bei denen die Beitragspflicht entfalle. Die Deutsche Lufthansa AG verteidigt sich damit, dass die Anrechnung im TV ÜV vorgesehen und diese Regelung wirksam ist und nicht gegen höherrangiges Recht verstößt. Auch handelt es sich bei den Leistungen nach Auffassung der Deutschen Lufthansa AG um sogenannte Invaliditätsleistungen, da diese aufgrund Flugdienstuntauglichkeit gezahlt werden und daher zu verrechnen seien. Die ersten Kammertermine finden im März 2017 vor dem Arbeitsgericht Frankfurt statt. Mit einer rechtskräftigen Entscheidung ist nicht vor 2018 zu rechnen. Seitens der Flugbegleiter wurde bereits eine Vorlage an den EuGH angeregt.

#### Klagen wegen Kündigung des Beförderungsvertrags (§ 649 BGB)

Die Deutsche Lufthansa AG führt zahlreiche Verfahren gegen Kunden in Deutschland vor Amtsgerichten und Landgerichten über die Kündigung von Beförderungsverträgen. In diesen Verfahren geht es um die Frage, ob der Kunde jederzeit und kostenfrei stornieren und trotz der Wahl eines nicht erstattbaren Tarifs den gezahlten Flugpreis zurückerstattet erhalten kann. Ein solches Recht gewährt unter gewissen Voraussetzungen § 649 BGB für Kunden eines Werkvertrags. Der Werkunternehmer muss hiernach bei einer vorzeitigen Kündigung des Bestellers die ersparten Aufwendungen herausgeben, wobei das Gesetz eine (widerlegbare) Vermutung beinhaltet, wonach der Werkunternehmer regelmäßig nur 5 Prozent des vereinbarten Werklohns nicht anderweitig eingespart hat und daher behalten darf.

Die Rechtsprechung wendet das Werkvertragsrecht grundsätzlich auch auf Beförderungsverträge an. Die Deutsche Lufthansa AG beruft sich in diesen Verfahren – überwiegend mit Erfolg – darauf, dass § 649 in den fraglichen Fällen durch die Tarifbedingungen wirksam ausgeschlossen werde. Im Übrigen habe der Kunde die Wahl zwischen verschiedenen Tarifen. Nicht erstattbare Tickets stellen ein preislich besonders attraktives Angebot dar, für das sich der Kunde bewusst entscheidet. Der Kunde wird in den Tarifbedingungen vor der Buchung ausdrücklich auf die Einschränkungen dieses Tarifs hingewiesen. Ist dem Kunden die Möglichkeit einer Stornierbarkeit/Umbuchbarkeit wichtig, stehen ihm jederzeit andere Angebote zur Verfügung, die genau das erlauben. Bisher ist nicht absehbar, dass eines dieser Verfahren vor dem Bundesgerichtshof (BGH) geführt wird. Ein Unterliegen in der letzten Instanz (BGH) hätte strukturelle Folgen. Wenn Kunden jedes Ticket kostenlos stornieren und auch bei nicht erstattbaren Tarifen den Flugpreis (bis auf die oben genannten 5 Prozent) zurückerhalten könnten, dürfte die Deutsche Lufthansa AG gezwungen sein, einen wichtigen Baustein ihrer Tariflogik umzustellen. Die (freie oder eingeschränkte) Stornierbarkeit als preisbildendes Tarifelement könnte dann wegfallen.

#### Untersuchungen im Zusammenhang mit Werk- und Dienstleistungsverträgen

Der Zoll untersucht derzeit mögliche Verstöße gegen das Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) beim Bezug von Dienstleistungen durch die Lufthansa Gruppe. Auch gibt es verwaltungsrechtliche Verfahren mit der Deutschen Rentenversicherung über die Qualifizierung von zwei Dienstleistern als Scheinselbständige. Die Sachverhalte sowie etwaige Parallelkonstellationen werden derzeit umfassend auch von einer externen Rechtsanwaltskanzlei untersucht. Eine Bewertung eines möglichen Risikos ist daher weder bezüglich des Vorliegens etwaiger Verstöße noch hinsichtlich der Folgen von solchen möglich.

**Steuerrechtliche Risiken**

Steuerliche Risiken bestehen im Wesentlichen aufgrund unterschiedlicher Rechtsauffassungen zwischen der bundesdeutschen Finanzverwaltung und dem Unternehmen. Im Rahmen steuerlicher Betriebsprüfungen für die Geschäftsjahre 2001 bis 2012 ergaben sich von den Steuererklärungen abweichende Feststellungen der Finanzbehörden insbesondere im Zusammenhang mit Teilwertabschreibungen auf Gesellschafterdarlehen, der Behandlung verschiedener Leasingkonstruktionen, dem Erwerb einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie der Erfassung beziehungsweise Bewertung bestimmter Rückstellungen und Vermögenswerte. Gegen die dazu ergangenen Steuerbescheide hat der Lufthansa Konzern Rechtsmittel eingelegt. 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. Risiken für Geschäftsjahre, für die die Betriebsprüfung noch nicht eröffnet wurde, lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht mit der erforderlichen Zuverlässigkeit abschätzen.

**Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**

**Deutsche Lufthansa AG wird alleinige Gesellschafterin der Brussels Airlines Gruppe**

Mit Wirkung zum 9. Januar 2017 hat die Deutsche Lufthansa AG die verbleibenden 55 Prozent der Anteile an der SN Airholding SA/NV übernommen und ist damit alleinige Gesellschafterin der Brussels Airlines Gruppe. Der Erwerb basiert auf der Kauf- und Optionsvereinbarung aus dem Jahr 2008. Die Optionsausübung wurde auf Basis einer neuen Vereinbarung zwischen den bisherigen Gesellschaftern und Lufthansa vom 15. Dezember 2016 durchgeführt, wonach sich der Ausübungspreis für die restlichen Anteile auf 2,6 Mio. EUR belaufen soll. Brussels Airlines wird im neuen Segment Point-to-Point konsolidiert. → Erläuterung 45, S. 162 ff.

**Wet-Lease-Vereinbarung mit Air Berlin freigegeben**

Am 30. Januar 2017 hat das Bundeskartellamt den zwischen der Lufthansa Group und Air Berlin vereinbarten Wet-Lease von 38 Flugzeugen ohne Auflagen freigegeben. Im Zuge der Transaktion wird die Lufthansa Group bis zu 25 A320 von Leasinggebern der Air Berlin erwerben oder leasen und wiederum selbst zu Marktpreisen an Air Berlin zur Bereederung verleasen. Dadurch sollen nachhaltige Kostensenkungen im Zuge der Vereinbarung realisiert werden.

**Lufthansa Group und Vereinigung Cockpit vereinbaren Schlichtung**

Am 15. Februar 2017 haben die Lufthansa Group und die Vereinigung Cockpit die Schlichtungsempfehlung zum Vergütungstarifvertrag angenommen. Diese sieht unter anderem eine Vergütungserhöhung für die 5.400 Piloten im Konzerntarifvertrag von rund 8,7 Prozent sowie eine Einmalzahlung in Höhe von insgesamt rund 30 Mio. EUR vor. Die Vergütungsverträge haben eine Laufzeit von Mai 2012 bis Ende 2019. Das Schlichtungsergebnis steigert die Cockpit-Vergütungskosten um rund 85 Mio. EUR pro Jahr. Die

Gespräche mit der Gewerkschaft sollen fortgesetzt werden, um alternative Kostensenkungen im Rahmen einer Gesamtlösung zu erreichen. Sollte dies nicht gelingen, sollen abweichend von der bisherigen Flottenplanung 40 zugehende Flugzeuge außerhalb des Konzerntarifvertrags bereedert werden, um die Zusatzkosten zu kompensieren.

**Lufthansa Group und UFO erzielen weitere Fortschritte beim Abschluss der Versorgungssysteme**

Im Rahmen des Abschlusses der Tarifverhandlungen für die Kabinenmitarbeiter von Lufthansa Passage und in anschließenden Redaktionsterminen wurden bis Ende Februar 2017 weitere Details zum neuen Versorgungssystem geregelt. Somit ist weiterhin davon auszugehen, dass die Ausformulierungen der neuen Regelungen bis zum Ende des ersten Quartals 2017 abgeschlossen sind.

**43 Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

Zum 31. Dezember 2016 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von insgesamt 15,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 16,5 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- beziehungsweise Gesellschafterdarlehenszusagen von 93 Mio. EUR (Vorjahr: 89 Mio. EUR).

**44 Honorar des Abschlussprüfers**

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

**T179 Honorar des Abschlussprüfers**

in Mio. €	2016	2015
Abschlussprüfungsleistungen	3,6	2,9
Andere Bestätigungsleistungen	0,4	0,8
Steuerberatungsleistungen	1,2	0,5
Sonstige Leistungen	1,4	2,0
<b>Gesamt</b>	<b>6,6</b>	<b>6,2</b>

Zusätzlich wurden mit Gesellschaften des weltweiten PricewaterhouseCoopers-Verbunds, insbesondere im Ausland, folgende Honorare als Aufwand erfasst:

**T180 Zusätzliche Honorare des Abschlussprüfers**

in Mio. €	2016	2015
Abschlussprüfungsleistungen	3,2	3,6
Andere Bestätigungsleistungen	0,2	0,2
Steuerberatungsleistungen	0,8	0,7
Sonstige Leistungen	0,4	0,3
<b>Gesamt</b>	<b>4,6</b>	<b>4,8</b>

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer bei der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Lufthansa ist Dr. Bernd Roese. Dr. Bernd Roese hat diese Funktion bisher in sechs Abschlussprüfungen wahrgenommen.

### Zusammensetzung des Konzerns

#### 45 Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG werden alle wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen einbezogen.

Tochterunternehmen sind diejenigen Gesellschaften, bei denen die Deutsche Lufthansa AG über bestehende Rechte verfügt, die ihr die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten zu lenken. Die maßgeblichen Tätigkeiten sind die Tätigkeiten, die die Rendite der Gesellschaft wesentlich beeinflussen. Beherrschung ist somit nur gegeben, wenn die Deutsche Lufthansa AG variablen Rückflüssen aus der Beziehung zu einer Gesellschaft ausgesetzt ist und mittels ihrer Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten die Möglichkeit zur Beeinflussung dieser Rückflüsse hat. Dieses Konzept der Beherrschung gilt auch für strukturierte Unternehmen, die in der Liste der wesentlichen Konzernunternehmen gesondert gekennzeichnet sind. In der Regel beruht die Beherrschungsmöglichkeit bei Tochtergesellschaften auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit der Deutschen Lufthansa AG. Bei strukturierten Unternehmen ergibt sich die Beherrschungsmöglichkeit nicht über die Stimmrechtsmehrheit, sondern basiert vielmehr auf vertraglichen Vereinbarungen. Die Einbeziehung beginnt zu dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht. Sie endet, wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr besteht.

Gemeinschaftliche Vereinbarungen werden entweder als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) oder als gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operation) klassifiziert. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung liegt vor, wenn der Lufthansa Konzern 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 50 Prozent maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben. Wesentliche assoziierte Unternehmen werden im Konzernabschluss nach der Equity-Methode bilanziert.

Eine Aufstellung der wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen findet sich in → **T189 – T192** auf **S. 176 – 183**, die Liste des Anteilsbesitzes in → **T193** auf **S. 184 – 187**.

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive strukturierter Unternehmen 71 inländische und 262 ausländische Gesellschaften (Vorjahr: 66 inländische und 249 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 2016 sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

### T181 Veränderungen des Konsolidierungskreises

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
<b>Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe</b>			
LHAMIW LIMITED, Dublin, Irland	01.02.2016		Erstmals konsolidiert
LHAMIS LIMITED, Dublin, Irland	08.02.2016		Gründung
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main	10.03.2016		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich	04.04.2016		Gründung
Sylvaner Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	20.04.2016		Gründung
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai Two, Tokio, Japan	20.04.2016		Gründung
Yamasa Aircraft LH 13 Kumiai, Okayama, Japan	26.04.2016		Gründung
Dunkel Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	27.07.2016		Gründung
Helles Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	27.07.2016		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 33, Salzburg, Österreich	20.09.2016		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 32, Salzburg, Österreich	20.09.2016		Gründung
TI DC Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	20.10.2016		Gründung
TI DD Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	20.10.2016		Gründung
Lufthansa Aviation Training GmbH, Hallbergmoos	27.10.2016		Gründung
Auslese Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	09.12.2016		Gründung
Eifel Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	09.12.2016		Gründung
Schloss Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	09.12.2016		Gründung
NBB Harz Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	15.12.2016		Gründung
NBB Saxon Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	15.12.2016		Gründung
Evans Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	20.12.2016		Gründung
Mitsui & Co. Ltd. Tokyo (Dreamcatcher), Tokio, Japan		17.03.2016	Liquidation
Mitsui & Co. Ltd. Tokyo (Flying Carp.), Tokio, Japan		17.03.2016	Liquidation
Mitsui & Co. Ltd. Tokyo (Wishbone), Tokio, Japan		17.03.2016	Liquidation
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 6, Salzburg, Österreich		13.06.2016	Fusion
A319 LDA-LDB-LDC Ltd., Grand Cayman, Kaimaninseln		30.06.2016	Liquidation
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 7, Salzburg, Österreich		18.07.2016	Fusion
SBL Beta Co. Ltd., Tokio, Japan		29.11.2016	Liquidation
SBL Gamma Co. Ltd., Tokio, Japan		29.11.2016	Liquidation
Crossbow Finance Limited, Grand Cayman, Kaimaninseln		07.12.2016	Liquidation
<b>Geschäftsfeld Logistik</b>			
time:matters Holding GmbH, Neu-Isenburg	08.08.2016		Aufstockung von Anteilen
time:matters GmbH, Neu-Isenburg	08.08.2016		Aufstockung von Anteilen
time:matters Spare Parts Logistics GmbH, Neu-Isenburg	08.08.2016		Aufstockung von Anteilen
<b>Geschäftsfeld Catering</b>			
Retail in Motion Limited, Dublin, Irland	05.02.2016		Aufstockung von Anteilen
MIM IFE Limited, Dublin, Irland	05.02.2016		Kauf
LSG Sky Chefs Czechia spol. s.r.o., Bor, Tschechien	10.11.2016		Gründung
41 / 42 Bartlett (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika		26.08.2016	Liquidation
Caterair Taiwan In-Flight Services, Inc., Taipeh, Taiwan		30.09.2016	Liquidation
<b>Sonstige</b>			
Lufthansa Malta Finance Holding Limited, St. Julians, Malta	14.04.2016		Gründung
Lufthansa Malta Corporate Finance Limited, St. Julians, Malta	14.04.2016		Gründung
Lufthansa Malta Working Capital Solutions Limited, St. Julians, Malta	14.04.2016		Gründung

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

Zusammensetzung des Konzerns

#### Erwerb von Tochterunternehmen

Mit Kaufvertrag vom 10. Juni 2016 hat die Lufthansa Cargo AG mit Wirkung zum 8. August 2016 51 Prozent der Anteile an der time:matters Holding GmbH erworben. Dadurch stieg der Eigenkapitalanteil des Konzerns an dem Unternehmen von 49 auf 100 Prozent und der Konzern erlangte Beherrschung über die time:matters Holding GmbH. Es wurde ein Kaufpreis von 12 Mio. EUR vereinbart. Nach der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden dieser Gesellschaft zum beizulegenden Zeitwert auf den Erwerbsstichtag ergab sich ein Badwill von 2 Mio. EUR.

Seit dem Konsolidierungszeitpunkt trug die Gesellschaft im Geschäftsjahr 2016 mit 29 Mio. EUR zum Konzernumsatz und mit 1 Mio. EUR zum Konzern-EBIT bei. Wäre die Gesellschaft schon zum 1. Januar 2016 erworben worden, hätte sie zusätzlich weitere 31 Mio. EUR zum Konzernumsatz sowie 2 Mio. EUR zum Konzern-EBIT beigetragen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt zusammengefasst die wesentlichen Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft unmittelbar vor und nach dem Erwerbszeitpunkt:

#### T182 Vermögenswerte und Schulden time:matters Holding GmbH

in Mio. €	vor Erwerb	nach Erwerb
Langfristige Vermögenswerte	2	44
Kurzfristige Vermögenswerte	23	22
davon flüssige Mittel	3	3
davon übrige kurzfristige Vermögenswerte	20	19
<b>Summe Aktiva</b>	<b>25</b>	<b>66</b>
Eigenkapital	-14	24
Badwill	-	2
Langfristige Verbindlichkeiten	13	13
Kurzfristige Verbindlichkeiten	26	27
<b>Summe Passiva</b>	<b>25</b>	<b>66</b>

Mit Kaufvertrag vom 25. November 2015 und Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden vom 25. Januar 2016 zwischen der LSG Sky Chefs Europe Holding Ltd. und der Cowcub Ltd., No. 2, The Forum, wurde der bisher bestehende Kapitalanteil von 40 Prozent an der Retail in Motion Limited mit Wirkung zum 5. Februar 2016 auf 100 Prozent aufgestockt. Der Kaufpreis für den Erwerb der übernommenen 60 Prozent der Anteile betrug 33,9 Mio. EUR. Nach der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden dieser Gesellschaft zum beizulegenden Zeitwert auf den Erwerbsstichtag ergab sich ein Firmenwert von 22,4 Mio. EUR. Im Zuge dieses Erwerbs wurden durch Kaufvertrag und Freigabe durch die zuständige Kartellbehörde zum gleichen Zeitpunkt auch 100 Prozent der Anteile an der MIM IFE Limited zu einem Kaufpreis von 0,4 Mio. EUR erworben.

Seit dem Konsolidierungszeitpunkt trugen die Gesellschaften im Geschäftsjahr 2016 mit 41 Mio. EUR zum Konzernumsatz und mit 2 Mio. EUR zum Konzern-EBIT bei.

Die nachfolgende Tabelle zeigt zusammengefasst die wesentlichen Vermögenswerte und Schulden der beiden Gesellschaften unmittelbar vor und nach dem Erwerbszeitpunkt:

#### T183 Vermögenswerte und Schulden Retail in Motion Limited und MIM IFE Limited

in Mio. €	vor Erwerb	nach Erwerb
Langfristige Vermögenswerte	25	42
Kurzfristige Vermögenswerte	17	16
davon flüssige Mittel	3	3
davon übrige kurzfristige Vermögenswerte	14	13
<b>Summe Aktiva</b>	<b>42</b>	<b>58</b>
Eigenkapital	26	40
Langfristige Verbindlichkeiten	-	6
Kurzfristige Verbindlichkeiten	16	12
<b>Summe Passiva</b>	<b>42</b>	<b>58</b>

#### Erwerb von Tochterunternehmen nach dem Bilanzstichtag

Mit Wirkung zum 9. Januar 2017 hat die Deutsche Lufthansa AG die verbleibenden 55 Prozent der Anteile an der SN Airholding SA/NV übernommen und ist damit alleinige Gesellschafterin der Brussels Airlines Gruppe. Die Gesellschaft wird ab diesem Zeitpunkt im Lufthansa Konzern vollkonsolidiert. Der Erwerb basiert auf der Kauf- und Optionsvereinbarung aus dem Jahr 2008. Die Optionsausübung wurde auf Basis einer neuen Vereinbarung zwischen den bisherigen Gesellschaftern und Lufthansa vom 15. Dezember 2016 durchgeführt, wonach sich der Ausübungspreis für die restlichen Anteile auf 2,6 Mio. EUR belaufen soll. Durch den Zukauf der SN Brussels wird das neue operative Segment Point-to-Point ab dem Geschäftsjahr 2017 gestärkt, da die SN Brussels Teil dieses neuen Segments sein wird. Im Rahmen der At-Equity-Bewertung des bisherigen Anteils von 45 Prozent wurde für das Geschäftsjahr 2016 ein negatives Eigenkapital von -23 Mio. EUR bei einem Ergebnis von +6 Mio. EUR berücksichtigt. Der Buchwert der Anteile beläuft sich auf null (→ Erläuterung 21, S. 123 ff.). Das Unternehmen erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2016 Umsatzerlöse in Höhe von 1,2 Mrd. EUR. Die Auswirkungen der Konsolidierung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns hängen insbesondere von den Ergebnissen der Kaufpreisallokation und der damit einhergehenden Marktwertbewertung der Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft ab. Die Kaufpreisallokation ist derzeit noch nicht abgeschlossen, da die Erstellung und Prüfung der zugrunde liegenden finanziellen Informationen noch andauern. Im Hinblick auf die Nettokreditverschuldung erwarten wir mit der Erstkonsolidierung der SN Brussels einen Anstieg von ca. 100 Mio. EUR. Entscheidend hierfür ist die Passivierung von Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen für Flugzeuge, die aus der Reklassifizierung von operativem zu Finanzierungsleasing resultiert.

**Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften**

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2016 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. III HGB beziehungsweise § 264b HGB Gebrauch.

**T184 Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften**

Name der Gesellschaft	Sitz
Eurowings Aviation GmbH	Köln
Eurowings GmbH	Düsseldorf
Germanwings GmbH	Köln
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH	Hamburg
Jettainer GmbH	Raunheim
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
LSG Sky Chefs Düsseldorf GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Europe GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Frankfurt International GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Lounge GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs München GmbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Neu-Isenburg
LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH	Neu-Isenburg
LSG-Sky Food GmbH	Alzey
LSG South America GmbH	Neu-Isenburg
LSY GmbH	Norderstedt
Lufthansa Asset Management GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation Training GmbH	Hallbergmoos
Lufthansa Cargo AG	Frankfurt am Main
Lufthansa CityLine GmbH	München
Lufthansa Commercial Holding GmbH	Köln
Lufthansa Flight Training Berlin GmbH <sup>1)</sup>	Berlin
Lufthansa Flight Training GmbH <sup>2)</sup>	Frankfurt am Main
Lufthansa Global Business Services GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH	Raunheim
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG	Norderstedt
Lufthansa Process Management GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Seeheim GmbH	Seeheim-Jugenheim
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG	Raunheim
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH	Alzey
Lufthansa Technik AG	Hamburg
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Miles & More GmbH	Neu-Isenburg
Spiriant GmbH	Neu-Isenburg
time:matters GmbH	Neu-Isenburg
time:matters Holding GmbH	Neu-Isenburg
time:matters Spare Parts Logistics GmbH	Neu-Isenburg

<sup>1)</sup> Die Gesellschaft firmiert ab dem 2. Januar 2017 unter Lufthansa Aviation Training Berlin GmbH.

<sup>2)</sup> Die Gesellschaft firmiert ab dem 2. Januar 2017 unter Lufthansa Aviation Training Germany GmbH.

Die Gesellschaften sind unmittelbar beziehungsweise mittelbar durch einen Gewinnabführungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa AG verbunden.

Darüber hinaus ist die LHBD Holding Limited, London, Großbritannien, Registernummer 06939137, von der Verpflichtung zur Prüfung des Einzelabschlusses nach Sec. 479A des Companies Act 2006, Großbritannien, befreit.

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 35 Gemeinschaftsunternehmen und 37 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 37 Gemeinschaftsunternehmen und 40 assoziierte Unternehmen), von denen neun Gemeinschaftsunternehmen (Vorjahr: acht) und 17 assoziierte Unternehmen (Vorjahr: 19) at equity bewertet werden. Die übrigen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

**46 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen**

Salden und Geschäftsvorfälle zwischen der Gesellschaft und ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen, die nahestehende Unternehmen und Personen sind, wurden im Zuge der Konsolidierung eliminiert und werden in dieser Anhangangabe nicht erläutert. Einzelheiten zu Geschäftsvorfällen zwischen dem Konzern und anderen nahestehenden Unternehmen und Personen sind nachfolgend dargestellt.

Die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns erbringen im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen. Umgekehrt erbringen die jeweiligen Konzernbeteiligungen im Rahmen ihres Geschäftszwecks auch Leistungen für den Lufthansa Konzern. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt.

Darüber hinaus bestehen zwischen dem Konzern und nicht konsolidierten Tochterunternehmen zahlreiche Abrechnungsverträge, die zum Teil gegenseitige Inanspruchnahme von Dienstleistungen regeln. In diesen Fällen werden die erbrachten Verwaltungsleistungen als Kostenumlagen berechnet.

Das Cash-Management des Lufthansa Konzerns ist zentralisiert, insoweit nimmt der Lufthansa Konzern auch gegenüber den nicht konsolidierten Konzerngesellschaften eine „Bankenfunktion“ wahr. Die einbezogenen, nicht konsolidierten Konzerngesellschaften legen ihre baren Mittel im Konzern an 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.

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

Zusammensetzung des Konzerns

Aus der folgenden Tabelle ist das Volumen der wesentlichen an nahestehende Unternehmen erbrachten beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ersichtlich:

#### T185 An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2016	2015	2016	2015
<b>Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen</b>				
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Deutschland	1	2	55	50
Delvag Versicherungs-AG, Deutschland	6	6	4	5
DLH Fuel Company mbH, Deutschland	0*	0*	423	573
Global Load Control (PTY) LTD, Südafrika	1	–	7	–
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Südafrika	1	1	0*	7
Global Telesales of Canada, Inc., Kanada	1	1	3	6
handling counts GmbH, Deutschland	0*	1	13	15
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Portugal	0*	–	8	3
Lufthansa Aviation Training USA Inc., USA	0*	0*	10	14
Lufthansa Consulting GmbH, Deutschland	1	1	6	8
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Deutschland	5	5	25	29
Lufthansa Flight Training – CST GmbH, Deutschland <sup>1)</sup>	4	4	12	10
Lufthansa Global Business Services Hamburg GmbH, Deutschland	7	15	26	31
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko	1	0*	5	5
Lufthansa Global Business Services Sp. z o.o., Polen	3	1	23	23
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Deutschland	4	4	59	57
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Deutschland	0*	0*	8	6
Lufthansa Super Star gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Deutschland	14	26	14	18
Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz	0*	1	23	24
Lufthansa Systems Hungaria Kft., Ungarn	0*	1	15	13
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Polen	1	1	19	17
Lufthansa Technical Training GmbH, Deutschland	6	4	18	26
Lufthansa Technik Logistik of America LLC, USA	6	6	28	23
Lufthansa Technik Shenzhen Co., Ltd., China	26	14	20	19
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Irland	5	2	17	15
LZ-Catering GmbH, Deutschland	6	9	14	16
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>				
Airfoil Services Sdn. Bhd., Malaysia	0*	1	8	7
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Deutschland	0*	0*	2	6
FraCareServices GmbH, Deutschland	8	9	1	2
Idair GmbH, Deutschland	4	3	2	6
Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH, Deutschland	1	5	8	4
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Deutschland	5	7	1	2
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., China	0	1	13	11
Spairliners GmbH, Deutschland	58	42	47	40
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, Deutschland	0*	2	12	9
Terminal One Group Association, L.P., USA	6	4	5	5
<b>Assoziierte Unternehmen</b>				
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., China	108	37	2	16
Airmail Center Frankfurt GmbH, Deutschland	0*	0*	8	7
AviationPower GmbH, Deutschland	0*	0*	37	36
HEICO Aerospace Holdings Corp., USA	6	–	11	12
<b>Sonstige nahestehende Unternehmen</b>				
Brussels Airlines NV/SA, Belgien	60	82	37	33
Shanghai Pudong International Airport Public Cargo Terminal Co. Ltd. (West), China	–	0*	47	78
SunExpress Deutschland GmbH, Deutschland	23	22	20	0*

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

<sup>1)</sup> Die Gesellschaft firmiert ab dem 2. Januar 2017 als Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH.

Aus den folgenden Tabellen sind die offenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen ersichtlich:

#### T186 Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen

in Mio. €	2016	2015
Forderungen aus Lieferung und Leistung an verbundene Unternehmen	40	23
Forderungen aus Lieferung und Leistung an Gemeinschaftsunternehmen	19	24
Forderungen aus Lieferung und Leistung an assoziierte Unternehmen	6	5
Forderungen aus Lieferung und Leistung an sonstige nahestehende Unternehmen	53	11
<b>Forderungen aus Lieferung und Leistung gesamt</b>	<b>118</b>	<b>63</b>
Sonstige Forderungen an verbundene Unternehmen	41	11
Sonstige Forderungen an Gemeinschaftsunternehmen	20	22
Sonstige Forderungen an assoziierte Unternehmen	5	6
<b>Sonstige Forderungen gesamt</b>	<b>66</b>	<b>39</b>
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	53	51
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	35	39
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	29	26
Ausleihungen an sonstige nahestehende Unternehmen	–	–
<b>Langfristige Forderungen gesamt</b>	<b>117</b>	<b>116</b>

#### T187 Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen

in Mio. €	2016	2015
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber verbundenen Unternehmen	30	12
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	8	14
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber assoziierten Unternehmen	6	9
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	2	2
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gesamt</b>	<b>46</b>	<b>37</b>
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	228	247
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	0*	0*
<b>Sonstige Verbindlichkeiten gesamt</b>	<b>228</b>	<b>247</b>

\* Gerundet unter 1 Mio. EUR.

Es gibt keine einzelnen Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern → Erläuterung 47, S. 167 f.

#### 47 Aufsichtsrat und Vorstand

Die gemäß IAS 24 angabepflichtige Vergütung des Managements in den Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie deren weitere Mandate sind im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt → Corporate Governance, S. 75 ff., benannt.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Höhe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im ausführlichen Vergütungsbericht dargestellt und näher erläutert. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts, → S. 79–86.

Die Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS betrug 12,2 Mio. EUR (Vorjahr: 10,6 Mio. EUR) einschließlich Dienstzeitaufwand für Pensionen von 2,4 Mio. EUR (Vorjahr: 2,1 Mio. EUR).

Die in den jeweiligen Berichtsjahren aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

#### T188 Vorstandsvergütung (IFRS)

in Tsd. €	2016	2015
Grundvergütung	4 544	4 228
Sonstiges	500	422
Einjährige variable Vergütung	2 747	2 261
<b>Summe der kurzfristigen Vergütung</b>	<b>7 791</b>	<b>6 911</b>
Mehrjährige variable Vergütung*	1 419	1 274
Aktienbasierte Vergütung	615	309
Dienstzeitaufwand aus Altersvorsorge	2 380	2 090
<b>Summe der langfristigen Vergütung</b>	<b>4 414</b>	<b>3 673</b>
Abfindungszahlungen	–	–
<b>Gesamt</b>	<b>12 205</b>	<b>10 584</b>

\* Im Berichtsjahr erfasster Aufwand für die mehrjährige variable Vergütung der Geschäftsjahre 2014 bis 2016.

Die Pensionsrückstellungen für die im Geschäftsjahr 2016 aktiven Vorstandsmitglieder betragen 9,5 Mio. EUR (Vorjahr: 6,9 Mio. EUR).

Neben der Rückstellung für die einjährige variable Vergütung in Höhe von 2.747 TEUR (Vorjahr: 2.261 TEUR) wurden für die zukünftige Auszahlung der mehrjährigen variablen Vergütung für die zum 31. Dezember 2016 aktiven Vorstandsmitglieder insgesamt 1.419 TEUR (Vorjahr: 1.274 TEUR) zurückgestellt. Darüber hinaus wurden für die zukünftige Auszahlung der langfristigen aktienbasierten Vergütung für die zum 31. Dezember 2016 aktiven Vorstandsmitglieder Rückstellungen von insgesamt 1.821 TEUR (Vorjahr: 1.206 TEUR) gebildet.

## Konzernabschluss

### Konzernanhang

#### Zusammensetzung des Konzerns

Die im Geschäftsjahr 2016 gewährten Gesamtbezüge (HGB) beliefen sich für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG auf 10.389 TEUR (Vorjahr: 9.605 TEUR). Die genannten Gesamtbezüge enthalten das neu aufgelegte Aktienprogramm in Höhe von 2.054 TEUR, im Rahmen dessen der Vorstand 45.360 Stück Aktien übernommen hat.

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 5,7 Mio. EUR (Vorjahr: 5,9 Mio. EUR). Darin enthalten sind von Tochterunternehmen gewährte Bezüge sowie geldwerte Leistungen und Beförderungvergünstigungen.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 70,4 Mio. EUR (Vorjahr: 67,4 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter → **Erläuterung 32, S. 129 ff.**, enthalten.

Der Aufwand für die fixen Vergütungen des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2016 2.170 TEUR (Vorjahr: 2.152 TEUR). Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 111 TEUR (Vorjahr: 110 TEUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 17 TEUR (Vorjahr: 59 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 2016 Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 0,9 Mio. EUR (Vorjahr: 1,3 Mio. EUR).

## Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt, den 6. März 2017  
Der Vorstand



Carsten Spohr  
Vorstandsvorsitzender



Karl Ulrich Garnadt  
Mitglied des Vorstands  
Eurowings und Aviation Services



Harry Hohmeister  
Mitglied des Vorstands  
Hub Management



Ulrik Svensson  
Mitglied des Vorstands  
Finanzen



Dr. Bettina Volkens  
Mitglied des Vorstands  
Personal und Recht

## Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

### Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses

#### Prüfungsurteil zum Konzernabschluss

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 2016, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 zweiter Halbsatz HGB erklären wir, dass nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse der beigefügte 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 entspricht und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2016 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 vermittelt.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 erster Halbsatz HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses geführt hat.

#### Grundlage für das Prüfungsurteil zum Konzernabschluss

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. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen sowie ergänzenden Standards ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses“ unseres Vermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

#### Besonders wichtige Prüfungssachverhalte

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutendsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 waren.

Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend stellen wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Meilenbonusprogrammen
2. Pensionsrückstellungen
3. Werthaltigkeit des Anlagevermögens, insbesondere der Geschäfts- oder Firmenwerte und immaterieller Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer
4. Bilanzierung von Sicherungsgeschäften

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir wie folgt strukturiert:

- a. Sachverhalt und Problemstellung
- b. Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- c. Verweis auf weitergehende Informationen

#### 1. Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Meilenbonusprogrammen

- a. Verkaufte Flugdokumente werden im Konzernabschluss bis zu ihrer Ausnutzung als Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten passiviert. Mit der Ausnutzung des Passagierkupons bzw. des Luftfrachtbriefs durch Abflug werden die entsprechenden Verkehrserlöse erfolgswirksam in den Umsatzerlösen vereinnahmt. Auf Basis von Vergangenheitsdaten wird zudem der Umfang von verkauften Flugdokumenten geschätzt, die voraussichtlich nicht mehr ausgenutzt werden; diese werden ebenfalls als Verkehrserlöse vereinnahmt. In 2016 realisierte der Lufthansa-Konzern Verkehrserlöse von € 24,7 Mrd., von denen € 22,3 Mrd. auf die Passagierairlines entfallen. Zum 31. Dezember 2016 sind in der Konzern-Bilanz unter den Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten € 3,0 Mrd. passiviert.

Bonusmeilen, die an Teilnehmer des Miles & More-Programms gewährt wurden, werden bis zur Ausnutzung gemäß IFRIC Interpretation 13 mit dem beizulegenden Zeitwert der Meilen abgegrenzt. Soweit Bonusmeilen von externen Kooperationspartnern erworben und an Programm-Teilnehmer ausgegeben werden, werden diese bis zur Ausnutzung mit dem jeweiligen Verkaufserlös der Bonusmeilen abgegrenzt. Abgrenzungen für ausgegebene Bonusmeilen, mit deren Einlösung nicht mehr zu rechnen ist, werden erfolgswirksam aufgelöst. Die Verbindlichkeiten aus Meilenbonusprogrammen belaufen sich zum Bilanzstichtag auf insgesamt € 1,7 Mrd.

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte von besonderer Bedeutung, da der Ansatz und die Bewertung dieser geschäftsmodell-spezifischen und betragsmäßig bedeutsamen Posten in hohem Maße Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter bedürfen, für die teilweise komplexe Berechnungsverfahren stetig angewendet werden.

- b. Zur Prüfung der Verkehrserlöse haben wir auch unsere Spezialisten aus dem Bereich Risk Assurance Services (RAS) mit einbezogen. Mit deren Unterstützung haben wir unter anderem die Angemessenheit und Wirksamkeit des eingerichteten internen Kontrollsystems zur Abwicklung und Realisation der Verkehrserlöse einschließlich der zum Einsatz kommenden IT-Systeme beurteilt. Soweit wir bei an Dritte ausgelagerten IT-Systemen das interne Kontrollsystem nicht selbst prüfen konnten, haben wir eine Prüfungsbescheinigung über die Angemessenheit und Wirksamkeit des beim Dienstleister eingerichteten internen Kontrollsystems (ISAE 3402 Typ II bzw. SSAE 16) erhalten, die von unseren Spezialisten gewürdigt worden ist. Im Rahmen der Prüfung der Verpflichtungen aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten haben wir unter anderem die einzelnen Ermittlungsschritte nachvollzogen. Im Einzelnen haben wir die Bestände offener Passagierkuponen und deren Bewertung in Abhängigkeit vom Verkaufsjahr und Gültigkeit überprüft. Ferner haben wir Stetigkeit und Konsistenz der angewandten Verfahren zur Ermittlung der auf voraussichtlich nicht mehr ausgenutzte Flugdokumente entfallende Flugpreise, Gebühren, Steuern und sonstigen Abgaben nachvollzogen. Um die Angemessenheit der zum Bilanzstichtag bilanzierten Verbindlichkeit aus Meilenbonusprogrammen zu beurteilen, haben wir unter anderem die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes je Ausnutzungskategorie sowie die zugrunde liegenden Annahmen und daraus abgeleitete Parameter nachvollzogen. Ferner haben wir die Stetigkeit der angewendeten Bewertungsmethode sowie die rechnerische Richtigkeit der Kalkulation der Verbindlichkeit aus Meilenbonusprogrammen überprüft. Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen stetig abgeleitet und hinreichend dokumentiert sind.
- c. Die Angaben zu den Verkehrserlösen und den Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten sowie aus Meilenbonusprogrammen sind in den Abschnitten 2 und 3 des Konzernanhangs enthalten.

## 2. Pensionsrückstellungen

- a. In dem Konzernabschluss werden Pensionsrückstellungen von € 8,4 Mrd. ausgewiesen, die sich als Saldo aus Verpflichtungen aus verschiedenen Pensionsplänen von € 21,5 Mrd. und den beizulegenden Zeitwerten der Planvermögen von € 13,1 Mrd. zusammensetzen. Der überwiegende Anteil entfällt davon auf Alters- und Übergangsversorgungszusagen in Deutschland und in der Schweiz. Die Bewertung der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen erfolgt nach der Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit Method) gemäß IAS 19. Dabei sind insbesondere Annahmen über den langfristigen Gehalts- und Rententrend sowie die durchschnitt-

liche Lebenserwartung zu treffen. Ferner ist der Rechnungszins zum Bilanzstichtag aus der Rendite hochwertiger Unternehmensanleihen abzuleiten, die währungs- und fristenkongruent zu den entsprechenden Verpflichtungen sind. Änderungen dieser Bewertungsannahmen sind als Neubewertungen erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen.

Zudem war im Berichtszeitraum zu berücksichtigen, dass zwischen den Tarifpartnern die Zusagen zur Alters- und Übergangsversorgung des Kabinenpersonals der Deutsche Lufthansa AG neu geregelt wurden. Neue Ansprüche, die danach entstehen, entsprechen unter der Garantie des Beitragserhalts den Guthaben des entsprechenden Planvermögens aus verpflichtenden Beiträgen des Arbeitgebers und Arbeitnehmers sowie Kapitalerträgen. Neben der Änderung einzelner Bewertungsannahmen wurde zudem die Übertragung der bestehenden Ansprüche des Kabinenpersonals auf Übergangsversorgung in die neue Altersversorgung mittels eines Initialbausteins vereinbart. Aus der bilanziellen Neubewertung der Altersversorgungsverpflichtungen einschließlich des Initialbausteins resultieren zum Umstellungsstichtag um € 808 Mio niedrigere Versorgungsverpflichtungen. Davon betrafen € 156 Mio die Änderung von Bewertungsannahmen, die erfolgsneutral erfasst wurden, sowie € 652 Mio die Änderung der Versorgungspläne, die erfolgswirksam zu erfassen waren.

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte von besonderer Bedeutung, da die vereinbarten Neuregelungen der Alters- und Übergangsversorgungen erhebliche Auswirkungen auf die Vermögens- und Ertragslage des Lufthansa-Konzerns haben. Zudem basieren der Ansatz und die Bewertung dieser insgesamt betragsmäßig bedeutsamen Posten in einem wesentlichen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter. Auch wird der Bilanzposten „Pensionsrückstellungen“ in die ratingrelevante Kennzahl „dynamische Tilgungsquote“ als Teil der Konzernverschuldung eingerechnet, sodass sich die Bewertung der Pensionsverpflichtungen wesentlich auf die Einhaltung der Vorgaben der Ratingagenturen auswirkt.

- b. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir die von den jeweiligen Konzerngesellschaften eingeholten versicherungsmathematischen Gutachten gewürdigt. Angesichts der spezifischen Besonderheiten der versicherungsmathematischen Berechnungen haben uns dabei Pensions-Spezialisten aus unserem Bereich Capital Markets & Accounting Advisory Services (CMAAS) unterstützt. Die Verwertung der Gutachten im Rahmen unserer Prüfungen haben wir anhand der fachlichen Qualifikation der externen Gutachter sowie der verwendeten Bewertungsverfahren und -annahmen beurteilt. Darauf aufbauend haben wir die Bilanzableitungen, Rückstellungsbuchungen und Angaben im Konzernanhang auf Basis der Gutachten nachvollzogen. Die vom Gutachter angewendeten Grundsätze zur Bewertung der Eckpunktevereinbarung für das Kabinenpersonal haben wir umfassend gewürdigt. Die korrekte Umsetzung im Gutachten haben wir durch Plausibilitätsprüfungen und – in angemessenen Stichproben – einzeln nachvollzogen. Für die Prüfung der Zeitwerte der Planvermögen lagen uns entsprechende

Bankbestätigungen vor. Auf Basis unserer Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass der Ansatz und die Bewertung dieses betragsmäßig bedeutsamen Postens sachgerecht und die gemäß IAS 19 erforderlichen Anhangangaben vollständig sind.

- c. Die Angaben zu den Pensionsrückstellungen sind im Abschnitt 32 des Konzernanhangs enthalten.

### 3. Werthaltigkeit des Anlagevermögens, insbesondere der Geschäfts- oder Firmenwerte und immaterieller Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

- a. In dem Konzernabschluss wird unter dem Bilanzposten „Geschäfts- oder Firmenwerte und immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer“ ein Betrag von € 1,3 Mrd. ausgewiesen. Geschäfts- oder Firmenwerte und immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer werden turnusmäßig einmal im Geschäftsjahr oder anlassbezogen Werthaltigkeitstests („Impairment-Tests“) unterzogen. Darüber hinaus wird auch die Werthaltigkeit von Sachanlagevermögen anlassbezogen überprüft, wenn entsprechende Hinweise auf eine mögliche Wertminderung vorliegen. Grundlage dieser Bewertungen ist regelmäßig der Barwert künftiger Zahlungsströme der zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der der jeweilige Vermögenswert zuzuordnen ist. Der Barwert wird mittels Discounted Cashflow-Modellen ermittelt. Den Bewertungen liegen die Planungen zugrunde, die auch in die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene Drei-Jahresplanung des Lufthansa-Konzerns eingeflossen sind. Die Abzinsung erfolgt mittels der gewichteten Kapitalkosten der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit.

Anlassbezogene Impairment-Tests der langfristigen Vermögenswerte ohne Geschäfts- oder Firmenwert wurden insbesondere für das Geschäftsfeld Logistik aufgrund hoher Plan-Ist-Abweichungen sowohl zum 30. Juni 2016 als auch zum 31. Dezember 2016 durchgeführt. Angesichts der veranlassten Kostensenkungsmaßnahmen und des niedrigen Zinsniveaus ergaben sich danach keine Wertminderungen auf das Sachanlagevermögen. Ebenfalls anlassbezogene Impairment-Tests wurden für das Geschäftsfeld Catering durchgeführt. Hier waren Wertminderungen auf Geschäfts- oder Firmenwerte bzw. Sachanlagen von insgesamt € 38 Mio zu erfassen.

Das Ergebnis dieser Bewertungen ist in hohem Maße von der Einschätzung der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse durch die gesetzlichen Vertreter sowie des verwendeten Diskontierungszinssatzes abhängig. Die Bewertungen sind daher mit erheblichen Unsicherheiten behaftet und waren für unsere Prüfung von besonderer Bedeutung.

- b. Wir haben uns davon überzeugt, dass die den Bewertungen zugrundeliegenden künftigen Zahlungsmittelzuflüsse im Zusammenhang mit den angesetzten gewichteten Kapitalkosten insgesamt sachgerechte Schätzungen für die Impairment-Tests der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bilden. Bei unserer Einschätzung haben wir uns unter anderem auf umfangreiche Erläuterungen des Managements zu den wesentlichen Annahmen in der Drei-Jahresplanung sowie auf einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen gestützt. Dabei haben wir uns auch von der sachgerechten Berücksichtigung der Kosten der Konzernfunktionen überzeugt.

Mit der Kenntnis, dass bereits relativ kleine Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe des auf diese Weise ermittelten Unternehmenswerts haben können, haben wir auch die bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parameter geprüft und das Berechnungsschema nachvollzogen. Ferner haben wir ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit geringer Überdeckung (Buchwert im Vergleich zum Barwert) durchgeführt und festgestellt, dass die jeweiligen Geschäfts- oder Firmenwerte ausreichend durch die diskontierten künftigen Zahlungsmittelüberschüsse gedeckt sind. Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen mit unseren Erwartungen überein.

- c. Die Angaben zu den Impairment-Tests sind in den Abschnitten 2 und 16 des Konzernanhangs enthalten.

### 4. Bilanzierung von Sicherungsgeschäften

- a. Die Gesellschaften des Lufthansa-Konzerns schließen eine Vielzahl unterschiedlicher derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung gegen Währungs-, Treibstoffpreis- und Zinsänderungsrisiken aus dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb ab. Basis dafür ist die von den gesetzlichen Vertretern vorgegebene Sicherungspolitik, die in entsprechenden internen Richtlinien dokumentiert ist. Das Währungsrisiko resultiert im Wesentlichen aus Umsatzerlösen, Materialaufwendungen (insbesondere Treibstoff), Investitionen (insbesondere Flugzeugkäufe) und Finanzierungen in Fremdwährung. Das Treibstoffpreisänderungsrisiko entfällt auf den Treibstoffverbrauch der Airlines im Lufthansa-Konzern. Das Zinsänderungsrisiko resultiert aus variabel- und festverzinslichen Finanzierungen.

Derivative Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert am Bilanzstichtag bilanziert. Die positiven Marktwerte der insgesamt zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente betragen zum Bilanzstichtag € 2,0 Mrd.; die negativen Marktwerte betragen € 0,2 Mrd. Soweit die vom Lufthansa-Konzern eingesetzten Finanzinstrumente wirksame

Sicherungsgeschäfte künftiger Zahlungsströme im Rahmen von Sicherungsbeziehungen nach den Vorschriften des IAS 39 sind, werden die entsprechenden Wertänderungen über die Dauer der Sicherungsbeziehung erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Zum Bilanzstichtag waren kumuliert € 1,4 Mrd. als erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge vor Ertragsteuern erfasst. Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte aufgrund der hohen Komplexität und Anzahl der Sicherungsgeschäfte sowie der hohen Anforderungen an die Bilanzierung und Berichterstattung durch den IAS 39 von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

- b. Für die Prüfung der Bilanzierung einschließlich der Eigenkapital- und Ergebniseffekte aus den diversen Sicherungsgeschäften haben wir unsere Experten aus unserem Bereich Corporate Treasury Solutions (CTS) hinzugezogen. Mit diesen gemeinsam haben wir unter anderem das eingerichtete interne Kontrollsystem im Bereich der derivativen Finanzinstrumente einschließlich der internen Überwachung der Einhaltung der Sicherungspolitik beurteilt. Bei der Prüfung der beizulegenden Zeitwerte haben wir auch die Berechnungsmethodiken auf Basis von Marktdaten und den verwendeten Basisdaten nachvollzogen. Hinsichtlich der Absicherung erwarteter Zahlungsströme haben wir im Wesentlichen rückblickend die Sicherungsgrade in der Vergangenheit und die erwarteten Sicherungsgrade in der Zukunft sowie die entsprechenden Effektivitätstests beurteilt.

Zur Beurteilung der Vollständigkeit und zur Prüfung der beizulegenden Zeitwerte der erfassten Geschäfte haben wir Bankbestätigungen erhalten. Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass die Bilanzierung und Bewertung der Sicherungsgeschäfte nach den Vorschriften des IAS 39 sachgerecht ist.

- c. Die Angaben zu Sicherungsgeschäften sind im Abschnitt 41 des Konzernanhangs enthalten.

#### Zusätzliche Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die zusätzlichen Informationen verantwortlich. Die zusätzlichen Informationen umfassen

- den Corporate Governance-Bericht nach Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex,
- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB und § 315 Abs. 5 HGB sowie
- sonstige nicht prüfungspflichtige Teile des Geschäftsberichts der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, für das zum 31. Dezember 2016 endende Geschäftsjahr.

Unser Prüfungsurteil umfasst nicht die zusätzlichen Informationen und wir haben keine dahingehende Beurteilung vorgenommen.

Unsere Verantwortung im Rahmen unserer Prüfung des Konzernabschlusses besteht darin, die zusätzlichen Informationen kritisch zu lesen und etwaige wesentliche Unstimmigkeiten zwischen den zusätzlichen Informationen und dem Konzernabschluss oder

unseren bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen oder wesentliche falsche Angaben zu berücksichtigen. Wenn wir aufgrund unserer Tätigkeit feststellen, dass die zusätzlichen Informationen wesentliche falsche Angaben enthalten, sind wir verpflichtet, über diese Tatsachen zu berichten. Im Hinblick darauf haben wir nichts zu berichten.

#### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsorgans für den Konzernabschluss

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, sofern einschlägig, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit anzugeben sowie dafür, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses.

#### Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist, und einen Vermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zum Konzernabschluss beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Angabe stets aufdeckt. Falsche Angaben können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

## Konzernabschluss

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Als Teil einer Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA üben wir während der gesamten Abschlussprüfung pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Angaben im Konzernabschluss, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Angaben nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Angaben bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Abschlussprüfung relevanten internen Kontrollsystem, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit der Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit durch die gesetzlichen Vertreter sowie auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss oder im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden

deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- holen wir ausreichende und angemessene Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um ein Prüfungsurteil zum Konzernabschluss abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unser Prüfungsurteil.

Wir erörtern mit dem Aufsichtsorgan unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Abschlussprüfung feststellen.

Wir geben gegenüber dem Aufsichtsorgan eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben und erörtern mit ihm alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit dem Aufsichtsorgan erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

## Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

### Vermerk über die Prüfung des Konzernlageberichts

#### Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht

Wir haben den Konzernlagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2016 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht der Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernlageberichts geführt.

**Grundlage für das Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht**

Wir haben unsere Prüfung des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 2 HGB und unter Beachtung der vom IDW festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Lageberichtsprüfung durchgeführt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

**Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsorgans für den Konzernlagebericht**

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um angemessene und ausreichende Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernlageberichts.

**Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernlageberichts**

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, und einen Vermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Im Rahmen einer Abschlussprüfung prüfen wir den Konzernlagebericht in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 2 HGB unter Beachtung der vom IDW festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Lageberichtsprüfung. In diesem Zusammenhang heben wir hervor:

- Die Prüfung des Konzernlageberichts ist in die Prüfung des Konzernabschlusses integriert.
- Wir gewinnen ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen (Systemen), um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme) abzugeben.
- Wir führen Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis angemessener und ausreichender Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die Vertretbarkeit dieser Annahmen sowie die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen werden.
- Wir geben zu den einzelnen Angaben im Konzernlagebericht ebenfalls kein eigenständiges Prüfungsurteil ab, sondern ein Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht als Ganzes.

**Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer**

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Dr. Bernd Roese.

Düsseldorf, den 6. März 2017

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven                      Dr. Bernd Roese  
Wirtschaftsprüferin                      Wirtschaftsprüfer

## Konzernabschluss

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

# Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

### T189 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2016

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
<b>Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe</b>			
A319 LDD-LDE-LDF Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca (Verona), Italien	100,00	100,00	
AirNavigator Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Air Sylph Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
AirTrust AG, Zug, Schweiz	100,00	100,00	Juni
AirUtopia Ltd. Japan, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
ALIP No. 4 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
ALIP No. 5 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
ALIP No. 6 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
ALIP No. 7 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
All Nippon Airways Trading Sky Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
AUA LNR/LNS/LNT/LNU Ltd., George Town, Grand Cayman, Kaimaninseln	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Aura Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Auslese Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Austrian Airlines Lease and Finance Company Ltd., Guernsey, Großbritannien	100,00	100,00	
Benjamin LH6 Kumiai Japan, Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Canary Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
CASTOR Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
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	
Dia Himmel Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Dia Kranich Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Dia Vogel Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Dunkel Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Edelweiss Air AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
Eifel Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Ellen Finance 2010 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Empyrée S.A.S., Paris, Frankreich	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Eurowings Aviation GmbH, Köln	100,00	100,00	
Eurowings Europe GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Eurowings GmbH, Düsseldorf	100,00	100,00	
Evans Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
FG Honest Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
FG Unity Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
FG Vision Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
FI Beauty Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
First Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Fleur Leasing Co. Ltd. Japan, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
FL Falcon Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
FL Uranus Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	

## Konzernabschluss

### Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

#### T189 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2016 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Gabriela Finance 2012 Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Germanwings GmbH, Köln	100,00	100,00	
Gina Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Global Brand Management AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Heike LH8 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Helles Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Hummels Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Ingrid Finance 2010 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Jour Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Lahm Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Lark Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
LeaseAir GmbH & Co. Verkehrsflugzeuge V KG, Dortmund	100,00	100,00	
LHAMIP LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LHAMIS LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LHAMIW LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LHBD Holding Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00 <sup>2)</sup>	
Lily Port Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training GmbH, Hallbergmoos	100,00	100,00	
Lufthansa CityLine GmbH, München-Flughafen	100,00	100,00	
Lufthansa Flight Training Berlin GmbH, Berlin <sup>3)</sup>	100,00	100,00	
Lufthansa Flight Training GmbH, Frankfurt am Main <sup>4)</sup>	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. 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 Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 32, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 33, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Matterhorn Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	

## Konzernabschluss

### Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

#### T189 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2016 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Miles & More GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Muller Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
NBB Cologne Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
NBB Harz Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
NBB Koblenz Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
NBB Saxon Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Nicolai LH7 Kumiai Japan, Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00 <sup>5)</sup>	
ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien-Flughafen, Österreich	0,00	0,00 <sup>6)</sup>	
ORIX Himalia Corporation Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
ORIX Miranda Corporation Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Schloss Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Second Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SJ Frankfurt Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SL Aurora Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SL Crane Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SL Opal Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SL Prairie Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SL Victoria Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SMFL Alphard Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SMFL Y Lease, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai Two, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SMLC Antila Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SMLC Circinus Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
SMLC Crater Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Soir Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Stork Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Swiss Aviation Software AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Swiss 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	
Sylvaner Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Third Valley Highway Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TI DC Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TI DD Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TimBenNico Finance 2011 S.N.C., Paris, Frankreich	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Tim LH5 Kumiai Japan, Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TLC Amaryllis Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TLC Petunia Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TLC Saffron Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
TLC Salvia Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Tyrolean Airways Luftfahrzeuge Technik GmbH, Innsbruck, Österreich	100,00	100,00	
Warbler Leasing Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH1 Kumiai (AIKG), Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH2 Kumiai (AIKH), Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH3 Kumiai (AIKK), Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH4 Kumiai (AIKM), Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	

## T189 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2016 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Yamasa Aircraft LH9 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH10 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH11 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH12 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</sup>	
Yamasa Aircraft LH13 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 <sup>1)</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	
time:matters GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
time:matters Holding GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
time:matters Spare Parts Logistics GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
<b>Geschäftsfeld Technik</b>			
BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Hawker Pacific Aerospace, Sun Valley, USA	100,00	100,00	
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 <sup>1)</sup>	
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey	100,00	100,00	
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Holdings Ltd., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Ltd., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Ltd., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Budapest Repülögép Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Component Services LLC, Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Landing Gear Services UK Ltd., Kestrel Way, Hayes, Großbritannien	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Malta Limited, Luqa, Malta	92,00	92,00	
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51,00	51,00	
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Shannon Limited, Co., Claire, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	75,10	75,10	
<b>Geschäftsfeld Catering</b>			
Aerococina S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	
AIRO Catering Services Eesti OÜ, Tallinn, Estland	100,00	100,00	
Airo Catering Services Latvija SIA, Marupe, Lettland	100,00	100,00	
AIRO Catering Services Sweden AB, Stockholm-Arlanda, Schweden	100,00	100,00	
AIRO Catering Services – Ukraine, Boryspil, Ukraine	100,00	100,00	
Arlington Services, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Arlington Services Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	
Arlington Services Panama S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
AVIAPIT-SOCHI OOO, Sotschi, Russland	100,00	100,00	

## Konzernabschluss

### Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

#### T189 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2016 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
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 (1981) Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
Caterair Servicos de Bordo e Hotelaria Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
Cater Suprimento de Refeicoes, Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
Charm Food Service Co. Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	100,00	
CLS Catering Services Ltd., Vancouver, British Columbia, Kanada	70,00	70,00	
Comercializadora de Servicios Limitada, Santiago de Chile, Chile	100,00	100,00	
Comisariato de Baja California, S.A. de C.V., Tijuana, Mexiko	51,00	51,00	
Comisariatos Gotre, S.A. de C.V., Torreon, Mexiko	51,00	51,00	
Constance Food Group, Inc., New York, USA	100,00	100,00	
Fortaleza Serviços de Bordo Ltda., Fortaleza, Brasilien	70,00	70,00	
Inflight Catering (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania	61,99	61,99	
International Food Services Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
Inversiones Turisticas 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	80,00	
LSG Linearis S.A.S., Paris, Frankreich	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Cape Town (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Catering- und Dienstleistungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Enterprises Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Guam, Inc., Guam, USA	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Holding AG, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd., Hongkong, China	47,90	50,00 <sup>6)</sup>	
LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, Mikronesien	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service – Sky Chefs do Brasil Catering, Refeições Ltda., São Paulo, Brasilien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Belgium N.V., Zaventem, Belgien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Berlin GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Bremen GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Brussels International BVBA, Zaventem, Belgien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Czechia spol. s.r.o., Bor, Tschechien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Danmark A/S, Dragør, Dänemark	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Caracas, Venezuela	99,99	99,93	
LSG Sky Chefs Düsseldorf GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Europe GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG/Sky Chefs Europe Holdings Ltd., West Drayton, Großbritannien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Finland Oy, Vantaa, Finnland	0,00	0,00 <sup>7)</sup>	
LSG Sky Chefs – First Catering Schweiz AG, Bassersdorf, Schweiz	60,00	60,00	

## Konzernabschluss

### Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

#### T189 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2016 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
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 i.L., Sidcup, 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>8)</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, Gardermoen, Norwegen	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs North America Solutions, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs (Qingdao) Co., Ltd., Laixi City, China	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs 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>6)</sup>	
LSG Sky Chefs (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs UK Ltd., West Drayton, Großbritannien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs USA, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG-Sky Food GmbH, Alzey	100,00	100,00	
LSG South America GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
MIM IFE Limited, Dublin, Irland	100,00	100,00	
Myanmar LSG Lufthansa Service Ltd., Yangon, Myanmar	100,00	100,00	
Natal Catering Ltda., Natal, Brasilien	70,00	70,00	
Oakfield Farms Solutions Europe Ltd., West Drayton, Großbritannien	51,00	51,00	
Oakfield Farms Solutions, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100,00	100,00	
Retail in Motion (International) Limited, Dublin, Irland	100,00	100,00	
Retail in Motion Limited, Dublin, Irland	100,00	100,00	
SC International Services, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
SCIS Air Security Corporation, Wilmington, USA	100,00	100,00	
ServCater Internacional Ltda., Guarulhos, Brasilien	90,00	90,00	
Siam Flight Services Ltd., Bangkok, Thailand	49,00	66,67	
Silver Wings Bulgaria OOD, Sofia, Bulgarien	28,75	28,75 <sup>9)</sup>	
Sky Chefs Argentine, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	

## Konzernabschluss

### Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

#### T189 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2016 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Sky Chefs Chile SpA, Santiago de Chile, Chile	100,00	100,00	
Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00	51,00	
Sky Chefs de Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
Sky Chefs, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Sky Chefs Things Remembered Services 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 Corporate Finance Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Finance Holding Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Finance Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Working Capital Solutions Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Seeheim GmbH, Seeheim-Jugenheim	100,00	100,00	
Lufthansa SICAV-FIS-Fonds, Saint-Josse-ten-Noode, Belgien	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Americas, Inc., Irving, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Raunheim	100,00	100,00	
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 <sup>1)</sup>	
MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 <sup>1)</sup>	
Quinto Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	49,75 <sup>1)</sup>	
TGV DLH, Düsseldorf	100,00	100,00	

<sup>1)</sup> Gemäß IFRS 10 vollkonsolidiertes strukturiertes Unternehmen.

<sup>2)</sup> Die Registrierungsnummer im Companies House lautet: 06939137.

<sup>3)</sup> Die Gesellschaft firmiert ab dem 2. Januar 2017 unter Lufthansa Aviation Training Berlin GmbH.

<sup>4)</sup> Die Gesellschaft firmiert ab dem 2. Januar 2017 unter Lufthansa Aviation Training Germany GmbH.

<sup>5)</sup> 50,20% der Kapitalanteile bzw. Stimmrechte sind über die ÖLP zuzurechnen.

<sup>6)</sup> Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern.

<sup>7)</sup> 100% der Kapitalanteile und Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

<sup>8)</sup> 33,34% der Kapitalanteile bzw. 50,01% der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

<sup>9)</sup> 28,75% der Kapitalanteile und Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

**T190 Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2016<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, München-Flughafen	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	
XEOS Sp. z o.o., Warschau, Polen	51,00	51,00	
<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	

**T191 Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2016<sup>2)</sup>**

Aerologic GmbH, Leipzig	50,00	50,00	
-------------------------	-------	-------	--

**T192 Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2016<sup>1)</sup>**

<b>Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe</b>			
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	45,00	45,00	
<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	40,00	
Hongkong Shanghai Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00	40,00	
Inflite Holdings (Cayman) Ltd., Grand Cayman, Kaimaninseln	49,00	49,00	September
Inflite Holdings (St. Lucia) Ltd., Castries, St. Lucia	49,00	49,00	September
Nanjing Lukou International Airport LSG Catering Co. Ltd., Nanjing, China	40,00	40,00	
Starfood Antalya Gida 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

### T193 Übrige Anteile zum 31.12.2016

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
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. in Liquidation, 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
Caterair Portugal – Assistencia A Bordo, Lda., Sacavém, Portugal	100,00	100,00
CrewAcademy GmbH, Frankfurt am Main <sup>1)</sup>	100,00	100,00
Crossair AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00
Delvag Versicherungs-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
EW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Düsseldorf	100,00	100,00
Flydocs Systems (TOPCO) Limited, Staffordshire, Großbritannien	85,00	50,00
GERANOS Grundstücksgesellschaft mbH & Co. IMMOBILIEN KG, Köln	85,00	100,00
German-American Aviation Heritage Foundation, Washington, USA	100,00	100,00
Global Load Control (PTY) LTD, Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00
Global Tele Sales (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 Tele Sales Pty Limited, Melbourne, Australien	100,00	100,00
Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada	100,00	100,00
handling counts GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
help alliance gGmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Hinduja Lufthansa Cargo Holding B.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
IBYKUS-KG THG Grundbuchtreuhandgesellschaft mbH & Co., Köln	85,00	88,14
IND Beteiligungs GmbH, Raunheim	100,00	100,00
In-Flight Management Solutions Latin America, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
LCAG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LCAG Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Köln	100,00	100,00
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00	100,00
LH Cargo Holding GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSG Sky Chefs Lounge, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00
LSI Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00

## T193 Übrige Anteile zum 31.12.2016 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil	Stimmrechtsanteil
	in %	in %
Lufthansa Aviation Training USA Inc., Goodyear, USA	100,00	100,00
Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00
Lufthansa Cargo India (Priv) Ltd., Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main	50,00	50,00
Lufthansa Consulting Brasil Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	92,78	99,90
Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main	92,87	100,00
Lufthansa Consulting Managementbeteiligungs GmbH & Co. KG, Köln	64,35	64,35
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Flight Training – CST GmbH, Berlin <sup>2)</sup>	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Hamburg GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Sp. z o.o., Krakau, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Oldenburg	100,00	100,00
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa International Finance (Netherlands) N.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
Lufthansa Job Services Norderstedt GmbH, Norderstedt	100,00	100,00
Lufthansa Malta Blues General Partner GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Services Philippines, Inc., Manila, Philippinen	100,00	100,00
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	98,32	98,32
Lufthansa Super Star gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
Lufthansa Systems FlightNav AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00
Lufthansa Systems Hungaria Kft., Budapest, Ungarn	100,00	100,00
Lufthansa Systems Poland sp. z o.o., Danzig, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Systems Verwaltungs GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Lufthansa Technical Training GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Lufthansa Technik Brussels N.V., Steenokkerzeel-Melsbroek, Belgien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00	100,00
Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen	51,00	51,00
Lufthansa Technik Logistik of America LLC, New York, USA	100,00	100,00
Lufthansa Technik Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	100,00
Lufthansa Technik Milan s.r.l., Somma Lombardo (VA), Italien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Services India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Shenzhen Co., Ltd., Shenzhen, China	80,00	80,00
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland	100,00	100,00
Lufthansa Technik Vostok Services OOO, Moskau-Region, 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
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

## Konzernabschluss

### Übrige Anteile

#### T193 Übrige Anteile zum 31.12.2016 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Pilot Training Network GmbH, Frankfurt am Main <sup>3)</sup>	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
Retail in Motion Latin America SpA, Santiago de Chile, Chile	100,00	100,00
Servicios Complementarios de Cabina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,88	99,80
Shared Services International India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Shared Services International, Singapur, Singapur	100,00	100,00
Sky Chefs Things Remembered Services FZE, Lagos, Nigeria	51,00	51,00
Star Risk Services Inc., Southlake, USA	100,00	100,00
Swiss European Air Lines AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00
Swiss WorldCargo (India) Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00
TATS – Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
THG Grundbuchtreuhandgesellschaft mbH, Köln	85,00	85,00
time matters GmbH, Zürich, Schweiz	100,00	100,00
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
time:matters Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
time:matters Belgium BVBA, Mechelen, Belgien	100,00	100,00
time:matters Netherlands B.V., Luchthaven Schiphol, Niederlande	100,00	100,00
VPF Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
ZeroG GmbH, Raunheim	100,00	100,00
<b>Beteiligungen</b>		
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
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
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

**T193 Übrige Anteile zum 31.12.2016** (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
LSG Sky Chefs Catering Egypt S.A.E., Kairo, Ägypten	15,00	15,00
Lufffahrzeugverwaltungsgesellschaft 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
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
STARS Special Transport and Ramp Services GmbH & Co. KG, Hamburg	49,00	49,00
S.T.A.R.S. Verwaltungs-GmbH, Hamburg	49,00	49,00
Terminal One Group Association, L.P., New York, USA	24,75	0,00
Terminal One Management Inc., New York, USA	25,00	25,00
THBG BBI GmbH, Schönefeld	30,00	30,00
Turbo Fuel Services Sachsen (TFSS) GbR, Hamburg	20,00	20,00
UBAG Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, Rümlang, Schweiz	12,00	12,00
Universal Air Travel Plan, Inc., Washington, USA	5,26	5,26
Vayant Travel Technologies, Inc., City of Lewes, USA	19,03	21,14
Xinjiang HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Urumqi, China	49,00	40,00
Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg	20,00	20,00

<sup>1)</sup> Die Gesellschaft firmiert ab dem 2. Januar 2017 unter Lufthansa Aviation Training Crew Academy GmbH.

<sup>2)</sup> Die Gesellschaft firmiert ab dem 1. Januar 2017 unter Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH.

<sup>3)</sup> Die Gesellschaft firmiert ab dem 3. Januar 2017 unter Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH.

## Zehn-Jahres-Übersicht

### T194 Zehn-Jahres-Übersicht

		2016	2015	2014 <sup>7)</sup>
<b>Gewinn- und Verlustrechnung Lufthansa Konzern</b>				
Umsatz	Mio. €	31 660	32 056	30 011
<b>Ergebnis</b>				
Adjusted EBIT <sup>1)</sup>	Mio. €	1 752	1 817	1 171
Adjusted EBIT-Marge	%	5,5	5,7	3,9
Operatives Ergebnis <sup>1)</sup>	Mio. €			
Operative Marge	%			
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	Mio. €	2 190	1 555	879
Ergebnis vor Ertragsteuern <sup>2)</sup>	Mio. €	2 248	2 026	180
Ertragsteuern <sup>2)</sup>	Mio. €	-445	-304	-105
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	Mio. €	1 776	1 698	55
<b>Wesentliche Aufwandspositionen</b>				
Personalaufwand	Mio. €	7 354	8 075	7 335
Gebühren	Mio. €	5 736	5 651	5 265
Treibstoff	Mio. €	4 885	5 784	6 751
Abschreibungen	Mio. €	1 769	1 715	1 528
Zinssaldo	Mio. €	-218	-170	-256
<b>Bilanz Lufthansa Konzern</b>				
<b>Vermögensstruktur</b>				
Langfristiges Vermögen	Mio. €	24 504	23 526	22 227
Kurzfristiges Vermögen	Mio. €	10 193	8 936	8 247
davon flüssige Mittel	Mio. €	3 937	3 093	2 738
<b>Kapitalstruktur</b>				
Eigenkapital	Mio. €	7 149	5 845	4 031
davon Gezeichnetes Kapital	Mio. €	1 200	1 189	1 185
davon Rücklagen	Mio. €	4 084	2 881	2 728
Fremdkapital	Mio. €	27 548	26 617	26 443
davon Pensionsrückstellungen	Mio. €	8 364	6 626	7 231
davon Finanzschulden	Mio. €	6 575	6 370	5 958
Bilanzsumme	Mio. €	34 697	32 462	30 474
<b>Sonstige Finanzdaten Lufthansa Konzern</b>				
Investitionen	Mio. €	2 231	2 568	2 773
davon Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	Mio. €	2 160	2 454	2 699
davon Finanzanlagen	Mio. €	71	114	74
Operativer Cashflow	Mio. €	3 246	3 393	1 977
Free Cashflow	Mio. €	1 138	834	-297
<b>Kreditverschuldung</b>				
Brutto	Mio. €	6 638	6 440	6 156
Netto	Mio. €	2 701	3 347	3 418
<b>Deutsche Lufthansa AG</b>				
Jahresüberschuss/ -fehlbetrag	Mio. €	1 169	1 034	-732
Rücklagenzuführung/ -entnahme	Mio. €	-935	-802	732
Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ ausgezahlt	Mio. €	234	232	-
Dividende vorgeschlagen/ ausgezahlt	€	0,50	0,50	-

## Weitere Informationen

### Zehn-Jahres-Übersicht

	2013 <sup>6)</sup>	2012 <sup>5)</sup>	2011	2010 <sup>4)</sup>	2009	2008	2007
	30 027	30 135	28 734	26 459	22 283	24 842	22 420
	986	725	972	1 297			
	3,3	2,4	3,4	4,9			
					130	1 280	1 378
					0,6	5,2	6,1
	851	1 622	773	1 386	271	1 309	1 586
	546	1 296	446	1 134	-134	730	2 125
	-220	-91	-157	-161	-112	178	365
	313	1 228	-13	1 131	-34	542	1 655
	7 356	6 741	6 678	6 491	5 996	5 692	5 498
	5 167	5 167	5 000	4 318	3 762	3 499	3 174
	7 115	7 392	6 276	4 964	3 645	5 377	3 860
	1 767	1 839	1 722	1 654	1 475	1 289	1 204
	-346	-372	-288	-346	-325	-172	-194
	19 419	18 782	18 627	18 963	17 696	14 975	14 076
	9 689	9 777	9 454	10 357	8 696	7 433	8 244
	4 698	4 966	3 998	5 380	4 439	3 278	3 607
	6 108	4 839	8 044	8 340	6 202	6 594	6 900
	1 180	1 177	1 172	1 172	1 172	1 172	1 172
	4 563	2 374	6 790	5 939	4 956	4 817	4 018
	23 000	23 720	20 037	20 980	20 190	15 814	15 420
	4 718	5 844	2 165	2 571	2 710	2 400	2 461
	6 337	6 910	6 424	7 184	6 802	3 581	3 345
	29 108	28 559	28 081	29 320	26 392	22 408	22 320
	2 499	2 358	2 560	2 271	2 304	2 152	1 737
	2 444	2 291	2 445	2 222	2 177	1 798	1 621
	55	67	115	49	127	354	116
	3 290	2 842	2 356	2 992	1 991	2 473	2 862
	1 307	1 397	713	1 542	251	612	2 688
	6 393	6 919	6 440	7 207	6 860	3 639	3 369
	1 695	1 953	2 328	1 596	2 195	-125	-768
	407	592	-116	483	-148	276	1 123
	-200	-592	230	-208	148	44	-551
	207	-	114	275	-	320	572
	0,45	-	0,25	0,60	-	0,70	1,25

## Weitere Informationen

### Zehn-Jahres-Übersicht

#### T194 Zehn-Jahres-Übersicht (Fortsetzung)

		2016	2015	2014 <sup>7)</sup>
<b>Wirtschaftliche Kennzahlen Lufthansa Konzern</b>				
Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern <sup>2)</sup> / Umsatz)	%	7,1	6,3	0,6
Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern <sup>2)</sup> plus Zinsen auf Fremdkapital / Bilanzsumme)	%	7,3	7,3	2,0
Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Ertragsteuern / Eigenkapital)	%	25,2	29,5	1,9
Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern <sup>2)</sup> / Eigenkapital)	%	31,4	34,7	4,5
Eigenkapitalquote (Eigenkapital / Bilanzsumme)	%	20,6	18,0	13,2
Gearing (Nettokreditverschuldung plus bilanzierte Pensionsverpflichtungen / Eigenkapital)	%	154,8	170,6	264,2
Verschuldungsgrad (Nettokreditverschuldung / Bilanzsumme)	%	7,8	10,3	11,2
Innenfinanzierung (Cashflow / Investitionen)	%	145,5	132,1	71,3
Dynamische Tilgungsquote (Nettokreditverschuldung / adjustierter operativer Cashflow)	%	28,7	30,7	20,8
Umsatzeffektivität (Cashflow / Umsatz)	%	10,3	10,6	6,6
Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte minus kurzfristiges Fremdkapital)	Mrd. €	-0,8	-3,5	-2,7
Anlagevermögensintensität (Anlagevermögen / Gesamtvermögen)	%	70,6	72,5	72,9
Abschreibungsquote Flugzeuge / Reservetriebwerke (kumulierte Abschreibung / kumulierte Anschaffungskosten)	%	49,7	51,6	51,4
<b>Personalkennziffern</b>				
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	123 287	119 559	118 973
Umsatz / Mitarbeiter	€	256 799	268 119	252 251
Personalaufwand / Umsatz	%	23,2	25,2	24,4
<b>Leistungsdaten Lufthansa Konzern<sup>3)</sup></b>				
Fluggäste	Mio.	109,7	107,7	106,0
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	286 555	273 975	268 104
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	226 633	220 396	214 643
Sitzladefaktor	%	79,1	80,4	80,1
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	15 117	14 971	14 659
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10 071	9 930	10 249
Fracht-Nutzladefaktor	%	66,6	66,3	69,9
Angebotene Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	43 607	40 421	41 548
Verkaufte Gesamt-Tonnenkilometer	Mio.	32 300	29 928	31 308
Gesamt-Nutzladefaktor	%	74,1	74,0	75,4
Flüge	Anzahl	1 021 919	1 003 660	1 001 961
Verkehrsflugzeuge	Anzahl	617	600	615

<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, Eurowings 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

	2013 <sup>6)</sup>	2012 <sup>5)</sup>	2011	2010 <sup>4)</sup>	2009	2008	2007
	1,8	4,3	1,6	4,3	-0,6	2,9	9,5
	3,6	6,4	3,3	5,7	1,4	4,9	11,2
	5,3	25,6	0,0	13,7	-0,4	8,4	25,5
	8,9	26,8	5,5	13,6	-2,2	11,1	30,8
	21,0	16,9	28,6	28,4	23,5	29,4	30,9
	105,0	161,1	55,9	50,0	79,1	34,5	24,5
	5,8	6,8	8,3	5,4	8,3	-0,6	-3,4
	131,7	120,5	92,0	131,7	86,4	114,9	164,8
	37,0	34,4	49,7	59,7	38,1	97,0	154,7
	11,0	9,7	8,8	11,9	8,9	10,0	12,8
	-1,3	0,0	-0,3	0,5	-0,1	-0,6	0,0
	66,7	65,8	66,3	64,7	67,1	66,8	63,1
	52,6	54,2	54,4	53,9	54,2	58,9	58,0
	117 414	118 368	119 084	117 066	112 320	108 123	100 779
	255 736	254 587	241 292	226 018	198 384	229 757	222 467
	24,5	22,4	23,2	24,5	26,9	22,9	24,5
	104,6	103,6	100,6	92,7	77,3	70,5	62,9
	262 682	260 169	258 263	234 377	208 226	195 431	169 108
	209 649	205 015	200 376	186 452	162 286	154 156	135 011
	79,8	78,8	77,6	79,6	77,9	78,9	79,8
	14 893	14 749	16 260	15 298	14 372	15 141	13 416
	10 285	10 240	10 861	10 429	8 706	9 510	9 043
	69,1	69,4	66,8	68,2	60,6	62,8	67,4
	41 218	40 925	40 798	37 664	35 469	34 960	30 339
	30 879	30 408	29 908	28 274	24 943	24 972	22 613
	74,9	74,3	73,3	75,1	70,3	71,4	74,5
	1 028 260	1 067 362	1 050 728	1 008 988	899 928	830 832	749 431
	622	627	696	710	722	524	513

## 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 „Heimattflughafen“ der Airline (dem Hub) transportiert, um von dort mit Passagieren und Gütern aus anderen Abflugorten – aber mit dem gleichen Ziel – zu ihrem Zielort zu fliegen.

**IATA** International Air Transport Association – Internationaler Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften.

**Low-Cost-Carrier** Low-Cost-Carrier sind Fluggesellschaften mit überwiegend niedrigen Ticketpreisen, jedoch mit reduziertem beziehungsweise zusätzlich kostenpflichtigem Service an Bord und Boden. Die Abflüge erfolgen meist von Sekundärflughäfen, dementsprechend außerhalb der Ballungszentren (zum Beispiel Hahn im Hunsrück).

**MRO** Abkürzung (Maintenance, Repair and Overhaul) für die Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen.

**Netzwerk-Airlines** Diese Fluggesellschaften bieten im Unterschied zu den Low-Cost-Carriern ein ausgedehntes, meist weltweites Streckennetz über ein oder mehrere Drehkreuze (Hubs) mit aufeinander abgestimmten Anschlussflügen an.

**Sitzkilometer / Tonnenkilometer** Leistungseinheit im Luftverkehr. Ein angebotener Sitz-/Passagierkilometer (ASK) bedeutet: Ein Sitzplatz wird für einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Sitz-/Passagierkilometer (RPK) bedeutet: Ein Passagier wird einen Kilometer weit befördert. Ein angebotener Tonnenkilometer (TKO) bedeutet: Die angebotene Kapazität im Umfang von einer Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Tonnenkilometer (RKT): Eine transportierte Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer weit befördert.

**Sitzladefaktor / Nutzladefaktor** Auslastung der Kapazitäten in Prozent. Der Sitzladefaktor 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. → [S. 30 f.](#)

**Call-Option** Kaufoption, mit der man das Recht erwirbt, einen bestimmten Bezugswert innerhalb eines festgelegten Zeitraums zum vereinbarten Preis zu erwerben.

**Cashflow** Kennzahl zur Beurteilung der Finanz- und Ertragskraft eines Unternehmens. Der Cashflow wird ermittelt aus dem Zufluss und Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit. → [T067 Konzern-Kapitalflussrechnung, S. 99.](#)

**Compliance** Compliance soll das rechtmäßige Verhalten eines Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter im Hinblick auf die Einhaltung relevanter gesetzlicher Ge- und Verbote sicherstellen.

**Directors' Dealings** Handel von Aufsichtsrats-, Vorstands- und Bereichsvorstandsmitgliedern oder deren Angehörigen mit Wertpapieren „ihres“ Unternehmens. Es besteht die gesetzliche Verpflichtung, diese Geschäfte zu melden, wenn die Geschäfte einen Betrag von 5.000 EUR im Kalenderjahr überschreiten.

**Dividendenrendite** Kennzahl für die Beurteilung der Rentabilität einer Aktienanlage. Sie wird ermittelt, indem man die Dividende durch den Aktienschlusskurs des Berichtsjahres dividiert und mit 100 multipliziert.

**Dynamische Tilgungsquote** Finanzkennzahl, die dem Verhältnis von adjustiertem operativen Cashflow zur Nettokreditverschuldung und Pensionen entspricht. → [S. 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. → [Steuerungssystem und Kontrolle, 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 Nettozahlungsmittel 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.

**Wet-Lease** Anmietung eines Flugzeugs von einer anderen Fluggesellschaft einschließlich dessen Cockpit- und Kabinencrew sowie Wartung und Versicherung.

# Grafik- und Tabellenverzeichnis

## Grafiken

### Kennzahlen

<b>G01</b> Anteil der Geschäftsfelder am Konzernumsatz	U3*
--	-----

### Lufthansa Aktie

<b>G02</b> Analystenempfehlungen	8
<b>G03</b> Kursverlauf der Lufthansa Aktie	8
<b>G04</b> Aktionärsstruktur nach Nationalitäten	8

### Grundlagen des Konzerns

<b>G05</b> Struktur Lufthansa Group	11
<b>G06</b> Die Aufstellung der Lufthansa Group: drei starke Säulen	12
<b>G07</b> „7to1 – Our Way Forward“	12
<b>G08</b> Gewichtete Kapitalkosten 2016	18
<b>G09</b> Entwicklung der Beschäftigten	19
<b>G10</b> Mitarbeiter nach Regionen	19
<b>G11</b> Unternehmerische Verantwortung bei der Lufthansa Group	21

### Wirtschaftsbericht

<b>G12</b> Preisentwicklung Brent und Kerosin	24
<b>G13</b> Entwicklung Adjusted EBIT je Quartal	26
<b>G14</b> Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	31
<b>G15</b> Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen	32
<b>G16</b> Investitionen, operativer Cashflow, Abschreibungen und Free Cashflow	33
<b>G17</b> Bilanzstruktur	36

### Geschäftsfelder

<b>G18</b> Umsatz und Adjusted EBIT Passage Airline Gruppe	42
<b>G19</b> Zielorte Lufthansa Cargo Frachterflotte	49
<b>G20</b> Umsatz und Adjusted EBIT Logistik Standorte Lufthansa Technik	50
<b>G21</b> Standorte Lufthansa Technik	52
<b>G22</b> Umsatz und Adjusted EBIT Technik	53
<b>G23</b> Standorte LSG Group	55
<b>G24</b> Umsatz und Adjusted EBIT Catering	55

### Chancen- und Risikobericht

<b>G25</b> Risikomanagement bei der Lufthansa Group	58
<b>G26</b> Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken	59
<b>G27</b> Ölpreisszenario Lufthansa Group 2017	64
<b>G28</b> Lufthansa Hedging-Politik	64

### Prognosebericht

<b>G29</b> Entwicklung Branchennettoergebnis	71
--	----

### Corporate Governance

<b>G30</b> Ausschüsse des Aufsichtsrats	77
---	----

## Tabellen

### Kennzahlen

<b>T001</b> Kennzahlen Lufthansa Group	U2*
<b>T002</b> Passage Airline Gruppe	U3*
<b>T003</b> Logistik	U3*
<b>T004</b> Technik	U3*
<b>T005</b> Catering	U3*

### Lufthansa Aktie

<b>T006</b> Kennzahlen zur Lufthansa Aktie	7
<b>T007</b> Daten zur Lufthansa Aktie	9

### Grundlagen des Konzerns

<b>T008</b> Flottenbestellungen Lufthansa Group	15
<b>T009</b> Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge und Bestellungen	15
<b>T010</b> Wertschaffung (EACC) der Lufthansa Group und der Geschäftsfelder	18
<b>T011</b> Kapitalkosten (WACC) für den Konzern und die Geschäftsfelder	18
<b>T012</b> Berechnung EACC, ROCE und Kapitalkosten	18
<b>T013</b> Mitarbeiter zum 31.12.2016	19

### Wirtschaftsbericht

<b>T014</b> Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)	23
<b>T015</b> Währungsentwicklung	23
<b>T016</b> Zinsentwicklung	23
<b>T017</b> Absatzentwicklung in der Luftfahrt 2016	24
<b>T018</b> Umsatz und Erträge	28
<b>T019</b> Aufwendungen	29
<b>T020</b> Überleitung Ergebnisse	30
<b>T021</b> Ergebnisstruktur Lufthansa Group	31
<b>T022</b> Entwicklung von Ergebnissen und Dividende	32
<b>T023</b> Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group	33
<b>T024</b> Entwicklung der Ratings	34
<b>T025</b> Lufthansa Bewertung durch die Rating-Agenturen	35
<b>T026</b> Entwicklung von Ergebnis, Eigenkapital, Eigenkapitalquote und Eigenkapitalrendite	36
<b>T027</b> Berechnung Nettokreditverschuldung	37
<b>T028</b> Dynamische Tilgungsquote	37
<b>T029</b> Zielerreichung Umsatz und Ergebnis	38
<b>T030</b> Zielerreichung Finanzprofil	38
<b>T031</b> Zielerreichung operative Kennzahlen Passage Airline Gruppe	38

### Geschäftsfelder

<b>T032</b> Kennzahlen Passage Airline Gruppe	40
<b>T033</b> Entwicklung der Verkehrsgebiete Passage Airline Gruppe	41
<b>T034</b> Aufwendungen Passage Airline Gruppe	42
<b>T035</b> Lufthansa Passage	43
<b>T036</b> SWISS	45
<b>T037</b> Austrian Airlines	46
<b>T038</b> Eurowings	47
<b>T039</b> Kennzahlen Logistik	48
<b>T040</b> Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Cargo	49
<b>T041</b> Aufwendungen Logistik	50
<b>T042</b> Kennzahlen Technik	51
<b>T043</b> Aufwendungen Technik	53
<b>T044</b> Kennzahlen Catering	54
<b>T045</b> Aufwendungen Catering	55
<b>T046</b> Sonstige	56

### Chancen- und Risikobericht

<b>T047</b> Top-Risiken	60
-------------------------	----

### Prognosebericht

<b>T048</b> Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP), Prognose 2016 bis 2020 gegenüber Vorjahr	70
<b>T049</b> Prognose operative Kennzahlen Passage Airline Gruppe	73
<b>T050</b> Prognose Umsatz und Ergebnis	73
<b>T051</b> Prognose Finanzprofil	74

### Corporate Governance

<b>T052</b> Gesamtbezüge des Vorstands (HGB) 2016/2015	81
<b>T053</b> Aktienprogramme	82
<b>T054</b> Wertentwicklung Aktienprogramme	82
<b>T055</b> Pensionsansparungen nach HGB und IFRS	83
<b>T056</b> Gewährte Zuwendungen	84
<b>T057</b> Zufluss	85
<b>T058</b> Vergütungen Aufsichtsrat	86

### Erläuterungen zum Einzelabschluss

<b>T059</b> Entwicklung der Verkehrsgebiete der Deutschen Lufthansa AG	89
<b>T060</b> Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB	90
<b>T061</b> Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB	92

### Konzernabschluss

<b>T062</b> Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	94
<b>T063</b> Konzern-Gesamtergebnisrechnung	95
<b>T064</b> Konzernbilanz – Aktiva	96
<b>T065</b> Konzernbilanz – Passiva	97
<b>T066</b> Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	98
<b>T067</b> Konzern-Kapitalflussrechnung	99

### Allgemeine Angaben

<b>T068</b> IFRS-Verlautbarung (mit Anwendungspflicht ab Geschäftsjahr 2016)	100
<b>T069</b> IFRS-Verlautbarung (durch EU übernommen)	100
<b>T070</b> IFRS-Verlautbarung (bisher noch kein EU-Endorsement erfolgt)	101
<b>T071</b> Wechselkurse	103
<b>T072</b> Nutzungsdauern für Sachanlagen	104

### Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

<b>T073</b> Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen	109
<b>T074</b> Aufteilung nach Tätigkeitsbereichen	109
<b>T075</b> Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	109
<b>T076</b> Sonstige betriebliche Erträge	110
<b>T077</b> Materialaufwand	110
<b>T078</b> Personalaufwand	110
<b>T079</b> Mitarbeiter	110
<b>T080</b> Sonstige betriebliche Aufwendungen	111
<b>T081</b> Beteiligungsergebnis	112
<b>T082</b> Zinsergebnis	112
<b>T083</b> Übrige Finanzposten	112
<b>T084</b> Ertragsteuern	112
<b>T085</b> Steuerüberleitungsrechnung	113
<b>T086</b> Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten	113
<b>T087</b> Ergebnis je Aktie	113

\* Umschlag vorne

**Erläuterungen zur Konzernbilanz**

<b>T088</b>	Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	114
<b>T089</b>	Werthaltigkeitsprüfungen der Firmenwerte 2016/2015	115 f.
<b>T090</b>	Werthaltigkeitsprüfungen der Slots 2016/2015	116 f.
<b>T091</b>	Werthaltigkeitsprüfungen der Marken 2016/2015	117
<b>T092</b>	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	118
<b>T093</b>	Flugzeuge und Reservetriebwerke	119
<b>T094</b>	Übriges Sachanlagevermögen	120
<b>T095</b>	Zum Stichtag fest bestellte Sachanlagen	120
<b>T096</b>	Gemietete und vermietete Vermögenswerte	121
<b>T097</b>	Fällige Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasingverträgen, Stand 2016/2015	122
<b>T098</b>	Fällige Leasingzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, Stand 2016/2015	122
<b>T099</b>	Erwartete Einzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, Stand 2016/2015	122
<b>T100</b>	Nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungen	123
<b>T101</b>	Bilanzdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	123
<b>T102</b>	Ergebnisdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	123
<b>T103</b>	Bilanzdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, München-Flughafen	124
<b>T104</b>	Ergebnisdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, München-Flughafen	124
<b>T105</b>	Bilanzdaten SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	124
<b>T106</b>	Ergebnisdaten SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	124
<b>T107</b>	Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter Gemeinschaftsunternehmen	125
<b>T108</b>	Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter assoziierter Unternehmen	125
<b>T109</b>	Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere	125
<b>T110</b>	Langfristige Ausleihungen und Forderungen	125
<b>T111</b>	Vorräte	126
<b>T112</b>	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	126
<b>T113</b>	Eigen- und Fremdkapital	128
<b>T114</b>	Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income)	128
<b>T115</b>	Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern	129
<b>T116</b>	Leistungsorientierte Versorgungszusagen	131
<b>T117</b>	Überleitung Finanzierungsstatus	132
<b>T118</b>	Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen	132
<b>T119</b>	Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens	132
<b>T120</b>	Pensionsrückstellungen	133
<b>T121</b>	Aufwendungen und Erträge für leistungsorientierte Pensionspläne	133

<b>T122</b>	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei deutschen Gesellschaften	133
<b>T123</b>	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei ausländischen Gesellschaften	133
<b>T124</b>	Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen, Stand 2016/2015	134
<b>T125</b>	Zusammensetzung des Planvermögens	135
<b>T126</b>	Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen, Stand 2016/2015	136
<b>T127</b>	Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen	136
<b>T128</b>	Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2016/2015	137 f.
<b>T129</b>	Finanzierungsstand	138
<b>T130</b>	Zinssatz für Altersteilzeitverträge	139
<b>T131</b>	Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen, Stand 2016/2015	139
<b>T132</b>	Finanzschulden 31.12.2016/31.12.2015	139
<b>T133</b>	Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	139
<b>T134</b>	Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	140
<b>T135</b>	Programme 2013, 2014, 2015 und 2016 Outperformance-Option	140
<b>T136</b>	Programme 2013 und 2014 Performance-Option	140
<b>T137</b>	Programm 2015 Performance-Option	140
<b>T138</b>	Programm 2016 Performance-Option	140
<b>T139</b>	Ergebnisse LH-Performance zum 31.12.2016/31.12.2015	141
<b>T140</b>	Entwicklung des Optionsbestands	141
<b>T141</b>	Beizulegende Zeitwerte der Aktienprogramme	141
<b>T142</b>	Referenzpreis	142
<b>T143</b>	Erwartete Volatilitäten	142
<b>T144</b>	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	142
<b>T145</b>	Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	142

**Erläuterungen zur Segmentberichterstattung**

<b>T146</b>	Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2016/2015	144 f.
<b>T147</b>	Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen 2016/2015	146 f.
<b>T148</b>	Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern 2016/2015	146 f.

**Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung**

<b>T149</b>	Wesentliche nicht zahlungswirksame Erträge und Aufwendungen	148
-------------	---	-----

**Sonstige Erläuterungen**

<b>T150</b>	Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2016/31.12.2015	149
<b>T151</b>	Nettoergebnis 2016/2015	149 f.
<b>T152</b>	Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2016/31.12.2015	150

<b>T153</b>	Finanzschulden	150
<b>T154</b>	Vermögenswerte zum 31.12.2016/31.12.2015	151
<b>T155</b>	Verbindlichkeiten zum 31.12.2016/31.12.2015	151
<b>T156</b>	Zusätzliche Angaben zu finanziellen Vermögenswerten der Bewertungsstufe 3	152
<b>T157</b>	Aktiva 31.12.2016/31.12.2015	152 f.
<b>T158</b>	Passiva 31.12.2016/31.12.2015	152 f.
<b>T159</b>	Währungsexposure, Stand 2016	153
<b>T160</b>	Investitionsexposure, Stand 2016	154
<b>T161</b>	Sensitivitätsanalyse nach Währungen	154
<b>T162</b>	Zinsexposure	154
<b>T163</b>	Sensitivitätsanalyse nach Zinsniveau	155
<b>T164</b>	Treibstoffexposure	155
<b>T165</b>	Sensitivitätsanalyse des Treibstoffpreises	155
<b>T166</b>	Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente	155
<b>T167</b>	Auswirkung der Sicherungsgeschäfte auf Ergebnis und Anschaffungskosten	156
<b>T168</b>	Derivative Finanzinstrumente Trading	156
<b>T169</b>	Laufzeitenanalyse der derivativen Finanzinstrumente	157
<b>T170</b>	Laufzeitenanalyse der nicht derivativen Finanzinstrumente	157
<b>T171</b>	Maximales Kreditrisiko	157
<b>T172</b>	Wertminderungen von Ausleihungen und Forderungen	157
<b>T173</b>	Überfälligkeiten von Forderungen	157
<b>T174</b>	Aufteilung Wertpapiere	158
<b>T175</b>	Ratings der Wertpapiere – Fremdkapital	158
<b>T176</b>	Ratings der Vertragspartner – Kreditrisiko aus Sicherungsbeziehungen	158
<b>T177</b>	Ratings der Vertragspartner – Kreditrisiko über GuV bilanziert	158
<b>T178</b>	Haftungsverhältnisse	158
<b>T179</b>	Honorar des Abschlussprüfers	161
<b>T180</b>	Zusätzliche Honorare des Abschlussprüfers	161

**Zusammensetzung des Konzerns**

<b>T181</b>	Veränderungen des Konsolidierungskreises	163
<b>T182</b>	Vermögenswerte und Schulden time:matters Holding GmbH	164
<b>T183</b>	Vermögenswerte und Schulden Retail in Motion Limited und MIM IFE Limited	164
<b>T184</b>	Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften	165
<b>T185</b>	An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen	166
<b>T186</b>	Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen	167
<b>T187</b>	Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	167
<b>T188</b>	Vorstandsvergütung (IFRS)	167
<b>T189</b>	Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2016	176 ff.
<b>T190</b>	Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2016	183
<b>T191</b>	Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2016	183
<b>T192</b>	Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2016	183
<b>T193</b>	Übrige Anteile zum 31.12.2016	184 ff.
<b>T194</b>	Zehn-Jahres-Übersicht	188 ff.

## Weitere Informationen

Impressum  
Kontakt

## 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

Jens Görlich, Oberursel  
Andreas Pohlmann, München  
Gregor Schläger, Hamburg

### Kartografie (S. 16/17)

© 2016, Franckh-Kosmos Verlags-GmbH & Co. KG,  
Stuttgart

### Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG,  
Hamburg

### Druck

Krüger Druck+Verlag GmbH & Co. KG, Dillingen  
Gedruckt auf Circle Silk Premium White und Circle Offset  
Premium White, Papiere, die den Richtlinien des EU Eco-  
Labels entsprechen: EU Eco-Label: FR/11/003

Printed in Germany  
ISSN 1616–0231

### Zeichenerklärung

→ Querverweise  
i Internetverweise

## 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)



Dieser Geschäftsbericht wurde klimaneutral gedruckt.  
Die verursachten Treibhausgasemissionen wurden durch  
entsprechende Klimaschutzmaßnahmen kompensiert.

# Finanzkalender 2017 / 2018

## 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
- 25. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2017

## 2018

- 15. März** Veröffentlichung Geschäftsbericht 2017
- 26. April** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2018
- 8. Mai** Hauptversammlung in Hamburg
- 31. Juli** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2018
- 30. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2018

### Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Geschäftsbericht 2016 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind erkennbar an zukunftsgerichteten Begriffen wie zum Beispiel „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“, „können“, „könnten“, „sollten“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrunde liegenden Erwartungen oder Annahmen könnten die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen.

Es besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den in den zukunftsgerichteten Aussagen vorhergesehenen Ergebnissen wesentlich unterscheiden. Lufthansa übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt nicht, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse bzw. Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

### Hinweis

Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Geschäftsbericht als Synonyme verwendet. Zur Vereinfachung der Sprache haben wir in unserem Bericht die maskuline Form verwendet. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Sämtliche Veränderungsangaben beziehen sich auf den Vorjahresvergleichszeitraum, sofern nicht anderweitig angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.



[www.lufthansa.com](http://www.lufthansa.com)

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

[www.lufthansagroup.com/verantwortung](http://www.lufthansagroup.com/verantwortung)