Deutsche Lufthansa AG

Verkaufsprospekt

vom 1. Juni 2004

für

76.320.000 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien

aus der vom Vorstand am 23. Mai 2004 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 24. Mai 2004 beschlossenen Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen aus genehmigtem Kapital mit Bezugsrecht

jeweils mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von € 2,56 und mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2004

– ISIN DE0008232125 –

der

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
Köln

Joint Global Coordinators

Dresdner Kleinwort Wasserstein | **Morgan Stanley**

Joint Bookrunners

Dresdner Kleinwort Wasserstein | **Morgan Stanley** | **Deutsche Bank**

Joint Lead Managers

Citigroup | **WestLB AG**

Co-Lead Managers

Barclays Capital | **Bayerische Landesbank** | **BNP PARIBAS**

Commerzbank Securities | **DZ BANK** Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank | **Helaba**

HSBC Trinkaus & Burkhardt | **HVB Corporates & Markets** | **SG Corporate & Investment Bank**

INHALTSVERZEICHNIS

Allgemeine Informationen 4
Verantwortlichkeit für den Inhalt des Verkaufsprospekts 4
Einsichtnahme in Unterlagen 4
Gegenstand des Prospekts 4
Verkaufsbeschränkungen 4
Zukunftsgerichtete Aussagen 4
Hinweis zu Währungs- und Finanzangaben 6
Hinweis zu Quellen der Markt- und Branchenangaben im Prospekt sowie zu weiteren Zahlenangaben 6

Zusammenfassung des Prospekts 7
Der Lufthansa Konzern 7
Zusammenfassung des Angebots 8
Ausgewählte Konzernfinanzdaten 10

Das Angebot 11
Allgemeines 11
Zeitplan 11
Bezugsangebot 12
Börsenzulassung; Lieferung 14
Zustimmung der Deutsche Lufthansa AG zum Erwerb sowie zur Übertragung der Neuen Aktien 15
Stabilisierung 15
Marktschutzvereinbarung 15
ISIN, Börsenkürzel 15
Stimmrecht 15
Bekanntmachungen, Zahl- und Hinterlegungsstellen 15
Weitere wichtige Hinweise 16

Risikofaktoren 17
Risiken im Zusammenhang mit dem Geschäftsbetrieb 17
Risiken im Zusammenhang mit dem Angebot 28

Verwendung des Emissionserlöses 30

Ergebnis je Aktie und Dividendenpolitik 31

Kapitalausstattung 32

Geschäftstätigkeit 33
Überblick 33
Stärken 33
Strategie 34
Geschichte und Entwicklung 35
Konzernstruktur 35
Geschäftsfeld Passage 36
Geschäftsfeld Logistik – Lufthansa Cargo 44
Geschäftsfeld Technik – Lufthansa Technik 47
Geschäftsfeld Catering – LSG Sky Chefs 49
Geschäftsfeld Touristik – Thomas Cook 52
Geschäftsfeld IT Services – Lufthansa Systems 53
Service- und Finanzgesellschaften sowie Unternehmen außerhalb der Kerngeschäftsfelder 54
Risikofrüherkennungs- und Risikomanagement-System 56
Umweltfragen 56
Mitarbeiter 57
Gewerbliche Schutzrechte 58
Flugzeugflotte 59
Grundbesitz 61
Versicherungen 62
Rechtsstreitigkeiten und Kartellverfahren 62

Regulierung der Luftfahrtindustrie 65
Eigentumsverhältnisse und luftverkehrsrechtliche Befugnisse 65
Internationale rechtliche Rahmenbedingungen 66
Rechtliche Rahmenbedingungen in der EU 68
Rechtliche Rahmenbedingungen in Deutschland 70

Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 71
Überblick 71
Überblick über die Betriebserlöse und betrieblichen Aufwendungen 71
Faktoren, die die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa beeinflussen 74
Geschäftsfelder 77
Kritische Bilanzierungsmethoden 78
Konsolidierungskreis 81
Sondereinflüsse 82
Messung der Betriebsleistung 82
Ertragslage 83
Liquidität und Kapitalressourcen 105
Investitionen 109
Aufstellung der wesentlichen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen 110
Nicht bilanzwirksame Vereinbarungen 111
Flugzeugfinanzierung 111
Quantitative und qualitative Angaben zu Marktrisiken 111

Allgemeine Informationen über die Gesellschaft 115
Unternehmensgeschichte, Gründung, Sitz, Gegenstand, Dauer und Geschäftsjahr 115
Abschlussprüfer 115
Kapitalverhältnisse 115
Management- und Mitarbeiterbeteiligungsprogramme 119
Erwerb eigener Aktien 120
Mitteilungs- und Veröffentlichungspflichten 121
Aktionärsstruktur 121
Geschäfte und Rechtsbeziehungen mit nahestehenden Personen 121

Organe der Gesellschaft 123
Vorstand 123
Aufsichtsrat 125
Beteiligung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern an der Gesellschaft bzw. an Geschäften der Gesellschaft 130
Hauptversammlung 130
Corporate Governance Kodex 131

Angaben über Beteiligungsunternehmen 132

Besteuerung in Deutschland 136
Besteuerung der Gesellschaft 136
Besteuerung der Aktionäre 137
Besteuerung von Veräußerungsgewinnen 139
Erbschaft- bzw. Schenkungsteuer 141
Sonstige Steuern 142

Aktienübernahme 143
Marktschutzvereinbarung 143
Rücktritt vom Aktienübernahmevertrag 144
Stabilisierung 144
Verkaufsbeschränkungen 144

Finanzteil F-1

Glossar G-1

Geschäftsgang und Aussichten A-1

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Verantwortlichkeit für den Inhalt des Prospekts

Die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln (im Folgenden als „Deutsche Lufthansa AG“ oder „die Gesellschaft“ und zusammen mit ihren konsolidierten Tochter- und Beteiligungsgesellschaften als „Lufthansa“ oder der „Lufthansa Konzern“ bezeichnet) sowie die Dresdner Bank Aktiengesellschaft (im Folgenden auch als „Dresdner Bank“ bezeichnet), die Morgan Stanley Bank AG (im Folgenden auch als Morgan Stanley und gemeinsam mit der Dresdner Bank als die „Konsortialführer“ bezeichnet) sowie die anderen im Kapitel „Aktienübernahme“ aufgeführten Banken (gemeinsam mit den Konsortialführern als die „Konsortialbanken“ bezeichnet) übernehmen gemäß § 13 Verkaufsprospektgesetz in Verbindung mit § 44 Börsengesetz die Verantwortung für den Inhalt dieses Verkaufsprospekts (im Folgenden auch als „Prospekt“ bezeichnet) und erklären hiermit, dass ihres Wissens die Angaben in diesem Prospekt zum 1. Juni 2004 richtig und keine wesentlichen Umstände ausgelassen sind. Unbeschadet von § 11 Verkaufsprospektgesetz sind weder die Gesellschaft noch die Konsortialbanken nach Maßgabe gesetzlicher Bestimmungen verpflichtet, den Prospekt zu aktualisieren.

Einsichtnahme in Unterlagen

Die im Prospekt genannten, die Gesellschaft betreffenden Unterlagen der Deutsche Lufthansa AG können während der üblichen Geschäftszeiten am Sitz der Gesellschaft, Von-Gablenz-Straße 2–6, 50679 Köln eingesehen werden. Künftige Geschäftsberichte und Zwischenberichte der Gesellschaft werden gleichfalls dort erhältlich sein.

Gegenstand des Prospekts

Gegenstand dieses Prospekts sind 76.320.000 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien aus der vom Vorstand der Gesellschaft am 23. Mai 2004 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 24. Mai 2004 beschlossenen Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen aus genehmigtem Kapital mit Bezugsrecht, jeweils mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von € 2,56 und mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2004 (im Folgenden auch als die „Neuen Aktien“ bezeichnet). Die Durchführung der Kapitalerhöhung wird voraussichtlich am 14. Juni 2004 in das Handelsregister des Amtsgerichts Köln eingetragen. Die Neuen Aktien wurden von den Konsortialbanken mit der Maßgabe übernommen, sie den Aktionären der Gesellschaft im Verhältnis 5:1, d. h. eine Neue Aktie für je fünf alte auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien der Deutsche Lufthansa AG, anzubieten. Der Bezugspreis wurde vom Vorstand am 23. Mai 2004 mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 24. Mai 2004 auf € 9,85 festgesetzt.

Verkaufsbeschränkungen

Die Neuen Aktien und die Bezugsrechte sind und werden weder nach den Vorschriften des United States Securities Act of 1933 in der jeweils gültigen Fassung (der „Securities Act“) noch bei den Wertpapieraufsichtsbehörden von Einzelstaaten der Vereinigten Staaten von Amerika registriert. Die Neuen Aktien und die Bezugsrechte dürfen in den Vereinigten Staaten von Amerika weder angeboten noch verkauft oder direkt oder indirekt dorthin geliefert werden, außer in Ausnahmefällen aufgrund einer Befreiung von den Registrierungserfordernissen des Securities Act.

Zukunftsgerichtete Aussagen

Dieser Prospekt enthält in die Zukunft gerichtete Aussagen. In die Zukunft gerichtete Aussagen sind sämtliche Aussagen in diesem Prospekt, die sich nicht auf historische oder gegenwärtige Tatsachen und Ereignisse beziehen. Dies gilt insbesondere für Aussagen in den Abschnitten „Zusammenfassung des Prospekts“, „Risikofaktoren“, „Geschäftstätigkeit“ und „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage“ sowie „Geschäftsgang und Aussichten“ und überall dort, wo der Prospekt Angaben enthält über die zukünftige finanzielle Ertragsfähigkeit, Pläne und Erwartungen in Bezug auf das Geschäft von Lufthansa, über Wachstum und Profitabilität sowie wirtschaftliche Rahmenbedingungen, denen Lufthansa ausgesetzt ist. Angaben unter Verwendung der Worte „sollen“, „dürfen“, „werden“, „glauben“, „gehen davon aus“, „erwarten“, „schätzen“,

„planen“, „beabsichtigen“, „der Ansicht sein“, „nach Kenntnis“, „nach Einschätzung“ oder Formen davon oder ähnliche Formulierungen und Aussagen, die nicht auf historischen oder aktuellen Tatsachen beruhen, sind in die Zukunft gerichtete Aussagen oder deuten auf solche Aussagen hin. Die in die Zukunft gerichteten Aussagen basieren auf der gegenwärtigen, nach bestem Wissen vorgenommenen Einschätzung der Zukunftsaussichten und finanziellen Entwicklung durch die Gesellschaft. Solche in die Zukunft gerichteten Aussagen unterliegen Risiken, Ungewissheiten, Annahmen und anderen Faktoren, die dazu führen können, dass die tatsächlichen Ergebnisse einschließlich der Finanzlage und der Profitabilität von Lufthansa wesentlich von denjenigen abweichen oder negativer ausfallen als diejenigen, die in diesen Aussagen ausdrücklich oder implizit angenommen oder beschrieben werden. Die in diesem Prospekt enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen können auch nicht eintreten. Zu diesen Risiken, Ungewissheiten, Annahmen und anderen Faktoren gehören insbesondere:

- Katastrophen und ähnliche Ereignisse, die die Luftfahrt- und Tourismusindustrie allgemein oder Lufthansa und/oder ihre Star-Alliance- und sonstigen Kooperationspartner im Besonderen betreffen, insbesondere Flugzeugabstürze, Flugzeugentführungen und terroristische Anschläge;
- das allgemeine wirtschaftliche und geschäftliche Umfeld, insbesondere ein allgemeiner wirtschaftlicher Abschwung;
- Epidemien und ansteckende Krankheiten in bestimmten Ländern oder Regionen, wie z. B. SARS;
- Wettbewerbsmaßnahmen anderer Fluggesellschaften und anderer Verkehrsanbieter, z. B. der Deutschen Bahn AG;
- die zunehmende Konkurrenz durch Billiganbieter (sogenannte „low cost“ oder „no frills“ Airlines);
- Erhöhung von Flughafen-, Transit- und Landegebühren sowie der Kosten oder Entgelte für Versicherungen, Sicherheitsmaßnahmen und Sicherheitsausstattung;
- Bedingungen und Zeitpunkt von Akquisitionen und Veräußerungen von Unternehmen und Vermögensgegenständen;
- Streiks, Aussperrungen, tarifliche Auseinandersetzungen sowie die Ergebnisse von Tarifverhandlungen;
- eine etwaige Verzögerung von notwendigen Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere des Ausbaus des Flughafens Frankfurt/Main;
- Branchentrends, insbesondere in der Luftfahrt- und Tourismusindustrie;
- etwaige Änderungen der Geschäftsstrategie oder Entwicklungspläne der Lufthansa;
- mögliche Änderungen von Kundenpräferenzen;
- Einbrüche bzw. Schwankungen an den Finanz-, oder Kapitalmärkten;
- die Geschäftsentwicklung der Star-Alliance-Partner und Lufthansas zukünftige Kooperation mit diesen Partnern;
- Kerosinpreisschwankungen;
- Wechselkursschwankungen;
- Änderungen des regulatorischen Umfelds (z. B. EU-Verordnungen, EU-Richtlinien und deren nationale Umsetzungen sowie sonstiges nationales Recht) und von Abkommen mit Drittländern (z. B. Open Sky-Abkommen mit den USA) sowie Änderungen politischer Rahmenbedingungen; und
- der Ausgang von Rechtsstreitigkeiten und Kartellverfahren.

Interessierte Investoren sollten hierzu die oben genannten Abschnitte mit besonderer Sorgfalt lesen, die eine Darstellung derjenigen Faktoren enthalten, die Einfluss auf die Geschäftsentwicklung der Gesellschaft und auf die Industriezweige, in denen die Gesellschaft tätig ist, nehmen können.

Die Gesellschaft übernimmt – über ihre gesetzlichen Verpflichtungen hinaus – keinerlei Verpflichtung, solche zukunftsgerichteten Aussagen fortzuschreiben und an zukünftige Ereignisse oder Entwicklungen anzupassen. Alle nachfolgenden Aussagen, die entweder der Gesellschaft oder Personen, die im Namen der Gesellschaft handeln, zuzurechnen sind, unterliegen den in diesem Prospekt dargestellten Vorbehalten. Aufgrund dieser Risiken, Ungewissheiten und Annahmen kann nicht ohne Weiteres auf die in die Zukunft gerichteten Aussagen vertraut werden.

Hinweis zu Währungs- und Finanzangaben

Die in diesem Prospekt enthaltenen Beträge in „€“ oder „Euro“ beziehen sich auf die gesetzliche Währung der Bundesrepublik Deutschland seit dem 1. Januar 1999.

In diesem Prospekt enthaltenen Beträge in „US-Dollar“ oder „USD“ beziehen sich auf die gesetzliche Währung der Vereinigten Staaten von Amerika.

Soweit nicht ausdrücklich anders gekennzeichnet, berücksichtigen auf Lufthansa bezogene Finanzangaben in diesem Prospekt die in den Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa AG in dem jeweiligen Geschäftsjahr bzw. Quartal einbezogenen Gesellschaften.

Soweit nicht anders angegeben, beziehen sich die Finanzangaben von Lufthansa in diesem Prospekt auf die zum jeweiligen Zeitpunkt (Stichtag des jeweiligen Jahresabschlusses bzw. Zwischenabschlusses) geltenden Rechnungslegungsvorschriften nach den International Accounting Standards (IAS – nunmehr International Financial Reporting Standards (IFRS)). Gerundete Zahlenangaben sind nicht in allen Fällen das Ergebnis einer nach kaufmännischen Grundsätzen vorgenommenen Rundung.

Hinweis zu Quellen der Markt- und Branchenangaben im Prospekt sowie zu weiteren Zahlenangaben

Sämtliche Zahlenangaben zu Marktanteilen, Wachstumsraten und (nicht Lufthansa betreffenden) Umsätzen beruhen auf öffentlich zugänglichen Quellen oder Schätzungen der Gesellschaft und sind als solche kenntlich gemacht.

Bei den öffentlichen Quellen entnommenen Zahlenangaben, Marktdaten und sonstigen Informationen sind der Gesellschaft die zugrunde liegenden Tatsachen und Annahmen nicht zugänglich; diese Zahlenangaben, Marktdaten und sonstigen Informationen konnten von der Gesellschaft daher nicht verifiziert werden.

Angaben zur Anzahl von Flügen und Zielorten in diesem Prospekt beziehen sich – soweit nicht anders angegeben – auf den Sommerflugplan 2004 der Lufthansa bzw. ihrer Star-Alliance- und sonstigen Kooperationspartner.

Angaben zur führenden Marktposition der Lufthansa und ähnliche Aussagen beziehen sich auf die IATA World Air Transport Statistics 2003.

ZUSAMMENFASSUNG DES PROSPEKTS

Die nachfolgende Zusammenfassung ist im Zusammenhang mit den an anderer Stelle dieses Prospekts enthaltenen detaillierten Informationen, insbesondere den Finanzinformationen und der Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, den Risikofaktoren sowie der Geschäftstätigkeit (namentlich zur näheren Erläuterung von Stärken und Strategie der Lufthansa) zu lesen.

Der Lufthansa Konzern

Überblick

Lufthansa ist eine der größten kommerziellen Fluggesellschaften weltweit. Das Kerngeschäft der Lufthansa als Aviation Konzern besteht in der Durchführung regelmäßiger inländischer, europäischer und interkontinentaler Passagier- und Fracht-Linienflüge innerhalb eines weltweiten Streckennetzes sowie der Erbringung mit dem Flugbetrieb verwandter logistischer und technischer Dienstleistungen, wie Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung (MRO). Derzeit fliegt Lufthansa im Passagierverkehr mehr als 300 Ziele weltweit (einschließlich Code Sharing) an. Im Geschäftsjahr 2003 beförderte Lufthansa 45,4 Mio. Passagiere und 1,58 Mio. Tonnen Fracht und Post. Darüber hinaus ist Lufthansa in den Bereichen Catering und IT Services sowie über ihre 50 %ige Joint-Venture-Beteiligung an der Thomas Cook AG im Tourismus-Sektor aktiv.

Im Geschäftsjahr 2003 erzielte Lufthansa Umsätze von € 15.957 Mio. und beschäftigte zum 31. Dezember 2003 93.246 Mitarbeiter. Im ersten Quartal 2004 erzielte Lufthansa Umsätze von € 3.894 Mio. und beschäftigte zum 31. März 2004 93.479 Mitarbeiter.

Stärken

Lufthansa ist der Auffassung, dass ihr Geschäft insbesondere von den folgenden Stärken profitiert:

- Führende Positionen in Wachstumsmärkten
- Weltweites Netzwerk, zentrale Verkehrsdrehscheiben und Multi-Hubbing Kompetenz
- Führende Position in der Star Alliance
- Nachgewiesene Integrationskompetenz
- Positionierung als Premiumanbieter
- Nachgewiesene Kompetenz bei Kosteneinsparungen und -flexibilisierung
- Aktives Portfolio-Management
- Erfahrenes Management- und Mitarbeiter-Team

Strategie

Lufthansa erwartet, dass große Netzwerkcarrier an Bedeutung gewinnen und ihren Marktanteil insbesondere im generell margenstarken Interkontinentalverkehr weiter ausbauen werden. Lufthansa will diese Entwicklungen aktiv prägen. Gezielte Investitionen in die Transformation ihres Netzwerkcarrier-Modells und ihr Produkt sollen die Attraktivität für Kunden und Partner-Fluggesellschaften erhöhen. Hiervon verspricht sich Lufthansa eine Zunahme ihrer Anziehungskraft auf Kunden und Partner-Fluggesellschaften sowie bedeutende Potenziale für nachhaltige Erträge. Die wesentlichen Kernelemente der Strategie der Lufthansa sind:

- Transformation des Netzwerkcarrier-Modells
- Ausbau von Produktqualität und -differenzierung
- Weiterentwicklung des Aviation Konzerns

Zusammenfassung des Angebots

Bezugsangebot

Aufgrund der Ermächtigung gemäß § 4 der Satzung der Gesellschaft (Genehmigtes Kapital A) in der auf der Hauptversammlung vom 18. Juni 2003 beschlossenen Fassung hat der Vorstand am 23. Mai 2004 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 24. Mai 2004 beschlossen, das Grundkapital von € 976.896.000 um € 195.379.200 auf € 1.172.275.200 durch Ausgabe von 76.320.000 neuen, auf den Namen lautenden vinkulierten Stückaktien mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2004 zu erhöhen.

Die Neuen Aktien werden von den unter „Aktienübernahme“ aufgeführten Mitgliedern eines Bankenkonsortiums unter Führung der Dresdner Bank und Morgan Stanley mit der Verpflichtung übernommen, sie den Aktionären der Deutsche Lufthansa AG im Verhältnis 5:1 zum Preis von € 9,85 je alter Aktie zum Bezug anzubieten. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wird voraussichtlich am 14. Juni 2004 in das Handelsregister des Amtsgerichts Köln eingetragen.

Ausübung des Bezugsrechts

Die Aktionäre werden durch Veröffentlichung des Bezugsangebots voraussichtlich am 2. Juni 2004 im elektronischen Bundesanzeiger sowie in der Börsen-Zeitung, der Frankfurter Allgemeinen Zeitung und dem Handelsblatt aufgefordert, ihr Bezugsrecht zur Vermeidung des Ausschlusses von der Ausübung des Bezugsrechts in der Zeit vom 3. Juni 2004 bis einschließlich 16. Juni 2004 auszuüben.

Auf je 5 alte Aktien kann 1 Neue Aktie zum Preis von € 9,85 bezogen werden. Der Bezugspreis ist von den Beziehern spätestens am 16. Juni 2004 zu entrichten.

Bezugsrechtshandel

Für die Bezugsrechte (ISIN DE000A0A8FG3) werden vom 3. Juni 2004 bis einschließlich 14. Juni 2004 im amtlichen Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse Preise festgestellt. Vom 3. Juni 2004 an werden die Aktien der Gesellschaft an allen deutschen Wertpapierbörsen „ex Bezugsrecht“ notiert. Die Dresdner Bank behält sich vor, im Rahmen der Bezugsrechtsregulierung gegebenenfalls auch im Vorhinein Absicherungsgeschäfte in den alten Aktien oder Derivaten der Gesellschaft zu tätigen.

Platzierung nicht bezogener Aktien

Etwa aufgrund des Bezugsangebots nicht bezogene Neue Aktien werden durch die Konsortialführer im Rahmen einer Privatplatzierung an institutionelle Investoren verwertet.

Marktschutzvereinbarung

Die Deutsche Lufthansa AG hat sich gegenüber den Konsortialbanken verpflichtet, im Rahmen des rechtlich Zulässigen im Zeitraum bis 11. Dezember 2004 keine neuen Aktien gegen Bareinlagen auszugeben oder eigene Aktien zu verkaufen oder Wertpapiere zu begeben, deren Inhaber aufgrund von Wandlungs-, Options- oder sonstigen Rechten Aktien der Gesellschaft verlangen können. Dies gilt nicht für die Ausgabe von Aktien bzw. sonstigen Wertpapieren, die an Führungskräfte oder Arbeitnehmer der Deutsche Lufthansa AG oder Inhaber der 2012 fällig werdenden Wandelschuldverschreibungen der Gesellschaft ausgegeben werden.

Börsenhandel

Die Neuen Aktien werden voraussichtlich am 14. Juni 2004 im amtlichen Markt an den Wertpapierbörsen Frankfurt am Main, Berlin-Bremen, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, München und Stuttgart mit gleichzeitiger Zulassung zum Teilbereich des amtlichen Marktes mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) an

der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen werden. Es ist vorgesehen, die Neuen Aktien am 17. Juni 2004 in die an diesen Börsen bestehende Preisfeststellung für die Aktien der Gesellschaft einbeziehen zu lassen.

Lieferbarkeit

Die Neuen Aktien werden in einer Globalurkunde verbrieft, die bei der Clearstream Banking AG, Frankfurt am Main, hinterlegt wird. Die Bezieher bzw. Erwerber erhalten über ihre Neuen Aktien eine Gutschrift auf ihrem Girosammeldepotkonto. Ein Anspruch auf Verbriefung besteht nicht.

Verwendung des Emissionserlöses

Die Gesellschaft beabsichtigt, den Nettoemissionserlös zur Finanzierung der Investitionen für die Transformation ihres Netzwerkcarrier-Modells zu verwenden. Hierzu zählt unter anderem der weitere Ausbau ihrer Interkontinental-Flugzeug-Flotte.

ISIN, Börsenkürzel

International Securities Identification Number (ISIN) für die alten und die neuen Aktien:	DE0008232125
Börsenkürzel:	LHA
International Securities Identification Number (ISIN) für die Bezugsrechte:	DE000A0A8FG3

Ausgewählte Konzernfinanzdaten

	Geschäftsjahr zum 31. Dezember			Quartal zum 31. März	
	2003	2002	2001	2004	2003 [1]
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung (in Mio. €)					
Umsatzerlöse	15.957	16.971	16.690	3.894	3.703
Materialaufwand	– 7.205	– 7.196	– 7.624	– 1.898	– 1.793
Personalaufwand	– 4.612	– 4.660	– 4.481	– 1.171	– 1.177
Abschreibungen	– 1.930	– 1.243	– 1.714	– 262	– 282
davon außerplanmäßige Abschreibungen	– 783	– 33	– 495	– 1	– 0 [2]
Sonstige betriebliche Erträge, Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen/sonstige betriebliche Aufwendungen	– 2.357	– 2.280	– 3.187	– 332	– 754
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	– 147	1.592	– 316	231	– 303
Finanzergebnis	– 638	– 640	– 429	– 176	– 213
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 785	952	– 745	55	– 516
Ertrags- und sonstige Steuern	– 193	– 230	140	7	159
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	– 6	– 5	– 28	– 0 [2]	1
Konzernergebnis	– 984	717	– 633	62	– 356
„unverwässertes" Ergebnis je Aktie (in €)	– 2,58	1,88	– 1,66	0,16	– 0,93
„verwässertes" Ergebnis je Aktie (in €)	–	1,75	–	0,15	–
Konzernbilanz (in Mio. €)					
Bankguthaben und Kassenbestände	2.001	3.054	1.177	2.141	2.083
Bilanzsumme	16.732	19.137	18.206	17.610	18.574
Verbindlichkeiten, inklusive Finance Leases	5.773	6.937	7.473	5.758	6.154
Pensionsrückstellungen	4.327	4.020	3.701	4.443	4.122
Eigenkapital	2.653	4.125	3.498	2.869	3.744
Sonstige Finanzdaten (in Mio. €)					
EBITDA [3]	1.654	2.747	1.448	409	– 115
Netto Kreditverschuldung	591	1.133	3.812	663	1.182
Eigenkapitalquote (in %)	15,9	21,6	19,2	16,3	20,2
Operativer Cashflow	1.581	2.312	1.736	259	322
für Investitionstätigkeit und Geldanlagen eingesetzte Nettozahlungsmittel	– 694	– 77	– 2.651	– 282	– 372
für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	– 1.337	– 161	905	161	– 919
Investitionen	1.155	880	2.979	650	209
davon Flugzeuge	567	379	1.013	562	106
Leistungsdaten					
PKT (verkaufte Passagierkilometer in Mio.)	90.708	88.570	90.389	23.085	20.842
Veränderung gegenüber Vorjahr	2,4 %	– 2,0 %	– 1,9 %	10,8 %	8 %
SKO (angebotene Passagierkilometer in Mio.)	124.027	119.877	126.400	31.784	29.521
Veränderung gegenüber Vorjahr	3,5 %	– 5,2 %	2,1 %	7,7 %	11,8 %
FTKT (verkaufte Frachttonnenkilometer in Mio.)	7.089	7.158	7.081	1.857	1.719
Veränderung gegenüber Vorjahr	– 1,0 %	1,1 %	– 7,6 %	8,0 %	1,8 %
FTKO (angebotene Frachttonnenkilometer in Mio.)	10.814	10.748	11.280	2.697	2.624
Veränderung gegenüber Vorjahr	0,6 %	– 4,7 %	0,3 %	2,8 %	6,4 %
Sitzladefaktor = PKT/SKO	73,1 %	73,9 %	71,5 %	72,6 %	70,6 %

[1] Zahlen unter Einbeziehung der rückwirkend zum 1. Januar 2003 konsolidierten Air Dolomiti.
[2] unter € 1,0 Mio.
[3] Finanz-Kennzahl, die aus dem Ergebnis vor Steuern, vor dem Zinsergebnis, vor Abschreibungen auf Sach- und Finanzanlagen sowie Wertpapieren des Umlaufvermögens sowie vor aus den im Beteiligungsergebnis enthaltenen Abschreibungen des Goodwill aus der Equity-Bewertung ermittelt wird. EBITDA sollte von Investoren nicht als eine Alternative zu Lufthansas Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit oder Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit als Messgröße der betrieblichen Leistung oder als eine Alternative zum operativen Cashflow als Messgröße der Cashflows verstanden werden.

DAS ANGEBOT

Allgemeines

Das Angebot umfasst 76.320.000 Neue Aktien, die den Aktionären der Deutsche Lufthansa AG im Verhältnis 5:1 zum Bezug angeboten werden. Neue Aktien, die nicht aufgrund des Bezugsangebots bezogen worden sind, werden im Rahmen von Privatplatzierungen bei institutionellen Anlegern in Deutschland und andernorts (einschließlich in den Vereinigten Staaten von Amerika an qualifizierte institutionelle Investoren aufgrund von Ausnahmen vom Registrierungserfordernis des Securities Act, einschließlich Rule 144A unter dem Securities Act) platziert (zusammen mit dem Bezugsangebot das „Angebot").

Dem Angebot liegt ein Aktienübernahmevertrag zwischen der Gesellschaft und den Konsortialbanken vom 24. Mai 2004 zugrunde. Die Durchführung der Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital wird voraussichtlich am 14. Juni 2004 in das Handelsregister des Amtsgerichts Köln eingetragen.

Das Bezugsangebot steht unter der aufschiebenden Bedingung der Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung in das Handelsregister.

Das Angebot kann unter bestimmten Umständen abgebrochen oder um bis zu zwölf Tage verschoben werden. Siehe auch „– Bezugsangebot – Weitere wichtige Hinweise".

Zeitplan

Dem Angebot liegt folgender Zeitplan zugrunde:

2. Juni 2004	Veröffentlichung des Bezugsangebots im elektronischen Bundesanzeiger sowie in der Börsen-Zeitung, der Frankfurter Allgemeinen Zeitung und dem Handelsblatt
	Einbuchung der Bezugsrechte nach dem Stand vom 2. Juni 2004 abends
3. Juni 2004	Beginn der Bezugsfrist und des Bezugsrechtshandels
14. Juni 2004	Ende des Bezugsrechtshandels
	Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung in das Handelsregister
	Zulassungsbeschlüsse aller deutscher Wertpapierbörsen
16. Juni 2004	Ende der Bezugsfrist
	Spätester Zeitpunkt der Zahlung des Bezugspreises
17. Juni 2004	Lieferung der Neuen Aktien im Girosammelverkehr
	Einbeziehung der Neuen Aktien aus der Kapitalerhöhung in die bestehende Preisfeststellung an den Wertpapierbörsen Frankfurt am Main, Berlin-Bremen, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, München und Stuttgart

Bezugsangebot

Nachfolgend wird das am 2. Juni 2004 im elektronischen Bundesanzeiger sowie in der Börsen-Zeitung, der Frankfurter Allgemeinen Zeitung und dem Handelsblatt zu veröffentlichende Bezugsangebot nebst Hinweisbekanntmachung wiedergegeben:

„Bezugsangebot für Aktien aus der Kapitalerhöhung vom Mai/Juni 2004

Aufgrund der Ermächtigung gemäß § 4 der Satzung der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft hat der Vorstand am 23. Mai 2004 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 24. Mai beschlossen, das Grundkapital von € 976.896.000 um € 195.379.200 auf € 1.172.275.200 durch Ausgabe von 76.320.000 neuen, auf den Namen lautenden vinkulierten Stückaktien (die „Neuen Aktien“) gegen Bareinlagen zu erhöhen. Die Neuen Aktien sind mit voller Gewinnanteilberechtigung ab dem 1. Januar 2004 ausgestattet.

Die Mitglieder eines aus der Dresdner Bank Aktiengesellschaft, der Morgan Stanley Bank AG, der Deutsche Bank Aktiengesellschaft, der Citigroup Global Markets Deutschland AG & Co. KGaA, der WestLB AG, der Barclays Bank PLC, der Bayerische Landesbank, der Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG, der BNP PARIBAS London Branch, der Commerzbank AG, der DZ BANK AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank Frankfurt, der HSBC Trinkaus & Burkhardt KGaA, der Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale und der Société Générale S.A. bestehenden und unter Führung der Dresdner Bank Aktiengesellschaft und der Morgan Stanley Bank AG stehenden Bankenkonsortiums (die „Konsortialbanken“) haben die Neuen Aktien aufgrund eines Aktienübernahmevertrags (der „Aktienübernahmevertrag“) vom 24. Mai 2004 mit der Verpflichtung übernommen, sie den Aktionären der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft vorbehaltlich der nachstehenden, unter dem Abschnitt „Wichtige Hinweise“ genannten Bedingungen im Verhältnis 5:1 zum Bezug anzubieten. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wird voraussichtlich am 14. Juni 2004 in das Handelsregister des Amtsgerichts Köln eingetragen.

Die Bezugsrechte für Aktien, die in Girosammelverwahrung gehalten werden, werden nach dem Stand vom 2. Juni 2004, abends, durch die Clearstream Banking AG den Depotbanken automatisch eingebucht. Aktionäre, die effektive Aktienurkunden in Streifband- oder Eigenverwahrung halten, können ihr Bezugsrecht bei einer der unten genannten Bezugsstellen ausüben.

Wir bitten unsere Aktionäre, ihr Bezugsrecht auf die Neuen Aktien zur Vermeidung des Ausschlusses von der Ausübung des Bezugsrechts in der Zeit

vom 3. Juni 2004 bis einschließlich 16. Juni 2004

über ihre Depotbank bzw. gegen Einreichung des Gewinnanteilscheins Nr. 6 bei einer der unten genannten Bezugsstellen während der üblichen Schalterstunden auszuüben. Nicht fristgemäß ausgeübte Bezugsrechte verfallen.

Bezugsstellen:

Dresdner Bank Aktiengesellschaft
Morgan Stanley Bank AG
Deutsche Bank Aktiengesellschaft

Entsprechend dem Bezugsverhältnis von 5:1 kann auf jeweils 5 alte Aktien 1 Neue Aktie zum Bezugspreis bezogen werden.

Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz gilt im Verhältnis zur Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft als Aktionär nur, wer als solcher im Aktienregister der Gesellschaft eingetragen ist. Die Übertragung von Namensaktien bedarf satzungsgemäß der Zustimmung der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, die die Gesellschaft nur verweigern darf, wenn zu besorgen ist, dass durch die Eintragung die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte. Die Ausübung von Bezugsrechten, die den bereits im Aktienregister der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft eingetragenen Aktionären zustehen, unterliegt keinem Zustimmungsvorbehalt. Anleger, die Bezugsrechte im Wege des Bezugsrechtshandels erwerben und diese ausüben, er-

halten eine Depotgutschrift über die in Ausübung dieser Rechte bezogenen Neuen Aktien. Die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft kann jedoch die Eintragung des betreffenden Aktionärs ins Aktienregister verweigern.

Bezugspreis

Der Bezugspreis je bezogener Neuer Aktie beträgt € 9,85 und ist spätestens am 16. Juni 2004 zu entrichten.

Bezugsrechtshandel

Die Bezugsrechte (ISIN DE000A0A8FG3) werden in der Zeit vom 3. Juni 2004 bis einschließlich 14. Juni 2004 im amtlichen Markt an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Die Bezugsstellen sind bereit, den börsenmäßigen An- und Verkauf von Bezugsrechten nach Möglichkeit zu vermitteln. Vom 3. Juni 2004 an werden die alten Aktien der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft an allen deutschen Wertpapierbörsen „ex Bezugsrecht" notiert. Die Dresdner Bank Aktiengesellschaft behält sich vor, im Rahmen der Bezugsrechtsregulierung gegebenenfalls auch im Vorhinein Absicherungsgeschäfte in den Aktien oder Derivaten der Gesellschaft zu tätigen.

Wichtige Hinweise

Die Konsortialbanken sind berechtigt, unter bestimmten Umständen vom Aktienübernahmevertrag zurückzutreten oder die Durchführung des Bezugsangebots um bis zu zwölf Tage zu verlängern. Zu diesen Umständen zählen insbesondere wesentliche nachteilige Veränderungen in der Geschäfts-, Finanz- oder Ertragslage oder im Eigenkapital der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft oder einer ihrer Tochtergesellschaften, wesentliche Einschränkungen des Börsenhandels oder des Bankgeschäfts oder der Ausbruch oder die Eskalation von Feindseligkeiten oder Terrorismus. Die Verpflichtung der Konsortialbanken endet ferner, wenn die Durchführung der Kapitalerhöhung nicht bis zum 15. Juni 2004 14:00 Uhr MESZ in das Handelsregister eingetragen ist und sich die Konsortialführer und die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft nicht auf einen späteren Termin einigen können.

Im Falle des Rücktritts vom Aktienübernahmevertrag vor Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung in das Handelsregister entfällt das Bezugsrecht. Im Falle des Rücktritts vom Aktienübernahmevertrag nach Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung in das Handelsregister werden die Neuen Aktien in Abstimmung zwischen der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und den Konsortialbanken unter Berücksichtigung der dann gegebenen Marktbedingungen angeboten. Eine Rückabwicklung von Bezugsrechtshandelsgeschäften durch die die Bezugsrechtsgeschäfte vermittelnden Stellen findet im Falle des Rücktritts vom Aktienübernahmevertrag nicht statt. Anleger, die Bezugsrechte über die Börse erworben haben, würden dementsprechend in diesem Fall einen Verlust erleiden. Sofern die Konsortialbanken vom Aktienübernahmevertrag zurücktreten, können Aktionäre, die ihr Bezugsrecht ausgeübt haben, die Neuen Aktien zum Bezugspreis erwerben.

Sollte der Aktienübernahmevertrag nach Abwicklung des Bezugsangebots durch die Konsortialbanken beendet werden, was bis zum 20. Juni 2004 möglich ist, würde sich dies nur auf nicht bezogene Neue Aktien beziehen. Aktienkaufverträge über nicht bezogene Neue Aktien stehen daher unter Vorbehalt. Sollten zu dem Zeitpunkt der Stornierung von Aktieneinbuchungen bereits Leerverkäufe erfolgt sein, trägt der Verkäufer dieser Aktien das Risiko, seine Lieferverpflichtung nicht durch Lieferung Neuer Aktien erfüllen zu können.

Verbriefung der Neuen Aktien

Die Neuen Aktien werden den Aktionären aufgrund einer bei der Clearstream Banking AG, Frankfurt am Main, hinterlegten Globalurkunde im Girosammelverkehr voraussichtlich am 17. Juni 2004 zur Verfügung gestellt. Gemäß der Satzung der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ist der Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ihrer Anteile ausgeschlossen.

Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz – LuftNaSiG

Das LuftNaSiG sieht vor, dass die Aktien der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft vinkulierte Namensaktien sein müssen, deren Übertragung der Zustimmung der Gesellschaft bedarf. Sämtliche Aktien der Deutsche Luft-

hansa Aktiengesellschaft, einschließlich der Neuen Aktien, werden daher als vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien ohne Nennbetrag ausgegeben. Da die Eigentümer der vinkulierten Namensaktien und ihre Staatsangehörigkeit im Aktienregister der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft zu verzeichnen sind, setzt eine Ausübung von Bezugsrechten die Nennung dieser Angaben voraus. Bei juristischen Personen oder anderen Körperschaften ergibt sich die Staatsangehörigkeit aus dem eingetragenen Sitz.

Provision

Für den Bezug von Neuen Aktien wird von den Depotbanken die bankübliche Provision berechnet, es sei denn, dass das Bezugsrecht durch den Bezieher unter Einreichung des Gewinnanteilscheins Nr. 6 während der üblichen Geschäftsstunden am Schalter einer Bezugsstelle ausgeübt wird und ein weiterer Schriftverkehr hiermit nicht verbunden ist.

Börsenhandel der Neuen Aktien

Die Zulassung der Neuen Aktien zum amtlichen Markt an den Wertpapierbörsen Frankfurt am Main, Berlin-Bremen, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, München und Stuttgart sowie zum Teilbereich des amtlichen Marktes mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) an der Frankfurter Wertpapierbörse ist beantragt worden und erfolgt voraussichtlich am 14. Juni 2004. Es ist vorgesehen, die Neuen Aktien am 17. Juni 2004 in die bestehende Preisfeststellung für die alten Aktien der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft einbeziehen zu lassen.

Platzierung nicht bezogener Aktien

Etwa aufgrund des Bezugsangebots nicht bezogene Neue Aktien werden durch die Konsortialführer im Rahmen einer Privatplatzierung an institutionelle Investoren verwertet.

Verkaufsbeschränkungen

Die Neuen Aktien und die Bezugsrechte sind und werden weder nach den Vorschriften des United States Securities Act of 1933 in der jeweils gültigen Fassung (der „Securities Act“) noch bei den Wertpapieraufsichtsbehörden von Einzelstaaten der Vereinigten Staaten von Amerika registriert. Die Neuen Aktien und die Bezugsrechte dürfen in den Vereinigten Staaten von Amerika weder angeboten noch verkauft oder direkt oder indirekt dorthin geliefert werden, außer in Ausnahmefällen aufgrund einer Befreiung von den Registrierungserfordernissen des Securities Act.

Köln, im Juni 2004

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Hinweisbekanntmachung

Gedruckte Exemplare des Verkaufsprospekts werden in Deutschland u. a. bei den vorgenannten Bezugsstellen sowie bei der Baden-Württembergischen Wertpapierbörse zu Stuttgart, Zulassungsstelle, 70173 Stuttgart (Fax-Nr. 0711 / 2 26 81 19), der Bayerischen Börse, Zulassungsstelle, 80333 München (Fax-Nr. 089 / 54 90 45-32), der Berlin-Bremer Wertpapierbörse, Zulassungsstelle, 10623 Berlin (Fax-Nr. 030 / 31 10 91 79), der Börse Düsseldorf, Zulassungsstelle, 40212 Düsseldorf (Fax-Nr. 0211 / 13 32 87), der Frankfurter Wertpapierbörse, Zulassungsstelle, 60284 Frankfurt am Main (Fax-Nr. 069 / 21 11 39 92), der Hanseatischen Wertpapierbörse Hamburg, Zulassungsstelle, 20095 Hamburg (Fax-Nr. 040 / 36 13 02 23) und der Niedersächsischen Börse zu Hannover, Zulassungsstelle, 30159 Hannover (Fax-Nr. 0511 / 32 49 15), zur kostenlosen Ausgabe bereitgehalten.“

Börsenzulassung; Lieferung

Die Zulassung der Neuen Aktien zum amtlichen Markt an den Wertpapierbörsen Frankfurt am Main, Berlin-Bremen, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, München und Stuttgart sowie zum Teilbereich des amtlichen Marktes mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) an der Frankfurter Wertpapierbörse ist beantragt

worden und erfolgt voraussichtlich am 14. Juni 2004. Es ist vorgesehen, die Neuen Aktien am 17. Juni 2004 in die bestehende Preisfeststellung für die alten Aktien der Deutsche Lufthansa AG einbeziehen zu lassen.

Die im Rahmen des Bezugsangebots bezogenen Neuen Aktien werden voraussichtlich am 17. Juni 2004 im Girosammelverkehr durch Clearstream Banking AG, Frankfurt am Main, geliefert. Der Anspruch des Aktionärs auf Verbriefung seines Anteils ist satzungsgemäß ausgeschlossen.

Zustimmung der Deutsche Lufthansa AG zum Erwerb sowie zur Übertragung der Neuen Aktien

Sämtliche Aktien der Deutsche Lufthansa AG können als vinkulierte Namensaktien nur mit Zustimmung der Gesellschaft erworben und übertragen werden. Die Gesellschaft darf die Zustimmung nach der Satzung nur verweigern, wenn zu besorgen ist, dass durch die Eintragung die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte. Als Aktionär gilt gegenüber der Gesellschaft nur derjenige, der als solcher im Aktienregister eingetragen ist, und nur solche Personen sind berechtigt, an Hauptversammlungen der Deutsche Lufthansa AG teilzunehmen und ihre Stimmrechte auszuüben. Die Ausübung von Bezugsrechten, die den bereits im Aktienregister der Deutsche Lufthansa AG eingetragenen Aktionären zustehen, unterliegt keinem Zustimmungsvorbehalt. Anleger, die im Wege des Bezugsrechtshandels Bezugsrechte erwerben und diese ausüben, werden als Inhaber der Neuen Aktien nur dann in das Aktienregister eingetragen, wenn die Deutsche Lufthansa AG dem zustimmt. Einzelheiten hierzu sind auch im Abschnitt „Allgemeine Informationen über die Gesellschaft – Kapitalverhältnisse – Übertragbarkeit“ dargestellt.

Stabilisierung

Die Dresdner Bank oder andere in ihrem Namen handelnde Personen können im Zusammenhang mit dem Bezugsangebot für einen Zeitraum von 30 Tagen ab dem 1. Juni 2004, d. h. bis einschließlich 1. Juli 2004, Transaktionen mit dem Ziel vornehmen, den Marktpreis der Aktien der Deutsche Lufthansa AG auf einem Niveau zu halten, das von demjenigen abweicht, welches ohne Stabilisierung bestehen würde. Es besteht jedoch keine Verpflichtung zur Vornahme solcher Stabilisierungsmaßnahmen und eine derartige Stabilisierungsmaßnahme kann, sofern sie bereits begonnen wurde, jederzeit ohne Vorankündigung beendet werden. In Übereinstimmung mit dem jeweils anwendbaren Recht können solche Transaktionen an allen deutschen Wertpapierbörsen oder einem elektronischen Handelssystem vorgenommen werden. Somit kann sich ein Börsenkurs bzw. Marktpreis für die Aktien der Deutsche Lufthansa AG auf einem Niveau ergeben, das nicht von Dauer ist.

Marktschutzvereinbarung

Die Deutsche Lufthansa AG hat sich gegenüber den Konsortialbanken verpflichtet, im Rahmen des rechtlich Zulässigen im Zeitraum bis 11. Dezember 2004 keine neuen Aktien gegen Bareinlagen auszugeben oder eigene Aktien zu verkaufen oder Wertpapiere zu begeben, deren Inhaber aufgrund von Wandlungs-, Options- oder sonstigen Rechten Aktien der Gesellschaft verlangen können. Dies gilt nicht für die Ausgabe von Aktien bzw. sonstigen Wertpapieren, die an Führungskräfte oder Arbeitnehmer der Deutsche Lufthansa AG oder Inhaber der 2012 fällig werdenden Wandelschuldverschreibungen der Gesellschaft ausgegeben werden.

ISIN, Börsenkürzel

International Securities Identification Number (ISIN) der alten und der Neuen Aktien:	DE0008232125
Börsenkürzel:	LHA
International Securities Identification Number (ISIN) der Bezugsrechte:	DE000A0A8FG3

Stimmrecht

Jede auf den Namen lautende Aktie, einschließlich der Neuen Aktien, gewährt dem in das Aktienregister eingetragenen Aktionär in der Hauptversammlung der Gesellschaft eine Stimme.

Bekanntmachungen, Zahl- und Hinterlegungsstellen

Die Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen satzungsgemäß im elektronischen Bundesanzeiger. Die Aktien der Gesellschaft betreffende Mitteilungen werden ebenfalls im elektronischen Bundesanzeiger und in einem überregionalen Pflichtblatt der Wertpapierbörsen in Frankfurt am Main, Berlin-Bremen, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, München und Stuttgart veröffentlicht.

Zahl- und Hinterlegungsstellen sind:

Dresdner Bank AG
Deutsche Bank AG
Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG
Bayerische Landesbank
Commerzbank AG
HSBC Trinkaus & Burkhardt KGaA
HSH Nordbank AG
ING BHF-BANK AG
Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
MERCK FINCK & Co Privatbankiers
M. M. Warburg & Co. KGaA
Sal. Oppenheim jr. & Cie. KGaA
SEB AG
Vereins- und Westbank AG
Westfalenbank AG
WestLB AG

Weitere wichtige Hinweise

Die Konsortialbanken sind berechtigt, unter bestimmten Umständen vom Aktienübernahmevertrag zurückzutreten oder die Durchführung des Bezugsangebots um bis zu zwölf Tage zu verlängern. Zu diesen Umständen zählen insbesondere wesentliche nachteilige Veränderungen in der Geschäfts-, Finanz- oder Ertragslage oder im Eigenkapital der Deutsche Lufthansa AG oder einer ihrer Tochtergesellschaften, wesentliche Einschränkungen des Börsenhandels oder des Bankgeschäfts oder der Ausbruch oder die Eskalation von Feindseligkeiten oder Terrorismus. Die Verpflichtung der Konsortialbanken endet ferner, wenn die Durchführung der Kapitalerhöhung nicht bis zum 15. Juni 2004 14:00 Uhr MESZ in das Handelsregister eingetragen ist und sich die Konsortialführer und die Deutsche Lufthansa AG nicht auf einen späteren Termin einigen können.

Im Falle des Rücktritts vom Aktienübernahmevertrag vor Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung in das Handelsregister entfällt das Bezugsrecht. Im Falle des Rücktritts vom Aktienübernahmevertrag nach Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung in das Handelsregister werden die Neuen Aktien in Abstimmung zwischen der Deutsche Lufthansa AG und den Konsortialbanken unter Berücksichtigung der dann gegebenen Marktbedingungen angeboten. Eine Rückabwicklung von Bezugsrechtshandelsgeschäften durch die die Bezugsrechtsgeschäfte vermittelnden Stellen findet im Falle des Rücktritts vom Aktienübernahmevertrag nicht statt. Anleger, die Bezugsrechte über die Börse erworben haben, würden dementsprechend in diesem Fall einen Verlust erleiden. Sofern die Konsortialbanken vom Aktienübernahmevertrag zurücktreten, können die Aktionäre, die ihr Bezugsrecht ausgeübt haben, die Neuen Aktien zum Bezugspreis erwerben.

Sollte der Aktienübernahmevertrag nach Abwicklung des Bezugsangebots durch die Konsortialbanken beendet werden, was bis zum 20. Juni 2004 möglich ist, würde sich dies nur auf nicht bezogene Aktien beziehen. Aktienkaufverträge über nicht bezogene Aktien stehen daher unter Vorbehalt. Sollten zu dem Zeitpunkt der Stornierung von Aktieneinbuchungen bereits Leerverkäufe erfolgt sein, trägt der Verkäufer dieser Aktien das Risiko, seine Lieferverpflichtung nicht durch Lieferung Neuer Aktien erfüllen zu können.

RISIKOFAKTOREN

Potenzielle Anleger sollten zusätzlich zu den übrigen in diesem Prospekt enthaltenen Informationen die nachfolgenden spezifischen Risikofaktoren eingehend prüfen, bevor sie eine Entscheidung über den Bezug bzw. Erwerb der Neuen Aktien treffen. Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Lufthansa könnte durch jedes dieser Risiken wesentlich nachteilig beeinflusst werden. Der Börsenpreis der Aktie der Gesellschaft könnte aufgrund jedes dieser Risiken fallen, und Anleger könnten ihre Anlage ganz oder teilweise verlieren. Die nachstehend aufgeführten Risiken sind nicht die einzigen Risiken, denen Lufthansa ausgesetzt ist. Weitere Risiken und Unsicherheiten, die der Gesellschaft gegenwärtig nicht bekannt sind, oder die die Gesellschaft für unwesentlich erachtet, könnten ebenfalls den Geschäftsbetrieb von Lufthansa erheblich beeinträchtigen. Die gewählte Reihenfolge stellt keine Aussage über die Realisierungswahrscheinlichkeit der nachfolgend genannten Risikofaktoren oder das Ausmaß potenzieller Beeinträchtigungen des Geschäfts der Lufthansa dar. Die genannten Risiken können sich einzeln oder kumulativ verwirklichen.

Risiken im Zusammenhang mit dem Geschäftsbetrieb

Die Folgen terroristischer Anschläge und kriegerischer Auseinandersetzungen haben sich in der jüngeren Vergangenheit erheblich negativ auf das Geschäft der Lufthansa ausgewirkt, und es lässt sich nicht ausschließen, dass dies auch in der Zukunft wieder der Fall sein wird.

Die mit Flugzeugen ausgeführten Terroranschläge in den USA vom 11. September 2001 und nachfolgende Terroranschläge weltweit sowie die kriegerischen Auseinandersetzungen in Afghanistan und im Irak hatten erhebliche negative Auswirkungen auf das Geschäft der Lufthansa. Ferner hat sich die in jüngster Zeit wieder zunehmende Bedrohung durch terroristische Anschläge, einschließlich Bioterrorismus, Sabotage oder bislang noch nicht praktizierter oder bekannter Formen von Terrorakten, sowie Krieg und Bürgerkrieg, erheblich negativ auf die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen insbesondere der Luftfahrt- und Tourismusindustrie weltweit ausgewirkt. Diese Atmosphäre der Unsicherheit könnte auf absehbare Zeit anhalten und würde sich drastisch verschärfen, wenn vergleichbare Anschläge stattfänden. Das gilt insbesondere dann, wenn sich etwaige weitere Anschläge gegen den Luftverkehr und/oder touristische Ziele richten. Dies könnte anhaltende, erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben. Zu den unmittelbaren negativen Auswirkungen des veränderten Umfelds seit dem 11. September 2001 zählen unter anderem:

- eine erheblich schwächere Nachfrage nach Flugreisen, Urlaubsreisen, luftfahrttechnischen Dienstleistungen sowie Bordverpflegungs-Dienstleistungen (Catering);
- Einschränkungen der verfügbaren Versicherungsdeckung, Obergrenzen für versicherungsfähige Verluste, sowie erheblich höhere Versicherungskosten;
- erhebliche Einsparungen bedeutender Fluggesellschaften, die Kunden der Lufthansa sind, insbesondere in den Geschäftsfeldern Catering und Technik;
- höhere Kosten durch hoheitlich verordnete oder freiwillige zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen; sowie
- Beschränkungen des Überflugs von Gebieten, in denen kriegerische Auseinandersetzungen stattfinden.

Diese Faktoren hatten in den vergangenen Jahren zum Teil erhebliche negative Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Lufthansa Konzerns, und es besteht keine Gewähr, dass dies nicht auch in der Zukunft wieder der Fall sein könnte. Insbesondere kann nicht ausgeschlossen werden, dass vergleichbare Ereignisse in der Zukunft den Abschluss neuer oder die Auszahlung bestehender Kreditlinien und anderer Finanzierungsinstrumente erschweren oder verhindern könnten.

Die Luftfahrtindustrie und die Tourismusindustrie sind in erheblichem Maße konjunkturanfällig, was zu Überkapazitäten führen bzw. bestehende Überkapazitäten verstärken kann.

Die Luftfahrtindustrie und die Tourismusindustrie sind weltweit in erheblichem Maße von konjunkturellen Entwicklungen abhängig. Das Geschäft der Lufthansa ist insbesondere von der wirtschaftlichen Entwicklung in Europa und Deutschland betroffen. Deutschland und eine Reihe anderer bedeutender Länder durchleben seit einigen Jahren eine wirtschaftliche Stagnation, die von stetig wiederkehrenden rezessiven Perioden gekennzeichnet ist. Dies führte in jüngerer Zeit unter anderem dazu, dass Geschäftskunden der Lufthansa im Zuge

von Kosteneinsparungen Flüge verstärkt in günstigeren Tarifen buchen oder die Angebote von Billiganbietern nutzen. Dies hat im Geschäftsjahr 2003, zusammen mit der rückläufigen privaten Nachfrage, allgemeinen Preisrückgängen und der relativen Stärke des Euro, zu einem Rückgang der Durchschnittserlöse pro verkauftem Flugkilometer geführt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass dieser Trend in den kommenden Jahren anhält oder sich weiter verstärkt, was die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa erheblich beeinträchtigen könnte.

In aller Regel führen in der Luftfahrtindustrie Konjunkturabschwünge zu Überkapazitäten und Preisdruck in den betroffenen Märkten. Dieser Effekt wird dadurch verstärkt, dass Fluggesellschaften einen hohen sog. Umsatz-Leverage aufweisen: Jeder Flug ist mit fixen Kosten wie Treibstoff, Flugsicherungs- und Start/Lande-Gebühren sowie Lohnkosten verbunden, während die Umsatzerlöse aus diesem Flug primär von der Zahl der Passagiere oder der beförderten Frachtmenge und den gezahlten Flugpreisen abhängen. Dies bedeutet, dass jeder Rückgang der Passagierzahlen, Frachtmengen oder der Flugpreise zu einem überproportionalen Rückgang der Gewinne führt, da sich die beschriebenen Fixkosten typischerweise nicht kurzfristig reduzieren lassen. Darüber hinaus kann wirtschaftliche Unsicherheit in bestimmten Märkten oder auf bestimmten Strecken dazu führen, dass Wettbewerber ihre Kapazitäten auf Märkte und Strecken verlagern, die auch Lufthansa bedient, so dass sich der Wettbewerb in diesen Märkten und auf diesen Strecken intensiviert. Durch die genannten Effekte werden die nachteiligen Auswirkungen von Überkapazitäten auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa in Zeiten eines konjunkturellen Abschwungs weiter verstärkt.

Die Luftfahrtindustrie und die Tourismusindustrie sind in besonderem Maße den Auswirkungen von Epidemien und Naturkatastrophen ausgesetzt.

Die Folgen der SARS-Epidemie in Südostasien haben im Geschäftsjahr 2003 zu erheblichen Rückgängen und Stornierungen von Buchungen und Reisen in die betroffene Region geführt, wovon insbesondere die Geschäftsfelder Passage und Touristik betroffen waren, aber auch die Geschäftsfelder Catering und Technik. Ähnliche Epidemien und Seuchen sowie Naturkatastrophen und vergleichbare Ereignisse könnten sich auch in Zukunft erheblich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa auswirken.

Die Luftfahrtindustrie ist äußerst wettbewerbsintensiv und Lufthansa steht sowohl mit staatlichen Fluggesellschaften als auch mit Billiganbietern im Wettbewerb.

Die Luftfahrtindustrie ist bereits äußerst wettbewerbsintensiv und der Wettbewerbsdruck wird durch Preisnachlässe einzelner Wettbewerber noch intensiver. Darüber hinaus geht Lufthansa davon aus, dass sich das Wettbewerbsumfeld im Zuge einer möglichen Fortsetzung der Konsolidierung in der Luftfahrtindustrie weiter verändert, was unter Umständen zu einer Verschärfung des Wettbewerbs führen könnte.

Zu den Wettbewerbern der Lufthansa zählen Fluggesellschaften mit größeren Heimatmärkten und Verkehrsdrehscheiben mit größerem Einzugsgebiet und möglicherweise größeren finanziellen Ressourcen sowie mit günstigerer Kostenstruktur, insbesondere im kontinentalen Punkt-zu-Punkt Verkehr sowie auf den asiatischen und nordamerikanischen Märkten. Bestimmte Wettbewerber der Lufthansa befinden sich vollständig oder mehrheitlich in Staatsbesitz, was ihnen insbesondere in Krisenzeiten ermöglichen könnte bzw. teilweise in der Vergangenheit ermöglicht hat, auf umfangreichere bzw. günstigere Finanzmittel (einschließlich staatlicher Subventionen) zurückzugreifen als Lufthansa und für Strecken, auf denen sie mit Lufthansa konkurrieren, eine kommerziell nicht angemessene Preispolitik zu betreiben. Zusätzlich können unter Gläubigerschutz stehende Fluggesellschaften, insbesondere US-Gesellschaften, von insolvenzrechtlichen Schutzbestimmungen ihres Landes profitieren. Diese ermöglichen es ihnen u. a., ihre Kostenstruktur drastisch zu reduzieren, und damit während und nach Abschluss der Gläubigerschutzphase wettbewerbsfähiger zu sein.

Darüber hinaus ist Lufthansa dem Wettbewerb von Billiganbietern (so genannten „low cost“ oder „no frills“ Airlines) ausgesetzt. Diese Gesellschaften verfügen in der Regel über eine erheblich günstigere Kostenstruktur als Lufthansa und können daher Flüge zu teilweise deutlich niedrigeren Preisen als Lufthansa anbieten. Auf bestimmten Strecken hat Lufthansa auf diese Konkurrenz mit einer Reduzierung ihrer Flugpreise reagiert. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass ein weiteres Wachstum des Billigsegments das Wachstum der Lufthansa beeinträchtigen oder zu einem weiteren Preisverfall oder Verlust an Marktanteilen führen wird.

Falls Wettbewerber in der Lage sein sollten, ihre Leistungen dauerhaft zu niedrigeren Preisen anzubieten als Lufthansa oder auf andere Weise ihre Marktanteile zu Lasten der Lufthansa zu erhöhen, könnte dies die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa erheblich beeinträchtigen.

Lufthansa ist dem Wettbewerb durch alternative Transportmittel, insbesondere den Schienenverkehr, ausgesetzt.

Hochgeschwindigkeitszüge bieten eine alternative Transportmöglichkeit auf vielen Strecken, die traditionell von Fluggesellschaften bedient werden bzw. wurden. Mit der Eröffnung weiterer Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecken, insbesondere im innereuropäischen Verkehr, wird der Wettbewerbsdruck seitens der Bahnbetreiber zunehmen. Weitere Verluste von Passagieren an den Schienenverkehr könnten erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Darüber hinaus fördern die Bundesrepublik Deutschland und andere europäische Staaten die Erweiterung des Schienenverkehrs, insbesondere im Hochgeschwindigkeitsbereich. Es lässt sich nicht ausschließen, dass der Schienenverkehr auch in Zukunft auf europäischer und nationaler Ebene gefördert wird. Unabhängig davon, ob die Förderung durch direkte oder indirekte Subventionen für den Schienenverkehr erfolgt oder anderweitige direkte oder indirekte Benachteiligungen des Flugverkehrs (etwa durch Änderung steuerlicher oder umweltrechtlicher Vorschriften) bestehen, könnten sich diese erheblich nachteilig auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa auswirken.

Lufthansa hat im Geschäftsfeld Catering erhebliche Verluste erlitten, und die Aussichten in diesem Geschäftsfeld sind weiterhin sehr unsicher.

Die LSG Sky Chefs Gruppe betreibt das Lufthansa Geschäftsfeld Catering. Insbesondere aufgrund der in der Vergangenheit rückläufigen Nachfrage nach Flugreisen, der Reduzierung der Verpflegungsangebote durch die Fluggesellschaften (vor allem in den USA) sowie des Nachfragerückgangs nach den Produkten des Geschäftsbereichs Chef Solutions verzeichnete die LSG Sky Chefs Gruppe in den letzten drei Geschäftsjahren erhebliche anhaltende Rückgänge ihrer Umsatzerlöse. Lufthansa hat in den vergangenen drei Geschäftsjahren auf den Goodwill verschiedener Unternehmen der LSG Sky Chefs Gruppe und auf andere Vermögenswerte der LSG Sky Chefs Gruppe außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von insgesamt € 1.206 Mio. vorgenommen. Siehe „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage – Sondereinflüsse".

Die Aussichten im Geschäftsfeld Catering, insbesondere in den USA, sind weiterhin sehr unsicher. Die Umsatzerlöse der LSG Sky Chefs Gruppe könnten in Zukunft auch deshalb weiter rückläufig sein, weil die Kosten für Catering-Dienstleistungen zu denjenigen Ausgaben zählen, die Fluggesellschaften weltweit im Rahmen von Kostenreduzierungen in besonderem Maße senken. So bieten Billiganbieter, aber auch etablierte Fluggesellschaften, zunehmend gar keine (wie etwa üblicherweise in den USA in der Economy Class) oder nur sehr reduzierte Bordverpflegung an. Eine weitere Reduzierung der Bordverpflegung in den USA oder anderenorts (z. B. infolge einer Anpassung in Europa an das geringere US-amerikanische Verpflegungsangebot) hätte erheblich nachteilige Auswirkungen auf das Geschäft der LSG Sky Chefs Gruppe. Ferner ist die weitere Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage der LSG Sky Chefs Gruppe von der Erneuerung zahlreicher wesentlicher Verträge mit Fluggesellschaften abhängig, die von Zeit zu Zeit neu verhandelt werden. Eine Reihe dieser Verträge läuft in den Jahren 2004 und 2005 aus. Es kann keine Gewähr dafür übernommen werden, dass es der LSG Sky Chefs Gruppe gelingt, sämtliche dieser Verträge zu vergleichbaren Konditionen zu erneuern oder möglicherweise entfallende Verträge durch Vereinbarungen mit anderen Fluggesellschaften zu ersetzen.

Eine Verbesserung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der LSG Sky Chefs Gruppe ist ferner von dem Erfolg des laufenden ambitionierten Kostensenkungsprogramms abhängig, mit dem die hohen Sach- und Personalkosten in den USA, aber auch in Europa, reduziert werden sollen. Es besteht keine Gewähr, dass dieses Kostensenkungsprogramm erfolgreich sein wird. Falls absehbar ist, dass sich die den außerplanmäßigen Abschreibungen im Jahre 2003 zugrunde liegenden Annahmen über die Ertrags- und Aufwandsentwicklung der LSG Sky Chefs Gruppe insbesondere in den USA aus diesem oder aus anderen Gründen (wenn etwa Verträge nicht verlängert oder keine zusätzlichen Verträge abgeschlossen werden) nicht erfüllen sollten, kann nicht ausgeschlossen werden, dass weitere außerplanmäßige Abschreibungen vorzunehmen wären. Dies hätte möglicherweise erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa.

Die LSG Sky Chefs Gruppe ist zudem dem Risiko potenziell zunehmender finanzieller Probleme ihrer Kunden ausgesetzt. Diese sind in der Mehrheit Fluggesellschaften, einschließlich der großen US-Fluggesellschaften, von denen einige derzeit erhebliche finanzielle Schwierigkeiten zu bewältigen und teilweise Insolvenz- bzw. Gläubigerschutzverfahren eingeleitet haben. Auch dieser Faktor könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Lufthansa ist bestimmten Risiken aus ihrer Beteiligung an der Thomas Cook AG ausgesetzt.

Lufthansa hält 50 % der Aktien der Thomas Cook AG, die in der in den letzten Jahren und derzeit wirtschaftlich schwierigen Tourismusindustrie tätig ist. Die verbleibenden 50 % der Anteile werden von der KarstadtQuelle AG gehalten. Die von Lufthansa at Equity bilanzierte Beteiligung an der Thomas Cook AG hat in den vergangenen beiden Geschäftsjahren der Lufthansa negative Ergebnisbeiträge von insgesamt € 198 Mio. erbracht. Siehe „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage – Ertragslage – Geschäftsjahre 2003 und 2002 – Finanzergebnis."

Nach Einschätzung der Lufthansa ist eine teilweise Neuausrichtung der Thomas Cook Gruppe sowie ein umfangreiches Kostensenkungsprogramm Voraussetzung für deren wirtschaftliche Erholung. Siehe auch „Geschäftstätigkeit – Geschäftsfeld Touristik – Thomas Cook". Im Dezember 2003 hat der Aufsichtsrat der Thomas Cook AG den Vorstand der Gesellschaft teilweise ersetzt sowie erweitert, um diesen Prozess zu beschleunigen. Es besteht keine Gewähr, dass das Kostensenkungsprogramm in vollem Umfang greift. Darüber hinaus geht Lufthansa derzeit davon aus, dass die Thomas Cook AG im laufenden Geschäftsjahr kein positives Ergebnis erzielen wird.

Anhaltende Verluste der Thomas Cook AG könnten erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Darüber hinaus besteht keine Gewähr, dass sich die der Planung der Ertrags- und Aufwandsentwicklung bei der Thomas Cook AG zugrunde liegenden Annahmen erfüllen werden. Falls die tatsächliche Entwicklung hinter diesen Annahmen zurück bleibt, könnten innerhalb der Thomas Cook Gruppe außerplanmäßige Abschreibungen – beispielsweise auf Firmenwerte aus Akquisitionen in Großbritannien und Frankreich – erforderlich werden. Dies könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

In der Vergangenheit haben die Gesellschafter der Thomas Cook AG Darlehen gewährt. Ein Teil dieser Gesellschafterdarlehen wurde von den Gesellschaftern im Frühjahr 2004 in Eigenkapital umgewandelt. Darüber hinaus haben die Gesellschafter der Thomas Cook AG eine bis zum 30. Juni 2004 befristete Kreditlinie zur Sicherung des Liquiditätsbedarfs zur Verfügung gestellt, die derzeit allerdings nicht in Anspruch genommen wird. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass es auch zukünftig erforderlich sein wird, dass die Gesellschafter der Thomas Cook AG zur Sicherung des Liquiditätsbedarfs oder aus anderen Gründen Darlehen und/oder Eigenkapital zur Verfügung stellen oder in sonstiger Form für die Thomas Cook Gruppe einstehen.

Darüber hinaus verfügt Lufthansa aufgrund der Aktionärsstruktur bei der Thomas Cook AG über keine gesellschaftsrechtliche Kontrolle und kann Entscheidungen in der Hauptversammlung der Thomas Cook AG nur im Einvernehmen mit dem Mitgesellschafter treffen. Es ist nicht auszuschließen, dass der erforderliche Umbau und die Neuausrichtung der Thomas Cook AG hierdurch erschwert oder verzögert werden.

Wechselkursschwankungen könnten sich erheblich nachteilig auf die Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage der Lufthansa auswirken.

Aufgrund des internationalen Geschäfts der Lufthansa fällt ein großer Teil ihrer Umsatzerlöse und Aufwendungen in Fremdwährungen an, insbesondere in US-Dollar, japanischen Yen und britischen Pfund Sterling. Darüber hinaus hat Lufthansa eine Reihe von Beteiligungsgesellschaften – insbesondere im Geschäftsfeld Catering –, die ihren Sitz im Ausland haben und infolgedessen in anderen Währungen als dem Euro bilanzieren und deren Ergebnisrechnungen bei der Konsolidierung in Euro umzurechnen sind. Obgleich Lufthansa eine kontinuierliche Politik der Absicherung gegen die aus der dargestellten Sachlage erwachsenden Währungsrisiken verfolgt, ist sie Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Größere Wechselkursschwankungen des Euro gegenüber den genannten Währungen könnten sich daher erheblich nachteilig auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa auswirken.

Es besteht weiterhin die Gefahr, dass Währungssicherungsgeschäfte Lufthansa nicht vollständig gegen Wechselkursschwankungen absichern oder andererseits ihren Nutzen aus vorteilhaften Wechselkursbewegungen reduzieren. Die Annahmen und Beurteilungen der Lufthansa in bezug auf die künftige Entwicklung von Wechselkursen und das gewählte Ausmaß der Risikovermeidung oder Risikotoleranz haben daher einen erheblichen Einfluss auf den Erfolg ihrer Hedging-Politik. Falls die Hedging-Politik der Lufthansa sich als nicht erfolgreich

erwiese, hätte dies möglicherweise erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa.

Flughafen-, Transit- und Landegebühren, Sicherheitsgebühren sowie die eigenen Aufwendungen von Luftfahrtunternehmen zur Gewährleistung der Sicherheit im Luftverkehr könnten zukünftig weiter steigen.

Flughafen-, Transit- und Landegebühren sowie Sicherheitsgebühren machen einen erheblichen Teil der Betriebskosten der Lufthansa aus. Lufthansa versucht im Rahmen der „Initiative Luftverkehr für Deutschland", eine Reduzierung der in Deutschland anfallenden Kosten zu erreichen. Gleichwohl kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich sowohl in Deutschland als auch weltweit die Kosten zukünftig weiter erhöhen oder neue Gebührentatbestände hinzukommen, etwa infolge einer möglichen Erhebung von Flughafen-, Lärm- oder Landegebühren nach Umweltkriterien (Abgas- und Lärmemissionen) oder durch die Übertragung weiterer Sicherheitsaufgaben auf die Fluggesellschaften. Ferner kann nicht ausgeschlossen werden, dass in Zukunft die Sicherheitsgebühren auf Flughäfen in Deutschland und weltweit, insbesondere in den USA, weiter steigen. Außerdem könnten die Sicherheitsvorschriften, insbesondere etwa infolge erneuter terroristischer Anschläge, weltweit weiter verschärft werden, was ebenfalls zu Kostensteigerungen bei Lufthansa führen könnte.

Soweit es Lufthansa nicht gelingen sollte, diese erhöhten Gebühren oder Aufwendungen an ihre Kunden weiterzugeben, könnten solche Erhöhungen erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Der An- und Abflugverkehr auf Flughäfen, vor allem über Slots, könnte beschränkt oder erschwert werden.

Der Luftverkehr ist weltweit durch die Infrastruktur der Verkehrsflughäfen beschränkt, insbesondere durch die Anzahl verfügbarer Zeitnischen für den An- und Abflugverkehr (Slots). Soweit Lufthansa – etwa infolge von Kapazitätsengpässen auf Verkehrsflughäfen – nicht ausreichend Slots bzw. Slots in attraktiven Zeitnischen zur Verfügung stehen, oder ihr zur Verfügung stehende Slots nicht regelmäßig nutzt, könnte Lufthansa sich gezwungen sehen, ihre Flugpläne zu ändern oder ihre Flugzeugnutzung einzuschränken. Bei einer vorübergehenden oder dauerhaften Nichtnutzung vorhandener Slots, sei es aus konjunkturellen oder sonstigen Gründen, besteht zudem die Gefahr, dass Lufthansa vorhandene Slots verliert.

Ferner besteht keine Gewähr, dass Lufthansa auch zukünftig in der Lage sein wird, sich attraktive Slots zu sichern. Aufgrund der voraussichtlich im Sommer 2004 in Kraft tretenden Änderung der EU-Slot-Verordnung (siehe „Geschäftstätigkeit – Regulierung der Luftfahrtindustrie – Rechtliche Rahmenbedingungen in der EU – Zuteilung von Slots") können freie Slots zukünftig beispielsweise auch nach Umweltgesichtspunkten zugeteilt werden.

Eine Realisierung der genannten Risiken könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Lufthansa hat erheblichen zukünftigen Finanzierungsbedarf für fest bestellte Flugzeuge, insbesondere des Typs Airbus A380. Dieser Flugzeugtyp könnte sich als weniger rentabel erweisen als derzeit angenommen.

Lufthansas Bestellobligo für bereits verbindlich georderte Flugzeuge beläuft sich per 31. März 2004 auf insgesamt ca. € 3,4 Mrd. Lufthansa hat per 31. März 2004 15 Flugzeuge des Typs Airbus A380, drei Flugzeuge des Typs Airbus A340-600, sieben Flugzeuge des Typs Airbus A330-300 sowie vier gebrauchte Flugzeuge des Typs Boeing MD-11 für das Geschäftsfeld Logistik verbindlich bestellt. Diese Flugzeuge werden von Lufthansa voraussichtlich in dem Zeitraum bis 2015 abgenommen (vgl. auch „Geschäftstätigkeit – Flugzeugflotte – Abnahmeverpflichtungen und Optionen"). Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass Lufthansa in Zukunft weitere Flugzeuge bestellen wird, was zu einem erheblichen Finanzierungsbedarf führen könnte.

Lufthansa plant derzeit, neue Flugzeuge zu einem erheblichen Teil aus Fremdmitteln zu finanzieren. Ob es Lufthansa gelingen wird, diese Fremdmittel zu kommerziell vertretbaren Konditionen aufzunehmen, hängt von einer Reihe von Faktoren ab, zu denen u. a. das allgemeine Zinsumfeld und die Lage an den Kapitalmärkten sowie das Kredit-Rating der Lufthansa zählen. Sollte es Lufthansa nicht gelingen, ausreichende Fremdmittel zu jeweils

kommerziell vertretbaren Konditionen aufzunehmen, könnte dies erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Das voraussichtliche mittelfristige Investitionsvolumen der Lufthansa für die Finanzierung neuer Flugzeuge entfällt zum überwiegenden Teil auf Flugzeuge des Typs Airbus A380, der sich derzeit noch in der Entwicklung befindet. Der Airbus A380 soll voraussichtlich erstmals in den Jahren 2006/2007 im kommerziellen Luftverkehr eingesetzt werden. Es lässt sich gegenwärtig nicht ausschließen, dass sich sein Einsatz im Flugverkehr verzögert oder ganz ausbleibt oder dass er kommerziell weniger rentabel sein wird als derzeit erwartet. Dies könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Lufthansa ist bestimmten Risiken aus Akquisitionen und Anteilserwerben ausgesetzt.

Lufthansa hat in der jüngeren Vergangenheit verschiedene Beteiligungen an anderen Unternehmen erworben. In den Geschäftsjahren 2001, 2002 und 2003 hat Lufthansa insgesamt € 2 Mrd. in Anteilserwerbe und nachfolgende Kapitalerhöhungen erworbener Unternehmen investiert, wovon € 1,3 Mrd. auf den Erwerb der restlichen 52 % der Onex Food Services Inc. und deren Beteiligungsgesellschaften (der nunmehrigen LSG Sky Chefs Gruppe in den USA) im Geschäftsjahr 2001 entfielen. Im 1. Quartal 2004 betrugen diese Ausgaben insgesamt € 8 Mio. Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass Lufthansa, etwa im Rahmen der erwarteten Konsolidierung der europäischen Luftfahrtindustrie, zukünftig weitere Akquisitionen tätigt. Lufthansa beobachtet hierzu den Markt, bewertet potenzielle Opportunitäten und führt Gespräche mit Wettbewerbern insbesondere aus der europäischen Luftfahrtindustrie, sofern ihr dies strategisch und wirtschaftlich sinnvoll erscheint. Der wirtschaftliche Erfolg bereits getätigter wie auch möglicher weiterer Akquisitionen hängt davon ab, dass das betreffende Unternehmen bzw. die betroffene Unternehmensgruppe ausreichend profitabel ist, sich dessen bzw. deren Personal- oder Sachkostenstruktur infolge der Übernahme nicht nachteilig verändert und dass das Verhältnis des Kaufpreises zu den Ergebnisbeiträgen der erworbenen Beteiligung angemessen ist. Soweit erhoffte Synergien nicht erzielt werden, könnten die mit diesen Maßnahmen verbundenen beträchtlichen Investitionen und der etwaige weitere Finanzierungsbedarf erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Dies gilt insbesondere dann, wenn sich bereits erworbene oder etwaige zukünftig zu erwerbende Unternehmen oder Beteiligungen an Unternehmen als weniger profitabel erweisen sollten als erwartet. Neben den bei einer Konsolidierung möglicherweise zu vereinnahmenden Verlusten könnten auch etwaige außerplanmäßige Abschreibungen auf die Vermögenswerte der erworbenen Unternehmen oder auf im Zusammenhang mit der Akquisition aktivierten Goodwill die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa erheblich beeinträchtigen. So hat Lufthansa beispielsweise im Geschäftsjahr 2003 erhebliche außerplanmäßige Abschreibungen vornehmen müssen (siehe „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage – Sondereinflüsse“).

Lufthansa ist Risiken aus Andienungsrechten für Gesellschaftsanteile ausgesetzt.

Lufthansa hat im Zusammenhang mit dem Erwerb ihrer Beteiligungen an British Midland und Eurowings Mitgesellschaftern Andienungsrechte bezüglich der von diesen gehaltenen Anteile eingeräumt. Vgl. „Geschäftstätigkeit – Geschäftsfelder – Passage – Beteiligungen“. Bei Ausübung dieser Andienungsrechte ist Lufthansa verpflichtet, die angedienten Gesellschaftsanteile zu vereinbarten Mindestausübungspreisen zu übernehmen, was erhebliche Barmittel erfordern würde. Siehe hierzu auch „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage – Aufstellung der wesentlichen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen“.

Im Fall von British Midland liegen die vereinbarten Mindestausübungspreise derzeit erheblich über dem derzeitigen Wert der von den Andienungsrechten erfassten Anteile, so dass der negative Marktwert der Andienungsrechte zu Lasten des Finanzergebnisses als Verbindlichkeit in die Konzernbilanz der Lufthansa aufzunehmen war; vgl. „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage – Sondereinflüsse“. Sollte der tatsächliche Wert der Anteile geringer sein als von Lufthansa angenommen oder sollte er weiter fallen, müsste Lufthansa den bilanzierten negativen Marktwert erhöhen sowie auf ihre Beteiligung an British Midland weitere Abschreibungen vornehmen. Eine weitere Erhöhung des negativen Marktwerts oder weitere Abschreibungen würden sich ebenso erheblich nachteilig auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Lufthansa auswirken wie eine Verringerung des tatsächlichen Werts der Gesellschaftsanteile nach deren Übernahme durch Lufthansa.

Darüber hinaus kann die Ausübung von Andienungsrechten dazu führen, dass Lufthansa Mehrheitsgesellschafterin von British Midland oder Eurowings wird. In Bezug auf British Midland können diese Andienungsrechte

erstmals zum Dezember 2005 und in Bezug auf Eurowings erstmals zum November 2004 ausgeübt werden. Falls Lufthansa Mehrheitsgesellschafterin von British Midland oder Eurowings werden sollte, wären ihr die Ergebnisse dieser Gesellschaften voll zuzurechnen. Die von Lufthansa in den Geschäftsjahren 2002 und 2003 vereinnahmten Ergebnisbeiträge der British Midland (die von Lufthansa derzeit at Equity konsolidiert wird) waren negativ, und es besteht die Gefahr, dass British Midland auch in Zukunft Verluste erwirtschaften wird. Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Personal- oder Sachkostenstruktur dieser Unternehmen infolge der Übernahme nachteilig verändert. Etwaige Verluste von British Midland oder Eurowings wären Lufthansa nach Ausübung der Andienungsrechte voll zuzurechnen, was sich erheblich negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa auswirken könnte.

Weiterhin lässt sich derzeit nicht ausschließen, dass Lufthansa aus kartellrechtlichen oder sonstigen Gründen daran gehindert sein könnte, ihren Verpflichtungen aufgrund der von ihr eingeräumten Andienungsrechte nachzukommen. Zwar ist Lufthansa berechtigt, die Gesellschaftsanteile sofort weiter zu veräußern und im Falle von Eurowings einen oder mehrere Dritte als Käufer der betreffenden Gesellschaftsanteile zu benennen, in letzterem Fall würde sie gleichwohl für die Zahlung des ursprünglich bestimmten Kaufpreises haften. Eine derartige Haftung oder etwaige Schadensersatzpflichten auf Grund des Nichtvollzuges ihrer Verpflichtungen im Zusammenhang mit den Andienungsrechten der Mitgesellschafter oder aus anderen Gründen könnten sich erheblich nachteilig auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa auswirken.

Lufthansa ist bestimmten Risiken aus ihren strategischen Allianzen und Kooperationen ausgesetzt.

Obgleich Lufthansa ihre Mitgliedschaft und führende Position in der Star Alliance grundsätzlich als Wettbewerbsvorteil ansieht, kann nicht ausgeschlossen werden, dass andere Luftfahrtallianzen – etwa infolge fusionsbedingter Stärkungen wie der kürzlich bekannt gegebenen Fusion von Air France und KLM – erfolgreicher sein werden als die Star Alliance. In diesem Fall könnte sich der von Lufthansa von ihrer Mitgliedschaft in der Star Alliance erwartete Wettbewerbsvorteil reduzieren oder völlig ausbleiben. Darüber hinaus kann nicht gewährleistet werden, dass die Star Alliance in Zukunft nicht Mitglieder verliert, sei es, weil diese ihre Mitgliedschaft kündigen, sei es, dass die Mitgliedschaft – etwa infolge der Abwicklung eines Mitglieds im Zuge der Insolvenz – endet. Sollten sich die Gläubigerschutzverfahren, in denen sich die Star Alliance Mitglieder United Airlines und Air Canada derzeit befinden, nicht wie geplant erfolgreich abschließen lassen, könnte dies zu einer Beendigung ihrer Star Alliance Mitgliedschaft führen. Es kann ferner nicht gewährleistet werden, dass die Star Alliance die für einen weiteren Erfolg möglicherweise erforderlichen neuen Mitglieder gewinnen kann. Ein Attraktivitätsverlust der Star Alliance (etwa weil Lufthansa ihren Kunden die derzeitige Auswahl an Flugstrecken, Zubringer- und Anschlussflügen nicht mehr anbieten kann) infolge von Veränderungen ihres Mitgliederbestandes, insbesondere in den USA, oder gar ihre vollständige Auflösung kann erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Lufthansa betreibt ihre internationalen Flüge über Kooperationsvereinbarungen überwiegend innerhalb des Star Alliance-Netzes. Diese Vereinbarungen sehen in Einzelfällen vor, dass Gewinne und Verluste aus den betreffenden Geschäften aufgeteilt werden. Daher könnten die Erträge der Lufthansa aus solchen Geschäften nachteilig beeinflusst werden, wenn der betreffende Partner mit höheren Kosten arbeitet oder niedrigere Umsatzerlöse erzielt als Lufthansa. Darüber hinaus sehen bestimmte dieser Kooperationsvereinbarungen eine Obergrenze für die durch die Partner der Lufthansa zu tragenden Verluste vor bzw. begrenzen den Anteil der Lufthansa an den Gewinnen. Eine sich hieraus ergebende überproportionale Verlustbeteiligung oder unterproportionale Gewinnbeteiligung könnte sich erheblich nachteilig auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa auswirken.

Die geplante Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main ist mit einer Reihe rechtlicher, politischer und wirtschaftlicher Unwägbarkeiten belastet.

Der Flughafen Frankfurt/Main ist die wichtigste Verkehrsdrehscheibe der Lufthansa. In den vergangen Jahren hat die Verkehrsdichte dort erheblich zugenommen, so dass der Flughafen an die Grenze seiner Kapazität gestoßen ist. Es besteht keine Gewissheit, dass der Flughafen Frankfurt/Main auf Dauer den Anforderungen der Lufthansa im Hinblick auf Kapazität und Wirtschaftlichkeit genügt. Dies wäre beispielsweise dann der Fall, wenn Lufthansa aufgrund von Kapazitätsengpässen den in der Zukunft mit dem Einsatz von Großflugzeugen wie dem Airbus A380, möglicherweise steigenden Bedarf an Zu- und Abbringerverkehr nicht über den Flughafen Frankfurt/Main abwickeln könnte.

Die geplante Erweiterung der Infrastruktur am Flughafen Frankfurt/Main, insbesondere des Start- und Landebahnensystems, ist jedoch mit einer Reihe rechtlicher, politischer und wirtschaftlicher Unwägbarkeiten belastet. So laufen derzeit verschiedene Gerichts- und Verwaltungsverfahren sowohl in Bezug auf den laufenden Flughafenbetrieb (Lärmschutz, Nachtflugverbot, Flugrouten), als auch in Bezug auf die Erweiterung der Flughafeninfrastruktur (Rechtmäßigkeit des Regionalplans Südhessen 2000; Condor-Cargo-Technik-Halle; neues Verwaltungsgebäude der Lufthansa; A380 – Wartungshalle). Diese Verfahren könnten nicht nur zu Einschränkungen des heutigen Betriebs führen, sondern auch den weiteren Ausbau des Flughafens und der von Lufthansa benötigten Einrichtungen verzögern oder verhindern. Zudem stellen sich in dem Planungsverfahren für die Nordwest-Landebahn im Hinblick auf die bestehende Chemieanlage Ticona in der Verlängerung der Bahn erhebliche rechtliche und wirtschaftliche Fragen, und das zuständige hessische Wirtschaftsministerium geht davon aus, dass diese nicht vor Ende 2007 abschließend beurteilt werden können. Die EU-Kommission hat wegen eines möglichen Verstoßes gegen europarechtliche Vorgaben im Vorfeld der Planung im März 2004 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet.

Wenn die geplante Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main zur Sicherstellung seiner Zukunft als internationaler Verkehrsknotenpunkt und insbesondere die Erweiterung des Start- und Landebahnensystems fehlschlägt oder sich verzögert, oder wenn betriebliche Einschränkungen in Verbindung mit der Erweiterung die effiziente Nutzung des Flughafens behindern (z. B. durch eine weitere Beschränkungen von Nachtflügen), könnte der Flughafen Frankfurt/Main den Anforderungen der Lufthansa im Hinblick auf Kapazität und Wirtschaftlichkeit nicht mehr genügen. Die damit verbundene Notwendigkeit, auf andere Flughäfen auszuweichen, könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Lufthansa ist von verfügbarem Luftraum, von Fluglotsen und Dienstleistungen der Flughäfen und sonstiger Dritten sowie der Verfügbarkeit einer adäquaten Flughafeninfrastruktur abhängig.

Der Luftraum ist nur begrenzt verfügbar, und eine weitere Zunahme der Luftverkehrsdichte könnte sich nachteilig auf die Geschäftstätigkeit der Lufthansa auswirken. Zudem ist Lufthansa von Dienstleistungen Dritter abhängig, wie z. B. Fluglotsen und Flugzeugtreibstoff- und Gepäcktransporteuren, sowie von allgemeinen Flughafendienstleistungen und der Verfügbarkeit der erforderlichen Flughafeninfrastruktur. So erfordert beispielsweise der wirtschaftliche Einsatz des Airbus A380, dass die angeflogenen Flughäfen die logistischen Voraussetzungen für die Abfertigung des Airbus A380 schaffen und dass es Lufthansa möglich ist, Wartungseinrichtungen für derartige Großflugzeuge auf Flughafengelände zu errichten.

Falls eine oder mehrere dieser von Dritten erbrachten bzw. zu erbringenden Dienst- und Infrastrukturleistungen zeitweilig (z. B. streikbedingt) oder auf Dauer gar nicht oder nur zu finanziell inakzeptablen Bedingungen zur Verfügung stünde, könnte dies zu erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa führen.

Insbesondere sind derzeit in ganz Europa Fluglotsen nur begrenzt verfügbar. Soweit diese begrenzte Verfügbarkeit oder allfällige Fluglotsenstreiks zu einer Einschränkung von Fluglotsendiensten führen sollten, würden hieraus längere Flug- und/oder Bodenzeiten für die Flugzeuge der Lufthansa resultieren, was erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben könnte.

Lufthansa ist bestimmten Risiken aus dem Betrieb des Terminal 1 am Flughafen John F. Kennedy International, New York, ausgesetzt.

Lufthansa, Air France, Japan Airlines und Korean Air sind die Gesellschafter der Betreibergesellschaft des Terminal 1 des Flughafens John F. Kennedy International in Queens, New York, und haften gesamtschuldnerisch für sämtliche Mietzahlungen für das Terminal 1 gegenüber der zuständigen Port Authority. Sollten die Mieteinnahmen, die die Betreibergesellschaft von diesen Fluggesellschaften sowie den anderen Fluggesellschaften und Mietern in Terminal 1 erhält, die mit der Port Authority vereinbarte Mindestmiete für Terminal 1 unterschreiten, würden die vier genannten Fluggesellschaften gesamtschuldnerisch für das Defizit haften. Dementsprechend müsste Lufthansa das entstandene Defizit tragen, wenn eine oder mehrere der anderen drei Fluggesellschaften ihren jeweiligen Verpflichtungen aus der gesamtschuldnerischen Haftung nicht nachkäme. Die Inanspruchnahme aus einer solchen Haftung könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben. Vgl. auch „Darstellung und Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage – Bilanzunwirksame Vereinbarungen“.

Die Anschläge vom 11. September 2001 haben zu einem erheblichen Anstieg der Versicherungskosten geführt. Die anhaltenden Folgen dieser Terroranschläge könnten zu weiteren Beeinträchtigungen des Versicherungsschutzes führen.

Die Fähigkeit der Lufthansa, ihr Linienfluggeschäft mit der erforderlichen Versicherungsdeckung gegen Verlustrisiken aufgrund von Natur- oder von Menschen verursachten Katastrophen zu führen, basiert unter anderem auf Versicherungsverträgen, die verschiedene Kündigungsmöglichkeiten für den Versicherer vorsehen und in regelmäßigen Abständen neu verhandelt werden müssen. Aufgrund der Auswirkungen der Terroranschläge in den USA vom 11. September 2001 hatten die Versicherungsgesellschaften den Versicherungsschutz für bestimmte Risiken in Verbindung mit Kriegs- oder anderen feindlichen Handlungen eingestellt und/oder verlangen bei einer Weiterversicherung erheblich höhere Prämien in Kombination mit bedeutend niedrigeren Deckungssummen. Das hat auch für Lufthansa zu erheblich höheren Versicherungskosten geführt. Insbesondere Terroranschläge, Sabotageakte oder andere Katastrophen, namentlich soweit sie sich im Rahmen des Luftverkehrs ereignen bzw. gegen diesen richten, könnten dazu führen, dass sich der Versicherungsschutz für Luftfahrtrisiken weiter erheblich verteuert, oder dass derartige Risiken überhaupt nicht mehr abgedeckt werden können. Dies könnte erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Lufthansa ist Verlustrisiken aus Flugzeugabstürzen und vergleichbaren Katastrophen ausgesetzt.

Lufthansa ist wie alle Fluggesellschaften potenziellen Verlustrisiken aus Flugzeugabstürzen und ähnlichen Katastrophen ausgesetzt, falls eines oder mehrere ihrer Flugzeuge durch einen Unfall, terroristischen Anschlag, Sabotageakt oder durch ein anderes Ereignis ausfällt oder in ihrem Betrieb eingeschränkt wird. Es kann nicht gewährleistet werden, dass die Lufthansa im Fall eines solchen Schadensereignisses zur Verfügung stehende Versicherungsdeckung ausreichen würde, um die entstandenen Verluste zu decken. Ferner kann nicht ausgeschlossen werden, dass Lufthansa ungeachtet ihrer Versicherungsdeckung erhebliche Verluste tragen müsste, weil der betreffende Versicherer aus einem anderen Grund nicht bereit oder in der Lage ist, vereinbarte Versicherungsleistungen zu erbringen oder aber weil Passagiere auf andere Fluggesellschaften ausweichen. Derartige Verluste könnten erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Lufthansa ist vom unterbrechungsfreien Betrieb ihrer Datenverarbeitungssysteme und der Datenverarbeitungssysteme Dritter abhängig.

Die Fähigkeit der Lufthansa, Flugtickets zu verkaufen und Reservierungen vorzunehmen und zu bearbeiten, ihr Verkehrsnetz zu steuern, den Flugbetrieb abzuwickeln und andere kritische Aufgaben zu erfüllen, hängt vom effizienten und ununterbrochenen Betrieb ihrer Computer- und Kommunikationssysteme sowie der von Lufthansa oder von Dritten im Rahmen ihrer Zusammenarbeit mit Lufthansa genutzten Systeme ab. Zu letzteren zählen insbesondere die Systeme ihrer Allianz- und Vertriebspartner, wie z. B. Reservierungssysteme in Reisebüros. Da Computer- und Kommunikationssysteme in besonderem Maße für Störungen, Schäden, Stromausfälle, terroristische oder Sabotageakte, Computerviren, Brände und ähnliche Ereignisse anfällig sind, kann eine Betriebsstörung oder eine Betriebsunterbrechung dieser Systeme nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Störungen der von Lufthansa oder ihren Allianz- und Vertriebspartnern genutzten Systeme könnten die Fähigkeit der Lufthansa zur Durchführung ihres Geschäftsbetriebs erheblich beeinträchtigen und könnten erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Lufthansa ist auf gute Beziehungen zu ihren Arbeitnehmern und deren Gewerkschaften angewiesen.

Die Personalkosten sind der bedeutendste Kostenfaktor der Lufthansa und haben im Geschäftsjahr 2003 mit € 4.612 Mio. 26 % der betrieblichen Aufwendungen ausgemacht. Die Belegschaft der Lufthansa, insbesondere im Geschäftsfeld Passage, ist traditionell in signifikantem Umfang gewerkschaftlich organisiert. Da die derzeit gültigen Vergütungstarifverträge für die Piloten sowie das Boden- und Kabinenpersonal der Deutsche Lufthansa AG und mehrerer Konzerngesellschaften ihre bindende Wirkung bereits verloren haben bzw. wegen Zeitablaufs gekündigt werden können, sind in absehbarer Zukunft Verhandlungen mit den gewerkschaftlichen Vertretern der Mitarbeiter über die Verlängerung der bestehenden Tarifverträge bzw. über Neuabschlüsse zu führen (siehe „Geschäftstätigkeit – Mitarbeiter – Mitarbeitervertretung“). Soweit es Lufthansa nicht gelingt, mit den gewerkschaftlichen Vertretern ihrer Mitarbeiter aus Sicht der Lufthansa angemessene Konditionen für die nachfolgenden Vergütungstarifverträge zu verhandeln, könnte dies erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Es lässt sich zudem nicht ausschließen, dass Lufthansa Streiks oder sonstigen Arbeitskampfmaßnahmen ausgesetzt wird, wie dies zuletzt im Frühjahr 2001 der Fall war. Ein länger andauernder Arbeitskampf könnte die Vermögens-, Finanz- und Ertraglage der Lufthansa erheblich beeinträchtigen.

Die Pensionsverpflichtungen der Lufthansa könnten die hierfür gebildeten bilanziellen Rückstellungen wesentlich übersteigen.

Lufthansa hat gegenüber ihren Arbeitnehmern bestimmte Pensionsverpflichtungen, vgl. „Geschäftstätigkeit – Mitarbeiter – Pensionsverpflichtungen". Die Pensionsverpflichtungen der Lufthansa sind zum ganz überwiegenden Teil durch bilanzielle Rückstellungen und nur zu einem kleineren Teil durch Pensionsfonds oder Versicherungen gedeckt. Die Höhe der Rückstellungen basiert auf bestimmten versicherungsmathematischen Annahmen, zu denen etwa Diskontierungsfaktoren, die demographische Entwicklung, der Rententrend, die zukünftige Gehaltsentwicklung sowie die erwartete Verzinsung des Planvermögens gehören. Wenn die tatsächlichen Ergebnisse, insbesondere in Bezug auf Diskontierungsfaktoren, von diesen Annahmen abweichen, könnte dies zu einer erheblichen bilanziellen Erhöhung der Pensionsverpflichtungen und damit zu höheren Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen führen, was die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa erheblich beeinträchtigen könnte.

Lufthansa ist bestimmten Risiken aus der Entwicklung der Kerosinpreise ausgesetzt. Darüber hinaus könnte die bestehende Steuerbefreiung von Kerosin zukünftig entfallen.

Die Preise für Kerosin werden durch eine Reihe von Faktoren, einschließlich politischer Ereignisse und der Entscheidungen der Herstellerkartelle, insbesondere der Organisation der erdölexportierenden Länder (OPEC), beeinflusst. Seit Beginn des Jahres 2001 schwankte der Spot-Kerosinpreis Jet Rotterdam barges zwischen ca. USD 170 und knapp unter USD 400 pro Tonne und notierte jüngst bei ca. USD 365. Lufthansa sichert in der Regel zu Zwecken der Planungssicherheit den weit überwiegenden Teil der geschätzten künftigen Kosten des Kerosinverbrauchs auf revolvierender Basis jeweils für einen gewissen Zeitraum ab. Jedoch sichern diese Hedging-Kontrakte Lufthansa nicht vollständig gegen erhebliche kurz- oder langfristige Preissteigerungen ab, da Lufthansa grundsätzlich nur bestimmte Bandbreiten absichert und darüber hinaus Sicherungsgeschäfte aller Regel nach lediglich auf Grundlage des Rohölpreises abgeschlossen werden können, der sich unterschiedlich vom Kerosinpreis entwickeln kann. Außerdem mindern sich durch diese Absicherung potenzielle Vorteile aus Preissenkungen. Die Annahmen und Schätzungen der Lufthansa in bezug auf die künftige Entwicklung von Kerosinpreisen und die gewählte Risikovermeidung oder Risikotoleranz haben einen erheblichen Einfluss auf den Erfolg der Hedging-Politik. Soweit diese Annahmen und Schätzungen sich als fehlerhaft erweisen oder aber die Hedging-Politik der Lufthansa scheitern würde, hätte dies möglicherweise erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa.

Die Europäische Kommission hat im Geschäftsjahr 2001 ein Weißbuch für eine faire und effiziente Preisfindung im Transportsektor herausgegeben, in der sie vorschlägt, unter anderem die bestehenden Steuerbefreiungen für Kerosin zu überprüfen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass auf europäischer Ebene oder in Deutschland Regelungen zur Aufhebung dieser Steuerbefreiungen erlassen werden. Ein Wegfall der bestehenden Steuerbefreiungen würde zu einer erheblichen Erhöhung der Treibstoffkosten für Lufthansa führen und könnte sich daher erheblich nachteilig auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa auswirken.

Die Regulierungsdichte in der Luftfahrtindustrie und im Luftverkehr ist hoch, und neue belastende Regelungen könnten die Betriebskosten des Lufthansa Konzerns erhöhen.

Als international operierende Fluggesellschaft ist Lufthansa nicht nur der deutschen, sondern auch der Gesetzgebung anderer Staaten unterworfen. Der Betrieb einer Fluggesellschaft sowie die Gewährung von Streckenrechten ist sowohl durch nationale, europäische und internationale Vorschriften als auch in bi- und multilateralen Verträgen zwischen Deutschland und anderen Staaten geregelt, die sämtlich häufigen Änderungen unterliegen. Lufthansa kann zukünftige Änderungen deutscher, EU-, US-amerikanischer und anderer internationaler Luftverkehrsregelungen und deren mögliche Auswirkungen derzeit nicht absehen. Innerhalb der EU ist der Luftverkehr schrittweise liberalisiert worden, was das Geschäftsumfeld der Lufthansa erheblich verändert hat. Darüber hinaus hatte das deutsch-amerikanische „Open Sky Agreement" von 1996 auch den Luftverkehr zwischen Deutschland und den USA weitgehend liberalisiert. Nachdem der Europäische Gerichtshof am 5. November 2002 entschieden hat, dass dieses sowie ähnliche Abkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und den USA gegen EU-Recht verstoßen, verhandelt die EU derzeit aufgrund einer vom Ministerrat der EU geschaffenen Ermächtigung mit den USA über ein EU-weites Open Sky-Abkommen (siehe „Geschäftstätigkeit – Regulierung

der Luftfahrtindustrie – Internationale Rechtliche Rahmenbedingungen – Open Sky Agreements und Gemeinsamer Europäischer Luftverkehrsraum“). Der Ausgang dieser Verhandlungen ist derzeit noch nicht abzusehen. Auch die zukünftige Kompetenzverteilung zwischen der EU und ihren Mitgliedstaaten im Hinblick auf den Abschluss von Luftverkehrsabkommen mit Drittstaaten steht noch nicht fest. Der Abschluss neuer Abkommen wie auch ein Scheitern diesbezüglicher Verhandlungen könnte sich erheblich nachteilig auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa auswirken.

Lufthansa ist kartellrechtlichen Risiken ausgesetzt.

Als global operierende Fluggesellschaft mit teilweise signifikanter Marktpräsenz ist Lufthansa dem Risiko ausgesetzt, dass Expansionsvorhaben oder organisatorische Umstrukturierungen von den zuständigen Kartellbehörden und Gerichten als problematisch angesehen werden und daher mit Auflagen versehen oder ganz untersagt werden könnten. Beispielsweise untersucht das Bundeskartellamt derzeit die Einführung des neuen Vertriebssystems sowie die neue Regionalflugallianz Lufthansa Regional (vgl. „Geschäftstätigkeit – Kartellverfahren und Rechtsstreitigkeiten – Kartellverfahren“). Kartellrechtliche Risiken können sich auch bei der Eingehung neuer oder der Intensivierung bestehender Partnerschaften und Allianzen (vgl. beispielsweise zur Expansion der Star Alliance „Geschäftstätigkeit – Allianzen und Kooperationen“ sowie „Geschäftstätigkeit – Kartellverfahren und Rechtsstreitigkeiten – Kartellverfahren“) ergeben. In diesen Fällen kommt eine Prüfung durch die Kartellbehörden eines jeden Staates in Betracht, auf den sich die Kooperation auswirkt und dessen Kartellrechtsordnung im Einzelfall anwendbar ist.

Rechtsunsicherheiten können sich auch aus der grundlegenden Änderung des europäischen Kartellverfahrensrechts durch die Verordnung Nr. 1/2003 („VO 1/03“) in der aktuellen Fassung zum 1. Mai 2004 ergeben. Die Verordnung ist auch auf Kooperationen zwischen Fluggesellschaften anwendbar, die Flugstrecken zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union (einschließlich der neu beigetretenen Staaten) und anderen Staaten betreffen. Es ist derzeit nicht absehbar, wie sich diese Änderungen auf Lufthansa, zukünftige Kartellverfahren und die auslaufenden, da zeitlich befristet erteilten, Freistellungen nach der alten Rechtslage auswirken.

Jede zum Nachteil von Lufthansa ergehende kartellrechtliche Entscheidung einer Behörde oder eines Gerichts, wie etwa die Untersagung einer Kooperation oder eines Zusammenschlusses, die Auferlegung von Buß- oder Zwangsgeldern und die Bestimmung von für Lufthansa nachteiligen Auflagen und Verpflichtungen (wie beispielsweise die kompensationslose Abgabe von Slots) könnte die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa erheblich beeinträchtigen.

Lufthansa ist Risiken aus Rechtsstreitigkeiten ausgesetzt.

Die Gesellschaften des Lufthansa Konzerns sind im Rahmen des normalen Geschäftsbetriebs sowohl als Kläger als auch als Beklagte an einer Reihe von gerichtlichen Verfahren in Deutschland und anderen Ländern beteiligt (vgl. „Geschäftstätigkeit – Rechtsstreitigkeiten und Kartellverfahren – Rechtsstreitigkeiten“). Ein großer Teil hiervon ist dem Geschäftsfeld Passage zuzuordnen und betrifft Verfahren wegen behaupteter Leistungsstörungen und Personenschäden während des Fluges (z. B. Verspätungen, Gepäckverlust und -beschädigung, behauptete Körperverletzungen, behauptete Aufklärungsmängel bezüglich Visa und sonstiger Einreisebedingungen). Darüber hinaus betrifft eine Reihe der Rechtsstreitigkeiten arbeitsrechtliche Sachverhalte. Es ist im Allgemeinen nicht möglich, die Belastung aus anhängigen oder angedrohten Verfahren abzusehen. Dies gilt insbesondere für die Vereinigten Staaten von Amerika im Hinblick auf die dort zum Teil sehr hohen Klagesummen.

Es gibt keine Gewähr, dass Lufthansa in einem oder mehreren der laufenden Verfahren oder in etwaigen zukünftigen Verfahren nicht zu erheblichen Zahlungen verurteilt wird. Der negative Ausgang einer oder mehrerer der schwebenden oder drohenden Rechtsstreitigkeiten mit hohen Streitwerten oder in der Summe auch solcher mit verhältnismäßig geringen Streitwerten kann unter Umständen erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa haben.

Die deutsche Körperschaft- und Gewerbesteuerlast des Lufthansa Konzerns könnte aufgrund laufender Steuerprüfungen sowie potenzieller Änderungen der deutschen Steuervorschriften steigen.

Die Gesellschaft verfügt über steuerliche Verlustvorträge aus Verlusten, die nahezu vollständig im Geschäftsjahr 2001 aufgelaufen sind und die in den letzten Jahren zu einer signifikanten Verminderung der Körperschaft- und Gewerbesteuerzahlungen des Lufthansa Konzerns geführt haben. Lufthansa geht davon aus, dass diese

steuerlichen Verlustvorträge den Betrag der für die nächsten Jahre in Deutschland zahlbaren Körperschaft- und Gewerbesteuer weiterhin reduzieren werden.

Ab 2004 kann Lufthansa jedoch zu versteuernde inländische Einkünfte eines Wirtschaftsjahres lediglich bis zu einer Höhe von € 1 Million unbeschränkt mit den vorhandenen Verlustvorträgen verrechnen. Darüber hinaus können nur 60 % der zu versteuernden inländischen Einkünfte dieses Wirtschaftsjahres mit dem verbleibenden Verlustvortrag verrechnet werden. Die begrenzte Verrechenbarkeit des Verlustvortrages gilt sowohl für die Körperschaftsteuer als auch für die Gewerbesteuer (sog. Mindestbesteuerung). Zudem wurde ab 2004 der Anwendungsbereich der Vorschriften über die „Gesellschafter – Fremdfinanzierung" bei Kapitalgesellschaften erheblich erweitert; unter anderem werden jetzt auch reine Inlandsfinanzierungen erfasst.

Diese Gesetzesänderungen oder andere zukünftige Steuerrechtsänderungen in Deutschland oder anderen Ländern, in denen Lufthansa steuerpflichtig ist, könnten zu einer höheren Steuerlast führen und folglich die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa erheblich beeinträchtigen.

Risiken im Zusammenhang mit dem Angebot

Ausländische Aktionäre könnten zur Sicherstellung der bestehenden Luftverkehrsrechte der Lufthansa aus dem Aktionärskreis ausgeschlossen werden.

Die Aktien der Deutsche Lufthansa AG können nur mit Zustimmung der Gesellschaft übertragen werden. Die Zustimmung erteilt der Vorstand. Gemäß § 5 der Satzung darf die erforderliche Zustimmung zur Übertragung von Aktien nur verweigert werden, wenn die Registrierung der neuen Aktionäre luftverkehrsrechtliche Befugnisse der Lufthansa gefährden könnte. Dies wäre dann der Fall, wenn die Aktienübertragung dazu führt, dass sich die Deutsche Lufthansa AG nicht mehr im Mehrheitseigentum und unter der Kontrolle deutscher Staatsangehöriger oder Unternehmen befindet. Siehe dazu „Regulierung der Luftfahrtindustrie, Eigentumsverhältnisse".

Wenn 40 % der Stimmrechte von Aktionären gehalten werden, deren Aktienbesitz der Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse der Lufthansa entgegensteht, kann die Gesellschaft, vorbehaltlich der Verfügbarkeit von Mitteln, die für diesen Zweck verwendet werden dürfen, eigene Aktien erwerben (§ 4 Abs. 1 des Luftverkehrsnachweissicherungsgesetzes – LuftNaSiG). Jedoch darf die Deutsche Lufthansa AG nicht mehr als 10 % ihres Grundkapitals halten.

Wenn 45 % der Stimmrechte oder eine beherrschende Beteiligung gemäß § 17 Aktiengesetz von Aktionären gehalten werden, deren Aktienbesitz der Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse der Lufthansa entgegensteht, kann der Vorstand der Deutsche Lufthansa AG neue Aktien gegen Bareinlage unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre in Höhe von bis zu 10 % des Grundkapitals ausgeben (§ 4 Abs. 2, 3 LuftNaSiG).

Schließlich sieht § 5 LuftNaSiG vor, dass die Gesellschaft, falls die Mehrheit der Stimmrechte oder eine beherrschende Beteiligung gemäß § 17 Aktiengesetz von Aktionären gehalten werden, deren Aktienbesitz der Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse der Lufthansa entgegensteht, die betreffenden Aktionäre auffordern kann, ihre Aktien innerhalb eines Zeitraums von nicht weniger als vier Wochen zu veräußern und diese Veräußerung gegenüber der Deutsche Lufthansa AG unverzüglich nachzuweisen. Diese Aufforderung ist zunächst an ausländische Aktionäre zu richten und hat in umgekehrter Reihenfolge der Kauftermine der betreffenden Aktien zu erfolgen. Wird der Aufforderung zum Verkauf nicht nachgekommen, kann der Vorstand die von den jeweiligen Aktionären gehaltenen Aktien für ungültig erklären, so dass die betroffenen Aktionäre ihr Eigentum an den Aktien verlieren. Das Eigentum an den Aktien wird dann automatisch auf die Bundesrepublik Deutschland oder eine eigens benannte Regierungsstelle übertragen. Die betroffenen Aktionäre müssen für den Verlust des Eigentums mit einem Betrag entschädigt werden, der entweder dem letzten festgestellten amtlichen Börsenpreis an dem Tag entspricht, der unmittelbar der Aufforderung zum Verkauf der Aktien vorausging, oder dem letzten festgestellten amtlichen Börsenpreis an dem Tag, der unmittelbar dem Ablauftermin der Frist für die Veräußerung der Aktien vorausging, je nachdem, welcher der höhere ist. Bezüglich der Börsen, an denen die Aktien der Deutsche Lufthansa AG notiert sind, ist die Preisfeststellung der Börse mit dem höchsten Umsatzvolumen in den Aktien maßgeblich. Die Kosten der Übertragung werden von der an den Aktionär zahlbaren Entschädigung abgezogen.

Der Aktienkurs der Gesellschaft war in der Vergangenheit volatil und kann weiterhin volatil sein.

Der Aktienkurs der Gesellschaft unterliegt Kursschwankungen. Dies ist teilweise auf die hohe Volatilität an den Wertpapiermärkten im Allgemeinen zurückzuführen und darüber hinaus auf Entwicklungen, welche das Ergebnis der Lufthansa möglicherweise beeinflussen können. Außerdem können unter anderem folgende Faktoren den Aktienkurs der Gesellschaft beeinflussen: Erwartungen des Marktes über die Wertentwicklung und angemessene Kapitalausstattung von Luftfahrtunternehmen im Allgemeinen; die Einschätzung von Investoren sowie die tatsächliche Wertentwicklung anderer Luftfahrtunternehmen; die Einschätzung der Investoren hinsichtlich des Erfolgs und der Auswirkungen dieses Angebots und der in diesem Prospekt beschriebenen Strategie; eine Herabsetzung des Kredit-Ratings der Lufthansa; mögliche Rechtsstreitigkeiten oder gesetzgeberische Maßnahmen, die Lufthansa oder die Luftfahrtbranche insgesamt betreffen; und öffentliche Bekanntmachungen über Insolvenzen oder ähnliche Restrukturierungsmaßnahmen.

Der Aktienbesitz von Aktionären, die nicht an diesem Angebot teilnehmen, kann erheblich verwässert werden.

Bezugsrechte, die nicht bis zum 16. Juni 2004 ausgeübt werden, verfallen. Soweit ein Aktionär sein Bezugsrecht nicht oder nur teilweise ausübt, sinkt seine Beteiligung am Grundkapital und den Stimmrechten der Gesellschaft, und entsprechend wird auch der Prozentsatz, den die alten Aktien am erhöhten Grundkapital nach der Barkapitalerhöhung repräsentieren, absinken.

Lufthansa kann nicht garantieren, dass sich ein Bezugsrechtshandel entwickelt oder für den Fall, dass sich ein solcher Bezugsrechtshandel entwickeln sollte, die Bezugsrechte nicht höheren Preisschwankungen als die Aktien der Gesellschaft unterliegen.

Die Bezugsrechte auf die Neuen Aktien werden voraussichtlich im Zeitraum vom 3. Juni 2004 bis einschließlich 14. Juni 2004 an der Frankfurter Wertpapierbörse im amtlichen Markt gehandelt. Die Gesellschaft wird keinen Antrag auf Bezugsrechtshandel bei einer anderen Wertpapierbörse stellen. Es kann keine Garantie gegeben werden, dass sich in diesem Zeitraum ein aktiver Bezugsrechtshandel an der Frankfurter Wertpapierbörse entwickelt und dass während des Zeitraums des Bezugsrechtshandels genügend Liquidität vorhanden ist. In Übereinstimmung mit der deutschen Marktpraxis erfolgt für die Bezugsrechte nur einmal täglich eine Preisfeststellung. Der Preis der Bezugsrechte hängt unter anderem auch von der Aktienkursentwicklung ab; er kann deutlich höheren Preisschwankungen als der Börsenpreis der Aktien unterliegen.

VERWENDUNG DES EMISSIONSERLÖSES

Sofern sämtliche Neuen Aktien bezogen oder mindestens zum Bezugspreis verwertet werden, beträgt der Nettoemissionserlös ca. € 732 Millionen. Sollte dies nicht der Fall sein, kann der Nettoemissionserlös auch deutlich geringer sein. Die von der Gesellschaft zu tragende Vergütung für die Konsortialbanken beträgt ca. € 14 Millionen. Die auf die Gesellschaft entfallenden weiteren Emissionskosten belaufen sich auf ca. € 6 Millionen.

Die Gesellschaft beabsichtigt, den Nettoemissionserlös zur Finanzierung der Investitionen für die Transformation ihres Netzwerkcarrier-Modells zu verwenden. Hierzu zählt unter anderem der weitere Ausbau ihrer Interkontinental-Flugzeugflotte.

ERGEBNIS JE AKTIE UND DIVIDENDENPOLITIK

In den vergangenen drei Geschäftsjahren erzielte Lufthansa gemäß den nach IFRS/IAS erstellten Konzernjahresabschlüssen die folgenden Ergebnisse:

Geschäftsjahr	Lufthansa Konzernergebnis in Mio. €	Lufthansa Konzernergebnis in € pro Aktie (unverwässert)*)
2003	– 984	– 2,58
2002	717	1,88
2001	– 633	– 1,66

*) Ohne Berücksichtigung der im Fall einer Wandlung der im Januar 2002 begebenen € 750 Mio. Wandelanleihe auszugebenden Aktien. Siehe „Allgemeine Informationen über die Gesellschaft – Kapitalverhältnisse – Bedingtes Kapital".

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die ausgeschütteten Jahresdividenden für die angegebenen Geschäftsjahre:

Geschäftsjahr	Ausgeschüttete Dividende pro Stückaktie in €
2003	keine
2002	0,60
2001	keine

Festlegung und Ausschüttung von Dividenden eines Geschäftsjahres werden gemeinsam von Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft vorgeschlagen und von der ordentlichen Hauptversammlung des darauf folgenden Geschäftsjahres beschlossen.

Bestimmende Faktoren für die Ausschüttung von Dividenden sind insbesondere die Profitabilität, die Finanzlage, der Kapitalbedarf, die Geschäftsaussichten sowie die allgemeinen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Gesellschaft. Es ist das grundsätzliche Ziel der Gesellschaft, für zukünftige Geschäftsjahre eine Dividende an ihre Aktionäre zu zahlen. Dies steht unter dem Vorbehalt des Bestehens eines ausschüttungsfähigen Bilanzgewinns für das jeweilige Geschäftsjahr. Die Gesellschaft kann keine Gewähr dafür übernehmen, dass in zukünftigen Geschäftsjahren tatsächlich ein ausschüttungsfähiger Bilanzgewinn vorliegen wird bzw. in welcher Höhe Dividenden zur Auszahlung kommen werden. Die in der Vergangenheit ausgeschütteten Dividenden lassen keinen Rückschluss auf den Umfang zukünftiger Dividendenzahlungen zu.

KAPITALAUSSTATTUNG

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Kapitalausstattung des Lufthansa Konzerns zum 31. Dezember 2003, zum 31. März 2004, sowie unter Berücksichtigung der Durchführung der im Zusammenhang mit dem Angebot stehenden Kapitalerhöhung zum 31. März 2004 (wobei für die langfristigen Verbindlichkeiten auf den Stand der Verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von einem Jahr und mehr zum jeweiligen Stichtag abgestellt wird):

	Stand 31. Dezember 2003	Stand 31. März 2004	Pro-forma-Stand 31. März 2004 nach Durchführung des Angebots*)
	jeweils in Mio. € (sofern nicht anders angegeben)		
Langfristige Finanzschulden	3.240	3.611	3.611
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	977	977	1.172 *)
Kapitalrücklage	809	809	1.366 *)
Rücklage aus der erfolgsneutralen Marktbewertung von Finanzinstrumenten	– 82	60	60
Gewinnrücklagen	1.933	961	961
Konzernergebnis	– 984	62	62
Eigenkapital und langfristige Finanzschulden	5.893	6.480	7.232
Anzahl der Aktien der Gesellschaft	381.600.000	381.600.000	457.920.000

*) Auf der Grundlage, dass sämtliche Neuen Aktien zum Bezugspreis bezogen oder verwertet werden.

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Überblick

Lufthansa ist eine der größten kommerziellen Fluggesellschaften weltweit. Das Kerngeschäft der Lufthansa als Aviation Konzern besteht in der Durchführung regelmäßiger inländischer, europäischer und interkontinentaler Passagier- und Fracht-Linienflüge innerhalb eines weltweiten Streckennetzes sowie der Erbringung mit dem Flugbetrieb verwandter logistischer und technischer Dienstleistungen, wie Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung (MRO). Derzeit fliegt Lufthansa im Passagierverkehr mehr als 300 Ziele weltweit (einschließlich Code Sharing) an. Im Geschäftsjahr 2003 beförderte Lufthansa 45,4 Mio. Passagiere und 1,58 Mio. Tonnen Fracht und Post. Darüber hinaus ist Lufthansa in den Bereichen Catering und IT Services sowie über ihre 50 %ige Joint-Venture-Beteiligung an der Thomas Cook AG im Tourismus-Sektor aktiv.

Im Geschäftsjahr 2003 erzielte Lufthansa Umsätze von € 15.957 Mio. und beschäftigte zum 31. Dezember 2003 93.246 Mitarbeiter. Im ersten Quartal 2004 erzielte Lufthansa Umsätze von € 3.894 Mio. und beschäftigte zum 31. März 2004 93.479 Mitarbeiter.

Stärken

Lufthansa ist der Auffassung, dass ihr Geschäft insbesondere von den folgenden Stärken profitiert:

– ***Führende Positionen in Wachstumsmärkten***

  Lufthansa ist eine der weltweit führenden Fluggesellschaften im Interkontinentalverkehr, dem traditionell margenstärksten Flugsegment. Lufthansa sieht die wesentlichen Wachstumsmärkte im Interkontinentalverkehr auf den Nordatlantikstrecken sowie im Bereich Asien/Pazifik. Lufthansa beförderte im ersten Quartal 2004 über 1.000.000 Passagiere von und nach Nordamerika, was einem Zuwachs von ca. 14 % gegenüber der Vorjahresperiode entspricht. Auf den Strecken nach Asien/Pazifik beförderte Lufthansa im ersten Quartal 2004 mehr als 800.000 Passagiere, was einem Anstieg von mehr als 7 % gegenüber dem Vorjahresperiode entspricht.

– ***Weltweites Netzwerk, zentrale Verkehrsdrehscheiben und Multi-Hubbing Kompetenz***

  Als globaler Netzwerkcarrier fliegt Lufthansa mit wöchentlich über 470 Flügen mehr als 65 Interkontinentalziele von ihren beiden zentralen Verkehrsdrehscheiben Frankfurt/Main und München aus an. Der Zubringerverkehr zu diesen Interkontinentalverbindungen wird durch die zahlreichen deutschen und europäischen Flüge der Lufthansa und ihrer Partner sowie durch Umsteigepassagiere von deren anderen Interkontinentalflügen (z. B. Asien-Frankfurt-Nordamerika) gewährleistet. Dabei profitiert Lufthansa von der zentralen Lage und dem hohen Passagieraufkommen ihrer beiden Verkehrsdrehscheiben Frankfurt/Main und München und gewinnt durch die Möglichkeit, ihren Flugverkehr auf beide Verkehrsdrehscheiben aufzuteilen (sog. Multi-Hubbing), erhebliche Flexibilität für ihre Netzplanung. Der Flughafen Frankfurt/Main zählt gemessen am Passagieraufkommen zu den drei größten Verkehrsflughäfen Europas. Der Flughafen München zeichnet sich unter anderem durch zahlreiche Verbindungen nach Mittel- und Osteuropa aus, die Lufthansa als Wachstumsmärkte innerhalb Europas identifiziert hat. Darüber hinaus können in München die Kapazitäten bei Bedarf auch kurzfristig in signifikantem Umfang ausgebaut werden. Beide Flughäfen verfügen über moderne Infrastruktur und exzellente Verkehrsanbindungen, die ihren Einzugsbereich erheblich über das angrenzende Umland hinaus erweitern. Lufthansa ist der Meinung, ihre Multi-Hubbing Kompetenz gegebenenfalls auch auf weitere Verkehrsdrehscheiben übertragen zu können.

– ***Führende Position in der Star Alliance***

  Lufthansa ist der größte europäische Partner innerhalb der Star Alliance, der nach Passagierzahlen, angeflogenen Zielen und Flügen pro Tag weltweit führenden Luftfahrtallianz. Die Mitgliedschaft in der Star Alliance ermöglicht es Lufthansa, gemeinsam mit ihren Allianzpartnern weltweit über 750 Ziele auf allen Kontinenten anzufliegen. Die wechselseitige Anerkennung von Bonusmeilen innerhalb der Star Alliance erlaubt es Lufthansa, auch Kunden ihrer Allianzpartner an sich zu binden. Lufthansa ist der Auffassung, dass das Streckennetz der Star Alliance und die Verzahnung der Vielfliegerprogramme maßgebliche Differenzierungsmerkmale im Wettbewerb mit anderen europäischen Netzwerkcarriern darstellen. Darüber hinaus vermag Lufthansa durch die Kooperation der Allianzpartner, z. B. im Rahmen gemeinsamer Bodeneinrichtungen sowie im Einkauf, Ertrags- und Kostensynergien zu erzielen.

– ***Nachgewiesene Integrationskompetenz***

Lufthansa integriert sowohl zum Konzernverbund gehörende als auch selbständige Fluggesellschaften in ihrer Netzplanung, ihrem Vielfliegerprogramm und zum Teil auch in ihren IT-Systemen. Dadurch gelingt es Lufthansa, an ihren Verkehrsdrehscheiben Verbindungen zu einer Vielzahl von Zielen und in einer Häufigkeit anzubieten, wie es ohne die integrierten Partner-Fluggesellschaften nicht möglich wäre.

– ***Positionierung als Premiumanbieter***

Lufthansa ist am Markt als Premiumanbieter mit hoher Markenidentität positioniert und sieht hierin ein weiteres entscheidendes Differenzierungskriterium im Wettbewerb. Hierbei kann sich Lufthansa auf den hohen Erkennungswert ihrer Marke stützen, die weltweit mit Qualität assoziiert wird. In der Kombination mit stetigen Innovationen und Qualitätsverbesserungen stärkt dies die Kundenbindung und hat zu einem vergleichsweise großen Anteil an Kunden in den höherpreisigen Marktsegmenten geführt.

– ***Nachgewiesene Kompetenz bei Kosteneinsparungen und -flexibilisierung***

Lufthansa und ihre Mitarbeiter haben wiederholt ihre Fähigkeit zu signifikanten Kostenreduzierungen unter Beweis gestellt. Die gemeinsamen Anstrengungen zur Steigerung der Flexibilität haben es Lufthansa in der Vergangenheit immer wieder ermöglicht, aus konjunkturellen Abschwüngen und Krisen der Luftfahrtindustrie gestärkt hervor zu gehen. Nachdem die Ziele des Anfang 2004 abgeschlossenen Effizienzsteigerungsprogramms D-Check um fast 50 % übertroffen wurden, hat Lufthansa jüngst im Rahmen ihres „Aktionsplans zur nachhaltigen Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit“ zur Senkung der Kosten und Steigerung der Effizienz umfassende Programme für die Bereiche Standortkosten, interne und externe Lieferanten sowie Personal und Prozesse aufgelegt. Die Gesellschaft ist zuversichtlich, dass diese Programme erfolgreich sein werden und einen signifikanten Beitrag zur Sicherung und weiteren Stärkung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit und Ertragskraft leisten werden.

– ***Aktives Portfolio-Management***

Lufthansa steuert ihre Geschäftsfelder und Beteiligungen nach wirtschaftlichen und strategischen Kriterien. Mit dem jüngst bekannt gegebenen Verkauf der Gebäudemanagement-Aktivitäten hat Lufthansa nach dem Verkauf von Beteiligungen an GlobeGround, DHL, START Amadeus und Amadeus ihr aktives Portfolio-Management fortgesetzt.

– ***Erfahrenes Management- und Mitarbeiter-Team***

Lufthansa verfügt über ein erfahrenes Management-Team sowie hervorragend ausgebildete Piloten, Flugbegleiter, Techniker und Bodenpersonal. Zwei der drei Vorstandsmitglieder gehören dem Unternehmen seit 34 bzw. 14 Jahren an. Das dritte Vorstandsmitglied verfügt über insgesamt 22 Jahre Managementerfahrung bei Lufthansa und einem anderen DAX 30-Unternehmen. Weiterhin besetzt Lufthansa die zweite Managementebene entsprechend ihrer Philosophie traditionell mit eigenen Kräften, was ihr nicht zuletzt aufgrund der Durchlässigkeit ihrer Management- und Mitarbeiterebenen möglich ist. Lufthansa ist davon überzeugt, dass ihr Erfolg nicht zuletzt auf eine enge Verbindung der Lufthansa Mitarbeiter mit dem Unternehmen beruht, was sich in einer ausgeprägten Corporate Identity zeigt.

Strategie

Lufthansa erwartet, dass große Netzwerkcarrier an Bedeutung gewinnen und ihren Marktanteil insbesondere im generell margenstarken Interkontinentalverkehr weiter ausbauen werden. Lufthansa will diese Entwicklung aktiv prägen. Gezielte Investitionen in die Transformation ihres Netzwerkcarrier-Modells und ihr Produkt sollen die Attraktivität für Kunden und Partner-Fluggesellschaften erhöhen. Hiervon verspricht sich Lufthansa eine Zunahme ihrer Anziehungskraft auf Kunden und Partner-Fluggesellschaften sowie bedeutende Potenziale für nachhaltige Erträge.

– ***Transformation des Netzwerkcarrier-Modells***

Um ihre zentrale Position als Netzwerkcarrier weiter zu stärken, hat Lufthansa beschlossen, kurz- und mittelfristig erhebliche Investitionen in den weiteren Ausbau ihrer Flugzeugflotte zu tätigen und unter anderem 15 Flugzeuge des Typs Airbus A380 anzuschaffen. Lufthansa geht davon aus, dass dieser Flugzeugtyp aufgrund seiner erheblich erweiterten Sitzplatzkapazität auf Langstrecken zu deutlichen Kostenvorteilen führen wird, die ihr eine günstigere Preisgestaltung ermöglichen. Hiervon verspricht sich Lufthansa die Gewinnung weiterer Passagiere für ihr interkontinentales Streckennetz sowie eine Erhöhung ihrer Attraktivität für derzei-

tige und zukünftige Partner-Fluggesellschaften. Um diese Attraktivität noch zu steigern, strebt Lufthansa die weitere Vertiefung der Integration mit ihren Partner-Fluggesellschaften an. Lufthansa greift hierbei insbesondere auf ihre Kompetenzen bei der Netzsteuerung und dem Multi-Hubbing, ihre IT-Plattformen, sowie die Attraktivität der Marke Lufthansa und des Vielfliegerprogramms Miles & More mit ca. 9 Millionen Teilnehmern zurück.

– ***Ausbau von Produktqualität und -differenzierung***

  Mit stetigen Innovationen strebt Lufthansa die weitere Steigerung ihrer Produktqualität an. Dabei adressiert sie durch ein mehr und mehr differenziertes Produktprogramm besonders die Erwartungen der Kunden in den höherpreisigen Marktsegmenten. So wird für die Fluggäste in der Business Class im Kontinentalverkehr eine erweiterte Privatsphäre geschaffen und ihren gewachsenen Ansprüchen auf den Langstreckenflügen durch einen neuen Sitz mit innovativen Eigenschaften, „Internet on Board“ und ein erweitertes Unterhaltungsprogramm Rechnung getragen. Darüber hinaus werden für Geschäftsreisende vermehrt spezielle „Executive Flüge“ angeboten. Eine weitergehende Differenzierung soll für Topkunden über eigene Terminals in Frankfurt/Main und München und dem darin gebotenen individuellen und exklusiven Service (z. B. Valet Parking, separate Sicherheitskontrollen, persönliche Betreuung bis zum Abflug und spezieller Shuttle-Service direkt zum Flugzeug) stattfinden.

– ***Weiterentwicklung des Aviation Konzerns***

  Alle Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns besetzen führende Positionen in ihren jeweiligen Tätigkeitsgebieten. Lufthansa strebt die Stärkung dieser Positionen an. Sie konzentriert sich hierbei auf den Ausbau der Kernkompetenzen und wird so zum fokussierten Aviation Konzern weiterentwickelt. Als Teil dieser Strategie werden auch die Beteiligungen laufend mit dem Ziel überprüft, sich bietende Chancen zur Realisierung von Wertsteigerungen zu nutzen.

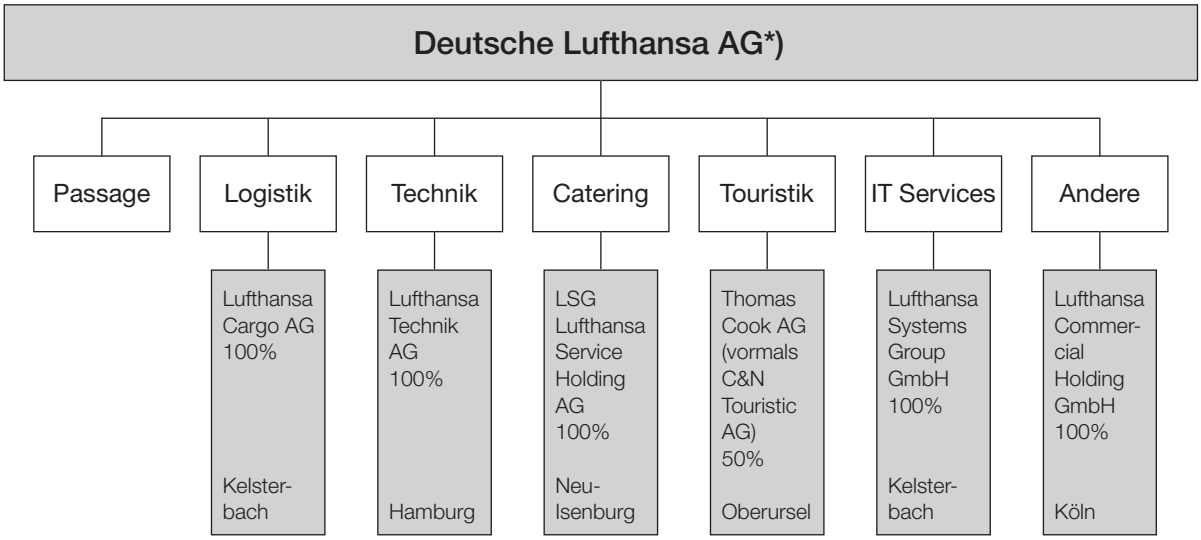
Geschichte und Entwicklung

Die Deutsche Lufthansa AG wurde 1953 unter dem Namen „Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf“ in Köln gegründet und firmiert seit 1954 als „Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft“. Am 1. April 1955 nahm Lufthansa den Flugbetrieb auf, zunächst innerhalb Deutschlands und sodann auch in das Ausland. 1966 wurde die Lufthansa Aktie erstmals an den deutschen Wertpapierbörsen gehandelt. 1997 verkaufte die Bundesrepublik Deutschland ihren verbliebenen Anteilsbesitz, womit die Vollprivatisierung der Lufthansa vollzogen wurde.

Konzernstruktur

Die Deutsche Lufthansa AG ist die Hauptbetriebs- und Holdinggesellschaft sowie das größte Einzelunternehmen des Lufthansa Konzerns. Der Vorstand der Deutsche Lufthansa AG steuert die Geschäftstätigkeit des gesamten Lufthansa Konzerns. Konzerninterne Vereinbarungen regeln die Zusammenarbeit innerhalb des Lufthansa Konzerns. Konzerninterne Leistungen werden zu Preisen erbracht, wie sie auch mit Dritten vereinbart würden. Der Lufthansa Konzern ist in sechs wesentlichen Geschäftsfeldern tätig: Passage, Logistik, Technik, Catering, Touristik und IT Services. Weitere Service-Tochtergesellschaften und die meisten Unternehmen außerhalb der Kerngeschäftsfelder hält die Lufthansa Commercial Holding GmbH.

Das nachfolgende Diagramm zeigt in stark vereinfachter Form die Struktur des Lufthansa Konzerns:



*) Die Deutsche Lufthansa AG ist nicht nur eine Holdinggesellschaft, sondern betreibt auch das Geschäftsfeld Passage.

Die Deutsche Lufthansa AG hat mit den folgenden Dachholdinggesellschaften der Lufthansa Geschäftsfelder Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge abgeschlossen: Lufthansa Cargo AG, Lufthansa Technik AG, LSG Lufthansa Service Holding AG, der Lufthansa Systems Group GmbH und der Lufthansa Commercial Holding GmbH. Des Weiteren hat die Deutsche Lufthansa AG Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge mit der Lufthansa CityLine GmbH, der Lufthansa Flight Training GmbH sowie der Delvag Luftfahrtversicherungs-AG abgeschlossen. Aufgrund dieser Verträge stehen die betreffenden Tochtergesellschaften unter Kontrolle der Lufthansa und haben sich verpflichtet, alle ihre Gewinne an Lufthansa abzuführen. Im Gegenzug muss Lufthansa etwaige Verluste der beherrschten Unternehmen ausgleichen.

Insgesamt umfasst der Lufthansa Konzern derzeit ca. 400 Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Geschäftsfeld Passage

Im Geschäftsfeld Passage betreibt Lufthansa ihr Passagierfluggeschäft, d. h. die regelmäßige Durchführung inländischer, europäischer und interkontinentaler Passagierlinienflüge.

Die Passage ist das wichtigste Geschäftsfeld der Lufthansa und wird unmittelbar von der Deutsche Lufthansa AG, der Obergesellschaft des Lufthansa Konzerns, betrieben. Das Geschäftsfeld Passage untersteht einem Bereichsvorstand, dem vier Mitglieder sowie der Vorstandsvorsitzende der Deutsche Lufthansa AG angehören und der die Bereiche Marketing und Vertrieb, Service und Personal, Operations, Netz-Management, IT und Einkauf verantwortet. Der Bereichsvorstand Passage berichtet unmittelbar an den Vorstand der Deutsche Lufthansa AG.

Streckennetz und Leistungsdaten

Derzeit fliegt Lufthansa im Geschäftsfeld Passage mehr als 300 Ziele weltweit (einschließlich Code Sharing) an. Gemeinsam mit den Partnern der Star Alliance werden derzeit mehr als 750 Ziele weltweit angeflogen.

Im europäischen Heimatmarkt des Geschäftsfelds Passage ist Deutschland der wichtigste nationale Markt. In Deutschland werden im aktuellen Flugplan 17 Ziele von der Lufthansa und den weiteren Partnern der Lufthansa Regional (siehe „– Allianzen und Kooperationen – Lufthansa Regional“) angeflogen. Pro Woche werden mehr als 2.000 innerdeutsche Flüge von Lufthansa und weiteren Partnern der Lufthansa Regional durchgeführt.

Im übrigen europäischen Markt (ohne Deutschland), in dem Lufthansa und die weiteren Partner der Lufthansa Regional derzeit mehr als 90 Ziele anfliegen, werden aktuell pro Woche mehr als 3.700 Flüge angeboten. Im

Interkontinental-Flugverkehr bietet Lufthansa derzeit mehr als 470 Flüge pro Woche zu insgesamt mehr als 65 Zielen an (mehr als 190 Zielen einschließlich Code Sharing). Hiervon entfallen mehr als 250 Flüge zu 25 Zielen in Amerika (120 Zielen einschließlich Code Sharing), sowie mehr als 110 Flüge zu 18 Zielen in Asien (44 Zielen einschließlich Code Sharing).

Im Streckennetz der Lufthansa ist der Flughafen Frankfurt/Main die wichtigste Verkehrsdrehscheibe. Ca. 79 % der Interkontinental-Flüge und ca. 38 % der innereuropäischen Flüge haben dort ihren Ausgangspunkt. Der Flughafen München, über den aktuell ca. 18 % der Interkontinental- und ca. 36 % der innereuropäischen Flüge laufen, ist die zweitwichtigste Verkehrsdrehscheibe der Lufthansa. An beiden Flughäfen ist Lufthansa die mit Abstand bedeutendste Fluggesellschaft. Aufgrund des bereits hohen Verkehrsaufkommens am Flughafen Frankfurt/Main geht die Gesellschaft davon aus, dass das Flugangebot in absehbarer Zukunft vor allem am Flughafen München ausgeweitet werden kann und dessen relative Bedeutung aus diesem Grund für die Aktivitäten des Geschäftsfelds Passage weiter zunehmen wird. Beispielsweise realisiert Lufthansa im aktuellen Sommerflugplan 2004 mit sechs neuen Langstreckenzielen die größte Expansion in der Geschichte ihrer südlichen Verkehrsdrehscheibe München. Insgesamt bietet das Geschäftsfeld Passage derzeit seinen Kunden in München doppelt so viele Frequenzen wie im Vorjahr.

Durch die Gestaltung ihres Flugplans sowie die gezielte Abstimmung mit den Flugplänen ihrer Partnerfluggesellschaften für die Zubringerflüge zu den Verkehrsdrehscheiben Frankfurt/Main und München versucht Lufthansa, ihre Interkontinental- und Europa-Flüge optimal auszulasten. Daneben operiert Lufthansa eine Reihe direkter, sog. Punkt-zu-Punkt-Flüge, die attraktive Flugziele über Direktflüge verbinden, so dass es nicht des Umsteigens, z. B. in Frankfurt/Main oder München, bedarf.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Leistungsdaten des Geschäftsfelds Passage aufgeteilt nach Verkehrsgebieten für die Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 sowie für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003:

	Jan. – März 2004	**Jan. – März 2003 *)**	2003	2002	2001	**Jan. – März 2004**	**Jan. – März 2003 *)**	2003	2002	2001	**Jan. – März 2004**	**Jan. – März 2003 *)**	2003	2002	2001
	Anzahl Fluggäste in Tsd.					**Verkaufte Sitzkilometer in Mio.**					**Sitzladefaktor in %**				
Europa	8.873	8.380	35.541	34.434	36.292	5.855	5.523	24.231	23.202	24.331	59,4	57,5	63,1	62,5	61,0
Nordamerika	1.080	946	4.965	4.488	4.499	7.542	6.593	33.480	30.574	31.249	78,7	76,4	78,0	79,8	75,7
Südamerika	154	135	455	547	719	1.423	1.255	4.017	4.876	6.201	80,4	80,3	77,8	78,0	77,7
Nahost	214	127	642	527	523	788	491	2.371	1.990	1.955	74,3	65,8	70,5	71,3	66,9
Afrika	243	241	939	905	811	1.256	1.199	4.494	4.383	3.956	73,8	73,0	72,4	72,3	73,6
Asien/Pazifik	806	750	2.860	2.996	2.810	6.216	5.775	22.070	23.464	22.624	79,6	78,9	79,1	80,4	78,4
Summe Linie	11.370	10.579	45.403	43.897	45.652	23.080	20.837	90.663	88.489	90.316	72,6	70,6	73,2	73,9	71,5
Charter	5	4	37	52	52	5	5	45	81	73	57,5	47,1	52,7	68,6	70,5
Gesamt	11.375	10.583	45.440	43.949	45.704	23.085	20.842	90.708	88.570	90.389	72,6	70,6	73,1	73,9	71,5

*) Zahlen unter Einbeziehung der rückwirkend zum 1. Januar 2003 konsolidierten Air Dolomiti.

Zum 31. März 2004 beschäftigte die Deutsche Lufthansa AG im Geschäftsfeld Passage 34.430 Mitarbeiter.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Segmentergebnisse für das Geschäftsfeld Passage für die Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001, sowie für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003:

	Jan. – März 2004	Jan. – März 2003 [1])	2003	2002	2001
			jeweils in Mio. €		
Umsatzerlöse [2])	2.540	2.258	10.208	10.461	10.633
Segmentergebnis [3])	– 45	– 367	157	516	149

[1]) Zahlen unter Einbeziehung der rückwirkend zum 1. Januar 2003 konsolidierten Air Dolomiti.

[2]) Einschließlich Umsatzerlösen mit anderen Konzernunternehmen von € 434 Mio. im Geschäftsjahr 2003, € 425 Mio. im Geschäftsjahr 2002, € 450 Mio. im Geschäftsjahr 2001, € 122 Mio in den ersten drei Monaten 2004 und € 103 Mio. in den ersten drei Monaten 2003.

[3]) Segmentergebnisse gemäß IAS 14.

Verbesserung der Qualität und Erweiterung des Premiumangebots

Um ihren Anspruch als Premiumanbieter zu unterstreichen, plant Lufthansa ihre Produkt- und Service-Qualität im Geschäftsfeld Passage kontinuierlich zu verbessern. Jüngere und jüngste Initiativen zur Qualitätsverbesserung sind beispielsweise:

- **Kontinuierliche Inbetriebnahme neuer Flugzeugtypen:** Lufthansa hat ihre ersten Flugzeuge des neuen Typs Airbus A340-600 im Dezember 2003 und die ersten Flugzeuge des neuen Typs Airbus A330-300 im März 2004 in Betrieb genommen (zur Flottenplanung der Lufthansa vgl. „Geschäftstätigkeit – Flugzeugflotte“).
- **Neues Star Alliance Terminal in München:** Im Juni 2003 wurde der Flugbetrieb am neuen Terminal 2 des Flughafen München aufgenommen, einem der modernsten Passagierterminals der Welt, das von Lufthansa, den anderen Luftverkehrsgesellschaften der Star Alliance sowie weiteren Partnerfluggesellschaften exklusiv genutzt wird. Mit dem neuen Terminal wurde die jährliche Passagierkapazität des Münchener Flughafens auf rund 45 Millionen Fluggäste verdoppelt.
- **Gezielte Serviceverbesserung für Topkunden:** Lufthansa beabsichtigt, noch in diesem Geschäftsjahr für ihre besten Kunden und Fluggäste der First Class auf den Interkontinentalstrecken ein Top-Kunden-Programm zu implementieren. Zu dem bereits im Bau befindlichen Top-Kunden-Terminal in Frankfurt am Main soll ein weiteres in München hinzukommen. Weiterer Bestandteil des Programms ist die erhebliche Ausweitung des exklusiven Service am Boden durch das Angebot separater Sicherheitskontrollen, persönlicher Betreuung bis zum Abflug und eines speziellen Shuttle-Service direkt zum Flugzeug.
- **Verbesserung der Business Class auf Langstrecken:** Im Dezember 2003 hat Lufthansa damit begonnen, das Business-Class-Angebot auf Langstreckenflügen erheblich zu verbessern. Neben neuen Schlafsitzen (Private Bed mit zwei Metern Länge in der Schlafposition, einer aufgrund versenkbarer Armflächen breiteren Liegefläche und Massagefunktion) und einer Vergrößerung des Sitzabstands um 25 cm werden sukzessive Video/Audio on Demand-Systeme (Filme und Audioformate nach Belieben starten, unterbrechen, vor- und zurückspulen) mit einem viermal so großen Bildschirm wie bislang eingebaut.
- **Verbesserung des Sitzkomforts in der Business Class im innerdeutschen und europäischen Flugverkehr:** Als derzeit einzige Airline in Europa hält Lufthansa mit Beginn des Sommerflugplans am 28. März 2004 sämtliche Mittelsitze in der Business Class auf Flügen innerhalb Deutschlands und Europas frei. Bis zu 50 Prozent mehr Platz, ein verbessertes Mahlzeiten- und Serviceangebot und mehr Stauraum in der Business Class sollen den Aufenthalt an Bord noch angenehmer gestalten.
- **Kontinuierliche Verbesserung der Pünktlichkeit:** Bereits in den vergangenen Jahren hat Lufthansa mit einer Vielzahl von Maßnahmen die Pünktlichkeit ihrer Flüge erhöht. Die Entzerrung der Verkehrsspitzen an der Verkehrsdrehscheibe Frankfurt/Main wirkt sich entscheidend auf die Pünktlichkeit von Europa- und Deutschlandflügen aus. Insbesondere durch die mit dem aktuellen Flugplan Ende März 2004 eingeführte leichte Abflachung der Ankunfts- und Abflugswellen (Depeaking) wird die Produktivität der Flugzeuge gesteigert. Diese Maßnahmen werden durch Ansätze zur Flexibilisierung in der Planung von Flugzeug- und Crewumläufen komplementiert.
- **Einsatz von FlyNet (Breitband-Internetangebot) in den Langstreckenflugzeugen:** Im März 2004 hat Lufthansa die Installation von Wireless LAN (WLAN) Technologie für drahtlosen Internet-Zugang an Bord des ersten Airbus A340-300 abgeschlossen; bis zum Jahresende sollen bereits etwa 30 Flugzeuge über FlyNet verfügen; sukzessive sollen bis zum Geschäftsjahr 2006 alle Langstreckenmaschinen des Typs Airbus A340, Airbus A330 sowie Boeing 747-400 das neue System erhalten.
- **Ausstattung der Lufthansa Lounges mit drahtlosem Internet:** Als erste große internationale Fluggesellschaft hat Lufthansa im Frühjahr 2003 damit begonnen, ihre Flughafen-Lounges mit Wireless LAN (WLAN) Technologie für drahtlosen Internet-Zugang auszustatten.

Beförderungsklassen und Auslastungsoptimierung

Neben der Länge der geflogenen Strecke hängen die Preise für Flüge der Lufthansa von der Beförderungsklasse ab. Auf ihren innerdeutschen und europäischen Flügen bietet Lufthansa ihre Flüge in der Economy Class und – mit umfangreicherem Service und höherem Komfort – in der Business Class an. Auf den meisten ihrer Interkontinental-Flügen bietet Lufthansa zusätzlich eine First Class an.

Innerhalb der einzelnen Tarifklassen erfolgt eine starke preisliche Differenzierung zwischen verschiedenen Märkten/Ländern sowie zwischen Reisenden, denen es auf Komfort und Flexibilität ankommt, einerseits und eher preissensiblen Kunden andererseits. Ergänzend wird in einigen Märkten auch nach verschiedenen Vertriebskanälen preislich differenziert (so kann beispielsweise der Internetkauf für den Kunden günstiger sein als der Kauf am Flughafen). Mittel der preislichen Differenzierung bei Lufthansa sind darüber hinaus spezifische Tarifkonditionen (wie z. B. Vorausbuchungsfristen, Mindestaufenthalte und Umbuchungsgebühren).

Die Platzverfügbarkeit für einen bestimmten Tarif wird mittels moderner Prognosesysteme auf Grundlage kontinuierlich aktualisierter Auslastungsprognosen pro Markt und Strecke individuell gesteuert. Das Prognosesystem der Lufthansa prüft beispielsweise bereits 361 Tage vor Abflug erstmals die voraussichtliche Buchungslage von jedem der täglich über 1.600 Flüge. Ziel dieser Auslastungssteuerung ist die Optimierung des Umsatzes, der über das gesamte Verbindungsnetz des Geschäftsfelds Passage generiert wird. Dabei werden Buchungslage und Auslastungsprognose künftiger Flüge sowie die auf einem bestimmten Flug jeweils erzielbaren Durchschnittserlöse (sog. „Yields“) kontinuierlich abgeglichen. Auf dieser Grundlage werden beispielsweise im Falle schwacher Auslastungsprognosen nachfragestimulierende Maßnahmen – wie etwa die verstärkte Verfügbarkeit von Sondertarifen – ergriffen. Werden hingegen ausgebuchte Flüge prognostiziert, wird die Verfügbarkeit „günstiger“ Preise oder die Buchbarkeit aus Ländern mit geringem „Yield“ frühzeitig reduziert. Daneben berücksichtigt die System-Software der Lufthansa auch die Wahrscheinlichkeit des Nichtantritts von Flügen, um die Auslastung der Flüge weiter zu optimieren.

Vertrieb von Flugtickets und Reservierungssysteme

Tickets für die Flüge von Lufthansa werden sowohl von Lufthansa selbst als auch über Dritte, etwa Reisebüros, andere Fluggesellschaften und Reiseveranstalter vertrieben. Für den Eigenvertrieb nutzt Lufthansa ihre weltweit insgesamt acht Call Center, eigene Verkaufsbüros in großen Städten und an Flughäfen, elektronische Ticketautomaten sowie zunehmend das Internet.

Während in der Vergangenheit Reisebüros der bedeutendste Vertriebskanal waren, nimmt der Direktvertrieb – insbesondere an Großkunden und über die Call Center der Lufthansa sowie das Internet an private Kunden – beständig an Bedeutung zu. So wurden etwa im Geschäftsjahr 2003 41,2 Mio Einzelreisen (Vorjahr: 41,7 Mio Einzelreisen) über den Fremdvertrieb, insbesondere Reisebüros, und 5,1 Mio Einzelreisen (Vorjahr: 4,4 Mio Einzelreisen) direkt durch Lufthansa verkauft. Lufthansa geht davon aus, dass der Anteil der direkt vertriebenen Tickets mittel- bis langfristig weiter zunehmen wird.

Sämtliche verfügbaren Flüge werden über ein einheitliches elektronisches Reservierungssystem erfasst, auf dessen Daten neben dem Lufthansa Eigenvertrieb auch sämtliche Vertriebspartner der Lufthansa unmittelbaren Zugriff haben. Der unmittelbare Zugriff auf die Reservierungsdaten der Lufthansa erfolgt über die sogenannten zentralen Reservierungssysteme (CRS) der Tourismusindustrie – wie etwa Galileo oder Amadeus. Die in den Reservierungssystemen zur Verfügung stehenden Flüge und Tarifklassen werden auf Grundlage des aktuellen Buchungsstandes laufend aktualisiert, so dass jeweils nur diejenigen Tarifklassen gebucht werden können, mit denen sich die Auslastung der Lufthansa Flüge optimieren lässt (siehe „– Tarifklassen und Auslastungsoptimierung“).

Marketing und Kundenbindung

Die Marketing-Aktivitäten im Geschäftsfeld Passsage zielen darauf ab, die Wertschöpfung durch einen integrierten Marketingansatz zu erhöhen, der auf einer kontinuierlichen Markt- und Kundenbeobachtung fußt. Neben der Gewinnung neuer Kunden ist das Marketing auch und vor allem darauf ausgerichtet, die Kunden der Lufthansa langfristig zu binden, etwa durch das Vielfliegerprogramm Miles & More.

Die Teilnehmer am Miles & More Programm können die von ihnen erworbenen Prämienmeilen in Freiflüge bei Lufthansa und den Partnern der Star Alliance oder aber in eine Vielzahl von Sachprämien eintauschen. Diese reichen von Hotelübernachtungen über Kreuzfahrten bis hin zu Zigarren, Weinen und weiteren Luxusgütern. Miles & More Teilnehmer können Prämienmeilen unmittelbar bei Lufthansa oder ihren Partner-Airlines beim Fliegen oder aber bei sonstigen Accrual Partners, etwa bei Übernachtungen in Partnerhotels, Anmietung von Mietwagen bei den Mietwagenpartnern, Einkäufen mit Lufthansa VisaCard und auf vielen anderen Wegen sammeln. Bei Erreichen einer bestimmten Anzahl an Prämienmeilen durch Fliegen erhalten die Miles & More

Teilnehmer einen besonderen Status, der sie als besonderen Kunden kennzeichnet und Anspruch auf bestimmte Privilegien gibt, etwa Zugang zu den mehr als 55 Lufthansa eigenen Lounges und zu den Lounges der Partner-Airlines, Wartelistenpriorität etc. Die Anzahl der Teilnehmer am Miles & More Programm beträgt derzeit ca. 9 Millionen.

Wesentliche Elemente des Marketing-Ansatzes der Lufthansa sind:

– Der Ausbau der Premium-Positionierung der Lufthansa zur weiteren Profilierung der Marke und Differenzierung im Wettbewerb auf Grundlage kundenorientierter Innovationen (s. auch „– Verbesserung der Qualität und Ausbau des Premiumangebots“).

– Die Verfolgung eines differenzierten und segmentierten Marketing-Ansatzes durch die gezielte Ansprache spezifischer Zielgruppen, die auf Grundlage demographischer und geographischer Kriterien identifiziert werden.

– Ausbau der Internationalisierung durch gezielte, geographisch differenzierte, Marketing-Kampagnen etwa durch die Gewinnung ausländischer Accrual-Partner und Teilnehmer für das Miles & More Programm.

– Kontinuierliche Verbesserung des Kunden-Know-How, etwa mittels umfangreicher und detaillierter Kundenanalysen.

Allianzen und Kooperationen

Star Alliance

Lufthansa ist eines der fünf Gründungsmitglieder der Star Alliance, einer im Mai 1997 ins Leben gerufenen Kooperations- und Marketing-Vereinbarung internationaler Fluggesellschaften. Derzeit hat die Star Alliance 15 Mitglieder: Lufthansa, Air Canada, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana Airlines, Austrian Airlines, British Midland, LOT Polish Airlines, Scandinavian Airlines System, Singapore Airlines, Spanair, Thai Airways, United Airlines, U.S. Airways und VARIG Brazilian Airlines. South African Airways hat im März 2004 und TAP-Air Portugal hat im Mai 2004 ihre Absicht bekannt gegeben, der Star Alliance beitreten zu wollen. Zum 31. März 2004 umfasste das Streckennetz der Star Alliance mehr als 750 Zielorte in mehr als 130 Ländern.

Die Star Alliance baut nicht auf einem rechtlichen Zusammenschluss des Flugbetriebs ihrer Mitglieder auf, sondern auf einem Netz bi- oder multilateraler Vereinbarungen zwischen ihren einzelnen Mitgliedern. Diese Vereinbarungen reichen von der gegenseitigen Anerkennung von Vielfliegerprogrammen über Code Sharing und die gemeinsame Bedienung bestimmter Strecken bis hin zu Kapitalbeteiligungen zwischen den Mitgliedern. Der gemeinschaftliche Flugbetrieb umfasst für Lufthansa jeweils bi- bzw. trilaterale Kooperationen mit Austrian Airlines, mit SAS und British Midland, mit United Airlines sowie mit Singapore Airlines, Air Canada, All Nippon Airways, LOT Polish Airlines, Spanair, Thai Airways, U.S. Airways und VARIG Brazilian Airlines. In Einzelfällen ist mit einem solchen gemeinschaftlichen Flugbetrieb eine Aufteilung der Gewinne und Verluste aus der Geschäftstätigkeit zwischen den Partnern auf bestimmten Routen verbunden. Die dem gemeinschaftlichen Flugbetrieb zugrundeliegenden Kooperationsvereinbarungen sehen zum Teil eine Obergrenze für die durch die Partner der Lufthansa zu tragenden Verluste vor und begrenzen den Anteil der Lufthansa an den Gewinnen aus dem gemeinschaftlichen Flugbetrieb oder bestimmten Strecken. In derartigen Fällen partizipiert Lufthansa nicht proportional an Gewinnen oder Verlusten des gemeinschaftlichen Flugbetriebs bzw. der betreffenden Strecke (vgl. hierzu sowie zum Risiko des Verlusts von Star Alliance Mitgliedern „Risikofaktoren – Lufthansa ist bestimmten Risiken aus ihren strategischen Allianzen und Kooperationen ausgesetzt“).

Die Star Alliance betreibt darüber hinaus umfassende gemeinsame Werbekampagnen über Print- und elektronische Medien. Jedes Mitglied der Star Alliance darf in Verbindung mit seinem eigenen Logo sowie in bestimmten Fällen neben seinem eigenen Logo das Star Alliance-Logo benutzen, was ihm Zugang zu einer globalen Marke bietet sowie, über die Verbindung mit der Star Alliance-Marke, das Profil der eigenen Marke weiter fördert. Im Rahmen der Star Alliance ist den Mitgliedern die Kooperation mit anderen Fluggesellschaften untersagt, die Mitglied in Konkurrenzallianzen sind. Eine Ausnahme besteht nur dann, wenn die betreffende Kooperation bereits vor Eintritt in die Star Alliance bestand.

Die Star Alliance ist gemessen am Passagieraufkommen, der Anzahl der angeflogenen Ziele und der Anzahl der täglichen Flüge die derzeit weltweit größte Luftfahrtallianz. Lufthansa sieht ihre Mitgliedschaft in der Star Alliance

als einen Schlüsselfaktor für ihren künftigen Erfolg – insbesondere im Bereich der Interkontinentalverbindungen – und profitiert nach ihrer Ansicht von folgenden wesentlichen Vorteilen:

- **Zu- und Abbringerverkehr für Verkehrsdrehscheiben:** insbesondere im Hinblick auf Interkontinental-Verbindungen (Auslastung der Großflugzeuge).
- **Erweitertes Streckennetz:** Lufthansa erhält indirekten Zugang zu zusätzlichen Strecken unter Vermeidung der mit einer eigenen Expansionsstrategie typischerweise auftretenden Risiken. Zudem eröffnet sich Lufthansa aufgrund des Code Sharing mit einigen Star Alliance-Mitgliedern die Möglichkeit, mit anderen Fluggesellschaften auf Strecken zu konkurrieren, die sie anderenfalls möglicherweise nicht bedienen könnte.
- **Wechselseitige Anerkennung der Vielfliegerprogramme:** Teilnehmer an Vielfliegerprogrammen von Mitgliedern der Star Alliance können grundsätzlich bei jeder anderen Mitgliedsgesellschaft Flugmeilen sammeln und einlösen. Dadurch können die Fluggäste früher einen bevorzugten Kundenstatus erreichen und Prämien erwerben.
- **Marketing-Kooperation:** Die Star Alliance-Mitglieder unternehmen beträchtliche gemeinsame Marketing-Aktivitäten, die es ihnen ermöglichen, ihr internationales Profil zu fördern, indem sie ein größeres Vertriebsnetz als bei unabhängiger Durchführung dieser Aktivitäten aufbauen können.
- **Umfassender weltweiter Service:** Die Star Alliance stärkt die Kundentreue durch das Angebot eines umfassenden weltweiten Service, wie Ticketausstellung, Reservierung, Check-in, Gepäckabfertigung und Flughafen-Lounges an sämtlichen maßgeblichen durch die Star Alliance angeflogenen Flughäfen.
- **Kosteneinsparungen:** Die Mitglieder der Star Alliance können durch die Kooperation höhere Erträge und eine Kostenreduktion durch die Nutzung von Synergien, beispielsweise durch gemeinsame Bodeneinrichtungen wie Check-In-Schalter, erzielen. Auch auf der Beschaffungsseite, zum Beispiel beim Flugzeugkauf, arbeiten die Mitglieder der Allianz zusammen.

Lufthansa Regional

Im Oktober 2003 haben Lufthansa und ihre Partner Air Dolomiti, Augsburg Airways, Contact Air, Eurowings und Lufthansa CityLine beschlossen, ihre Zusammenarbeit unter dem gemeinsamen Namen „Lufthansa Regional“ neu auszurichten. Während Lufthansa Alleingesellschafterin der Lufthansa CityLine und der Air Dolomiti ist und eine Beteiligung an Eurowings hält (siehe „– Beteiligungen“), sind Augsburg Airways und Contact Air keine Beteiligungsunternehmen der Lufthansa.

Unter dem Dach von Lufthansa Regional werden sämtliche Regionalflüge der beteiligten Fluggesellschaften gemeinschaftlich in einem aufeinander abgestimmten Flugplan koordiniert, der eng mit dem Flugplan der Lufthansa abgestimmt ist. Das Lufthansa Regional zugrundeliegende Konzept ist darauf ausgerichtet, das Lufthansa Streckennetz insbesondere zu den kleineren Zielorten zu erweitern. Lufthansa betrachtet Lufthansa Regional als einen wichtigen Faktor für die Stärkung ihrer Wettbewerbsposition und konnte ihr Angebot an regionalen Direktflügen und Umsteigeverbindungen erheblich verbessern. Die Kunden profitieren von einem dichten Angebot an Zu- und Abbringerflügen über die Verkehrsdrehscheiben Frankfurt/Main und München, dem dezentralen Direktverkehr aus bedeutenden Wirtschaftsregionen wie Düsseldorf und Hamburg sowie der Vernetzung zwischen innerdeutschen und europäischen Destinationen. Zubringerstrecken führen in erster Linie zu den Verkehrsdrehscheiben in Frankfurt/Main und München, um die Reise zu den Endzielen hauptsächlich mit der Lufthansa und anderen Mitgliedern der Star Alliance sowie mit Flügen anderer Betreiber zu ermöglichen. Darüber hinaus wird die Zuverlässigkeit und Effizienz im Flugverkehr durch eine gemeinsame Reserveplanung der Flugzeuge sowie eine Abstimmung der Reparatur- und Wartungsarbeiten weiter gesteigert.

Die Regionalflüge werden von den Kooperationspartnern im Auftrag und auf Rechnung der Lufthansa durchgeführt, die das unternehmerische Risiko dieser Flüge trägt. Die Kooperationspartner stellen Lufthansa die für die Durchführung der Flüge erforderlichen Flugzeuge und das Flugpersonal zur Verfügung. Im Rahmen dieses sog. „Wet Lease“ erfolgt die Überlassung der Flugzeuge und des Flugpersonals sowie die Übernahme von Wartung, Versicherung und sonstigen Kosten des Flugzeugbetriebs auf Basis fest vereinbarter Konditionen. Derzeit bestehen für die Wet Leases – mit Ausnahme der Augsburg Airways, mit der bereits ein entsprechender Vertrag abgeschlossen wurde – sich monatlich verlängernde Zwischenvereinbarungen, die in längerfristige Verträge überführt werden sollen.

Weitere Kooperationen

Lufthansa unterhält darüber hinaus mit einer Reihe anderer internationaler Fluggesellschaften außerhalb der Star Alliance Kooperationen. Der Umfang dieser Kooperationen variiert, umfasst jedoch üblicherweise das Angebot von Code Sharing Flügen im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Deutschland und dem Heimatmarkt der betreffenden Fluggesellschaft. Darüber hinaus umfasst die Kooperation üblicherweise die wechselseitige Anerkennung von Vielfliegerprogrammen, im Falle der Lufthansa also des Miles & More Programms. Innerhalb Europas arbeitet Lufthansa unter anderem mit Adria Airways, Air One, Croatia Airlines, Czech Airlines, Cimber Air, Cirrus Airlines, Luxair und Maersk Air zusammen, außerhalb Europas mit Air China, Air India, Mexicana, Shanghai Airlines und South African Airways. Letztere hat ihre Absicht bekundet, der Star Alliance beitreten zu wollen.

Wettbewerb

Der Passagierflugmarkt ist sowohl in Deutschland und Europa als auch im Langstreckenbereich durch intensiven Wettbewerb gekennzeichnet. In jedem dieser Märkte konkurriert das Geschäftsfeld Passage mit Wettbewerbern, die teilweise günstigere Kostenstrukturen aufweisen als Lufthansa (vgl. „Risikofaktoren – Die Luftfahrtindustrie ist äußerst wettbewerbsintensiv und Lufthansa steht sowohl mit staatlichen Fluggesellschaften als auch Billiganbietern im Wettbewerb“). Dies gilt insbesondere für Billiganbieter, deren Geschäftsmodell darauf aufbaut, in erster Linie sogenannte Punkt-zu-Punkt Verbindungen anzubieten.

Lufthansa versteht sich als Netzwerkcarrier, der seinen Kunden über die beiden Verkehrsdrehscheiben Frankfurt/Main und München Flugverbindungen zu einer Vielzahl deutscher, europäischer und interkontinentaler Ziele anbietet. Dieses Geschäftsmodell unterscheidet sich grundlegend von demjenigen der Billiganbieter. Darüber hinaus sieht sich Lufthansa als Premiumanbieter, der seinen Fluggästen ein gehobenes Leistungsangebot unterbreitet, das Lufthansa von den Billiganbietern differenziert (vgl. „– Verbesserung der Qualität und Erweiterung des Premiumangebots“).

Hauptwettbewerber der Lufthansa im innerdeutschen Flugverkehr sind Deutsche BA und Germania. In Europa ist Lufthansa dem Wettbewerb von Billiganbietern wie Air Berlin, easyJet und Ryanair ausgesetzt. Darüber hinaus ist auf den Strecken von Deutschland in andere europäische Städte die dort jeweils operierende nationale Fluggesellschaft in der Regel Hauptwettbewerber, also zum Beispiel auf Flügen von Deutschland nach Frankreich insbesondere die Air France, auf Flügen von Deutschland nach Großbritannien die British Airways und auf Flügen von Deutschland nach Italien die Alitalia. Im Interkontinentalverkehr spielen Billiganbieter bislang keine Rolle. Hauptwettbewerber der Lufthansa sind die Mitgliedsgesellschaften der beiden anderen großen Luftfahrtallianzen Oneworld (mit den führenden Mitgliedern British Airways und American Airlines) und Sky Team (mit den führenden Mitgliedern Air France/KLM und Delta Airlines).

Beteiligungen

Lufthansa CityLine

Lufthansa CityLine ist eine Regionalfluggesellschaft, die seit 1993 im Alleineigentum der Deutsche Lufthansa AG steht. Sie fliegt derzeit mit wöchentlich mehr als 1.500 Flügen 13 Ziele in Deutschland sowie 51 Ziele im übrigen Europa an und ist Mitglied von Lufthansa Regional. Das Geschäft der Lufthansa CityLine umfasst sowohl Zu- und Abbringerflüge von regionalen Flughäfen zu den Verkehrsdrehscheiben Frankfurt/Main und München als auch Punkt-zu-Punkt Verbindungen zwischen einzelnen Regionalzielen.

Zum 31. März 2004 bestand die Flotte der Lufthansa CityLine aus 86 Flugzeugen. Zu diesem Stichtag hatte Lufthansa CityLine 2.497 Mitarbeiter.

Air Dolomiti

Die italienische Regionalfluggesellschaft Air Dolomiti steht seit 2003 im Alleineigentum der Lufthansa und ist Teil der Kooperation Lufthansa Regional. Air Dolomiti fliegt vornehmlich aus Norditalien mit wöchentlich mehr als 400 Flügen 23 Ziele in Europa an.

Zum 31. März 2004 bestand die Flotte der Air Dolomiti aus 22 Flugzeugen. Zu diesem Stichtag hatte die Air Dolomiti 543 Mitarbeiter.

Eurowings

Am 1. Januar 2001 erwarb Lufthansa eine 24,9 %ige Beteiligung an der deutschen Fluggesellschaft Eurowings Luftverkehrs AG. Nachdem der Mehrheitsaktionär der Eurowings mit Wirkung zum 1. April 2004 ein Andienungsrecht über weitere 24,1 % der Eurowings Anteile ausgeübt hat, hat sich die Beteiligung der Lufthansa an Eurowings auf 49,0 % erhöht. Darüber hinaus ist Lufthansa verpflichtet, weitere 50,9 % der Eurowings-Anteile zu erwerben, sofern der Mehrheitsaktionär der Eurowings sein diesbezüglich bestehendes weiteres Andienungsrecht ausübt. Dies ist frühestens ab dem 1. November 2004 mit einer vorherigen Ankündigungsfrist von sechs Monaten möglich. Umgekehrt ist Lufthansa ihrerseits berechtigt, vom Mehrheitsaktionär ab dem 1. November 2004 mit einer vorherigen Ankündigungsfrist von sechs Monaten den Erwerb und die Übertragung von bis zu 50,9 % der Anteile an sich oder einen oder mehrere Dritte zu verlangen. Bislang sind noch keine der genannten Rechte ausgeübt worden. Die restlichen 0,1 % der Anteile an Eurowings werden gegenwärtig von Kleinaktionären gehalten.

Zum 31. März 2004 bestand die Flotte der Eurowings-Gruppe aus 50 Flugzeugen. Die Eurowings-Gruppe hatte zu diesem Stichtag 1.685 Mitarbeiter. Eurowings fliegt täglich zu 32 Zielen in 10 Ländern und bietet im Linienverkehr bis zu 238 Verbindungen täglich an. Hierin enthalten sind die von der Tochtergesellschaft Germanwings GmbH, einem Billiganbieter, angebotenen Flüge. Die Germanwings bietet vor allem Flüge vom Flughafen Köln/Bonn an.

British Midland

Im Dezember 2000 erwarb Lufthansa eine 20 %ige Beteiligung an der britischen Fluggesellschaft British Midland, die sich mittlerweile auf 30 % minus eine Aktie beläuft. Die SAS ist mit ca. 20 % an der British Midland beteiligt. Darüber hinaus sind Sir Michael Bishop und mit diesem verbundene oder in der Geschäftsleitung der British Midland tätige Privatpersonen an der British Midland beteiligt. Diesen hat Lufthansa die Option eingeräumt, ihr bis Dezember 2008 weitere 10 % am Aktienkapital der British Midland zu vereinbarten Mindestausübungspreisen anzudienen. Darüber hinaus besteht für den Zeitraum von Dezember 2005 bis Juni 2009 eine Option, Lufthansa weitere Aktien zu einem vereinbarten Mindestausübungspreis anzudienen, nach deren Erwerb sie Mehrheitsaktionärin der British Midland wäre.

British Midland ist Mitglied der Star Alliance und bietet nach eigenen Angaben mit einer Flotte von 41 Flugzeugen über 2.000 Flüge pro Woche in 11 Länder an.

Aktionsplan zur nachhaltigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit

Lufthansa hat eine Reihe von Maßnahmen zur Kostensenkung und Effizienzsteigerung in einem Aktionsplan gebündelt, der bis Ende 2006 eine Ergebnisverbesserung von insgesamt € 1,2 Mrd. realisieren soll. Für das laufende Geschäftsjahr hat Lufthansa Projekte und Initiativen in einem Gesamtvolumen von ca. € 430 Mio. identifiziert, die sich zu etwa der Hälfte bereits in Umsetzung befinden. Die Schwerpunkte des Aktionsplans sind nachfolgend dargestellt:

- ***Senkung der Standortkosten.*** Bereits im Herbst 2003 haben sich Unternehmen der Luftfahrtbranche mit Bund und Ländern in der gemeinsamen Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ zusammengeschlossen. Die Initiative, der neben der Lufthansa u. a. die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, die Fraport AG und die Flughafen München GmbH angehören, hat sich die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland zum Ziel gesetzt.
- ***Einführung eines neuen Vertriebsmodells in Deutschland.*** Um die Vertriebskosten nachhaltig zu senken, hat Lufthansa damit begonnen, ihr Vertriebssystem in Deutschland umzustellen (vgl. auch „– Rechtsstreitigkeiten und Kartellverfahren“), und wird Reisebüros zukünftig keine Grundprovision mehr zahlen. Der Endpreis der in Reisebüros gekauften Tickets setzt sich dann aus dem Nettopreis der Lufthansa (inkl. Steuern und Gebühren) zuzüglich einer vom Reisebüro separat in Rechnung gestellten Gebühr für Buchung und Ticketausstellung zusammen. Daneben beabsichtigt Lufthansa, den Direktverkauf von Tickets, unter anderem über das Internet, auszuweiten.

– ***Einsparpotenzial bei internen und externen Lieferanten.*** Weiteres Kosteneinsparpotenzial sieht Lufthansa in dem gemeinsamen Einkauf mit ihren Star Alliance-Partnern sowie in einer Ausweitung des internet-basierten Einkaufs. Darüber hinaus sollen die internen Lieferanten des Geschäftsfelds Passage – insbesondere die Geschäftsfelder Technik, Catering und IT Services – einen erheblichen Beitrag zur Kostenreduzierung leisten.

– ***Flexibilisierung der Arbeitszeiten.*** Um eine schnelle Anpassung an Marktveränderungen und damit kurzfristige Personalkostenentlastungen zu ermöglichen, beabsichtigt Lufthansa, gemeinsam mit den Sozialpartnern flexible Konzepte, etwa Jahresarbeitszeitmodelle, zu entwickeln. Lufthansa führt derzeit bereits intensive Gespräche mit den Gewerkschaften VC, ver.di und UFO (vgl. auch „–Mitarbeiter-Tarifverträge“). Darüber hinaus strebt Lufthansa Regelungen für die einzelnen Geschäftsfelder an, um deren Kostenstruktur an die der Wettbewerber anzugleichen.

– ***Umstrukturierung des Kontinentalverkehrs.*** Um die Produktivität im innereuropäischen Flugverkehr zu steigern, hat Lufthansa bereits eine Reihe von Maßnahmen ergriffen. So sollen beispielsweise dezentrale Verbindungen künftig vermehrt als Punkt-zu-Punkt-Flüge durchgeführt werden. Von einer gleichzeitigen Optimierung der An- und Abflüge sowie der Arbeitsprozesse verspricht sich Lufthansa eine erhebliche Verkürzung der Flug- und Bodenzeiten. Weiterer wesentlicher Bestandteil der Umstrukturierung des Kontinentalverkehrs war die Gründung von Lufthansa Regional; vgl. „–Allianzen und Kooperationen-Lufthansa Regional“.

Geschäftsfeld Logistik – Lufthansa Cargo

Die Lufthansa Cargo AG, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Deutsche Lufthansa AG, wurde am 30. November 1994 als eigenständiges Unternehmen im Lufthansa Konzern gegründet. Kernkompetenz der Lufthansa Cargo Gruppe ist das Airport-To-Airport-Luftfrachtgeschäft. Die Lufthansa Cargo Gruppe ist für die Vermarktung und das Handling der eigenen Frachterflotte und der gesamten Frachtkapazität auf den Passagiermaschinen des Lufthansa Konzerns zuständig. Mit einer Transportleistung von ca. 1,58 Millionen Tonnen Fracht und Post und ca. 7,089 Milliarden verkauften Fracht-Tonnenkilometern im Geschäftsjahr 2003 gehört die Lufthansa Cargo Gruppe zu den Marktführern im internationalen Luftfrachtverkehr.

Zum 31. März 2004 waren im Geschäftsfeld Logistik 5.083 Mitarbeiter beschäftigt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt bestimmte Kennziffern des Geschäftsfelds Logistik für die Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 sowie für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003.

	Jan. – März 2004	Jan. – März 2003	2003	2002	2001
Beförderte Fracht/Post (in tausend Tonnen) [1]	414	384	1.580	1.625	1.656
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer (in Mio.)	1.857	1.719	7.089	7.158	7.081
Frachtladefaktor (in %) [1]	68,9	65,5	65,6	66,6	62,8
Umsatzerlöse (in Mio. €) [2]	545	533	2.161	2.350	2.438
Segmentergebnis (in Mio. €) [3]	– 13	– 3	34	168	66

[1] Die Berechnungen zur beförderten Fracht/Post und zum Frachtladefaktor sind ungeprüft.
[2] Einschließlich Umsatzerlösen mit anderen Konzernunternehmen in Höhe von € 14 Mio. im Geschäftsjahr 2003, € 12 Mio. im Geschäftsjahr 2002, € 16 Mio. im Geschäftsjahr 2001, unter € 1 Mio. in den ersten drei Monaten 2004 und € 3 Mio. in den ersten drei Monaten 2003.
[3] Segmentergebnisse gemäß IAS 14.

Netz und Flotte

Das Streckennetz der Lufthansa Cargo umfasst derzeit mehr als 450 Zielorte, die per Fracht- und Passage-Flugzeug sowie durch von Lufthansa beauftragte Speditionen per Lkw bedient werden. Im Lufthansa Cargo Center am Flughafen Frankfurt/Main wird der Großteil des transportierten Frachtguts umgeschlagen. In Köln unterhält die Lufthansa Cargo einen großen Umschlagplatz für ihre europäischen Expressdienste. Auf allen anderen wesentlichen deutschen Flughäfen bestehen ebenfalls Kapazitäten zur Frachtabwicklung. Die regel-

mäßigen Flüge der Lufthansa Cargo im Netzverkehr umfassen neben Punkt-zu-Punkt Verbindungen auch eine Reihe von Dreiecksflügen bzw. globalen Rundflügen, um variierenden Frachtaufkommen Rechnung zu tragen. Beispielsweise ist das Frachtaufkommen aus exportstarken Regionen (etwa Asien) heraus teilweise deutlich höher als das Frachtaufkommen in diese Regionen hinein.

Die Frachterflotte der Lufthansa Cargo umfasste per 31. März 2004 14 Flugzeuge des Typs MD-11F sowie acht Flugzeuge des Typs Boeing 747-200. Die Lufthansa Cargo plant jedoch, die Frachterflotte zu verkleinern und insgesamt bis zum Geschäftsjahr 2005 auf den Flugzeugtyp MD-11F umzustellen, wovon sie sich erhebliche Einsparmöglichkeiten sowie eine bessere Grundauslastung ihrer Flotte verspricht. Zu diesem Zweck sollen sämtliche Boeing 747-200 verkauft und fünf zusätzliche, gebrauchte MD-11 Passagierflugzeuge gekauft und in Frachtflugzeuge umgerüstet werden. Die Lufthansa Cargo hat bereits drei gebrauchte MD-11 Flugzeuge abgenommen; der Kaufvertrag über die restlichen zwei Flugzeuge ist abgeschlossen. Die Lufthansa Cargo geht davon aus, dass zwei dieser Maschinen nach ihrer Umrüstung Ende des Geschäftsjahrs 2004 sowie die restlichen drei Maschinen Anfang des Geschäftsjahrs 2005 in Betrieb genommen werden. Hinsichtlich der zu verkaufenden Boeing 747-200 plant die Lufthansa Cargo, mit den Käufern zu vereinbaren, dass die Lufthansa Cargo die Frachtkapazität einiger der Flugzeuge bei Bedarf chartern kann. Hierdurch bliebe der Lufthansa Cargo der Zugriff auf diese Kapazität erhalten, um Nachfragespitzen ausgleichen zu können.

Beteiligungen, Allianzen und Partnerschaften

Die Lufthansa Cargo ist Kooperationen mit anderen Fluggesellschaften eingegangen. Seit April 2000 sind die Lufthansa Cargo AG, SAS Cargo und Singapore Airlines Cargo in der „WOW"-Allianz zusammengeschlossen. Ziel dieses Verbundes ist es, Produkte, IT-Systeme, Vertriebs- und Handling-Prozesse zu harmonisieren. Als ersten Meilenstein hat die WOW-Allianz im Oktober 2001 ihre harmonisierten Express-Produkte im Markt eingeführt. Mittlerweile sind auch die Standardfrachtprodukte sowie die Expressprodukte für Schwerfracht harmonisiert und über das Reservierungszentrum jedes Partners für Zielorte innerhalb des gemeinsamen Netzwerkes buchbar. Im Juli 2002 schloss sich Japan Airlines Cargo dem Airline-Verbund an, wodurch die Position von WOW im nordasiatischen Markt erheblich gestärkt wurde. Dennoch bleibt die WOW-Allianz bislang insgesamt im Hinblick auf die Intensität der Zusammenarbeit und den Grad der Integration hinter der Star Alliance im Passage-Geschäft zurück. Die Lufthansa Cargo untersucht derzeit, ob und in welcher Weise die Zusammenarbeit der WOW-Partner in der Allianz weiter verbessert werden kann.

Für den Transport von Sendungen innerhalb des WOW-Netzwerkes, das über 500 Zielorte umfasst, gelten einheitliche Produktversprechen, um einen nahtlosen Transport sicher zu stellen und es den Kunden zu ermöglichen, dass sie ihre Sendungen jederzeit verfolgen und den Status abrufen können.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über bestimmte Eckdaten der WOW-Allianz:

WOW-Allianz – Gesamtangebot der Partner-Airlines

Verkehrsdrehscheiben	Frankfurt/Main, Köln (Lufthansa Cargo) Kopenhagen, Stockholm, Oslo, Göteborg (SAS Cargo) Singapur (Singapore Airlines Cargo) Tokio (Japan Airlines Cargo)
Zielorte	523 weltweit
Bediente Länder	103 weltweit
Kontinente	5
Flotte	44 Frachtflugzeuge und 869 Passagierflugzeuge

Über diese Frachtallianz hinaus arbeitet die Lufthansa Cargo mit einer Reihe weiterer Frachtfluggesellschaften bilateral zusammen, auch soweit diese nicht Mitglied in der WOW-Allianz sind. Derzeit bestehen Joint Ventures unter anderem mit Air Canada Cargo, Air China, Cathay Pacific Airways Cargo, Eva Air Cargo, Korean Air Cargo, LanChile Cargo, Air New Zealand Cargo und South African Airways Cargo.

Neben der Kooperation mit DHL Worldwide Express zum Betreiben eines Nachtflugnetzes besteht seit März 2004 eine intensivierte Kooperation zwischen der Lufthansa Cargo und DHL auf Interkontinental-Strecken nach Nordamerika und Asien.

Produkte

Die Lufthansa Cargo Gruppe hat sich im Markt als Premiumanbieter positioniert. Das Premium-Segment hat sich in jüngerer Zeit als besonders wachstumsstark erwiesen. Das klassische Airport-to-Airport Geschäft stellt weiterhin das Kerngeschäft dar, wird aber ergänzt um logistische Dienstleistungen, soweit dies sinnvoll und profitabel erscheint.

Seit 1998 hat die Lufthansa Cargo Gruppe ihr Geschäftssystem auf zeitdefinierte Dienste umgestellt, die sogenannten „td.Services", welche inzwischen für 95 % aller transportierten Sendungen stehen. Bei diesen Diensten entscheidet der Kunde, wann seine Lieferung am Ankunftsort verfügbar sein soll. Im ersten Halbjahr 2000 wurden die zeitdefinierten Produkte um die sogenannten „Service Packages" erweitert. Diese Produkte bieten maßgeschneiderte Logistiklösungen für bestimmte Warengruppen, wie zum Beispiel diebstahlgefährdete, temperatur- oder schocksensitive Güter.

Mit ihrem Produktportfolio bedient die Lufthansa Cargo Gruppe drei Produktsegmente: das Standardsegment mit „td.Pro", das Expresssegment mit „td.Flash" und „td.X" und Spezialsegmente wie die Beförderung temperatursensibler Güter oder von Frischeprodukten mit Service Packages wie zum Beispiel „Cool/td", „Fresh/td" und „Care/td". Darüber hinaus bietet das Unternehmen in Zusammenarbeit mit Partnern logistische Zusatzdienste, die das Kerngeschäft – den Airport-to-Airport-Transport – ergänzen. Mit den so genannten „cd.Solutions" stehen den Kunden drei verschiedene Angebote für Direktzustellung und ein Modul für Verpackungslösungen zur Verfügung. Außerdem offeriert die Lufthansa Cargo Gruppe eine Door-to-Door-Lösung für pharmazeutische Sendungen sowie eine Airport-to-Door-Option für verderbliche und hocheilige Güter.

Bereits seit Oktober 2000 können Spediteure in Deutschland nahezu das gesamte Leistungsspektrum der Lufthansa Cargo Gruppe über das Internet buchen. Die eBooking-Möglichkeit wurde in der Zwischenzeit weltweit ausgedehnt. Die Lufthansa Cargo Gruppe bietet den Kunden auch andere elektronische Kanäle an. Über Global Freight Exchange (GF-X), einen bedeutenden Internet-Marktplatz der Logistik-Branche, können sie das Expressprodukt „td.Flash" und das Standardfrachtprodukt „td.Pro" abrufen. Außerdem bietet die Lufthansa Cargo Gruppe eine auf Electronic Data Interchange basierte integrierte Prozesslösung an, die es Spediteuren ermöglicht, Buchungen direkt aus ihrem eigenen EDV-System heraus vorzunehmen.

Mit der Einführung des „Business Partnership Program" startete die Lufthansa Cargo Gruppe Ende 1997 eine neue Form der Zusammenarbeit mit Spediteuren. Mittlerweile haben acht namhafte, weltweit tätige Speditionsunternehmen als so genannte „Global Partner" und auf regionaler Ebene eine Vielzahl von „Business Partnern" ihre Geschäftsprozesse eng mit den Diensten der Lufthansa Cargo Gruppe verflochten. Durch diese Zusammenarbeit ist die Lufthansa Cargo Gruppe unter anderem in der Lage, das klassische Airport-to-Airport-Luftfrachtgeschäft um Door-to-Door-Angebote zu erweitern.

Kunden

Kunden der Lufthansa Cargo Gruppe sind überwiegend die Anbieter von Fracht- und Logistikdienstleistungen (so genannte Frachtführer), die die Luftfrachtdienstleistungen zukaufen, um ihr eigenes Angebot an Fracht- und Logistikdiensten zu komplettieren. Teilweise geht die Lufthansa Cargo Gruppe mit diesen Kunden auch Kooperationen ein, um integrierte Produkte anbieten zu können (etwa für Kühl- und Spezialtransporte). Darüber hinaus betreut die Lufthansa Cargo Gruppe aber auch eine Reihe von Direktkunden. Zu den wichtigsten Kunden der Lufthansa Cargo Gruppe zählen u. a. die Deutsche Post und Schenker.

Wettbewerb

Der Markt für Luftfracht ist durch intensiven Wettbewerb sowohl großer, etablierter Luftfrachtunternehmen als auch kleinerer Anbieter, die nur sehr wenige Flugzeuge unterhalten und Mehrwertdienste nur in sehr geringem Umfang anbieten, gekennzeichnet. Nicht zuletzt wegen dieser Billiganbieter haben sich sowohl Preisdruck und bestehende Überkapazitäten am Markt deutlich verschärft. Darüber hinaus sind auch im Luftfrachtbereich zunehmend Konsolidierungstendenzen zu beobachten. Beispielsweise wird durch den beabsichtigten Zusammenschluss von Air France und KLM auch der nunmehr weltweit größte Luftfrachtanbieter entstehen und die Lufthansa Cargo Gruppe von ihrer bislang führenden Rolle ablösen. Weitere Wettbewerber der Lufthansa mit

wesentlichen Marktanteilen sind u. a. Singapore Airlines, Cargolux, Cathay Pacific, Emirates, British Airways sowie Korean Air Cargo.

Geschäftsfeld Technik – Lufthansa Technik

Im Oktober 1994 als 100 %ige Tochtergesellschaft der Deutsche Lufthansa AG gegründet, ist die Lufthansa Technik AG die Obergesellschaft der Lufthansa Technik Gruppe. Die Lufthansa Technik Gruppe ist einer der weltweit führenden Anbieter von technischen Dienstleistungen für kommerzielle Flugzeuge, Triebwerke und zugehörige Komponenten. Die Lufthansa Technik Gruppe zählt derzeit über 370 Fluggesellschaften und sonstige Betreiber von Verkehrsflugzeugen weltweit zu ihren Kunden und bildet zugleich die Basis für die technische Zuverlässigkeit der Flugbetriebe im Lufthansa Konzern.

Die anhaltende Krise im weltweiten Luftverkehr seit dem 11. September 2001 und daraus resultierende Kostensenkungen bei Fluggesellschaften haben sich auch auf die Entwicklung der Nachfrage nach Maintenance, Repair und Overhaul (MRO)-Leistungen negativ ausgewirkt und zu Überkapazitäten geführt. Dies resultierte unter anderem in niedrigeren durchschnittlichen Akquisitionsvolumina und Margen der MRO-Anbieter einschließlich der Lufthansa Technik Gruppe sowie Bonitätsrisiken bei Fluggesellschaften als Abnehmern von MRO-Leistungen wie auch in einem scharfen Preiskampf unter den Wettbewerbern. Trotz dieser Risiken und der generell länger werdenden Überholungsintervalle moderner Flugzeuge und Komponenten hat die Lufthansa Technik Gruppe in diesem schwierigen Marktumfeld ihre führende Marktstellung behaupten können.

Zum 31. März 2004 waren im Geschäftsfeld Technik 18.105 Mitarbeiter beschäftigt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Umsatzerlöse und die Segmentergebnisse des Geschäftsfelds Technik für die Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 sowie für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003.

	Jan. – März 2004	Jan. – März 2003	2003	2002	2001
			jeweils in Mio. €		
Umsatzerlöse [1]	770	747	2.852	2.808	2.835
Segmentergebnis [2]	60	17	158	215	155

[1] Einschließlich Umsatzerlösen mit anderen Konzernunternehmen in Höhe von € 1.265 Mio. im Geschäftsjahr 2003, € 1.185 Mio. im Geschäftsjahr 2002, € 1.294 Mio. im Geschäftsjahr 2001, € 367 Mio in den ersten drei Monaten 2004 und € 344 Mio. in den ersten drei Monaten 2003.

[2] Segmentergebnisse gemäß IAS 14.

Produkte und Dienstleistungen

Die Produktpalette der Lufthansa Technik Gruppe umfasst das gesamte Spektrum der technischen Dienstleistungen für moderne kommerzielle Flugzeuge. Herzstück des Unternehmens ist das Überholungs-, Entwicklungs- und Logistikzentrum in Hamburg, in dem die Überholung von Großraumflugzeugen und die Instandhaltung von Triebwerken, Geräten und Komponenten durchgeführt sowie Geschäfts- und Regionalflugzeuge individuell ausgestattet werden. Die Wartungszentren der Lufthansa Technik Gruppe befinden sich in Frankfurt am Main und München.

Die Lufthansa Technik Gruppe hat ihre Tätigkeit in fünf Geschäftsfelder gegliedert: Wartung, Überholung, Triebwerke, Geräteversorgung und Completion.

Im Rahmen der Wartung übernimmt die Lufthansa Technik Gruppe umfangreiche Aufgaben der technischen Instandhaltung nicht nur für die Flotten im Lufthansa Konzern, sondern für Fluggesellschaften und andere Betreiber von Verkehrsflugzeugen in aller Welt.

Die Lufthansa Technik Gruppe unterhält an größeren Flughäfen in Deutschland und an rund 50 weiteren Standorten weltweit Wartungsstationen für Checks an Lufthansa- und Kundenflugzeugen. Das größte Wartungszent-

rum der Lufthansa Technik Gruppe mit drei großen Hallen und mehr als 3.000 Mitarbeitern befindet sich am Flughafen Frankfurt/Main.

Neben der Wartung steht die Lufthansa Technik Gruppe Fluggesellschaften bereits beim Flugzeugkauf mit Blick auf den wirtschaftlich und technisch optimalen Einsatz sowie die Gestaltung und Integration der Wartungspläne und Ersatzteilversorgung beratend zur Seite, wenn diese über die Auswahl und Ausrüstung neuer Flugzeuge entscheiden. Im Flugbetrieb wird die Wartungsplanung durch eine laufende Zustandsüberwachung der Flugzeuge ergänzt. Seit Sommer 2003 ist dabei zum Beispiel das so genannte „Aircraft Maintenance Analyzing System“ in Betrieb, das Fehlermeldungen noch während des Fluges an die Wartungsstationen meldet und so die Arbeitsplanung und Materialbereitstellung beschleunigt sowie Liegezeiten von Flugzeugen am Boden verkürzt.

Flugzeug-Überholungen – und hier vor allem der sogenannte „D-Check“ – zählen zu den Kernkompetenzen innerhalb der flugzeugtechnischen Dienstleistungen der Lufthansa Technik Gruppe. Überholungszentren der Lufthansa Technik Gruppe befinden sich vor allem in Hamburg, Shannon (Irland), Budapest (Ungarn), Peking (China) und Manila (Philippinen). Ferner betreibt die Lufthansa Technik Gruppe einen Wartungsbetrieb auf Malta für die Durchführung sogenannter „C-Checks“.

Im Bereich Triebwerke werden neben der Triebwerkswartung und -überholung neue und verbesserte Verfahren zur Überholung und Reparatur von Triebwerksteilen entwickelt. Ein Beispiel ist der so genannte „Advanced Recontouring Process“ für die Wiederherstellung abgenutzter Verdichterschaufeln. Zur kostengünstigen Durchführung von weniger anspruchsvollen Reparaturleistungen hat sich die Lufthansa Technik Gruppe im Geschäftsjahr 2003 mit 50 % an dem Unternehmen Airfoil Services in Malaysia beteiligt, welches nunmehr gemeinsam mit der MTU Aero Engines GmbH geführt wird. Außerdem unterstützt die Lufthansa Technik Gruppe ihre Kunden durch die zur Verfügungstellung von Reservetriebwerken für den Zeitraum der Überholung.

Im Bereich Geräteversorgung integriert die Lufthansa Technik Gruppe verschiedene Dienstleistungen zur schnellen weltweiten Versorgung mit Ersatzteilen als Voraussetzung eines zuverlässigen Flugbetriebs. Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Technik Gruppe verschiedene Ersatzteilpools, so dass die Kunden auf einen umfangreichen Bestand zurückgreifen können, ohne selbst ein Lager unterhalten zu müssen.

Im Bereich Completion besorgt die Lufthansa Technik Gruppe die individuelle Ausrüstung von VIP- und Geschäftsreiseflugzeugen. Im so genannten Completion Center in Hamburg werden Flugzeuge mit maximalem Komfort aufgerüstet. Die so ausgestatteten Flugzeuge werden in Hamburg, kleinere Business Jets auch bei Bizjet International Sales & Support am Standort Tulsa/Oklahoma gewartet.

Technische Innovation und Entwicklung neuer Produkte

Die Lufthansa Technik Gruppe sieht neben ihrer langjährigen Erfahrung, ihrem breiten Angebot und ihrer umfassenden Präsenz auf allen wichtigen Märkten einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil in ihrer Fähigkeit zur technischen Innovation und zur Entwicklung neuer Produkte und Reparaturverfahren.

So gehört die Lufthansa Technik Gruppe zu den Marktführern im Bereich der Ausrüstung von Verkehrsflugzeugen mit Hochgeschwindigkeits-Datenverbindungen über Satellit. In Zusammenarbeit mit Lufthansa Systems, Connexion by Boeing und Cisco Systems hat die Lufthansa Technik Gruppe die Internet Technologie für die Nutzung im Flugzeug adaptiert und zertifizieren lassen. Daneben erhielt die Lufthansa Technik Gruppe die erste technische Zulassung zur Installation einer drahtlosen Funkverbindung innerhalb der Flugzeugkabine. Ferner entwickelt sie Technologien zur Erweiterung des Unterhaltungsangebots in Flugzeugen wie beispielsweise Live-Fernsehen.

Darüber hinaus incentiviert die Lufthansa Technik Gruppe ihre Mitarbeiter mit einem Prämienprogramm gezielt zur Entwicklung neuer Reparaturmethoden und -abläufe, mit denen Wartungszeiten verkürzt und Materialkosten gespart werden.

Die technischen Innovationen der Lufthansa Technik Gruppe kommen indirekt auch den Geschäftsfeldern Passage und Logistik als größtem Kunden der Lufthansa Technik Gruppe zugute.

Wettbewerb

Hauptwettbewerber der Lufthansa Technik Gruppe sind insbesondere die Triebwerks- (beispielsweise General Electric), Komponenten- und Flugzeughersteller sowie die MRO-Unternehmen anderer großer Fluggesellschaften wie beispielsweise der Air France.

Darüber hinaus sieht sich die Lufthansa Technik Gruppe dem Wettbewerb spezialisierter kleinerer Anbieter ausgesetzt, die aufgrund ihrer günstigeren Kostenstrukturen in der Lage sind, den Preisdruck insbesondere für technisch weniger komplexe Dienstleistungen zu erhöhen.

Die Lufthansa Technik Gruppe tritt diesem Wettbewerb insbesondere mit einem umfangreicheren Servicespektrum und ihrer Präsenz in zahlreichen strategisch wichtigen Ländern entgegen. Daneben reagiert die Lufthansa Technik Gruppe auf den Kostendruck der Mitbewerber vor allem durch die Verlagerung technisch weniger komplexer Dienstleistungen auf ihre Standorte in Osteuropa, Südostasien und Nordamerika. Die Lufthansa Technik Gruppe betrachtet ihr umfangreiches Leistungsangebot, ihr umfassendes Portfolio an Zulassungen sowie ihre breite geografische Aufstellung als starken Wettbewerbsvorteil gegenüber ihren Wettbewerbern.

Die Lufthansa Technik Gruppe plant für die nächsten Geschäftsjahre vor allem einen weiteren Ausbau ihres Geschäftes in Südostasien und Nordamerika.

Beteiligungen

Zum 31. März 2004 war die Lufthansa Technik AG direkt und indirekt an 42 Gesellschaften beteiligt, davon 15 in Deutschland, 13 im übrigen Europa, 11 in Amerika und 3 in Asien. Zur Lufthansa Technik Gruppe gehören unter anderem Lufthansa Technik Logistik, Lufthansa A. E. R. O., Shannon Aerospace, Lufthansa Technik Philippines, Lufthansa Airmotive Ireland, Hawker Pacifik Aerospace und Bizjet International Sales & Support. Seit Dezember 2003 hält die Lufthansa Technik AG 50,2 % der Anteile an Airliance Materials, einem Gemeinschaftsunternehmen mit United Airlines und Air Canada zur Beschaffung und Vermarktung von Flugzeugersatzteilen.

Geschäftsfeld Catering – LSG Sky Chefs

Die Catering- und anderen In-Flight Services-Aktivitäten der Lufthansa werden von der LSG Sky Chefs Gruppe betrieben, deren Obergesellschaft die 1996 gegründete LSG Lufthansa Service Holding AG ist, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Deutsche Lufthansa AG. Die LSG Sky Chefs Gruppe ist der weltweit größte Anbieter von Borddienstleistungen, sog. In-Flight Services, zu denen insbesondere Catering-Dienstleistungen zählen. Die LSG Sky Chefs Gruppe beliefert derzeit ca. 270 internationale Fluggesellschaften mit Borddienstleistungen und ist in 48 Ländern präsent. Die LSG Sky Chefs Gruppe erbringt Lebensmittelverarbeitungs- und Logistikdienstleistungen für die Luftfahrtindustrie und ist darüber hinaus in anderen Bereichen tätig, wie Flughafengastronomie, Event Catering sowie derzeit noch in der Produktion von verzehrfertigen Speisen für den Vertrieb in Supermärkten und Einzelhandel.

Zum 31. März 2004 beschäftigte die LSG Sky Chefs Gruppe 31.540 Mitarbeiter.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Umsatzerlöse und Segmentergebnisse der LSG Sky Chefs Gruppe für die Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 sowie für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003.

	Jan. – März 2004	Jan. – März 2003	2003	2002	2001
			jeweils in Mio. €		
Umsatzerlöse [1]	586	642	2.667	3.076	2.515
Segmentergebnis [2]	– 81	– 66	– 826	8	– 869

[1] Einschließlich Umsatzerlösen mit anderen Konzernunternehmen in Höhe von € 467 Mio. im Geschäftsjahr 2003, € 446 Mio. im Geschäftsjahr 2002, € 449 Mio. im Geschäftsjahr 2001, € 114 Mio. in den ersten drei Monaten 2004 und € 112 Mio. in den ersten drei Monaten 2003.

[2] Segmentergebnisse gemäß IAS 14.

Produkte und Dienstleistungen

Die LSG Sky Chefs Gruppe hat ihre Tätigkeit in drei Geschäftsbereiche gegliedert: In-Flight Service Solutions, Convenient Meal Solutions und Komplementäre Geschäftsbereiche. Die Umsatzanteile der Geschäftsbereiche im Geschäftsjahr 2003 gliedern sich dabei wie folgt auf: In-Flight-Service Solutions: 70 %, Convenient Meal Solutions: 17 % und Komplementäre Geschäftsbereiche: 13 %. Die Umsätze der LSG Sky Chefs Gruppe im Bereich In-Flight Service Solutions wurden im Geschäftsjahr 2003 zu 43 % in Nord- und Südamerika (Americas) generiert, zu 52 % in Europa, im Mittleren Osten und Afrika sowie zu 5 % in Asien/Pazifik. Die Hauptkunden der LSG Sky Chefs Gruppe im Bereich In-Flight Service Solutions sind die Lufthansa, American Airlines, SAS, Northwest Airlines, US Airways und United Airlines, wobei ungefähr ein Drittel der Umsatzerlöse des Bereichs In-Flight Service Solutions im Geschäftsjahr 2003 mit Lufthansa und American Airlines erzielt wurden.

Im Bereich In-Flight Service Solutions bietet die LSG Sky Chefs Gruppe vor allem Catering-Dienstleistungen an, also die Belieferung von Fluggesellschaften mit Bordverpflegung. Neben dem traditionellen Catering für Fluggesellschaften hat die LSG Sky Chefs Gruppe zum Beispiel ein neuartiges „Buy-on-Board“ Catering Konzept entwickelt und in den USA und in geringerem Umfang auch bei einigen Fluggesellschaften in Europa eingeführt. „Buy-on-Board“ bietet Passagieren die Möglichkeit, Mahlzeiten und Getränke während des Aufenthalts an Bord zu kaufen, namentlich auf Strecken, auf denen die Fluggesellschaften eine im Preis eingeschlossene Bordverpflegung nicht mehr anbieten. Dabei bedient die LSG Sky Chefs Gruppe mit ihrem Produktsortiment sowohl ein mittleres als auch ein Premium Preis-Segment, das abhängig von der Flugdauer und der Tageszeit zusammengestellt wird. Der Verkauf der Waren erfolgt in der Regel über die jeweiligen Flugbegleiter mittels von der LSG Sky Chefs Gruppe überlassenen Containern auf Rechnung der LSG Sky Chefs Gruppe. Die Fluggesellschaften erhalten von der LSG Sky Chefs Gruppe für die Zulassung des Verkaufs an Bord des Flugzeugs ein vorab vereinbartes Entgelt. Die Flugbegleiter rechnen den jeweiligen Verkaufsumsatz am Ende des Fluges mit einer von der LSG Sky Chefs Gruppe beauftragten Servicegesellschaft ab und geben dieser auch die nicht verkaufte Ware zurück. Der Erfolg des „Buy-on-Board“ Konzepts hängt in starkem Umfang davon ab, dass die Passagiere über die Möglichkeit des Kaufs von Bordverpflegung vor Flugantritt informiert sind.

Die LSG Sky Chefs Gruppe hat in den Geschäftsjahren 2000 und 2001 ihre Aktivitäten in den USA um das Geschäftsfeld Convenient Meal Solutions erweitert, das unter dem Markennamen „Chef Solutions“ Supermärkte und andere Einzelhändler sowie kommerzielle Restaurationsbetriebe mit verzehrfertigen Lebensmittelprodukten beliefert. In diesem Markt-Segment entwickelte sich ein aggressiver Preiskampf, insbesondere im Bereich Fertiggerichte, der letztlich auch zu einem starken Verfall der Margen führte. Im Rahmen einer stärkeren Fokussierung auf den Kernbereich In-Flight Service Solutions hat die LSG Sky Chefs Gruppe einen Vertrag über die Veräußerung des Bereichs Chef Solutions abgeschlossen, der unter Gremien- und Kartellvorbehalten steht. Bei Vollzug des Kaufvertrags wird Lufthansa einen Kaufpreis erzielen, der nicht dem vollen Buchwert entspricht.

Der Bereich Komplementäre Geschäftsbereiche vereinigt folgende Aktivitäten: Airport Gastronomie, Event Catering sowie Airport & Corporate Retail. Die insgesamt über 120 Standorte der Airport Gastronomie der LSG Sky Chefs Gruppe in Deutschland, Österreich, Italien, USA, Hongkong, Singapur, Guam und Saipan gliedern sich zur Zeit in über 90 Flughafen-Restaurants, 20 Airport Lounges, 10 Autobahnraststätten und fünf Theater-Restaurants. Der Lufthansa Party Service gehört in Deutschland zu den führenden Event-Veranstaltern. Die LSG Food & Nonfood Handel GmbH betreibt unter anderem die Flughafen-Ladenkette „Ringeltaube“, die ins-

besondere Drogeriebedarf, Textilien, internationale Getränke und hochwertige Lebensmittel exklusiv an Mitarbeiter von Flughäfen und Fluggesellschaften verkauft. Die LSG Sky Chefs Gruppe beabsichtigt, sich von Aktivitäten im Bereich Komplementäre Geschäftsbereiche zu trennen.

Marktumfeld und Wettbewerb

In den vergangenen drei Geschäftsjahren haben die Anschläge vom 11. September 2001, der Irak-Krieg, SARS und die insgesamt schwache Entwicklung der Luftfahrtbranche weltweit zu einem erheblichen Rückgang der Nachfrage nach Catering-Dienstleistungen geführt. Die Fluggesellschaften haben die Bordverpflegung immer mehr reduziert und von ihren Catering-Dienstleistern Preiszugeständnisse gefordert, um den Kostenblock Catering weiter zu senken. Trotz der ausgeprägten Nachfragemacht der Fluggesellschaften konnte die LSG Sky Chefs Gruppe die erforderlichen Preiszugeständnisse bis 2001 über steigende Passagierzahlen weitgehend ohne Margenverfall auffangen. Der seitherige erhebliche Nachfragerückgang hat zu Überkapazitäten und einem Preisverfall geführt, der sich durch eine aggressive Angebotspolitik der Wettbewerber weiter verschärft hat. Der Hauptwettbewerber der LSG Sky Chefs Gruppe in den USA und Europa ist GateGourmet.

In den USA haben die Fluggesellschaften bereits Anfang der 90er Jahre damit begonnen, ihre Service-Angebote kontinuierlich zu reduzieren. Diese Entwicklung hat sich im Nachgang zum 11. September 2001 erheblich verschärft. Beispielsweise wird heute bei inneramerikanischen Flügen in der Economy Class üblicherweise keine kostenfreie Bordverpflegung mehr angeboten. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung hat die LSG Sky Chefs Gruppe ihr „Buy on Board“ Konzept entwickelt.

Auch in Europa haben die Fluggesellschaften damit begonnen, ihr Angebot an Bordverpflegung zu reduzieren. Die zunehmende Marktpräsenz der Billiganbieter eröffnet jedoch Chancen für die „Buy on Board“ Konzepte der LSG Sky Chefs Gruppe. Darüber hinaus versucht die LSG Sky Chefs Gruppe, am Wachstum des osteuropäischen Flugverkehrs zu partizipieren.

Der asiatische Markt ist traditionell von einer hohen Quote der Fluggesellschafts-internen Bereitstellung von Bordverpflegung geprägt. Daneben bestehen oftmals bilaterale Lieferverträge zwischen einzelnen Fluggesellschaften. In dieser Marktstruktur hat sich ein vergleichsweise hohes Preisniveau gehalten. Aufgrund der zunehmenden Auslagerung von Bordverpflegungsbetrieben und dem damit einhergehenden Wegfall der bilateralen Lieferverträge eröffnen sich Markteintrittschancen. Allerdings erschweren die hierzu erforderlichen Investitionen den Marktzutritt, was bislang zu einer vergleichsweise geringen Wettbewerbsintensität geführt hat.

Die sinkende Nachfrage und der Preisverfall für Bordverpflegung und damit verbundene Dienstleistungen zwingen die LSG Sky Chefs Gruppe zu nachhaltigen Kosteneinsparungsmaßnahmen und einer Neuausrichtung des Geschäftsmodells, insbesondere in den USA.

Konsequente Restrukturierung

Um dem schwachen wirtschaftlichen Umfeld und dem sich verstärkenden Kostendruck zu begegnen und den Umsatzrückgang auszugleichen, hat die LSG Sky Chefs Gruppe umfangreiche Restrukturierungsmaßnahmen zur Sanierung der Gruppe eingeleitet. So wurden bereits mehrere tausend Arbeitsplätze abgebaut, mehrere Betriebe geschlossen und Organisationsstrukturen verschlankt. Die Betriebskosten für die Herstellungsbetriebe der LSG Sky Chefs Gruppe, insbesondere auf Grund von langfristigen Mietverträgen, sollen dem Markt angepasst werden. Dazu sind Nachverhandlungen mit den Vermietern vorgesehen bzw. finden bereits statt. Nicht profitable Küchenbetriebe sollen verkauft oder geschlossen werden.

Darüber hinaus verspricht sich die LSG Sky Chefs Gruppe vor allem von der Standardisierung der Prozessabläufe in den von ihr unterhaltenen Produktionsbetrieben erhebliche Kosteneinsparungen. Ferner plant die LSG Sky Chefs Gruppe dort, wo es unternehmerisch sinnvoll und vertretbar erscheint, die Herstellung der Bordverpflegung insgesamt oder einzelne Abläufe des Herstellungsprozesses, so z. B. das Geschirrspülen, auszulagern. Zudem sollen Einsparpotenziale durch die Nutzung weltweiter Beschaffungsmöglichkeiten ausgebaut werden und Risiken aus dem Einkauf von Fremddienstleistungen durch entsprechende Service Level Agreements reduziert werden. Daneben berät die LSG Sky Chefs Gruppe ihre Kunden bei der Vereinfachung ihrer Anforderungen und Spezifikationen sowie der Auslagerung des Beschaffungsprozesses für Catering-Dienstleistungen.

Daneben beabsichtigt die LSG Sky Chefs Gruppe, die sich in Osteuropa und in Asien eröffnenden Expansionsmöglichkeiten durch eine Verstärkung ihrer Vertriebsaktivitäten und eine Intensivierung der Bewerbungen um strategisch wichtige Lizenzen für die Herstellung von Bordverpflegung zu nutzen, sofern ihr dies strategisch und wirtschaftlich sinnvoll erscheint. In Asien hat die LSG Sky Chefs Gruppe beispielsweise im Juni 2003 die Catering-Aktivitäten der Asiana Airlines in Korea übernommen.

Geschäftsfeld Touristik – Thomas Cook

Das Tourismus-Geschäft der Lufthansa ist in der Thomas Cook Gruppe konzentriert. Die Thomas Cook Gruppe wird von der Thomas Cook AG (vormals C&N Touristic AG), einem Gemeinschaftsunternehmen, an dem die Deutsche Lufthansa AG und die KarstadtQuelle AG jeweils 50 % halten, geführt.

In der Thomas Cook Gruppe wurden die Aktivitäten der Condor Flugdienst GmbH und der NUR Touristic GmbH sowie ihrer jeweiligen Tochtergesellschaften mit dem Ziel gebündelt, integrierte Tourismus- und zugehörige Dienstleistungen anzubieten. Im Juni 2000 erwarb die damalige C&N Touristic AG das Reisegeschäft der französischen Havas Voyages sowie im April 2001 das britische Reiseunternehmen Thomas Cook Holdings und etablierte damit eine erhebliche Präsenz in beiden Märkten. In Folge dieser Expansion wurde die bisher unter C&N Touristic AG firmierende Gesellschaft in Thomas Cook AG umbenannt. Trotz der neuen einheitlichen Firma bietet die Thomas Cook Gruppe ihre Dienstleistungen in den jeweiligen nationalen Märkten unter dort bekannten Markennamen an. Das damit verbundene Ziel der Gesellschaft ist es, die jeweiligen Marken klar unterscheidbar im Markt zu positionieren und verschiedene Marktsegmente – vom Low-Budget-Anbieter bis zum gehobenen Preissegment – zu bedienen.

Die Thomas Cook Gruppe deckt die gesamte touristische Wertschöpfungskette – Flug, Hotel, Veranstalter, Vertrieb und Serviceagenturen – ab. Nach Angaben der Thomas Cook Gruppe gehörten zum 31. Januar 2004 über 30 Reiseveranstalter, über 3.600 Reisebüros im weltweiten Konzernvertrieb, ca. 76.000 kontrollierte Betten, eine Flotte von 76 Flugzeugen und ca. 24.000 Mitarbeiter zur Thomas Cook Gruppe. Das Unternehmen ist in den Absatzmärkten Deutschland, Großbritannien, Irland, Frankreich, Belgien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Ungarn, Polen, Slowakei, Slowenien, Ägypten, Indien und Kanada vertreten. Daneben ist die Thomas Cook Gruppe insbesondere in Großbritannien sowie in Indien und Ägypten im Sortengeschäft tätig und betreibt zahlreiche Wechselstuben. Der An- und Verkauf ausländischer Währungen spielt im Hinblick auf die Ertragskraft der Thomas Cook Gruppe nach wie vor eine wichtige Rolle.

Die Größe der Thomas Cook Gruppe und ihre Präsenz in allen wesentlichen Urlaubsgebieten ermöglichen es ihr, flexibel auf Verschiebungen der geographischen Präferenzen der Kunden zu reagieren.

Die nachfolgende Tabelle zeigt ausgewählte Finanzdaten für die Thomas Cook Gruppe für die Geschäftsjahre 2002/2003, 2001/2002 und 2000/2001 (jeweils vom 1. November bis 31. Oktober).

	2002/2003	2001/2002	2000/2001
		jeweils in Mio. €	
Umsatz	7.242	8.059	7.815
davon Veranstalter	6.110	6.943	6.503
davon Flug	667	652	671
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	– 214	– 57	86
Ergebnis vor Steuern	– 280	– 141	59
Konzernergebnis Thomas Cook Gruppe	– 253	– 123	25

Die Umsatzerlöse der Thomas Cook Gruppe gingen im Geschäftsjahr 2002/2003 gegenüber dem Geschäftsjahr 2001/2002 um 10,1 % auf € 7.242 Mio. zurück. Gleichzeitig stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge von 169 Mio. auf € 279 Mio. an als Folge von Buchgewinnen, insbesondere aus dem Verkauf von drei Boeing 757-200 Flugzeugen.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2003/2004 (1. November 2003 bis 31. Januar 2004) erzielte die Thomas Cook Gruppe Umsatzerlöse in Höhe von € 1.060 Mio. (Vorjahresperiode: € 1.117 Mio.) und ein Betriebsergebnis (EBITA) in Höhe von € – 183 Mio. (Vorjahresperiode: € – 213 Mio.).

Lufthansa bilanziert ihre Beteiligung an der Thomas Cook AG nach der at Equity-Methode. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Segmentergebnisse aus der at Equity-Bewertung der Thomas Cook AG für die Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 sowie für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003.

	Jan. – März 2004	Jan. – März 2003	2003	2002	2001
			jeweils in Mio. €		
Segmentergebnis*) . .	– 76	– 83	– 131	– 67	7

*) Segmentergebnisse gemäß IAS 14. Das Geschäftsjahr der Thomas Cook AG endet jeweils zum 31. Oktober des entsprechenden Kalenderjahres. Die Segmentergebnisse der Lufthansa für die Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 beziehen sich daher auf die entsprechenden Geschäftsjahre der Thomas Cook AG (jeweils vom 1. November bis 31. Oktober), und die Segmentergebnisse der Lufthansa für die ersten Quartale 2004 und 2003 beziehen sich auf die ersten Quartale der entsprechenden Geschäftsjahre der Thomas Cook AG (jeweils vom 1. November bis 31. Januar).

Neuausrichtung der Geschäftspolitik

Die Thomas Cook Gruppe sieht sich in ihren wichtigsten Märkten einem äußerst harten Preiswettbewerb ausgesetzt. Die Preissensibilität hat vor allem in Deutschland, aber auch in Großbritannien und den Niederlanden, in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen und die Thomas Cook Gruppe hat infolge dessen in diesen Ländern Marktanteile an besonders preisaggressive Anbieter verloren.

Der Aufsichtsrat der Thomas Cook AG hat Ende 2003 den Vorstand der Gesellschaft teilweise ersetzt sowie erweitert, um die notwendigen Anpassungen an die Marktsituation zügig voranzubringen und Potenziale für die Zukunft zu entwickeln und auszuschöpfen. Der neue Vorstand der Thomas Cook AG hat ein umfangreiches Kostensenkungsprogramm eingeleitet, um die Voraussetzungen für die wirtschaftliche Erholung der Thomas Cook Gruppe zu schaffen. Hierbei stehen der Abbau struktureller Kosten sowohl im Bereich der Personal- wie auch der Sachkosten, die Erhöhung des Einzelplatzverkaufs im Fluggeschäft, ein Abbau der Komplexität der Angebote, eine Rückführung der saisonalen Ungleichgewichte sowie die Reduktion fest kontrahierter Hotelkapazitäten im Vordergrund. Einen Schwerpunkt setzt die Thomas Cook Gruppe dabei auf die Senkung der Personalkosten bei der Condor Flugdienst GmbH. Zudem soll die geplante Ausweitung des Einzelplatzverkaufs unter anderem durch eine stärkere Hervorhebung der Marke Condor auf den Flugzeugen sowie durch Angebote im Niedrigpreissegment beschleunigt werden. Darüber hinaus hat die Thomas Cook Gruppe Anfang 2004 den Verkauf von zwölf Flugzeugen des Typs Boeing 757-200 vertraglich vereinbart, wovon vier Flugzeuge bereits übergeben und bezahlt wurden. Die Übergabe der übrigen acht Flugzeuge Zug-um-Zug gegen Bezahlung ist bis Oktober 2004 vorgesehen.

Ferner versucht die Thomas Cook Gruppe, sich mit zahlreichen Innovationen auf das veränderte Konsumentenverhalten im Tourismusmarkt einzustellen. Mit Frühbucherrabatten, Festpreisen für bestimmte Zielgruppen, einem Ratenzahlungsprogramm und der Marke Bucher im Last-Minute-Geschäft reagiert die Thomas Cook Gruppe auf die zunehmend preissensible Nachfrage. Die Wünsche nach individuellen Produkten berücksichtigt die Thomas Cook Gruppe mit einer Ausweitung des Einzelplatzverkaufs im Fluggeschäft, einzeln buchbaren Leistungen bei Pauschalreisen und häufigeren Anreisemöglichkeiten. Hinzu kommen individuell buchbare Angebote wie Städtereisen, Studien- und Erlebnisaufenthalte.

Geschäftsfeld IT Services – Lufthansa Systems

Mit der Ausgründung der Lufthansa Systems GmbH zum 1. Januar 1995 wurde das gesamte Datenverarbeitungssystem der Lufthansa in eine separate Gesellschaft ausgegliedert. Zum 1. Januar 2001 wurde das Geschäftsfeld IT Services umstrukturiert, das bisher von der Gesellschaft selbst betriebene Datenverarbeitungsgeschäft in mehrere selbständig operierende Tochtergesellschaften ausgegliedert und die Firma der Gesellschaft in Lufthansa Systems Group GmbH geändert. Seither ist die Lufthansa Systems Group GmbH die Holdinggesellschaft der Lufthansa Systems Gruppe.

Die Lufthansa Systems Gruppe bietet ein umfangreiches Leistungsspektrum von IT-Lösungen für Fluggesellschaften, Luftfahrt- und Transportunternehmen sowie den Infrastrukturbereich an. Obwohl das Geschäftsfeld IT Services gegenwärtig den überwiegenden Teil seines Umsatzes nach wie vor mit anderen Gesellschaften des Lufthansa Konzerns generiert, ist der Umsatz mit gruppenfremden Kunden in der Vergangenheit stetig

gestiegen. Die Lufthansa Systems Gruppe beabsichtigt bis zum Geschäftsjahr 2006, mehr als die Hälfte ihres Umsatzes mit gruppenfremden Kunden, auch außerhalb der luftfahrtnahen Branchen, zu generieren.

Im Bereich Airline Network Planning & Control bietet Lufthansa Systems ein breites Produkt- und Dienstleistungsangebot, mit dem Fluggesellschaften ihr Kerngeschäft steuern und kontrollieren können. Dazu gehören Planungs- und Steuerungssysteme für Flotten, Flugbetrieb und Crew Management sowie Systeme für die Umsatzsteuerung und Preisgestaltung.

Im Bereich Airline Passenger & Sales Services bietet Lufthansa Systems Fluggesellschaften IT-Lösungen zur Unterstützung und Optimierung sämtlicher passagierbezogener Verkaufs- und Abfertigungsprozesse an. Im Zentrum stehen dabei neben der Beratung die Migration von jeweils kundeneigenen IT-Systemen auf die Plattform von Lufthansa Systems sowie deren Betrieb in dem Rechenzentrum der Lufthansa Systems. Beispielsweise werden auf der Plattform der Lufthansa Systems derzeit die Passagier- und Vertriebs-IT-Systeme der Austrian Airlines, der LOT sowie der British Midland betrieben.

Im Geschäftssegment Airline Flight Support werden komplexe aeronautische Dienstleistungen angeboten, die mittels Internet-basierter und auf hochwertigen kartografischen Daten beruhender Informationstechnologien die Optimierung wesentlicher Prozesse der Routen- und Flugwegeplanung erlauben. Lufthansa Systems erstellt hierbei zum Beispiel für Fluggesellschaften Navigationsdaten und -karten für die Flugvorbereitung und übernimmt für diese die Flugauswertung.

Die Cargo & Logistics Lösungen der Lufthansa Systems ermöglichen Fracht- und Transportdienstleistern die Etablierung durchgängiger sowie ganzheitlich kontrollierbarer und steuerbarer Logistikketten.

Das Dienstleistungsangebot im Bereich Maintenance Repair & Overhaul versetzt Luftverkehrsunternehmen in die Lage, den wachsenden Effizienz- und Qualitätsansprüchen an ihre Wartungs- und Instandhaltungsprozesse gerecht zu werden.

Darüber hinaus bietet Lufthansa Systems Kunden aus der Luftfahrtindustrie und übergreifenden Branchen im Segment Administration & Finance IT-Lösungen für Controlling, Finanz-, Rechnungs- und Personalwesen an.

Im Bereich Infrastructure Services entwickelt Lufthansa Systems maßgeschneiderte IT-Infrastrukturlösungen. Das Angebot umfasst das komplette IT-Dienstleistungsspektrum vom modular aufgebauten Arbeitsplatzmodell über Application Service Providing, das heißt der Bereitstellung von IT-Anwendungen mittels internetgestützter Verbindungen bis hin zum IT-Outsourcing.

Im Bereich Business Process Outsourcing übernimmt Lufthansa Systems komplette Geschäftsprozesse der Kunden auf der Basis individueller Outsourcing-Lösungen.

Zum 31. März 2004 beschäftigten die konsolidierten Unternehmen der Lufthansa Systems Gruppe 3.156 Mitarbeiter. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Umsatzerlöse und Segmentergebnisse der Lufthansa Systems Gruppe für die Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 sowie für die ersten drei Monate der Geschäftsjahre 2004 und 2003.

	Jan. – März 2004	Jan. – März 2003	2003	2002	2001
			jeweils in Mio. €		
Umsatzerlöse [1]	148	137	611	557	478
Segmentergebnis [2]	7	6	55	54	28

[1] Einschließlich Umsatzerlösen mit anderen Konzernunternehmen in Höhe von € 392 Mio. im Geschäftsjahr 2003, € 368 Mio. im Geschäftsjahr 2002, € 352 Mio. im Geschäftsjahr 2001, € 92 Mio. in den ersten drei Monaten 2004 und € 93 Mio. in den ersten drei Monaten 2003.

[2] Segmentergebnisse gemäß IAS 14.

Service- und Finanzgesellschaften sowie Unternehmen außerhalb der Kerngeschäftsfelder

Die Aktivitäten der wesentlichen Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns werden durch Unternehmen ergänzt, die Finanz- und andere kommerzielle Dienstleistungen anbieten. Diese Unternehmen unterstehen zusammen

mit Beteiligungen an Gesellschaften außerhalb des Kerngeschäfts des Lufthansa Konzerns im Wesentlichen der Lufthansa Commercial Holding GmbH.

Zum 31. März 2004 hielt die Lufthansa Commercial Holding GmbH Beteiligungen unter anderem an folgenden Unternehmen:

– Amadeus Global Travel Distribution S. A. („Amadeus“; 5,1 %, weitere Aktionäre sind Air France und Iberia; der Rest der Aktien befindet sich in Streubesitz);

– Loyalty Partner Gesellschaft für Kundenbindungssysteme mbH (52,6 %, weitere Gesellschafter sind Metro, Roland Berger und Alexander Rittweger);

– Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH (100 %);

– Opodo Ltd. (19,0 %, weitere Gesellschafter sind Air France, Aer Lingus, Alitalia, Austrian Airlines, British Airways, Finnair, Iberia, KLM und Amadeus);

– Autobahn Tank & Rast Holding GmbH (30,3 %, weitere Aktionäre sind Allianz Capital Partners, Apax Fonds, sowie über die Betas GmbH & Co. KG die Pächter der Tankstellen);

– GlobeGround Deutschland GmbH (100 %); sowie

– Lufthansa Gebäudemanagement GmbH (100 %).

Amadeus Global Travel Distribution S. A. betreibt und verwaltet das Reservierungs- und Datensystem AMADEUS, das 1987 als europäisches Pendant zu den von US-Fluggesellschaften eingeführten Computerreservierungssystemen entwickelt wurde. Das AMADEUS-System ermöglicht es, über angeschlossene Terminals direkt auf Serviceinformationen der Fluggesellschaften zuzugreifen und elektronische Reservierungen vorzunehmen. Lufthansa Commercial Holding GmbH verkaufte im Februar 2004 13,2 % der Anteile an Amadeus über die Börse in Madrid. Der Anteil der Lufthansa Commercial Holding GmbH an Amadeus sank entsprechend von 18,3 % auf 5,1 %.

Loyalty Partner Gesellschaft für Kundenbindungssysteme mbH ist Betreiber des Bonusprogramms PAYBACK. Mit über 25 Millionen eingesetzten Karten hat sich PAYBACK seit seiner Markteinführung im März 2000 zu einem der führenden Bonusprogramme in Deutschland entwickelt. Verbraucher können bei bekannten Unternehmen unterschiedlicher Branchen Rabatte in Form von Punkten sammeln und diese gegen Prämien oder gegen Bargeld einlösen.

Die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH wurde 1989 aus der Deutsche Lufthansa AG ausgegründet und vertreibt Komplettlösungen für die Planung, Bezahlung, Abrechnung und Analyse von Geschäftsreisen. AirPlus wickelt über 1 Millionen Konten und jährlich mehr als 50 Millionen Transaktionen ab.

Die Opodo Ltd. wurde 2000 gegründet und bietet einen umfassenden Internet-Reiseservice. Auf der von der Opodo Ltd. betriebenen Internet-Homepage können Flüge, Hotels, Mietwagen, Urlaubsreisen und Versicherungsdienstleistungen gebucht werden. Zudem offeriert Opodo Last-Minute-Reisen und Reiseführer. Lufthansa beabsichtigt, ihre Beteiligung an Opodo in absehbarer Zeit zu reduzieren.

Die Autobahn Tank & Rast Holding GmbH wurde 1951 als Gesellschaft für Nebenbetriebe der Bundesautobahn mbH gegründet. Tank & Rast verfügt über ca. 340 Tankstellen, 340 Raststätten, 55 Hotels und 40 Kioske mit Standorten an den Bundesautobahnen. Lufthansa beabsichtigt, sich in absehbarer Zukunft von dieser Beteiligung zu trennen.

Die Lufthansa Commercial Holding GmbH übernahm im Januar 2004 die restlichen Anteile an der GlobeGround Deutschland GmbH. Der Anteil der Lufthansa Commercial Holding GmbH stieg somit von 51 % auf 100 %. Die GlobeGround Deutschland GmbH bietet an verschiedenen deutschen Flughäfen das gesamte Spektrum der Bodenabfertigungsdienste an.

Die Lufthansa Gebäudemanagement GmbH („LGM“) entstand 1996 aus einer Ausgründung der Hauptabteilung Instandhaltung, Bauten und Technische Anlagen. Lufthansa hat LGM vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden zum 1. Juni 2004 an Hochtief veräußert.

Daneben hält die Lufthansa Commercial Holding GmbH Beteiligungen an bestimmten Objekt- und Finanzierungsgesellschaften, z. B. die Objektgesellschaften für das Terminal 2 am Flughafen München sowie bestimmte Leasinggesellschaften des Lufthansa Konzerns.

Risikofrüherkennungs- und Risikomanagement-System

Als international tätiges Luftverkehrsunternehmen ist Lufthansa allgemeinen unternehmerischen und branchenspezifischen Risiken ausgesetzt. Schwerpunkte sind Kapazitäts- und Auslastungsrisiken, Strategierisiken, politische Risiken, operationelle Risiken, Beschaffungsrisiken, tarifpolitische Risiken, Informatikrisiken sowie Finanz- und Treasury-Risiken.

Die Risikopolitik der Lufthansa erlaubt die Nutzung sich bietender Geschäftsgelegenheiten, solange die Risiken im Rahmen der Wertschaffung in einem angemessenen Verhältnis hierzu stehen. Risikomanagement ist ein grundlegendes Element der Geschäftsprozesse und -entscheidungen.

Die bewusste Steuerung von Chancen und Risiken ist integraler Bestandteil der Unternehmensführung im Lufthansa Konzern. Folglich besteht das Risikofrüherkennungs- und Risikomanagement-System aus einer Vielzahl von Bausteinen, die systematisch in die gesamte Aufbau- und Ablauforganisation der Gesellschaft bzw. ihrer Konzernunternehmen eingebettet sind. Es besteht keine eigenständige Organisation des Risikomanagements, das vielmehr als originäre Aufgabe der Leiter aller Geschäftseinheiten sowie der Prozess- und Projektverantwortlichen in den Konzerngesellschaften verstanden wird. Diese haben im Rahmen ihrer Führungsaufgaben auch für die aktive Einbindung der Mitarbeiter in das Risikomanagement-System zu sorgen.

Ein Risikomanagement-Ausschuss, der aus den Leitern der Konzern-Bereiche Controlling, Justitiariat, Revision, Finanzen, Rechnungswesen, Bilanzen und der Konzern-Versicherung besteht, stellt sicher, dass eine laufende funktions- und prozessübergreifende Erkennung und Bewertung von Risiken erfolgt. Alle wesentlichen, potenziell ergebnis- und bestandsgefährdenden Risiken werden in einer Risikolandkarte dokumentiert, die regelmäßig aktualisiert und ergänzt wird. Als wesentliche Risiken sind solche Risiken definiert, die für sich genommen einen Schaden von mindestens einem Drittel des zum Werterhalt notwendigen Ergebnisses verursachen können. Mögliche Interdependenzen zwischen Risiken werden dabei berücksichtigt. Der Risikomanagement-Ausschuss ist verantwortlich für die laufende Weiterentwicklung des Systems und überprüft dessen Wirksamkeit. Hierbei erstattet er regelmäßig Bericht an den Vorstand. Er entwickelt die risikopolitischen Grundsätze weiter und überwacht deren Einhaltung. Er kommuniziert zudem die Risikopolitik, legt die Dokumentations-Erfordernisse fest und initiiert notwendige Überprüfungen von Teilaspekten des Risikomanagement-Systems durch die Interne Revision.

Auch die im Rahmen des Risikomanagement-Systems der Lufthansa vorgesehenen Maßnahmen zur Früherkennung, Begrenzung und Bewältigung dieser Risiken werden regelmäßig überprüft und ergänzt. Zur Begrenzung und Bewältigung der Risiken sind über adäquate Versicherungslösungen hinaus jeweils risikoindividuelle Bewältigungsmaßnahmen vorgesehen.

Eine Risikoanalyse sowie Möglichkeiten zur Begrenzung und Bewältigung von Risiken sind auch in der Strategie-Entwicklung verankert und fließen in die operative Konzernplanung ein.

Umweltfragen

Die wichtigsten umweltrelevanten Regelungen für den Lufthansa Konzern betreffen die Schall- und Schadstoffemissionen der von ihm betriebenen Flugzeuge. Lufthansa verfügt über eine vergleichsweise neue Flotte, die sämtlichen aktuellen Umweltstandards genügt. Lufthansa hat die älteren und lauteren sog. „Chapter II“-Flugzeuge vollständig ausgemustert. Zudem hat Lufthansa ein „Programm für leise Flugzeuge“ eingeleitet, um die Schallemissionen durch technische Maßnahmen weiter zu reduzieren. Lufthansa beteiligt sich ferner am Forschungsverbund „Leiser Verkehr“ sowie an verschiedenen anderen umweltbezogenen Forschungsprojekten der Bundesrepublik Deutschland und der EU.

Die meisten Flugzeuge des Lufthansa Konzerns erfüllen bereits jetzt den strengen „Chapter IV“-Standard, der erst ab 2006 gilt. Lufthansa kann allerdings nicht ausschließen, dass künftige Vorschriften die Lärm- und Schadstoffemissionen des Luftverkehrs noch stärker beschränken werden.

Umweltfragen sind ferner bei Einrichtungen, die durch Tochtergesellschaften der Lufthansa betrieben werden, relevant. Dies gilt insbesondere für die Lufthansa Technik Gruppe, die u. a. an ihrem Standort Hamburg Gefahrstoffe lagert, verarbeitet und ableitet. Dieser Standort wird auch an dem ab 2005 geltenden Handelssystem für Schadstoffemissionen teilnehmen. An den Standorten Hamburg und Frankfurt am Main wurden Verunreinigungen des Grundwassers festgestellt, die durch Grundwasseraufbereitungsanlagen behoben werden. Hierzu hat

Lufthansa bereits Rückstellungen gebildet. Ähnliche Umweltprobleme können auch bei den (verpachteten) Tankstellen der Autobahn Tank & Rast Holding GmbH, an der Lufthansa eine Kapitalbeteiligung hält, eintreten.

Die Lufthansa CityLine GmbH und die Lufthansa Technik AG wurden nach Environmental Management and Audit Scheme der EU (EMAS II) sowie nach ISO 14001 für ihr Umweltmanagement zertifiziert.

Mitarbeiter

Im Lufthansa Konzern waren zum 31. März 2004 insgesamt 93.479 Mitarbeiter beschäftigt, 233 mehr als zum 31. Dezember 2003. Hiervon entfielen 31.390 Mitarbeiter auf die Deutsche Lufthansa AG.

Im Geschäftsjahr 2003 beschäftigte Lufthansa durchschnittlich 94.798 Mitarbeiter, 663 Mitarbeiter mehr als im Durchschnitt des Geschäftsjahres 2002. Die Zunahme der Mitarbeiterzahl war ausschließlich auf die Erweiterung des Konsoliderungskreises zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2002 beschäftigte Lufthansa durchschnittlich 94.135 Mitarbeiter, 6.160 Mitarbeiter mehr als im Durchschnitt des Geschäftsjahres 2001. Die Zunahme der Mitarbeiterzahl war in erster Linie auf die Erstkonsolidierung der LSG Sky Chefs Gruppe zum 1. Juni 2001 zurückzuführen.

Lufthansa erachtet ihre Mitarbeiter als wesentlichen Faktor für ihren Geschäftserfolg und betrachtet die Beziehungen zu ihren Mitarbeitern als gut.

Mitarbeitervertretung

In Deutschland werden allgemeine Arbeitsbedingungen und Gehälter für Mitarbeiter unterhalb der Führungsebene im Allgemeinen durch Tarifverträge zwischen den Unternehmensverbänden eines bestimmten Industriezweigs und den betreffenden Gewerkschaften festgelegt.

Lufthansa ist zwar Mitglied in der Arbeitgeberorganisation „Arbeitsrechtliche Vereinigung Hamburg (AVH)“, die Lufthansa Tarifpolitikabteilung handelt aber im Wesentlichen eigenverantwortlich bei der Bestimmung und Aushandlung des Inhalts der Tarifverträge für die mehr als 59.000 Mitarbeiter des Lufthansa Konzerns in Deutschland.

Die Mitarbeitervertretung bei Lufthansa ist wie folgt geregelt: Das Cockpitpersonal bei der Deutsche Lufthansa AG und mehreren ihrer Tochtergesellschaften, u. a. der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa CityLine GmbH wird durch die „Vereinigung Cockpit“ (VC) vertreten, der deutschen Pilotengewerkschaft. Das Boden- und Flugbegleitpersonal bei allen deutschen Gesellschaften innerhalb des Lufthansa Konzerns wird durch die Gewerkschaft „ver.di“, die mitgliederstärkste Einzelgewerkschaft des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB), vertreten. Darüber hinaus gibt es für das Flugbegleitpersonal eine von ver.di und dem DGB unabhängige Mitarbeitervertretungsorganisation unter dem Namen „Vereinigung Unabhängiger Flugbegleiter“ (UFO).

Tarifverträge

Die Politik der Lufthansa in Bezug auf Lohnerhöhungen wurde in den letzten zehn Jahren stark durch den Beinahe-Zusammenbruch der Lufthansa im Geschäftsjahr 1992 sowie die Maßnahmen der Folgejahre zur Wiedererlangung ihrer Finanzkraft geprägt. Das gemeinsame Ziel der Lufthansa und der Gewerkschaften in ihren Verhandlungen war eine Umstrukturierung, um eine stabile Wettbewerbsbasis für den Lufthansa Konzern zu schaffen.

Der mit der VC geschlossene Vergütungstarif für die Piloten der Lufthansa hat sich – nachdem die VC ihr Recht zur ordentlichen Kündigung dieses Tarifvertrages zum 30. April 2004 hat verstreichen lassen – verlängert und kann nun jeweils zum Ende eines Kalenderquartals gekündigt werden. Mittlerweile haben erste Gespräche zwischen der Lufthansa und der VC stattgefunden, und Lufthansa ist zuversichtlich, einen aus ihrer Sicht angemessenen Tarifvertrag abschließen zu können.

In der Verhandlungsrunde vom Frühjahr 2003 schlossen die Tarifparteien die derzeit gültigen Vergütungstarifverträge für das Boden- und Kabinenpersonal der Lufthansa AG und mehrerer ihrer Tochtergesellschaften ab, die für die Parteien bis zum 31. Dezember 2004 bindend sind und danach ebenfalls von beiden Seiten zum Ende eines Kalenderquartals gekündigt werden können. Siehe auch „Risikofaktoren – Lufthansa ist auf gute Beziehungen zu ihren Arbeitnehmern und deren Gewerkschaften angewiesen."

Anfang Mai 2004 hat Lufthansa CityLine gemeinsam mit den Gewerkschaften Vereinigung Cockpit und UFO tarifvertragliche Einigungen für die Piloten und das Kabinenpersonal der Lufthansa CityLine erreicht. Der Manteltarifvertrag für das Cockpit- und Kabinenpersonal wurde dabei grundlegend überarbeitet, um die Produktivität der Flotte und die Flexibilität in der Einsatzplanung zu erhöhen. Die Vereinbarung hat eine Laufzeit von 33 Monaten und gilt bis zum 31. Dezember 2006. Die Vergütungstarifverträge wurden – ohne Erhöhungen der Gehälter – um jeweils 30 Monate verlängert.

Die Tarifparteien haben sich darüber hinaus auf eine Reihe innovativer Neuregelungen verständigt. So werden für die Mitarbeiter im Cockpit zukünftig die Mehrflugstunden nicht mehr auf Monatsbasis, sondern über einen rollierenden Zeitraum von jeweils zwölf Monaten berechnet. Für das Kabinenpersonal wurde eine entsprechende Verhandlungsverpflichtung vereinbart. Außerdem soll für das gesamte Bordpersonal die Berechnung der Flugdienstzeiten umgestellt und die Einsatzplanung flexibler gestaltet werden.

Pensionsverpflichtungen

Lufthansa hat bereits im Juli 2003 beschlossen, ihre Verpflichtungen aus den inländischen Pensionsplänen innerhalb von 10 bis 15 Jahren mit einem Wertpapier-Spezialfonds zu unterlegen und sukzessive aus der Bilanz auszugliedern. Zum 31. Dezember 2003 wies Lufthansa Pensionsrückstellungen von € 4,3 Mrd. aus (vgl. „Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage – kritische Bilanzierungsmethoden – Pensionsrückstellungen").

In einem ersten Schritt wird ein bilanzinterner Masterfonds aufgelegt, der mit jährlichen Zuführungen aus dem Cashflow ausgestattet wird. Die erste Dotierung des Fonds ist im dritten Quartal 2004 vorgesehen. Langfristig ist geplant, den Fonds aus der Bilanz in ein Treuhandmodell auszugliedern. Das Fondsvermögen wird damit vom sonstigen Betriebsvermögen der Lufthansa getrennt und einer Verwendung ausschließlich für die Erfüllung der Pensionsverpflichtungen zugeführt. Die vollständige bilanzielle Ausgliederung der Pensionsverpflichtungen soll voraussichtlich bis 2020 abgeschlossen sein.

Gewerbliche Schutzrechte

Marken

Ein großer Teil der geschäftlichen Aktivitäten der Deutsche Lufthansa AG sowie ihrer Konzerngesellschaften findet unter der Bezeichnung „Lufthansa" und unter Verwendung zugehöriger, international bekannter Logos statt. Um diesen Marktauftritt angemessen zu schützen, hat die Deutsche Lufthansa AG unter anderem die Marken „Lufthansa" als Wortmarke, eine Bildmarke, die den Lufthansa Greif in einem Kreis zeigt, sowie die Wort-Bildmarke „Lufthansa" in Kombination mit einem Greif im Kreis in einer Vielzahl von Ländern als Marke eintragen lassen, darunter die Mehrzahl der Länder der Europäischen Union, China sowie die USA. Weitere wichtige Marken der Deutsche Lufthansa AG sind die Marke „Lufthansa Miles & More" sowie die Marke „Miles & More" für das Vielfliegerprogramm der Lufthansa. Diese wurden ebenfalls für eine Reihe von Staaten, darunter die Mehrzahl der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und die USA, eingetragen.

Besondere Bedeutung für das Geschäft der Deutsche Lufthansa AG kommt der Bezeichnung „Star Alliance" zu, unter der ein strategischer Verbund mehrer Fluglinien, zu denen auch die Deutsche Lufthansa AG gehört, international auftritt. Hierzu wurde in einem speziellen Vertrag zwischen den einzelnen Alliance-Mitgliedern vom 22. November 2002 geregelt, dass die Marke „Star Alliance" in den in Frage kommenden Ländern von verschiedenen Mitgliedern angemeldet wird und sich die einzelnen Mitglieder dann gegenseitig entsprechende Lizenzen erteilen. Die Deutsche Lufthansa AG ist Inhaberin von entsprechenden Wort- sowie Wort- und Bildmarken, die als deutsche Marke und durch internationale Registrierungen geschützt sind.

Daneben ist die Deutsche Lufthansa AG auch Inhaberin verschiedener anderer Marken.

Patente

Die Lufthansa Technik AG und die Deutsche Lufthansa AG sind Inhaber einer Reihe von Patenten und Patentanmeldungen, die hauptsächlich technische Verbesserungen im Bereich der Einrichtung der Passagierkabinen zum Gegenstand haben. Die betreffenden Patente sind in der Regel in Deutschland, sowie zum Teil in diversen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, Japan, den USA und weiteren Ländern erteilt oder angemeldet worden. Für den Geschäftsbetrieb der Deutsche Lufthansa AG und deren Konzerngesellschaften sind die genannten Patente und Patentanmeldungen eher von untergeordneter Bedeutung.

Flugzeugflotte

Die nachfolgende Tabelle zeigt den tatsächlichen Bestand an Verkehrsflugzeugen der Deutsche Lufthansa AG sowie der Konzerngesellschaften Lufthansa Cargo AG, Lufthansa CityLine GmbH und Air Dolomiti zum 31. März 2004. Nicht berücksichtigt ist, ob die Flugzeuge im rechtlichen Eigentum der Deutsche Lufthansa AG bzw. einer Konzerngesellschaft stehen und ob diese tatsächlich eingesetzt werden.

Hersteller/Typ	Konzernflotte	Eigengerät LH [1]	LCA [1]	CLH [1]	EN [1]	Summe Eigengerät	Finance Lease	Operating Lease	Betreiber LH [1]	LCA [1]	CLH [1]	EN [1]	geplante Zugänge Apr. 2004 bis 2015	Zusätzliche Optionen	Durchschnittsalter
Airbus A300	**15**	14	–	–	–	14	–	1	15	–	–	–	–	–	13,99
Airbus A310	**5**	5	–	–	–	5	–		5	–	–	–	–	–	13,82
Airbus A319	**20**	20	–	–	–	20	–	–	20	–	–	–	–	20	6,78
Airbus A320	**36**	36	–	–	–	36	–	–	36	–	–	–	–	3	12,37
Airbus A321	**26**	24	–	–	–	24	2	–	26	–	–	–	–	14	7,49
Airbus A330	**8**	3	–	–	–	3	–	5	8	–	–	–	7	15	2,65
Airbus A340	**38**	36	–	–	–	36	–	2	38	–	–	–	3	16	5,21
Airbus A380	**–**	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	15	5	
Boeing 737	**67**	65	–	–	–	65	–	2	67	–	–	–	–	–	13,45
Boeing 747	**42**	32	8	–	–	40	2	–	34	8	–	–	–	–	12,58
Boeing 767	**1**	–	–	–	–	–	–	1	1	–	–	–	–	–	4,65
Boeing MD-11F	**14**	–	14	–	–	14	–	–	–	14	–	–	5 [3]	–	4,54
Canadair Regional Jet	**72**	4	–	49	3	56	16	–	4	–	63	5	3	25	5,18
Fokker 50	**5**	–	–	5	–	5	–	–	–	–	5	–	–	–	13,49
ATR	**17**	–	–	–	2	2	5	10	–	–	–	17	–	–	4,76
Avro RJ85	**18**	–	–	5	–	5	–	13	–	–	18	–	–	–	8,30
Flugzeuge gesamt	**384** [2]	**239**	**22**	**59**	**5**	**325**	**25**	**34**	**254**	**22**	**86**	**22**	**30**	**98**	**8,97**

[1] LH bezeichnet Deutsche Lufthansa AG, LCA bezeichnet Lufthansa Cargo, CLH bezeichnet Lufthansa CityLine und EN bezeichnet Air Dolomiti.

[2] 20 dieser Flugzeuge sind an andere Betreiber vermietet, vgl. „Vermietungen an andere Betreiber“. Vier Flugzeuge (drei Boeing 737 und ein Airbus A300) sind vorübergehend geparkt, drei weitere (zwei Airbus A310 und eine Boeing 747-200) endgültig stillgelegt, für fünf – ebenfalls schon stillgelegte Flugzeuge – bestehen Verkaufsverträge, vgl. „– Veräußerung gebrauchter Flugzeuge“.

[3] Die Lufthansa Cargo hat Ende März bereits eine MD-11 abgenommen und geht davon aus, dass diese Maschine nach ihrer Umrüstung in eine MD-11F Ende des Geschäftsjahres 2004 in Betrieb genommen wird.

Die Zuweisung als Eigengerät, Finance Lease und Operating Lease orientiert sich an der bilanziellen Behandlung des Fluggerätes.

Als Eigengerät ausgewiesene Flugzeuge

16 Flugzeuge sind als Eigengerät ausgewiesen, die Gegenstand von Transaktionen sind, die der Realisierung von Barwertvorteilen aus cross border Leasing-Konstruktionen dienen. Bei diesen Transaktionen wird von der Lufthansa als Leasinggeber in der Regel ein 40- oder 50-jähriger Headlease-Vertrag mit einem Leasingnehmer auf den Bermudas abgeschlossen. Unter Umständen kann bei Beendigung des Headlease-Vertrages das Eigentum auf den Leasingnehmer unter dem Headlease-Vertrag übergehen. Gleichzeitig schließt Lufthansa als Leasingnehmer einen Sublease-Vertrag mit kürzerer Laufzeit (zwischen 14 und 16 Jahren) mit dem Leasingnehmer unter dem Headlease-Vertrag auf den Bermudas als Leasinggeber ab. Da Risiken und Chancen an dem Flugzeug ebenso wie das juristische Eigentum im Lufthansa Konzern verbleiben, werden die Flugzeuge gemäß

SIC 27 nicht als Leasing-Gegenstände 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 US-amerikanischen Luftraum eingesetzt werden.

Weitere 19 Flugzeuge wurden überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungskonditionen an japanische Leasing-Gesellschaften bzw. Leasing-Gesellschaften auf den Bermudas verkauft und zurückgeleast. Die Laufzeit der Leasing-Verträge beträgt zwischen zehn und 26 Jahren. Lufthansa hat das Recht, zu einem bestimmten Zeitpunkt die Flugzeuge zu einem festgelegten Preis zurückzuerwerben. Da Risiko und Chancen an diesen Flugzeugen beim Lufthansa Konzern verbleiben, werden die Flugzeuge ebenfalls nach SIC 27 nicht als Leasing-Gegenstände behandelt. Operative Einschränkungen bestehen für die zwei über Leasing-Gesellschaften auf den Bermudas finanzierten Flugzeuge, die nicht überwiegend im US-amerikanischen Luftraum eingesetzt werden dürfen, sowie für die 17 über japanische Leasinggesellschaften geleasten Flugzeuge, die nicht aus Japan heraus und nicht von einer in Japan ansässigen Fluggesellschaft betrieben werden dürfen.

Darüber hinaus werden 33 Flugzeuge als Eigengerät ausgewiesen, die im rechtlichen Eigentum von in den Konsolidierungskreis des Lufthansa Konzerns einzubeziehenden Flugzeugleasing-Objektgesellschaften stehen.

Finance Leases

Die Flugzeug-Finanzierungsleasingverträge sind in der Regel im Rahmen einer festen Grundmietzeit, die mindestens vier Jahre beträgt, unkündbar und haben eine maximale Gesamtlaufzeit von zwölf Jahren. Nach Ablauf der Mietzeit besteht in der Regel ein Ankaufsrecht oder eine faktische Ankaufsverpflichtung für den Leasingnehmer (Lufthansa) zum jeweiligen Restwert. In einigen Fällen ist zuzüglich ein Aufschlag von 25 % der Differenz zwischen dem Restwert gemäß Leasingvertrag und einem höheren Marktwert zu entrichten. Übt der Leasingnehmer (Lufthansa) in diesen Fällen die Option nicht aus, wird der Leasinggeber das Flugzeug bestmöglich am Markt verwerten. Die über den Restwert hinaus erzielten Überschüsse stehen zu 75 % dem Leasingnehmer (Lufthansa) zu. Liegt der Vermarktungserlös unter dem Restwert, ist die Differenz vom Leasingnehmer (Lufthansa) auszugleichen. In den Verträgen sind variable Leasingzahlungen insoweit vereinbart, als der darin enthaltene Zinsanteil an die Marktzinsentwicklung, in der Regel an den 3- oder 6-Monats-Libor, gekoppelt wurde. 25 Flugzeuge sind Gegenstand solcher Finanzierungsleasing-Transaktionen. Da nach den vertraglichen Vereinbarungen im wesentlichen alle mit dem Eigentum an dem Leasinggegenstand verbundenen Chancen und Risiken beim Leasingnehmer (Lufthansa) liegen, sind diese Flugzeuge dem wirtschaftlichen Eigentum des Lufthansa Konzerns gemäß IAS 17 zuzurechnen.

Operating Leases

Im Rahmen eines Operating-Leasingvertrages muss der Leasingnehmer fest vereinbarte Mieten zahlen und ist während der Laufzeit des Leasingvertrages für das Risiko aus dem Betrieb des Flugzeuges verantwortlich. Im Gegenzug trägt der Leasinggeber das Restwertrisiko hinsichtlich des Flugzeugwertes am Ende der Laufzeit, kommt aber umgekehrt auch in den Genuss sämtlicher aus dem Flugzeug resultierender Vorteile und Gewinne. Nach dem wirtschaftlichen Inhalt dieser Operating Lease-Verträge ist der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen.

Zum 31. März 2004 sind 34 Flugzeuge Gegenstand von Operating Lease-Verträgen mit Lufthansa als Leasingnehmer. Die Verträge haben Laufzeiten zwischen einem und zwölf Jahren. Die Verträge enden in der Regel automatisch nach Ablauf der Vertragslaufzeit; zum Teil bestehen Mietverlängerungsoptionen.

Vermietungen an andere Betreiber (Lease-Out)

20 Flugzeuge, die im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum der Lufthansa stehen, sind derzeit im Wege des Operating Lease mit Laufzeiten von bis zu sechs Jahren vermietet: vier Bombardier CRJ 200 an Eurowings, fünf Fokker 50 an Contact Air, fünf Airbus A320 an Germanwings und sechs Flugzeuge (drei Boeing 737, zwei Airbus A319 und eine Boeing 747-200) an andere Betreiber.

Außerdem bestehen zum 31. März 2004 für weitere sechs Flugzeuge (zwei Boeing 737, einen Airbus A319 und drei Airbus A310) Operating Lease Verträge, die im 2. Quartal 2004 beginnen.

Veräußerung gebrauchter Flugzeuge

Zum 31. März 2004 hatte Lufthansa Verträge über den Verkauf von zwei Boeing 747-200, einem Airbus A340 und zwei Boeing 737 abgeschlossen. Abhängig von der Entwicklung des €/USD Wechselkurses wird die Gesellschaft aus diesen Verkäufen einen voraussichtlichen Buchgewinn von etwa € 23 Mio. im Geschäftsjahr 2004 erzielen. Für die zum Verkauf stehenden Frachtflugzeuge des Typs Boeing 747-200 (siehe „– Geschäftsfeld Logistik – Netz und Flotte“) hat Lufthansa bislang noch keine Verträge abgeschlossen. Darüber hinaus hat Lufthansa seit dem 1. April 2004 Verträge über den Verkauf von drei Fokker 50 abgeschlossen. Die erste Fokker 50 wurde bereits im April 2004 ausgeliefert. Die beiden anderen sollen im Sommer 2004 ausgeliefert werden.

Flottenerneuerung

Durch kontinuierliche Flottenmodernisierung und den Einsatz besonders emissionsarmer Flugzeuge gelingt es Lufthansa nach eigener Einschätzung, Verkehrswachstum und Umweltauswirkungen zu entkoppeln. Treibstoffverbrauch, Lärmemission und Umweltperformance sind wichtige Kriterien beim Kauf neuer Flugzeuge. Aufgrund steigender Treibstoffpreise und Lärmgebühren vieler Flughäfen erscheinen innovative Umwelt- und Flugzeugtechnik operationell, wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll.

Im Geschäftsjahr 2003 hat ein Flottenerneuerungsprogramm begonnen, das mit der Einführung des Airbus A340-600, des Airbus A330-300 und des Airbus A380 sowie durch die Umstellung auf eine einheitliche Boeing MD-11F Flotte bei der Lufthansa Cargo Gruppe auf umweltfreundlichere und sparsamere Flugzeuge setzt.

Das Durchschnittsalter der Lufthansa Flotte liegt mit ca. neun Jahren um ca. sechs Jahre unter dem Durchschnitt der IATA-Weltflotte.

Abnahmeverpflichtungen und Optionen

Zum 31. März 2004 bestanden folgende Abnahmeverpflichtungen für Flugzeuge: drei neue Airbus A340-600, sieben neue Airbus A330-300, fünfzehn neue Airbus A380 und vier gebrauchte Boeing MD-11, die als Frachtflugzeuge eingesetzt werden sollen. Davon wurden seit dem 1. April 2004 drei Airbus A340-600 und zwei Boeing MD-11 abgenommen. Des weiteren ist vorgesehen, bis zum Jahresende 2004 zwei Airbus A330-300 sowie zwei Boeing MD-11 abzunehmen. Die Auslieferung der Airbus A380 startet voraussichtlich im Geschäftsjahr 2007.

Ferner verfügt Lufthansa über Optionen, weitere neue Passagier-Flugzeuge zu erwerben, nämlich 37 der Airbus A320 Familie, 15 Airbus A330, 16 Airbus A340, fünf Airbus A380, 15 Bombardier CRJ 200 sowie zehn Bombardier CRJ 700. Lufthansa hat noch keine verbindliche Entscheidung darüber getroffen, ob die Optionen ausgeübt werden. Diese Entscheidungen werden aufgrund des jeweils bestehenden Bedarfs nach Flugzeugen getroffen.

Grundbesitz

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen Immobilien gegliedert nach Standort, Nutzung und Fläche aufgeführt, deren Eigentümer Lufthansa ist:

Standort	Nutzung	Fläche in qm
Hamburg	Lufthansa Technik Werft	ca. 800.000
Flughafen Frankfurt/Main	Neues Verwaltungsgebäude	ca. 28.000
Kelsterbach	Betriebsgelände der Lufthansa Systems Gruppe	ca. 46.000
Flughafen Frankfurt/Main	Betriebsgelände der Lufthansa Flight Training GmbH	ca. 46.000

Im Übrigen sind die von Lufthansa genutzten Grundstücke und Gebäude überwiegend angemietet. Insgesamt bestehen hieraus Mietverpflichtungen in Höhe von ca. € 260 Mio. jährlich.

Versicherungen

Kombinierte Kasko-/Haftpflichtversicherung

Lufthansa ist gemeinsam mit derzeit 31 anderen europäischen Luftverkehrsgesellschaften Versicherungsnehmerin in der so genannten Lufthansa Flottenversicherungspolice. Diese umfasst im Wesentlichen die Deckung für Haftpflicht- (d. h. Passagier-, Post-, Fracht-, Produkt- und Dritthaftpflicht) sowie Kaskoschäden. Die Versicherungssumme beträgt USD 2 Mrd. pro Schadensereignis (mit Ausnahme der Dritthaftpflichtversicherung für Krieg und kriegsähnliche Ereignisse (einschließlich Terrorismus), diese beträgt nur USD 50 Mio.).

Dritthaftpflicht für Krieg und kriegsähnliche Ereignisse

Die Dritthaftpflichtversicherung für Krieg und kriegsähnliche Ereignisse deckt Schäden ab, die Dritten aus dem Betrieb der Passagier- und Frachtflugzeuge der Lufthansa auf Grund Krieges oder kriegsähnlicher Ereignisse (einschließlich terroristischer Anschläge) entstehen können. Diese Risiken sind für Flugzeuge der Deutsche Lufthansa AG und der Lufthansa Cargo AG bis zu einer Höhe von USD 2 Mrd. pro Schadensereignis und bis zu maximal USD 4 Mrd. pro Versicherungsjahr für alle unter der Police versicherten Fluggesellschaften versichert. Für jedes weitere Schadensereignis besteht Deckungsschutz für maximal jeweils USD 1 Mrd. pro Schadensereignis. Für Flugzeuge anderer Lufthansa Konzerngesellschaften besteht Deckungsschutz bis zur Höhe von USD 1 Mrd. pro Ereignis, begrenzt auf maximal USD 2 Mrd. pro Versicherungsjahr.

Infolge der Ereignisse vom 11. September 2001 können diese Dritthaftpflichtrisiken nicht mehr ausschließlich bei den Versicherern der kombinierten Kasko-/Haftpflichtversicherung eingedeckt werden. Es besteht daher derzeit folgender Deckungsschutz:

- Schäden bis zu USD 50 Mio. pro Schadensereignis und Versicherungsjahr sind im Rahmen der kombinierten Kasko-/Haftpflichtversicherung eingedeckt;
- Schäden in Höhe von über USD 50 Mio. bis zu USD 1 Mrd. pro Schadensereignis sind bei einem von der Allianz geführten Konsortium eingedeckt; und
- Schäden in Höhe von über USD 1 Mrd. bis zu USD 2 Mrd. pro Schadensereignis sind in einer Zusatzpolice bei Berkshire Hathaway eingedeckt (nur für die Flugzeuge der Deutsche Lufthansa AG und der Lufthansa Cargo AG).

Für Schäden über USD 2 Mrd. pro Schadensereignis werden derzeit keine Policen angeboten.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die Versicherungsprämien in Zukunft erheblich erhöhen oder Versicherungsschutz überhaupt nicht mehr oder nur in eingeschränktem Umfang (bzw. nur in Form von Staatsgarantien) zur Verfügung steht, insbesondere sofern es zu erneuten terroristischen Anschlägen mit Flugzeugen kommen sollte.

Rechtsstreitigkeiten und Kartellverfahren

Rechtsstreitigkeiten

Lufthansa Gesellschaften sind im Rahmen des normalen Geschäftsbetriebs als Antragsteller bzw. -gegner an einer Reihe von gerichtlichen und außergerichtlichen Verfahren in Deutschland und in anderen Ländern, einschließlich der Vereinigten Staaten von Amerika, beteiligt.

Ein nicht unerheblicher Teil dieser Rechtsstreitigkeiten betrifft das Geschäftsfeld Passage wegen behaupteter Leistungsstörungen und Personenschäden während des Fluges (z. B. Verspätungen, Gepäckverlust und -beschädigung, behauptete Körperverletzungen – beispielsweise wegen Turbulenzen oder Venen-Thrombosen infolge des langen Sitzens – mangelhafte Aufklärung über Visa- und sonstige Einreisebedingungen). Ferner betrifft eine Reihe der aktuellen und potenziellen Rechtsstreitigkeiten arbeitsrechtliche Sachverhalte (Kündigungsschutzklagen z. B. aufgrund betriebsbedingter Kündigungen, Klagen im Zusammenhang mit Pensionszahlungen und sonstigen Versorgungsleistungen, Klagen wegen behaupteter Diskriminierung am Arbeitsplatz).

Bei einigen Schadensersatzklagen in den Vereinigten Staaten von Amerika sind die geltend gemachten Summen insbesondere wegen der dort möglichen Verurteilung zu sog. Strafschadensersatz besonders hoch. Beispielsweise klagt derzeit ein Passagier wegen behaupteter Verursachung einer Venen-Thrombose auf USD 112 Mio. und in einem anderen Verfahren ein ehemaliger Mitarbeiter der LSG Sky Chefs Gruppe wegen behaupteter Diskriminierung auf USD 115 Mio. Lufthansa ist jedoch der Auffassung, dass die betreffenden Klagen unbegründet sind und hält es auch im Falle einer Verurteilung für unwahrscheinlich, zu Zahlungen in auch nur annähernd der geltend gemachten Höhe verurteilt zu werden. Gleichwohl gibt es keine Gewähr, dass Lufthansa in einem oder mehreren der laufenden Verfahren oder in etwaigen zukünftigen Verfahren nicht zu erheblichen Zahlungen verurteilt wird.

Darüber hinaus ist die Gesellschaft einer Klage des Reisebüros Tour Contact ausgesetzt, die im Falle eines Unterliegens erhebliche finanziell nachteilige Auswirkungen für Lufthansa haben kann. Die Klägerin fordert die Zahlung von Provisionen auf die sog. variable Landegebühr. Nach unterschiedlichen Urteilen der Vorinstanzen hat der Bundesgerichtshof am 12. Mai 2004 entschieden, dass es unter AGB-rechtlichen Gesichtspunkten nicht zu beanstanden sei, die variable Landegebühr bei der Berechnung der Provisionen unberücksichtigt zu lassen. Der Bundesgerichtshof hat das Urteil des Berufungsgerichtes aufgehoben und die Sache zur erneuten Entscheidung an das Oberlandesgericht Düsseldorf zurückverwiesen. Das Oberlandesgericht wird nun die bislang offen gelassenen Rechtsfragen prüfen, nämlich im Wesentlichen, ob dies auch unter kartellrechtlichen Gesichtspunkten zulässig war. Im Falle eines Obsiegens von Tour Contact könnte eine Vielzahl weiterer Reisebüros entsprechende Nachforderungen an Lufthansa stellen. Nach gegenwärtiger Einschätzung der Lufthansa könnte sich das hieraus resultierende Gesamtrisiko auf einen zweistelligen Millionenbetrag belaufen.

Ferner ist eine Klage der Flughafen Düsseldorf GmbH gegen die Gesellschaft anhängig, mit der die Flughafengesellschaft die Zahlung von Teilbeträgen der Flughafenentgelte für den Zeitraum April 2000 bis Juni 2001 von insgesamt € 2,6 Mio. verlangt. Lufthansa hatte nach einer nicht unerheblichen Anhebung der Flughafenentgelte durch die Flughafen Düsseldorf GmbH die Zahlung des erhöhten Betrags als unbillig verweigert. Die Klage ist im Juni 2003 durch Berufungsurteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf abgewiesen worden. Das Oberlandesgericht hat die Revision nicht zugelassen, der Flughafen Düsseldorf hat hiergegen Nichtzulassungsbeschwerde eingereicht. Sollte der Flughafen insoweit Erfolg haben und nach einer Revision obsiegen, kann dieser Rechtsstreit für Lufthansa eine finanzielle Belastung ihres Ergebnisses etwa in Höhe der Klagesumme zur Folge haben.

Es besteht weiterhin das Risiko, dass Lufthansa wegen der zum 1. September 2004 beabsichtigten Umstrukturierung ihres Vertriebssystems für Flugtickets in Zukunft Klagen ausgesetzt sein wird. Die Umstellung des Vertriebssystems wird für die in den Vertrieb eingeschalteten Reisebüros zur Folge haben, dass sie nicht mehr als Handelsvertreter (ständige Vermittler im Namen und im Auftrag der Lufthansa) tätig sein werden. In Zukunft werden die Reisebüros von Lufthansa daher keine Provision mehr erhalten, die Vergütung der Beratungs- und Servicetätigkeit erfolgt vielmehr durch den Kunden. Zur Umsetzung der beabsichtigten Änderung hat Lufthansa allen vertraglich gebundenen Reisebüros den Abschluss eines neuen Vertrages angeboten. Dieses Angebot wurde bereits von der Mehrheit der Reisebüros angenommen und der alte Vertrag im Einvernehmen mit Lufthansa aufgehoben. Die Annahme und Aufhebung erfolgte allerdings in allen Fällen unter dem Vorbehalt einer gerichtlichen Klärung eventueller Ausgleichsansprüche. Die Verträge mit den Reisebüros, die den neuen Vertrag nicht unterschrieben haben, sind zum 1. September 2004 gekündigt worden. Es besteht das Risiko der Geltendmachung von Ausgleichsansprüchen wegen Verlustes des Handelsvertreterstatus.

Es lässt sich nicht ausschließen, dass der negative Ausgang einer oder mehrerer der schwebenden oder drohenden Rechtsstreitigkeiten mit hohen Streitwerten – oder in der Summe auch solcher mit verhältnismäßig geringen Streitwerten – hierfür gebildete Rückstellungen überschreitet und/oder die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa erheblich nachteilig beeinträchtigt.

Siehe auch „Risikofaktoren – Lufthansa ist Risiken aus Rechtsstreitigkeiten ausgesetzt“.

Kartellverfahren

Das Bundeskartellamt hat in zwei Verfahren die Flugpreise von Lufthansa auf der Strecke Frankfurt am Main – Berlin dahingehend überprüft, ob Lufthansa mit diesen Flugpreisen eine etwaige marktbeherrschende Stellung missbräuchlich ausnutzt. Beide Verfahren sind inzwischen ohne nachteilige Folgen für Lufthansa abgeschlossen worden. Das Bundeskartellamt hat das Verfahren gegen Lufthansa wegen unterschiedlicher Preisfestsetzung auf der Flugstrecke Frankfurt – Berlin im Verhältnis zu der Flugstrecke München-Berlin eingestellt. Ferner

hat das Bundeskartellamt das Verfahren gegen Lufthansa wegen eines behaupteten Verdrängungswettbewerbs auf der Strecke Berlin – Frankfurt am Main im Verhältnis zu ihrem Wettbewerber Germania eingestellt. In beiden Verfahren hat das Bundeskartellamt gegenüber Lufthansa in den Jahren 2002 und 2003 erklärt, dass es aus seinen ursprünglichen Untersagungsverfügungen keine Rechte mehr herleiten und keinen Mehrerlös von Lufthansa abschöpfen wird. Zudem sind in beiden Verfahren die vor Gericht anhängigen Rechtsstreitigkeiten in den Jahren 2002 und 2003 übereinstimmend für erledigt erklärt worden.

Das Bundeskartellamt hat seit dem Geschäftsjahr 2002 untersucht, ob Lufthansa den Auflagen aus der Freigabe des Zusammenschlusses Lufthansa/Eurowings vom 19. September 2001 nachgekommen ist. Germania hat von Lufthansa die Überlassung von drei Slot-Paaren am Flughafen Frankfurt/Main begehrt. Dieses Verfahren ist im Geschäftsjahr 2003 ohne nachteilige Folgen für Lufthansa abgeschlossen worden. Die Zwangsgeldandrohung des Bundeskartellamtes vom 7. August 2002 ist hinfällig geworden, nachdem Lufthansa drei Slot-Paare an Germania übertragen hatte. Der Rechtsstreit vor dem OLG Düsseldorf ist im Geschäftsjahr 2003 übereinstimmend für erledigt erklärt worden. Inzwischen hat Germania zwei der drei Slot-Paare an Lufthansa zurückgegeben.

Lufthansa stellt gegenwärtig ihr System zum Vertrieb von Flugtickets über Reisebüros um. Das Bundeskartellamt hat auf die Beschwerde von Reisebüroverbänden Vorermittlungen zur Überprüfung des neuen Vertriebssystems eingeleitet. Das Bundeskartellamt hat Lufthansa zu einer Stellungnahme aufgefordert, die Lufthansa am 12. März 2004 abgegeben hat. Als Ergebnis seiner Untersuchung ist das Bundeskartellamt inzwischen zu der Schlussfolgerung gelangt, dass die Umstellung des Vertriebssystems selbst nicht gegen kartellrechtliche Vorschriften verstößt. Ferner hält das Bundeskartellamt auch die Umstellungsfrist von acht Monaten für kartellrechtlich unbedenklich. Aus der Sicht von Lufthansa sind damit die wesentlichen kartellrechtlichen Aspekte der Umstellung auf das neue Vertriebssystem geklärt. Das Bundeskartellamt prüft derzeit lediglich noch, ob Lufthansa kartellrechtlich dazu verpflichtet ist, die Inkassoleistungen der Reisebüros angemessen zu vergüten. Lufthansa prüft, ob dem Delkredere-Risiko der Reisebüros mittels einer Versicherungslösung begegnet werden kann. Hierzu finden momentan Verhandlungen mit verschiedenen Versicherern statt.

Weiterhin prüft das Bundeskartellamt derzeit, ob die Kooperation Lufthansa Regional (vgl. „Geschäftstätigkeit – Geschäftsfeld Passage – Allianzen und Kooperationen – Lufthansa Regional“) gegen kartellrechtliche Vorschriften verstößt. Die Kooperation beruht auf einer multilateralen Vereinbarung und verschiedenen bilateralen Vereinbarungen der beteiligten Fluggesellschaften. Lufthansa hatte im August 2003 ihr neues Konzept zunächst bei der Europäischen Kommission angemeldet. Im Januar 2004 haben weitere Gespräche mit der Kommission und dem Bundeskartellamt stattgefunden. Lufthansa erwartet, dass statt der Kommission das Bundeskartellamt den Fall nach Inkrafttreten des geänderten EU-Wettbewerbsrechts zum 1. Mai 2004 weiter bearbeiten und eine verfahrensabschließende Entscheidung treffen wird. Lufthansa ist zuversichtlich, das Verfahren ohne nachteilige Folgen abschließen zu können. Das Bundeskartellamt hat bereits signalisiert, keine Bedenken hinsichtlich der Kooperationspartner Lufthansa Cityline und Contact Air zu haben. Gleichwohl lässt sich nicht ausschließen, dass das Bundeskartellamt auf der Zusage von Verpflichtungen besteht oder Auflagen erlässt. Allerdings geht Lufthansa davon aus, dass etwaige Verpflichtungszusagen oder Auflagen nicht die kompensationslose Abgabe von Slots beinhalten würde, da die Kooperation überwiegend dezentrale Flugstrecken betrifft.

Seit Mai 2002 besteht eine bilaterale Kooperation zwischen Lufthansa und der polnischen Fluggesellschaft LOT. Es ist geplant, diese Kooperation zu intensivieren. Lufthansa hat die Europäische Kommission hierüber unterrichtet, und die Kommission wird voraussichtlich in eine Prüfung der Kooperation eintreten. Lufthansa geht angesichts der Freistellung gleichgearteter Kooperationen davon aus, dass auch die Kooperation mit LOT von der Europäischen Kommission ähnlich wie die bislang geprüften Allianzen beurteilt werden wird. Diese Kooperationsvereinbarungen wurden jeweils unter verschiedenen Auflagen freigestellt.

REGULIERUNG DER LUFTFAHRTINDUSTRIE

Die Luftfahrtindustrie ist Gegenstand umfangreicher Regulierung im In- und Ausland sowohl aufgrund nationaler Gesetzgebung als auch durch internationale Vereinbarungen.

Eigentumsverhältnisse und luftverkehrsrechtliche Befugnisse

Die Eigentumsverhältnisse an deutschen Luftverkehrsunternehmen sind im Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) von 1997 geregelt. Zweck des Gesetzes ist es, dass alle börsennotierten deutschen Fluggesellschaften auch weiterhin die rechtlichen Voraussetzungen für die Aufrechterhaltung ihrer luftverkehrsrechtlichen Befugnisse erfüllen. Dabei geht es zum einen um die Betriebsgenehmigungen der Luftverkehrsunternehmen nach deutschem und EU-Recht, zum anderen um die Luftverkehrsrechte, die die Unternehmen aufgrund bilateraler Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und anderen Staaten ausüben.

Die Gewährung und Aufrechterhaltung der Betriebsgenehmigung eines deutschen Luftverkehrsunternehmens richtet sich vor allem nach der Verordnung (EG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23. Juli 1992 in Verbindung mit § 20 Luftverkehrsgesetz. Nach Artikel 4, Absatz 2 der Verordnung muss sich eine Fluggesellschaft unmittelbar oder über Mehrheitsbeteiligung im Eigentum von EU-Mitgliedstaaten und/oder von Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten befinden. Die Fluggesellschaft muss ferner jederzeit durch diese Mitgliedstaaten oder deren Staatsangehörige tatsächlich kontrolliert werden. Darüber hinaus sieht Artikel 4, Absatz 4 der Verordnung vor, dass jedes Unternehmen, das direkt oder indirekt an maßgeblichem Aktienbesitz an einer Fluggesellschaft beteiligt ist, die Voraussetzungen gemäß Artikel 4, Absatz 2 erfüllen muss. Nach Artikel 4, Absatz 5 muss die Fluggesellschaft jederzeit in der Lage sein, gegenüber dem für die Betriebslizenz zuständigen Mitgliedstaat nachzuweisen, dass sie diese Anforderungen erfüllt.

Das Recht der Bundesrepublik Deutschland enthält ähnliche Anforderungen, z. B. in § 20 Luftverkehrsgesetz im Hinblick auf die Gewährung einer Betriebslizenz für den von der Verordnung (EG) Nr. 2407/92 nicht erfassten Bereich, sowie in § 21 Luftverkehrsgesetz für die Genehmigung von Linienflugstrecken.

Folglich muss eine deutsche Fluggesellschaft durch EU-Staatsangehörige bzw. EU-Unternehmen gehalten und beherrscht werden, um ihre Betriebsgenehmigung gemäß der Verordnung 2407/92 beizubehalten.

Daneben setzen auch die bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und anderen Staaten eine bestimmte Eigentümerstruktur voraus. Die Bundesrepublik Deutschland hat mit mehr als 120 Staaten bilaterale Luftverkehrsabkommen abgeschlossen. Diese Abkommen gewähren der Bundesrepublik Deutschland Flugrechte (z. B. das Recht zum Überflug und zur Landung), die diese dann durch „Designierung“ (designation) an deutsche Luftverkehrsgesellschaften überträgt. Die meisten dieser Abkommen sehen vor, dass die Bundesrepublik Deutschland nur Unternehmen designieren darf, die im maßgeblichen Eigentum (d. h. normalerweise im Mehrheitsbesitz) von deutschen Staatsangehörigen oder Unternehmen stehen und von deutschen Staatsangehörigen tatsächlich kontrolliert werden.

Einige bilaterale Luftverkehrsabkommen setzen keine bestimmte Eigentümerstruktur voraus oder beziehen sich nicht auf die deutsche, sondern auf die Staatsangehörigkeit eines EU-Mitgliedstaates. Die ganz überwiegende Mehrheit der Abkommen verlangen jedoch Mehrheitseigentum und tatsächliche Kontrolle durch deutsche Staatsangehörige. Ferner schreiben sie vor, dass die designierten Unternehmen dem Drittstaat auf Verlangen nachweisen müssen, dass sie diese Voraussetzung der Designierung erfüllen. Können sie dies nicht, so kann der ausländische Staat ihnen die Ausübung der im Rahmen des Abkommens gewährten Rechte untersagen.

Zwar besteht nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs vom 5. November 2002 (siehe „Open Sky Agreements und Gemeinsamer Europäischer Luftverkehrsraum“) Uneinigkeit zwischen den EU-Mitgliedsstaaten und der Europäischen Kommission über die Wirksamkeit dieser Eigentümerklauseln. Die EU strebt an, sie durch neue Klauseln zu ersetzen, die nicht mehr die Staatsbürgerschaft eines bestimmten Mitgliedsstaates, sondern (entsprechend der Verordnung 2407/92) nur die „EU-Angehörigkeit“ der Unternehmenseigner verlangen. Der Ausgang dieser Diskussionen ist derzeit aber noch nicht abzusehen. Die geltenden Abkommen einschließlich der „deutschen“ Eigentümerklausel bleiben bis auf weiteres in Kraft. Daher müssen die Anteile an einem deutschen Luftverkehrsunternehmen durch deutsche Staatsangehörige bzw. deutsche Unternehmen gehalten und kontrolliert werden, damit es die Verkehrsrechte aus den meisten bilateralen Luftverkehrsabkom-

men ausüben kann. Es muss ferner jederzeit in der Lage sein, den Nachweis über Eigentümerstruktur und tatsächliche Kontrolle zu erbringen.

Ein deutsches Luftverkehrsunternehmen muss daher über seine Aktionäre und deren Nationalität unterrichtet sein. Des Weiteren muss es in der Lage sein, seine Betriebslizenz und die bilateralen Verkehrsrechte zu schützen, die beide für die Fortführung seiner Geschäftstätigkeit von wesentlicher Bedeutung sind.

Daher ermöglicht das LuftNaSiG deutschen Fluggesellschaften, die Nationalität ihrer Aktionäre zu registrieren. Verschiedene Maßnahmen und Interventionsrechte versetzen die Fluggesellschaft in die Lage, ihre Eigentümerstruktur zu beeinflussen, um die Aufrechterhaltung ihrer luftverkehrsrechtlichen Befugnisse sicherzustellen.

Das LuftNaSiG sieht vor, dass die Aktien eines deutschen Luftverkehrsunternehmens – also auch die Aktien der Deutsche Lufthansa AG – vinkulierte Namensaktien sein müssen, deren Übertragung der Zustimmung der Gesellschaft bedarf. Die Eigentümer der vinkulierten Namensaktien und ihre Staatsangehörigkeit sind im Aktienregister der Gesellschaft zu verzeichnen. Gemäß § 5 der Satzung der Deutsche Lufthansa AG darf die Zustimmung des Vorstands zur Übertragung von Aktien nur verweigert werden, wenn die Registrierung der neuen Aktionäre der Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse der Lufthansa gefährden könnte. Siehe „Allgemeine Informationen über die Gesellschaft – Kapitalverhältnisse – Übertragbarkeit."

Internationale rechtliche Rahmenbedingungen

Das „Chicago System"

Der internationale Luftverkehr basiert auf Grundsätzen des Chicagoer Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt („Chicagoer Abkommen") von 1944. Im Chicagoer Abkommen, dem bis heute fast zweihundert Staaten beigetreten sind, ist der allgemeine Grundsatz niedergelegt, dass jeder Staat die Gebietshoheit über seinen Luftraum hat. Er ist daher berechtigt, internationale Linienflüge über oder in seinem Territorium zu kontrollieren. Daher beruht der internationale Luftverkehr im Wesentlichen auf Verkehrsrechten, die einzelne Staaten im Rahmen bilateraler Abkommen an andere Staaten vergeben. Diese reichen die Rechte durch „Designierung" an heimische Luftverkehrsunternehmen weiter. Dieser Rahmen wird als das „Chicago System" bezeichnet.

Neben den bilateral erteilten Flugrechten (s. dazu unten „Bilaterale Vereinbarungen") sind einige wenige Rechte im Rahmen des Chicago Systems auch durch multilaterale Luftverkehrsabkommen direkt an Luftverkehrsunternehmen erteilt worden. Das Chicagoer Abkommen hat den Luftverkehr, namentlich in Bezug auf Charterflüge (einschließlich Frachtverkehr) über die Vertragsstaaten sowie auf die Landung in ihren Territorien unmittelbar liberalisiert. Kommerzielle Charterflüge unterliegen den durch einzelne Staaten auferlegten Beschränkungen. Die Verkehrsrechte für Charterflüge werden normalerweise durch die Fluggesellschaften selbst eingeholt. Charterflüge werden nur durch wenige bilaterale Luftverkehrsabkommen, denen die Bundesrepublik Deutschland beigetreten ist, abgedeckt. Ferner räumt das International Air Services Transit Agreement von 1944, dem mehr als einhundert Staaten beigetreten sind, Fluggesellschaften mit Sitz in den Vertragsstaaten allgemeine Rechte für Linienflüge über den Territorien anderer Vertragsstaaten sowie das Recht auf Landung auf diesen Territorien für nicht-kommerzielle Zwecke ein. Diese Rechte können jedoch nur zwischen den Vertragsstaaten ausgeübt werden. Die Bundesrepublik Deutschland ist 1956 sowohl dem Chicagoer Abkommen als auch dem Air Services Transit Agreement beigetreten.

Das Chicagoer Abkommen rief außerdem die International Civil Aviation Organisation (ICAO) ins Leben. Die ICAO, eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, hat Standards und empfohlene Praktiken für eine breite Palette von Aktivitäten entwickelt, die beispielsweise den Flugbetrieb, Personalzulassungen, Sicherheitsvorkehrungen, Unfalluntersuchungen, Navigationsdienste, Flughafenplanung und -betrieb sowie Umweltschutz betreffen. Fast 200 Länder sind Mitglieder der ICAO, darunter auch die Bundesrepublik Deutschland, die die meisten Standards und von der ICAO empfohlenen Praktiken eingeführt hat.

Bilaterale Vereinbarungen

Da der internationale Luftverkehr weitgehend auf bilateral gewährten Flugrechten beruht, hat die Bundesrepublik Deutschland mit mehr als 120 Staaten zweiseitige Luftverkehrsabkommen abgeschlossen. Die Abkommen regeln die Benennung von Fluggesellschaften und Flughäfen für die Bedienung bestimmter Strecken, die von

diesen Fluggesellschaften angebotenen Kapazitäten und Verfahren zur Preisbestimmung. Ferner räumen sie den benannten Fluggesellschaften das Recht ein, Linienflüge (Passagier-, Post- und Frachtverkehr) auf bestimmten Strecken zwischen den Vertragsstaaten zu betreiben. Die meisten bilateralen Abkommen sehen vor, dass die Fluggesellschaften jederzeit in der Lage sein müssen, nachweisen zu können, dass sie von Staatsangehörigen des betreffenden Vertragsstaats – ihres „Heimatstaates" – gehalten und beherrscht werden.

Viele bilaterale Abkommen sehen außerdem vor, dass die Fluggesellschaften ihre Preise koordinieren, bevor sie die Genehmigung der betreffenden Regierungen einholen. Die International Air Transport Association (IATA) stellt eine Plattform für die Koordination von Preisen auf internationalen Strecken und für die internationale Zusammenarbeit in Bereichen wie technische Sicherheit, Sicherheit, Navigationsdienste und Flugbetrieb sowie für die Entwicklung von Kommunikationsstandards und Verwaltungsverfahren zur Verfügung.

Traditionell war es zwischen den Staaten üblich, die im Rahmen der bilateralen Abkommen gewährten Rechte nur an eine Fluggesellschaft (den sog. „Flag Carrier") oder eine kleine Zahl von Fluggesellschaften zu übertragen. So war die Deutsche Lufthansa AG früher das einzige Unternehmen, das die Bundesrepublik Deutschland im Rahmen ihrer bilateralen Luftverkehrsabkommen zur Ausübung ihrer Flugrechte designiert hatte. In jüngerer Zeit wurden diese Rechte jedoch auch anderen deutschen Fluggesellschaften eingeräumt, was den Wettbewerb auf den betreffenden Strecken intensiviert hat.

Open Sky Agreements und Gemeinsamer Europäischer Luftverkehrsraum

Verschiedene EU-Mitgliedsstaaten, darunter die Bundesrepublik Deutschland, hatten den Flugverkehr mit den USA in den neunziger Jahren durch sogenannte „Open Sky Agreements" liberalisiert. Allerdings hat der Europäische Gerichtshof im November 2002 entschieden, dass diese Open Sky Agreements gegen den EU-Vertrag verstoßen. Sie sind deshalb zwar nicht unwirksam; jedoch müssen die betroffenen Mitgliedstaaten andere europäische Luftfahrtunternehmen wie inländische Unternehmen behandeln.

Das US-deutsche Open Sky Agreement hat den Luftverkehr u. a. im Hinblick auf die Zahl der zu benennenden Fluggesellschaften, die Zahl der wöchentlichen Flüge und die Zahl der Zielflughäfen liberalisiert. Die Vereinbarung sieht außerdem ein liberalisiertes Preissystem vor. Nach der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs muss die Bundesrepublik Deutschland diese Rechte allen Luftverkehrsunternehmen gewähren, die in einem EU-Mitgliedstaat ansässig sind.

Gegenwärtig verhandelt die EU auf der Grundlage einer speziellen Ermächtigung durch die Mitgliedsstaaten über den Abschluss eines neuen Open Sky Agreements mit den USA, das EU-weit gelten soll. Sie strebt darüber hinaus weitere Mandate zum Abschluss EU-weiter Open Sky Agreements mit Drittstaaten an. Derzeit ist aber noch nicht entschieden, wie die Kompetenz hierfür zwischen EU-Kommission und Mitgliedsstaaten aufgeteilt werden wird.

Lufthansa erwartet, dass die Schaffung des regulatorischen Rahmens für den einheitlichen europäischen Luftraum (Single European Sky) mit einheitlichen Flugsicherungsstrukturen das regulatorische Umfeld im europäischen Luftverkehr vereinfacht. Dies könnte zu einer besseren Auslastung des Luftraums beitragen und Kapazitätsengpässe beseitigen.

Aufgrund des Beitritts von zehn europäischen Staaten zur EU am 1. Mai 2004 hat die EU das Projekt eines „Gemeinsamen Europäischen Luftverkehrsraums" (Common European Aviation Area CEAA) mit freierem Marktzugang und koordinierter Luftaufsicht zunächst zurückgestellt. Sie zielt aber weiterhin auf die Schaffung liberalisierter und koordinierter Luftverkehrsräume mit den Staaten Ost- und Mitteleuropas sowie mit den EU-Anrainern im Mittelmeerraum. Die Umsetzung dieser Pläne würde die Marktbedingungen für Luftverkehrsunternehmen der Europäischen Union einschließlich Lufthansa verbessern.

Rechtliche Rahmenbedingungen in der EU

Betriebsgenehmigungen, Streckenzugang, Bodenabfertigung

Am 1. Januar 1993 setzte die EU als Teil der Schaffung eines einheitlichen Marktes für den Luftverkehr innerhalb der EU das Dritte Liberalisierungspaket in Kraft. Das Dritte Liberalisierungspaket ist auf den Linien-, Charter- und Frachtverkehr anwendbar. Es umfasst insbesondere die folgenden Maßnahmen:

Nationale Regelungen für Betriebsgenehmigungen der Luftfahrtunternehmen mit Sitz in der EU wurden harmonisiert. Die EU-Fluggesellschaften erhalten eine einheitliche EU-Betriebsgenehmigung (Verordnung (EG) 2407/92), die in jedem EU-Mitgliedsstaat gilt. EU-Fluggesellschaften müssen ihre Hauptniederlassung und ihren eingetragenen Sitz in einem Mitgliedsstaat haben, ihre Haupttätigkeit muss der Flugverkehr sein, und sie müssen durch Mitgliedsstaaten oder Staatsangehörige der Mitgliedsstaaten gehalten und effektiv beherrscht werden. Für den von der EU-Verordnung 2407/92 nicht abgedeckten Bereich müssen Luftfahrtunternehmen ggf. zusätzlich eine nationale Betriebsgenehmigung einholen.

Der Zugang zu innergemeinschaftlichen Flugstrecken wurde durch die Verordnung (EG) 2408/92 liberalisiert. EU-Fluggesellschaften dürfen nun Verkehrsrechte der Fünften Freiheit (sog. „Fifth Freedom Services“, d. h. Verbindungen in und von Staaten, die nicht der Heimatstaat der jeweiligen Fluggesellschaft sind) zwischen den Mitgliedsstaaten anbieten, und Kapazitätsbeschränkungen auf diesen Strecken sind nicht mehr zulässig. Seit dem 1. April 1997 kann jede EU-Fluggesellschaft alle Strecken innerhalb der Europäischen Union bedienen, einschließlich der Strecken innerhalb anderer Mitgliedsstaaten. Die Verordnung (EG) 2407/92 ermöglicht es den Mitgliedstaaten zwar, den Zugang zu Strecken einzuschränken, um den Verkehr zwischen den Flughäfen oder Flughafensystemen aufzuteilen oder soweit Umwelt- oder Stauprobleme vorliegen. Diese Einschränkungen dürfen jedoch nicht diskriminierend sein und unterliegen vor ihrer Umsetzung der Prüfung durch die Europäische Kommission. Die Mitgliedstaaten können außerdem EU-Fluggesellschaften bestimmte „öffentliche Dienstleistungsverpflichtungen“ in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Preisgestaltung einer Linienverbindung zu einem Rand- oder Entwicklungsgebiet auf ihrem Territorium auferlegen.

Das Dritte Liberalisierungspaket hat ferner die Preise für bestimmte Dienstleistungen im Luftverkehr freigegeben. Vorbehaltlich der Schutzmaßnahmen gegen Wucherpreise oder unangemessene Preiserhöhungen dürfen EU-Fluggesellschaften nunmehr ihre eigenen Preise für die Beförderung von Passagieren und Gepäck innerhalb der EU festsetzen (Verordnung (EG) 2409/92).

Der Zugang zum Markt für Bodenabfertigung auf EU-Flughäfen wurde durch die Richtlinie (EG) 96/67 des Rates vom 15. Oktober 1996 und ihre Umsetzung auf nationaler Ebene liberalisiert. Diese Richtlinie ist darauf ausgerichtet, die Wettbewerbsstrukturen im Bereich der Bodenabfertigung zu verbessern. Die Mitgliedstaaten müssen sicherstellen, dass der Zugang zum Markt für Bodenabfertigung durch die Flughafenbehörden in einem transparenten und unparteiischen Verfahren gewährt wird. Das soll Flughafenbehörden und Fluggesellschaften daran hindern, bestehende Markteintrittsschranken aufrechtzuerhalten. Die Richtlinie wurde in der Bundesrepublik Deutschland mit der Verordnung über Bodenabfertigungsdienste auf Flugplätzen umgesetzt. Im Oktober 2003 hat der Europäische Gerichtshof entschieden, dass ein Flughafenbetreiber auf der Grundlage der Richtlinie (EG) 96/97 über Bodenverkehrsdienste einem Abfertigungsunternehmen neben dem Entgelt für die Nutzung der Flughafeneinrichtungen kein gesondertes Entgelt für den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auferlegen darf.

Zuteilung von Slots

Für den Luftverkehr auf den meisten Verkehrsflughäfen sind Slots (Zeitnischen für den An- und Abflugverkehr) erforderlich. Insbesondere auf verkehrsreichen Flughäfen sind Slots knapp. Es ist für den Lufthansa Konzern von entscheidender Bedeutung, dass er eine ausreichende Zahl von Slots erhält, um seine Geschäftstätigkeit aufrechtzuerhalten und auszuweiten.

Innerhalb der EU unterliegt die Zuteilung von Slots auf großen Flughäfen – den so genannten „koordinierten“ Flughäfen, zu denen auch zwölf deutsche Flughäfen zählen – der Verordnung (EG) 95/93 vom 18. Januar 1993. Auf kleineren deutschen Flughäfen erfolgt sie auf der Grundlage von §§ 27a, b Luftverkehrsgesetz.

Gemäß Artikel 10 der Verordnung 95/93 werden die Slots durch einen Flughafenkoordinator jeweils für eine Flugplanperiode aufgeteilt. Übersteigt die Zahl der Anträge die der verfügbaren Slots, haben diejenigen Flugge-

sellschaften Vorrang, die den entsprechenden Slot in der vorangehenden Flugplanperiode innehatten und zu mindestens 80 % nutzten (so genannte „Besitzstandsrechte“). Wenn andererseits eine Fluggesellschaft einen Slot nicht vorschriftsmäßig nutzt, kann sie diesen Slot verlieren, der dann in einen Pool eingebracht wird. Die Verordnung sieht jedoch auch vor, dass außerordentliche Umstände, insbesondere unvorhersehbare und unüberwindliche Ereignisse außerhalb des Einflussbereichs der Fluggesellschaft, die Nutzung von Slots beeinträchtigen können.

Mit der Verordnung (EG) 1554/2003 stellte der Rat sicher, dass die in der Flugplanperiode 2003 wegen des Ausbruchs des Irak-Krieges und des SARS-Syndroms nicht in Anspruch genommenen Slots nicht verfallen konnten. Damit steht den Luftfahrtunternehmen in der Flugplanperiode 2004 ein Anrecht auf dieselben Abfolgen von Slots zu, die Ihnen für die Flugplanperiode Sommer 2003 zugewiesen waren.

Obwohl Slots unter bestimmten Bedingungen zwischen den Fluggesellschaften ausgetauscht werden können, ist umstritten, ob Slots im Wege einer kommerziellen Transaktion gehandelt werden dürfen. Die im Sommer 2004 in Kraft tretende Reform der EU-Slotverordnung sieht jedoch keine solche Handelsmöglichkeit vor. Ziel der Reform ist es, die Nutzung von Slots zu optimieren, die Marktzugangschancen von Neueinsteigern und die Anbindung von Regionalflughäfen zu verbessern. Die Zuweisungskriterien für Slots werden präzisiert und umfassen nunmehr auch Umweltschutzkriterien. Die neue Slot-Verordnung stärkt ferner die Unabhängigkeit des Flughafen-Koordinators und sieht Rechtschutzmöglichkeiten gegen seine Entscheidungen vor. Der Koordinator hat nunmehr als Sanktion gegen missbräuchlich betriebene Slots das Recht, einzelne Slots oder Serien von Slots für den Rest der Flugplanperiode einzuziehen.

Flughafengebühren

Die Betreiber von Flughäfen stellen für eingehende und ausgehende Flüge auf Basis verschiedener Kriterien Gebühren in Rechnung.

Die EU beabsichtigt, die Kriterien für die Bemessung von Flughafengebühren – unter Einbezug von Umweltgesichtspunkten – zu vereinheitlichen. Sie hat aber noch keine entsprechenden Rechtsakte erlassen. Mit der fortschreitenden Privatisierung der Flughafenbetriebsgesellschaften und Luftverkehrskontrollen könnten die Flughafengebühren weiter ansteigen, da privatisierte Unternehmen versuchen dürften, ihre Gewinne auch auf Kosten der Fluggesellschaften und Flughafenbenutzer zu steigern.

Versicherung, Haftung und Passagierrechte

Lufthansa versichert sich bei verschiedenen Anbietern am freien Markt (siehe „Geschäftstätigkeit – Versicherungen“). Sie erfüllt damit die in nationalem Recht und internationalen Abkommen vorgeschriebenen Voraussetzungen für den gewerblichen Luftverkehr, vor allem im Hinblick auf Mindestdeckungssummen.

Haftungsrisiken, die durch Versicherungen abgedeckt werden, sind insbesondere die Passagierhaftung im Rahmen des Beförderungsvertrages, die Drittschadenshaftung sowie Kaskofälle. Diese Fragen sind sowohl durch internationale Abkommen (Art. 17ff. des Warschauer Abkommens, sowie demnächst das Montrealer Abkommen) als auch durch europäische und nationale Gesetzgebung geregelt. Zuletzt hat die EU die Rechte von Passagieren bei nicht erfolgter Beförderung gestärkt. Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 enthält eine einheitliche Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen. Die Verordnung Nr. 261/2004 soll am 17. Februar 2005 in Kraft treten; allerdings bestehen im Kreis der Luftverkehrsunternehmen und der International Air Transport Association (IATA) Zweifel, ob die in der Verordnung vorgesehenen, von einem Verschulden unabhängigen Pflichten der Unternehmen dem Montrealer Abkommen entsprechen. Auf eine Klage von IATA hin wird die Verordnung derzeit auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft. Dessen ungeachtet trifft Lufthansa Vorkehrungen, um den Pflichten aus der Verordnung zu genügen.

Wettbewerbsrecht

Die Vorschriften des Europäischen Wettbewerbsrechts (Artikel 81 und 82 des Vertrages über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EGV)) finden auf wettbewerbsbeschränkende Verträge zwischen Unternehmen

und den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung in der EU durch ein Unternehmen oder eine Unternehmensgruppe Anwendung, die den zwischenstaatlichen Handel berühren. Fluggesellschaften haben diese sowie die Vorschriften für die Gewährung von staatlicher Unterstützung (Artikel 87 bis 89 EGV) zu beachten.

Seit dem 1. Mai 2004 ist das europäische Kartellverfahrensrecht gemäß der VO 1/03 in ihrer aktuellen Fassung (löst im Luftverkehrsbereich die bisherige Verfahrensverordnung EG 3975/87 ab) auch auf Kooperationen zwischen Fluggesellschaften anwendbar, die Flugstrecken zwischen EU-Mitgliedstaaten (einschließlich der neu beigetretenen Staaten) und sonstigen Staaten betreffen.

Die Verordnung (EG) 3976/87 (in aktueller Fassung) ermöglicht es der Europäischen Kommission, für bestimmte Arten von Verträgen, Entscheidungen und Absprachen, die sich auf die nachstehenden Aspekte beziehen, Gruppenfreistellungen von den Anforderungen des Artikel 81 (1) EGV zu gewähren:

– gemeinsame Planung und Koordinierung von Flugplänen;
– Preisabsprachen für den Transport von Passagieren, Gepäck und Fracht auf Linienflügen;
– gemeinsame Tätigkeit bei weniger frequentierten Flugverbindungen;
– Zuteilung von Slots und Erstellung von Flughafenplänen; und
– gemeinsamer Einkauf, Entwicklung und Betrieb von Computer-Reservierungssystemen.

Derzeit sind gemäß Verordnung 3976/87 (in aktueller Fassung) zwei Gruppenfreistellungsverordnungen in Kraft. Die Verordnung (EG) 1617/93 (in aktueller Fassung) befreit bestimmte Arten von Verträgen, vorbehaltlich bestimmter Bedingungen, von Artikel 81 (1) EGV. Die Freistellung erstreckt sich auch auf Verträge über die gemeinsame Planung, den Betrieb und Preisabsprachen für bestimmte Linienflugverbindungen zur Beförderung von Passagieren und deren Gepäck (nicht für Fracht) innerhalb der EU sowie die Zuteilung von Slots und Erstellung von Flughafenplänen. Darüber hinaus sieht die Verordnung (EG) 3652/93, vorbehaltlich bestimmter Bedingungen, eine automatische Befreiung von Artikel 81 (1) EGV für bestimmte Arten von Verträgen über den gemeinsamen Einkauf, die Entwicklung, Vermarktung oder den Betrieb von Computer-Reservierungssystemen vor.

Wettbewerbsrechtlicher Aufsicht unterliegen insbesondere auch die internationalen Allianzen von Luftverkehrsgesellschaften, etwa im Hinblick auf Streckenrechte, Buchungssysteme und Preise.

Rechtliche Rahmenbedingungen in Deutschland

Alle Fluggesellschaften mit Sitz in Deutschland haben freien Zugang zum innerdeutschen Markt. Die Verordnung (EG) 2407/92 ersetzte teilweise § 20 des Luftverkehrsgesetzes in Bezug auf die Gewährung einer Betriebsgenehmigung. Das Angebot von Flugverbindungen auf Strecken innerhalb Deutschlands und in andere EU-Mitgliedstaaten unterliegt der Verordnung (EG) 2408/92. Ein Antrag an das Luftfahrt-Bundesamt ist erforderlich, jedoch ist die Genehmigung für EU-Fluggesellschaften automatisch zu erteilen, und eine Ablehnung darf nur aufgrund der in Verordnung (EG) 2408/92 aufgeführten Ausnahmen ausgesprochen werden.

Linienflugstrecken zu Zielorten außerhalb der EU erfordern eine Lizenz gemäß § 21 Luftverkehrsgesetz. Linienfluggenehmigungen werden jeweils für eine Flugplanperiode ausgegeben und üblicherweise für die darauffolgende Flugplanperiode verlängert. Bilaterale Abkommen beeinflussen die Rechte der deutschen Fluggesellschaften, Zielorte außerhalb der EU anzufliegen. Lufthansa ist lediglich von der Verbindung zum Flughafen Jerusalem und in die international nicht anerkannte Republik Nordzypern ausgeschlossen.

DARSTELLUNG UND ANALYSE DER VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE

Die nachfolgende Darstellung und Analyse der Finanz- und Ertragslage der Lufthansa sollte in Verbindung mit dem Konzernabschluss gelesen werden, der in Übereinstimmung mit den IFRS erstellt wurde und an anderer Stelle in diesem Prospekt wiedergegeben ist.

Überblick

Das Kerngeschäft der Lufthansa ist der Betrieb deutscher, europäischer und interkontinentaler Passagierlinienflüge (einschließlich Code Sharing Flügen) zu mehr als 300 Zielorten innerhalb eines weltweiten Netzes sowie der Betrieb von Frachtflügen zu mehr als 450 Zielorten auf der ganzen Welt. Darüber hinaus bietet Lufthansa zugehörige Dienstleistungen an, wie Flugzeugwartung, -reparatur und -überholung (Maintenance, Repair and Overhaul „MRO"), Catering und IT-Dienstleistungen. Über ihre 50 %ige Joint Venture-Beteiligung an der Thomas Cook AG bietet Lufthansa außerdem Tourismus-Dienstleistungen an. Lufthansa betreibt ihr Geschäft über sechs Geschäftsfelder: Passage, Logistik, Technik, Catering, Touristik und IT Services.

Im Geschäftsjahr 2003 beförderte Lufthansa 45,4 Millionen Passagiere bzw. 3,4 % mehr als im Geschäftsjahr 2002, wodurch sie einen rückläufigen Trend umzukehren vermochte, der 2001 begonnen hatte. Die Erlöse der Lufthansa aus Verkehrsleistungen in den Geschäftsfeldern Passage und Logistik sanken jedoch von € 12.032 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 3,1 % auf € 11.662 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Dieser Rückgang war im Wesentlichen auf rückläufige Passagier- und Frachtdurchschnittserlöse („yields") zurückzuführen, die die schwache weltweite Wirtschaftslage, den Krieg im Irak, den Ausbruch von SARS, die Furcht vor Terroranschlägen sowie die Stärke des Euro widerspiegelten. Obwohl Lufthansa ihre Kostenbasis 2003 größenteils aufgrund der Stärke des Euro reduzieren konnte, vermochte sie die rückläufigen Umsatzerlöse nicht vollständig auszugleichen. Darüber hinaus nahm Lufthansa im Geschäftsjahr 2003 außerplanmäßige Abschreibungen (einschließlich außenplanmäßiger Abschreibungen auf Firmenwerte) in Höhe von € 783 Mio. vor, die in erster Linie das Geschäftsfeld Catering betrafen. Aufgrund der vorgenannten Ereignisse wies Lufthansa im Geschäftsjahr 2003 einen Verlust aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von € 785 Mio. aus, nachdem sie im Geschäftsjahr 2002 einen Gewinn aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von € 952 Mio. und im Geschäftsjahr 2001 einen Verlust aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von € 745 Mio. ausgewiesen hatte.

Nach einem Anstieg von € 16.690 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 1,7 % auf € 16.971 Mio. im Geschäftsjahr 2002 sanken die Umsatzerlöse der Lufthansa im Geschäftsjahr 2003 um 6,0 % auf € 15.957 Mio. Der Verlust der Lufthansa aus der betrieblichen Tätigkeit in 2003 belief sich auf € 147 Mio., was einen Rückgang um € 1.739 Mio. gegenüber einem Gewinn aus der betrieblichen Tätigkeit von € 1.592 Mio. in 2002 bedeutet. Im Geschäftsjahr 2001 wies Lufthansa einen Verlust aus der betrieblichen Tätigkeit in Höhe von € 316 Mio. aus. Der Konzernverlust der Lufthansa in 2003 betrug € 984 Mio. nach einem Konzerngewinn von € 717 Mio. in 2002 und einem Konzernverlust von € 633 Mio. in 2001.

Im ersten Quartal 2004 konnte Lufthansa ihr Ergebnis gegenüber dem ersten Quartal 2003 verbessern. Diese Verbesserung ist auf höhere Umsatzerlöse und sonstige betriebliche Erträge zurückzuführen sowie auf einen Rückgang der gesamten betrieblichen Aufwendungen und ein geringeres negatives Finanzergebnis im ersten Quartal 2004 im Vergleich zum ersten Quartal 2003. Im ersten Quartal 2004 stiegen die Umsatzerlöse der Lufthansa von € 3.703 Mio. im ersten Quartal 2003 um 5,2 % auf € 3.894 Mio. Ihr Gewinn aus der betrieblichen Tätigkeit belief sich im ersten Quartal 2004 auf € 231 Mio. gegenüber einem Verlust aus der betrieblichen Tätigkeit von € 303 Mio. im ersten Quartal 2003. Der Gewinn aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit im ersten Quartal 2004 betrug € 55 Mio. gegenüber einem Verlust aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von € 516 Mio. im ersten Quartal 2003. Der Konzerngewinn der Lufthansa im ersten Quartal 2004 betrug € 62 Mio. gegenüber einem Konzernverlust von € 356 Mio. im ersten Quartal 2003.

Überblick über die Betriebserlöse und betrieblichen Aufwendungen

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse der Lufthansa umfassen Erlöse aus den Verkehrsleistungen und andere Betriebserlöse.

Erlöse aus den Verkehrsleistungen

Erlöse aus den Verkehrsleistungen („Verkehrserlöse“) umfassen Erlöse aus Passagierlinienflügen und Übergepäck aus dem Geschäftsfeld Passage sowie Erlöse aus dem Transport von Post und Fracht im Geschäftsfeld Logistik. Auf Verkehrserlöse entfielen 73 % bzw. 71 % bzw. 73 % der Konzernumsätze der Lufthansa in den Geschäftsjahren 2003, 2002 und 2001. Die Erlöse aus Passagierverkehrsleistungen sind abhängig von den verkauften Sitz-/Passagierkilometern („PKT“, d. h. Beförderung eines Passagiers über einen Kilometer) und den Passagierdurchschnittserlösen. Die PKT entsprechen der Zahl der Passagiere, multipliziert mit der Zahl der geflogenen Kilometer. Die Passagierdurchschnittserlöse sind als der Erlös pro PKT definiert. Zu den Faktoren, die sich auf die Passagierdurchschnittserlöse (in Euro) auswirken, zählen u. a.:

– Flugpreise, die auf Grundlage des Erlös- und Yield-Managementsystems der Lufthansa festgelegt werden (vgl. „Geschäftstätigkeit – Geschäftsfeld Passage – Beförderungsklassen und Auslastungsoptimierung“);
– Wechselkursschwankungen, die sich neben ihrem Einfluss auf die Nachfrage auch direkt auf die Erlöse aus dem Verkauf von Flugtickets auswirken, die in anderen Währungen als Euro fakturiert werden, da sich die Ticketpreise nicht entsprechend den Wechselkursänderungen anpassen; und
– Sitzladefaktoren.

Erlöse aus dem Fracht- und Postverkehr sind in erster Linie exportabhängig und variieren mit den Schwankungen der deutschen und weltweiten Wirtschaftsaktivitäten, die sich wiederum auf die Preise auswirken, sowie mit den Schwankungen der Wechselkurse. Ähnlich wie die Maßeinheit für den Passagierflugbetrieb berechnen sich die Erlöse aus dem Fracht- und Postverkehr aus den verkauften Fracht-Tonnenkilometern („FTKT“) und den Frachtdurchschnittserlösen. Die FTKT entsprechen dem Gesamtvolumen der transportierten Post und Fracht in Tonnen, multipliziert mit der Gesamtzahl der geflogenen Kilometer. Die Frachtdurchschnittserlöse sind als Erlös pro FTKT definiert.

In der folgenden Darstellung der Ertragslage des Geschäftsfelds Passage wird auf die „Erlöse aus Passagierverkehrsleistungen“ Bezug genommen. Die Erlöse aus Passagierverkehrsleistungen umfassen nur im Geschäftsfeld Passage erzielte Erlöse aus Verkehrsleistungen und keine aus dem Post- und Frachttransport im Geschäftsfeld Logistik oder andere Betriebserlöse.

Andere Betriebserlöse

Andere Betriebserlöse umfassen Umsatzerlöse aus anderen Aktivitäten in Verbindung mit dem Flugverkehr und beinhalten hauptsächlich Technik-, Catering-, Boden- und IT-Dienstleistungen sowie nicht den Flugverkehr betreffende Tätigkeiten der Luftfahrtindustrie, wie Daten- und Reservierungsdienstleistungen. Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Technik werden aus MRO-Dienstleistungen erzielt, die durch die Lufthansa Technik Gruppe für Flugzeuge, Triebwerke, Komponenten und sonstige Ausrüstung erbracht werden. Umsatzerlöse aus Catering-Dienstleistungen werden durch die LSG Sky Chefs Gruppe im Wesentlichen mit Catering-Dienstleistungen für ca. 270 internationale Fluggesellschaften erzielt. Umsatzerlöse aus IT-Dienstleistungen werden durch die Lufthansa Systems Gruppe hauptsächlich mit der Bereitstellung von IT-Produkten und Dienstleistungen erzielt.

Realisierung der Umsatzerlöse

Lufthansa erfasst Verkäufe von Flugtickets in der Konzernbilanz als Rückstellung für Verpflichtungen aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten. Wenn die Transportleistung erbracht ist, wird die Rückstellung reduziert und ein entsprechender Umsatzerlös realisiert. Lufthansa verzeichnete zum Geschäftsjahresende 2003, 2002 und 2001 Rückstellungen für Verpflichtungen aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten in Höhe von € 630 Mio. bzw. € 670 Mio. bzw. € 570 Mio. Bei der Bewertung der Rückstellung zum Geschäftsjahresende schätzt Lufthansa auf Basis des Passagierausnutzungsverhaltens in der Vergangenheit, welcher Betrag dieser Verkäufe aller Voraussicht nach nicht innerhalb der nächsten zwei Geschäftsjahre genutzt werden wird und erfasst diesen Betrag sofort als Umsatzerlös. Eventuell verbliebene Beträge werden auf Basis der aktuellen Entwicklung zum Ende des folgenden bzw. des übernächsten auf den Verkauf folgenden Geschäftsjahres als Umsatzerlös realisiert. Die Faktoren, die Lufthansa bei der Schätzung der Rückstellungen heranzieht, orientieren sich im Allgemeinen an den historischen Trends und Durchschnittswerten. Nach Ansicht der Lufthansa bilden

diese Faktoren eine zuverlässige Basis für die Schätzung ihrer Rückstellung für Verpflichtungen aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten.

Die anderen Betriebserlöse der Lufthansa umfassen auch Erlöse aus unfertigen Leistungen in Verbindung mit längerfristigen Dienstleistungs- oder Fertigungsverträgen, die in erster Linie MRO- und IT-Servicevereinbarungen betreffen. Diese Umsatzerlöse werden im Allgemeinen nach dem Fertigstellungsgrad erfasst, wobei die Umsatzerlöse während der Laufzeit des Vertrags im Verhältnis zur Fertigstellung erfasst werden, die mit dem voraussichtlichen Gesamt-Umsatzvolumen aus dem Vertrag ins Verhältnis gesetzt wird (sog. Percentage-of-Completion Methode). Bei längerfristigen Dienstleistungs- oder Fertigungsverträgen, für die keine zuverlässige Schätzung des voraussichtlichen Gesamt-Umsatzvolumens möglich ist, erfasst Lufthansa Umsatzerlöse entsprechend der Höhe der entstandenen Kosten. In den Geschäftsjahren 2003, 2002 und 2001 erfasste Lufthansa Umsatzerlöse nach dem Fertigstellungsgrad in Höhe von € 223 Mio. bzw. € 141 Mio. bzw. € 141 Mio.

Betriebliche Aufwendungen

Zu den betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa zählen Personalaufwand, Materialaufwand, Abschreibungen und sonstige betriebliche Aufwendungen. Die betrieblichen Aufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2003 auf € 17.861 Mio., in 2002 auf € 17.497 Mio. und in 2001 auf € 18.505 Mio.

Personalaufwand

Der Personalaufwand ist der größte betriebliche Aufwandsposten der Lufthansa. Er belief sich 2003, 2002 und 2001 auf € 4.612 Mio. bzw. € 4.660 Mio. bzw. € 4.481 Mio. (25,8 % bzw. 26,6 % bzw. 24,2 % der gesamten betrieblichen Aufwendungen) und bildet einen Schwerpunkt bei den anhaltenden Kosteneinsparungsmaßnahmen der Lufthansa.

Materialaufwand

Der Materialaufwand umfasst Gebühren und sonstige bezogene Leistungen, Flugzeugtreibstoff, übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren.

Die Gebühren, die auch Passagier- und Flugzeugabfertigungsgebühren, Landegebühren, Sicherheitsgebühren und Flugsicherungsgebühren umfassen, sind der zweitgrößte betriebliche Aufwandsposten der Lufthansa und betrugen in den Geschäftsjahren 2003, 2002 und 2001 12,8 % bzw. 12,8 % bzw. 12,5 % der gesamten betrieblichen Aufwendungen. Während des Berichtszeitraums stiegen die Gebühren überproportional zu den PKT bzw. sanken unterproportional zu den PKT. Im Geschäftsjahr 2003 stiegen die Gebühren um 2,3 % auf € 2.290 Mio. gegenüber einem Anstieg der PKT von 2,4 %, was im Wesentlichen auf höhere Flugsicherungs- und Landegebühren zurückzuführen war. 2002 waren die Gebühren um 3,1 % auf € 2.239 Mio. gesunken (verglichen mit einem Rückgang der PKT um 2,0 %) und in 2001 um 2,7 % auf € 2.311 Mio. gestiegen (verglichen mit einem Rückgang der PKT um 1,9 %).

Auf Flugzeugtreibstoff entfielen in 2003 € 1.352 Mio. bzw. 7,6 % der betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa gegenüber € 1.347 Mio. bzw. 7,7 % der betrieblichen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2002 und € 1.621 Mio. bzw. 8,8 % der betrieblichen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2001. Preise und Verfügbarkeit von Mineralölerzeugnissen unterliegen politischen, wirtschaftlichen und sonstigen Marktfaktoren, auf die Lufthansa grundsätzlich keinen Einfluss hat. Da die Geschäftstätigkeit der Lufthansa von der Verfügbarkeit von Flugzeugtreibstoff abhängig ist, könnten beträchtliche Erhöhungen der Kosten für Flugzeugtreibstoff erhebliche nachteilige Auswirkungen auf ihre Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben. Bezüglich Angaben zu den Finanzinstrumenten, die Lufthansa zur Verminderung des Risikos in Verbindung mit Erhöhungen der Treibstoffpreise einsetzt, vgl. „– Quantitative und qualitative Angaben zu Marktrisiken“.

Auf übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren entfielen in den Geschäftsjahren 2003, 2002 und 2001 € 2.169 Mio. bzw. € 2.191 Mio. bzw. € 2.100 Mio. (12,1 % bzw. 12,5 % bzw. 11,3 % der gesamten betrieblichen Aufwendungen).

Abschreibungen

Abschreibungen betreffen in erster Linie planmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge und umfassen außerdem außerplanmäßige Abschreibungen. Außerplanmäßige Abschreibungen, einschließlich außerplanmäßiger Abschreibungen auf Firmenwerte, haben den Abschreibungsaufwand im Berichtszeitraum, insbesondere in den Geschäftsjahren 2003 und 2001, beträchtlich erhöht. Die gesamten Abschreibungen beliefen sich 2003, 2002 und 2001 auf € 1.930 Mio. bzw. € 1.243 Mio. bzw. € 1.714 Mio. (10,8 % bzw. 7,1 % bzw. 9,3 % der gesamten betrieblichen Aufwendungen. Für weitere Angaben zu außerplanmäßigen Abschreibungen vgl. „– Sondereinflüsse".

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen umfassen neben anderen Positionen Verkaufsprovisionen für Reisebüros, Mieten und Erhaltungsaufwendungen, personalabhängige Aufwendungen, Kursverluste aus Fremdwährungsposten und Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beliefen sich in den Geschäftsjahren 2003, 2002 und 2001 auf € 4.114 Mio. bzw. € 4.398 Mio. bzw. € 4.686 Mio. (23,0 % bzw. 25,1 % bzw. 25,3 % der gesamten betrieblichen Aufwendungen).

Faktoren, die die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa beeinflussen

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa wurde während des Berichtszeitraums hauptsächlich durch die nachstehend erläuterten Faktoren beeinflusst.

Entwicklungen in der europäischen und in der weltweiten Luftfahrtindustrie

Seit 2001 leiden die europäische und die weltweite Luftfahrtindustrie unter Überkapazitäten und Preisdruck, die sowohl in absoluten Zahlen als auch im Vergleich zu historischen Trends zu einem erheblichen Rückgang der Umsatzerlöse geführt haben. Dies ist im Wesentlichen auf die folgenden Veränderungen in der Luftfahrtindustrie zurückzuführen:

- **Wirtschaftliche Entwicklungen und Preisdruck.** Die Passagier- und Frachtluftfahrt sind äußerst anfällig gegenüber den allgemeinen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Da ein erheblicher Anteil der Geschäfts- und Ferienreisen ermessensabhängig ist, tendiert die Luftfahrtindustrie dazu, während wirtschaftlicher Schwächeperioden ungünstigere finanzielle Ergebnisse zu verzeichnen. Die weltweite wirtschaftliche Entwicklung, die seit 2001 verhalten ist, und insbesondere die schwache Erholung in den für Lufthansa wesentlichen Märkten, der Eurozone und Deutschland, haben zu einem Rückgang der Nachfrage und der allgemeinen Branchenumsätze der europäischen Netzfluggesellschaften geführt. Darüber hinaus haben viele Unternehmen Richtlinien zur Senkung der Reisekosten ihrer Mitarbeiter eingeführt, was diesen Rückgang weiter verschärft hat. Dem Rückgang steht keine entsprechende Reduzierung der Kapazitäten der Fluggesellschaften gegenüber, was zu einem Überangebot und weiterem Druck auf die Flugpreise geführt hat. Außerdem geht die Lufthansa davon aus, dass sich die Luftfahrtindustrie weiter konsolidieren könnte, was möglicherweise zu einem verstärkten Wettbewerbsdruck führen würde. Des Weiteren wird es für die Passagiere durch die zunehmende Transparenz der Flugpreise im Internet immer leichter, preisgünstigere alternative Flüge zu finden, da ihnen verbesserte Preisinformationen zur Verfügung stehen. Das gestiegene Preisbewusstsein von Geschäftsreisenden und Touristen und die Zunahme neuer Vertriebskanäle hat Fluggesellschaften weiter motiviert, aggressiv um Marktanteile zu konkurrieren. Infolge dieses Preisdrucks musste Lufthansa bei der Preisgestaltung zunehmend flexibler vorgehen, und zwar sowohl in Bezug auf die Dienstleistungen für ihre eigenen Passagiere als auch in Bezug auf die Dienstleistungen, die sie anderen Fluggesellschaften anbietet.
- **Ereignisse von globaler Bedeutung.** Seit den Terroranschlägen vom 11. September 2001 haben weitere Ereignisse von globaler Bedeutung den Umsatzrückgang der europäischen und globalen Luftfahrtindustrie verstärkt. Die Unsicherheit im Vorfeld des Irakkriegs sowie der Krieg selbst und seine Folgen und der Ausbruch von SARS haben die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen erheblich beeinträchtigt und führten im ersten Halbjahr 2003 zum größten Nachfrageeinbruch in der Geschichte der Luftfahrtindustrie. Folglich verzeichnete Lufthansa in diesem Zeitraum einen Rückgang der Umsatzerlöse, einen Anstieg des Kapazitätsüberhangs und eine Abnahme ihrer Passagierdurchschnittserlöse. Angesichts der vor kurzem verübten Bombenanschläge in Madrid und der jüngsten Ereignisse im Irak ist es unwahrscheinlich, dass die Furcht

vor Terroranschlägen in naher Zukunft nachlassen wird, und es ist zu erwarten, dass sich dies weiterhin negativ auf die Nachfrage nach Flugreisen, insbesondere im Hinblick auf bestimmte Zielorte, auswirken wird. Darüber hinaus haben die auf den Flughäfen als Reaktion auf terroristische Bedrohungen eingeführten Sicherheitsvorkehrungen zu einem tatsächlichen bzw. vermeintlichen Komfortverlust bei Flugreisen geführt, wodurch die Nachfrage weiter zurückging.

– **Rasches Wachstum von Billiganbietern.** Das rasche Wachstum der Billiganbieter hat beträchtliche Auswirkungen auf die Umsatzerlöse der Luftfahrtindustrie. Diese sogenannten „No Frills" Fluggesellschaften konkurrieren mit den etablierteren Netzfluggesellschaften zunehmend um Passagiere auf den europäischen Strecken. Seit Ende 2002 nahmen mehr als zehn weitere deutsche und europäische Billiganbieter in Deutschland ihren Geschäftsbetrieb auf. Unter Ausnutzung der Vorteile niedriger Stückkosten, im Wesentlichen aufgrund einer höheren Ausnutzung der Flugzeugkapazitäten und niedrigerer Personalkosten, können Billiganbieter trotz der von ihnen angebotenen erheblich niedrigeren Flugpreise rentabel arbeiten. Hierdurch entsteht weiterer Preisdruck für die Netzfluggesellschaften. Lufthansa sieht jedoch Billiganbieter nur auf einigen ihrer europäischen Strecken als ernsthafte Konkurrenten an. Lufthansa unterscheidet sich in ihrem Betrieb von diesen Fluggesellschaften dadurch, dass diese im Allgemeinen nur eingeschränkten Bordservice und Punkt-zu-Punkt Verbindungen anbieten. Im Gegensatz dazu bietet Lufthansa eine breite Bordservice-Palette sowie ein beträchtliches Netz von Zielorten sowie Langstrecken- und Anschlussflügen an. Obwohl auf Billiganbieter bislang weniger als ein Fünftel des gesamten europäischen Luftverkehrs entfällt, deuten ihre hohe Anzahl von Flugzeugbestellungen und jüngste finanzielle Entwicklung im Vergleich zu klassischen Netzfluggesellschaften darauf hin, dass sie in den nächsten Geschäftsjahren weiterhin eine erhebliche Konkurrenz zu den Netzfluggesellschaften darstellen werden.

Währungsumrechnung und Währungseffekte

Als internationaler Luftfahrtkonzern erzielt Lufthansa Erträge in zahlreichen anderen Währungen als dem Euro, während sie ihren Konzernabschluss in Euro aufstellt. Bei der Aufstellung ihrer Abschlüsse muss Lufthansa die Buchwerte ihrer Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen, die in anderen Währungen anfallen, in Euro umrechnen. Folglich unterlagen die Ergebnisse der Lufthansa während des Berichtszeitraums aufgrund der Fluktuationen von Fremdwährungen gegenüber dem Euro dem Risiko aus der Währungsumrechnung (Translation). Des Weiteren wurden die Ergebnisse der Lufthansa durch Währungstransaktionsgewinne und -verluste beeinflusst.

Im Geschäftsjahr 2003 belasteten die Währungseffekte aus der Translation und Transaktion einschließlich des Ergebnisses aus Währungssicherungsgeschäften die Umsatzerlöse der Lufthansa mit € 1.293 Mio. und den Verlust vor Steuern mit € 101 Mio. Diese Berechnung hat Lufthansa auf Grundlage des Durchschnittskurses der für die Umrechnung der Angaben der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 2002 verwendeten Wechselkurse durchgeführt. Eventuelle gegenläufige Effekte, zum Beispiel aus der Veränderung der Verkehrsströme, wurden nicht berücksichtigt.

Bei den meisten Fremdwährungen, in denen Lufthansa Umsatzerlöse erzielt, liegen Fremdwährungsüberschüsse vor (d. h. dass im jeweiligen Zeitraum die in diesen Fremdwährungen erzielten Umsatzerlöse die in diesen Fremdwährungen anfallenden Kosten übersteigen). In der jüngeren Zeit bildete der US-Dollar eine Ausnahme, da die in US-Dollar anfallenden Investitionen, wie zum Beispiel Zahlungen für Flugzeugtreibstoff, zu einem Netto-Defizit geführt haben.

Wie andere international tätige Fluggesellschaften sichert Lufthansa die voraussichtlichen Risiken aus Wechselkursschwankungen ganz oder teilweise ab. Für eine Beschreibung der Währungssicherungspolitik der Lufthansa vgl. „– Quantitative und qualitative Angaben zu Marktrisiken".

Erwerb und Veräußerung konsolidierter Unternehmen

Lufthansa verfolgt eine Strategie des aktiven Portfolio-Managements, die darauf ausgerichtet ist, ihre Marktposition durch ausgewählte Akquisitionen zu verbessern und gleichzeitig Unternehmen zu veräußern, die die Ertragsziele der Lufthansa nicht erfüllen.

Im Hinblick auf den Einfluss des Erwerbs und der Veräußerung konsolidierter Unternehmen auf die Ergebnisse der Lufthansa waren Folgende während des Berichtszeitraums am bedeutsamsten:

– Erwerb von 79,3 % an der Air Dolomiti S. p. A., der die Beteiligung der Lufthansa auf 100 % erhöhte und zur erstmaligen Konsolidierung zum 1. Januar 2003 führte; und

– Erwerb der verbliebenen Anteile in Höhe von 52 % an der LSG Sky Chefs USA Gruppe zum 1. Juli 2001.

Die wichtigsten Veräußerungen waren die Folgenden:

– Veräußerung der 66 %igen Beteiligung der Lufthansa an der START AMADEUS GmbH zum 1. März 2003 und

– Veräußerung von 51 % der Beteiligung an der GlobeGround GmbH zum 31. Juli 2001.

Bezüglich Informationen zu den für diese Akquisitionen aufgewendeten bzw. durch diese Veräußerungen erzielten Barmitteln vgl. „– Liquidität und Kapitalressourcen – Cashflows – Investitionstätigkeit".

Um die Auswirkungen von Akquisitionen und Veräußerungen zu bereinigen, werden in den nachfolgenden Erläuterungen bestimmte Posten des Konzernabschlusses der Lufthansa mit „um Konsolidierungseffekte bereinigt" bezeichnet. Nach Ansicht der Lufthansa stellt diese Bereinigung ein hilfreiches Instrument für das Verständnis zweier aufeinanderfolgender Konzernabschlüsse dar, weil Akquisitionen, andere erstmalige Konsolidierungen und Veräußerungen bisher konsolidierter Unternehmen einen erheblichen Einfluss auf einzelne Posten, insbesondere der Gewinn- und Verlustrechnung, haben können und dadurch die Vergleichbarkeit der Konzernabschlüsse von zwei aufeinanderfolgenden Jahren erheblich beinträchtigt werden kann. Für die Zwecke dieser Bereinigung werden bei den Angaben für volle Geschäftsjahre neu konsolidierte Unternehmen so behandelt, als seien sie im Konzernabschluss im Geschäftsjahr ihrer Erstkonsolidierung nicht konsolidiert worden. In ähnlicher Weise werden bei den Angaben für volle Geschäftsjahre Unternehmen, die aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden sind, so behandelt, als seien sie im Konzernabschluss für das Jahr der erstmaligen Entkonsolidierung und dem der Entkonsolidierung vorangehenden Jahr nicht konsolidiert worden. Beispielsweise wurden die oben beschriebenen wesentlichen Akquisitionen und Veräußerungen für die Zwecke der „Bereinigung um Konsolidierungseffekte" wie folgt behandelt:

– die Air Dolomiti S. p. A. wird (nur für die Zwecke des Vergleichs der Konzernabschlüsse für die Geschäftsjahre 2003 und 2002) so behandelt, als sei sie im Konzernabschluss 2003 (12 Monate) nicht konsolidiert;

– die START AMADEUS GmbH wird (nur für die Zwecke des Vergleichs der Konzernabschlüsse für die Geschäftsjahre 2003 und 2002) so behandelt, als sei sie weder für die beiden ersten Monate im Konzernabschluss 2003 noch im Konzernabschluss 2002 (12 Monate) konsolidiert;

– die LSG Sky Chefs USA-Gruppe, wird (nur für die Zwecke des Vergleichs der Konzernabschlüsse für die Geschäftsjahre 2002 und 2001) so behandelt, als sei sie weder im Konzernabschluss für 2002 (12 Monate) noch für die letzten sieben Monate im Konzernabschluss 2001 konsolidiert worden; und

– die GlobeGround GmbH und ihre Konzernunternehmen werden (nur für die Zwecke des Vergleichs der Konzernabschlüsse für die Geschäftsjahre 2002 und 2001) so behandelt, als seien sie für die ersten sieben Monate im Konzernabschluss 2001 nicht konsolidiert worden.

Bei den Angaben für die Quartale zum 31. März 2004 bzw. zum 31. März 2003 wurden für die Zwecke dieser Bereinigung neu konsolidierte Unternehmen so behandelt, als seien sie im Zwischenabschluss für das Quartal zum 31. März 2004 nicht konsolidiert worden. Anpassungen für aus dem Konsolidierungskreis ausgeschiedene Unternehmen wurden nicht vorgenommen.

Hohe Fixkosten

Die Natur des Luftfahrtgeschäfts führt dazu, dass ein erheblicher Prozentsatz der betrieblichen Aufwendungen nicht flexibel steuerbar ist. Ein erheblicher Anteil an den Flugbetriebsaufwendungen der Lufthansa, beispielsweise bestimmte Personalaufwendungen, Abschreibungen, Wartungs-, Überholungs- und Treibstoffkosten, Flugabfertigungs- und Flugsicherungsgebühren, Finanzierungskosten und Aufwendungen für Operating Leasing, sind weitgehend unabhängig von Sitz- oder Fracht-Nutzladefaktoren. Daher ändern sich die betrieblichen Aufwendungen nicht unbedingt in gleichem Umfang wie die Umsätze und haben dies auch in der Vergangenheit nicht getan. Dies könnte Lufthansas Ertragslage erheblich beeinflussen, was in der Vergangenheit bereits der Fall war. Darüber hinaus ist ein signifikanter Anteil von Aufwendungen der Lufthansa, einschließlich Abschreibungen, Finanzierungskosten, Aufwendungen für Operating Leasing und bestimmter Personalaufwendungen, von der Anzahl der Flüge und der Flugzeugproduktivität unabhängig. Aus diesem Grunde können rela-

tiv geringfügige Veränderungen der Flugzeugproduktivität einen erheblichen Einfluss auf die Ertragslage der Lufthansa haben, was in der Vergangenheit bereits der Fall war. Diese starke Hebelwirkung der Fixkosten (Operating Leverage) verschärft die allgemein in der Luftfahrtindustrie auftretenden Umsatzschwankungen weiter.

Saisonale Schwankungen

Die Luftfahrtindustrie unterliegt saisonalen Schwankungen, die zu schwankenden Quartalsergebnissen führen. Die Umsatzerlöse der Lufthansa liegen während der Wintermonate typischerweise auf einem niedrigeren Niveau, was sich in der Regel in niedrigeren operativen Ergebnissen im ersten und vierten Quartal widerspiegelt. Das höchste Passagieraufkommen verzeichnen die Monate September und Oktober. Die höchsten operativen Quartalsergebnisse wurden daher jeweils im dritten Quartal 2003, 2002 und 2001 erzielt.

Geschäftsfelder

Lufthansa betreibt ihr Geschäft über sechs Geschäftsfelder sowie das Segment Service- und Finanzgesellschaften:

- Das Geschäftsfeld Passage ist das größte Geschäftsfeld der Lufthansa. Über die Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa CityLine GmbH und Air Dolomiti S. p. A. sowie Kooperationsvereinbarungen mit anderen Fluggesellschaften stellt dieses Geschäftsfeld weltweit Flugreisen für Geschäftsreisende und Touristen zur Verfügung.
- Das Geschäftsfeld Logistik wird über die Lufthansa Cargo AG betrieben und ist für die Vermarktung und Ausführung des weltweiten Luftfrachttransports zuständig. Neben ihren eigenen Frachtflugzeugkapazitäten nutzt die Lufthansa Cargo auch die Frachtraumkapazitäten der Passagierflugzeuge von Lufthansa und anderen Passagier-Fluggesellschaften.
- Das Geschäftsfeld Technik wird über die Lufthansa Technik Gruppe betrieben und stellt der Lufthansa und anderen Fluggesellschaften und Flugzeugbetreibern, einschließlich Leasing-Unternehmen, weltweit technische Luftverkehrsdienstleistungen zur Verfügung. Diese Dienstleistungen umfassen das gesamte Spektrum an MRO-Dienstleistungen für moderne kommerzielle Flugzeuge und Triebwerke.
- Das Geschäftsfeld Catering wird über die international tätige LSG Sky Chefs Gruppe betrieben und stellt der Luftfahrtindustrie Dienstleistungen im Bereich der Lebensmittelzubereitung und zugehörige logistische Leistungen einschließlich „Buy on Board"-Verpflegungsdienstleistungen zur Verfügung. Dieses Geschäftsfeld bietet außerdem Dienstleistungen und Produkte wie Flughafenrestauration, Betrieb von Einzelhandelsläden, Bordverkauf und Party Service an. Darüber hinaus bietet das Geschäftsfeld Catering derzeit noch über die Chef Solutions Inc. Lösungen im Bereich Fertiggerichte an. Zu dem jüngst abgeschlossenen Vertrag über die Veräußerung des Bereichs Chef Solutions vgl. „Geschäftstätigkeiten – Geschäftsfeld Catering – LSG Sky Chefs – Produkte und Dienstleistungen".
- Das Geschäftsfeld Touristik wird über die Thomas Cook AG betrieben, an der Lufthansa eine 50 %ige Joint Venture-Beteiligung hält. Die Thomas Cook AG stellt integrierte Dienstleistungen im Bereich Touristik und zugehörige Leistungen in ihren westeuropäischen Kernmärkten, zu denen Deutschland, Großbritannien und Frankreich gehören, zur Verfügung. Lufthansa bewertet ihre Beteiligung an der Thomas Cook AG nach der Equity-Methode. Daher ist nur der sich aus der Beteiligungsquote ergebende Anteil der Lufthansa am Gewinn oder Verlust nach Steuern und am Eigenkapital der Thomas Cook AG im Konzernabschluss enthalten.
- Das Geschäftsfeld IT Services wird über die Lufthansa Systems Gruppe betrieben und stellt Gesellschaften des Lufthansa-Konzerns sowie externen Kunden weltweit eine breite Palette von IT-Produkten und Dienstleistungen in den Bereichen Fluggesellschaften, Luftfahrt, Flughafeninfrastruktur und Logistik zur Verfügung.
- Das Segment Service- und Finanzgesellschaften bietet Finanz- und andere kommerzielle Dienstleistungen an.

Die Geschäftsfelder der Lufthansa erbringen Dienstleistungen für Dritte sowie für die konsolidierten Gesellschaften des Lufthansa Konzerns. Die im Konzernabschluss der Lufthansa ausgewiesenen Umsatzerlöse beinhalten nur Umsatzerlöse aus konzernfremden Geschäften; konzernintern erwirtschaftete Umsatzerlöse sind nicht enthalten. In der nachfolgenden Darstellung der Ertragslage der Geschäftsfelder der Lufthansa wird jeweils auf die „Außenumsätze" und „Gesamtumsatzerlöse" Bezug genommen. Die Außenumsätze beinhalten nur Umsatz-

erlöse aus konzernfremden Geschäften, und die Gesamtumsatzerlöse umfassen die Außenumsätze zusammen mit den konzernintern erwirtschafteten und abgerechneten Umsatzerlösen.

Kritische Bilanzierungsmethoden

Bei der Erstellung ihres Konzernabschlusses muss Lufthansa Schätzungen und Beurteilungen vornehmen, die sich auf die ausgewiesenen Beträge der Vermögenswerte, Schulden, Umsatzerlöse und Aufwendungen sowie den entsprechenden Ausweis von Eventualforderungen und -schulden zum Datum des Konzernabschlusses auswirken. Die Schätzungen der Lufthansa basieren auf ihren Erfahrungen in der Vergangenheit, berücksichtigen Änderungen des geschäftlichen Umfelds und legen verschiedene andere Annahmen zu Grunde, die nach Ansicht der Geschäftsleitung unter den gegebenen Umständen angemessen sind.

Kritische Bilanzierungsmethoden beziehen sich auf die Schätzungen in der Rechnungslegung, bei denen die Geschäftsleitung Annahmen treffen muss, die zum Zeitpunkt der Schätzung äußerst unsicher sind und die einen erheblichen Einfluss auf das Konzernergebnis hätten, wenn Lufthansa andere angemessene Annahmen zugrunde gelegt hätte.

Bilanzierung des Meilenbonusprogramms

Bei der Bilanzierung ihres Meilenbonusprogramms Miles & More verwendet Lufthansa unterschiedliche Schätzungen. Lufthansa schreibt Kunden Flugmeilen gut, die mit der Lufthansa oder einem ihrer Star Alliance-Partner fliegen, Produkte und Dienstleistungen von ihren Partnern im Miles & More-Programm kaufen oder ihre Bonuspunkte bei Partnern in Flugmeilen der Lufthansa umwandeln. Lufthansa erfasst die Verpflichtungen aus ihrem Meilenbonusprogramm in Form einer Rückstellung. Für die voraussichtlich auf Lufthansaflügen einzulösenden Flugprämien werden die geschätzten Zusatzkosten angesetzt. Auf Basis des Kundenverhaltens in der Vergangenheit, die Einlösung der angesammelten Bonusmeilen betreffend, werden Annahmen bezüglich der Wahrscheinlichkeit, dass Kunden anstatt Flugprämien auf Lufthansaflügen andere Prämien in Anspruch nehmen, sowie bezüglich der Wahrscheinlichkeit, dass Kunden ihre Flugmeilen überhaupt nicht einlösen, getroffen. Die geschätzten Zusatzkosten für Flugprämien, die auf Lufthansaflügen eingelöst werden, basieren auf den je zusätzlichen Passagier verursachten Kosten für Lebensmittel und Getränke, Treibstoff, Versicherung, Sicherheit und ähnliches.

Wenn Mitglieder des Miles & More-Progamms Flugmeilen für Reisen mit anderen Fluggesellschaften oder für den Erwerb von Produkten und Dienstleistungen von Partnern, die keine Fluggesellschaften sind, nutzen, wie Hotels und Mietwagenunternehmen, muss Lufthansa an den Anbieter des Produkts oder der Dienstleistung für die Bereitstellung der Prämie eine Zahlung leisten. Lufthansa trifft Annahmen über den Bonusmeilenanteil, der bei ihr bzw. ihren Partnern eingelöst wird und schätzt den Betrag, den sie an die Partner für künftige Prämien zahlen wird. Die Kosten der Lufthansa für die Beförderung eines Prämienpassagiers sind im Allgemeinen niedriger als der Betrag, den Lufthansa an ihre Partner zahlen muss. Falls die tatsächlich bei Lufthansa anfallenden oder an andere Gesellschaften zu zahlenden Kosten höher als geschätzt ausfallen, kann der Ausweis von Rückstellungen für Meilenbonusprogramme zu niedrig sein.

Zum Geschäftsjahresende 2003, 2002 und 2001 wies Lufthansa eine Rückstellung für Meilenbonusprogramme von € 491 Mio. bzw. € 524 Mio. bzw. € 442 Mio. aus. Lufthansa ist der Ansicht, dass die Verdrängung zahlender Passagiere durch Passagiere, die Flugmeilen einlösen, angesichts der Ladefaktoren der Lufthansa und ihrer Fähigkeit zur Steuerung der Buchungsklassen sowie der relativ geringen Prämiennutzung im Vergleich zur Gesamtzahl der Passagiere minimal ist.

Aktive latente Steuern

Lufthansa wendet für alle temporären Bewertungsunterschiede zwischen der Steuerbemessungsgrundlage von Vermögenswerten und Schulden und ihrem Bilanzansatz die bilanzorientierte Verbindlichkeitenmethode (Asset and Liability Method) an. Danach werden auf temporäre Bewertungsunterschiede Ertragsteuern als passive oder aktive latente Steuern zu den aktuell gültigen Steuersätzen des betreffenden besteuernden Landes verbucht. Aktive latente Steuern auf abzugsfähige temporäre Bewertungsunterschiede und steuerliche Verlustvorträge werden nur insoweit als Vermögenswert ausgewiesen, als die Wahrscheinlichkeit besteht, dass in

Zukunft ein steuerpflichtiger Gewinn zur Verfügung steht, mit dem die abzugsfähigen temporären Bewertungsunterschiede und steuerlichen Verluste verrechnet werden können. Diese Prognosen basieren auf bestimmten Annahmen wie beispielsweise künftiges Umsatzwachstum und Gewinnmargen, Wechselkursschwankungen und Inflation.

Zum Geschäftsjahresende 2003 wies Lufthansa aktive latente Steuern aus steuerlichen Verlustvorträgen und Steuerguthaben im Gesamtbetrag von € 194 Mio. aus, wovon € 135 Mio. die LSG Sky Chefs USA-Gruppe betrafen. Sollte Lufthansa feststellen, dass sie einen höheren Nettobetrag an aktiven latenten Steuern als ausgewiesen realisieren könnte, würde sie die aktiven latenten Steuern zugunsten des Periodenergebnisses erfolgswirksam erhöhen. Sollte sie umgekehrt feststellen, dass sie einen Teil ihrer ausgewiesenen aktiven latenten Steuern nicht realisieren kann, würde Lufthansa die aktiven latenten Steuern zu Lasten des Periodenergebnisses aufwandswirksam reduzieren. Für die Einschätzung der künftigen steuerlichen Auswirkungen von Ereignissen, die in den Abschlüssen oder Steuererklärungen der Lufthansa erfasst sind, ist eine subjektive Beurteilung durch die Geschäftsleitung erforderlich. Wenn die Annahmen, auf deren Grundlage Lufthansa aktive latente Steuern ausweist, sich nicht oder nur teilweise als richtig erweisen, könnte dies die Möglichkeit zur Nutzung steuerlicher Verlustvorträge und aktiver latenter Steueransprüche aus temporären Bewertungsunterschieden gefährden und eine Abschreibung oder vollständige Ausbuchung dieser Vermögenswerte erfordern.

Firmenwerte

Bei Erwerb einer Tochtergesellschaft, eines assoziierten Unternehmens oder eines Joint Ventures verteilt Lufthansa den Kaufpreis auf Basis des Marktwertes (fair value) auf die einzelnen Vermögenswerte (mit Ausnahme des Firmenwertes) und Schulden und erfasst den überschüssigen Kaufpreis als Firmenwert. Lufthansa aktiviert erworbene Firmenwerte zu Anschaffungskosten auf Basis historischer Wechselkurse und schreibt diese über ihre geschätzte wirtschaftliche Nutzungsdauer von bis zu höchstens 20 Jahren ab. Der jeweils angemessene Abschreibungszeitraum wird grundsätzlich auf Basis einer Einschätzung der Markt- und Wettbewerbsposition festgelegt.

Lufthansa vergleicht die Bilanzansätze von Firmenwerten früherer Akquisitionen mit den geschätzten Nutzungswerten auf Basis der jüngsten Cashflow-Prognosen des Managements nur, wenn eine Akquisition Anzeichen einer möglichen Wertminderung aufweist. Wesentliche Elemente der Beurteilung der geschätzten Nutzungswerte von Unternehmen sind die prognostizierten langfristigen Wachstumsraten und die Diskontierungssätze für die prognostizierten Cashflows der erworbenen Unternehmen. In Fällen, in denen der Nutzungswert kein nach Maßgabe von IAS 36 „Impairment of Assets“ (Wertminderung von Vermögenswerten) angemessener Maßstab ist, basiert der Bilanzansatz von Firmenwerten auf Schätzungen des Nettoveräußerungspreises. Wenn die Geschäftsleitung feststellt, dass ihre Annahmen in Bezug auf Wachstumsraten, Diskontierungssätze oder Nettoveräußerungspreise fehlerhaft waren oder im Laufe der Zeit geändert werden müssen, könnte eine außerplanmäßige Abschreibung der Firmenwerte erforderlich sein.

Zum Geschäftsjahresende 2003 waren Firmenwerte (einschließlich nach der Equity-Methode bewerteter Beteiligungen) in Höhe von € 913 Mio. aktiviert, nachdem im Geschäftsjahr 2003 € 836 Mio. in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung abgeschrieben wurden.

Im März 2004 hat das International Accounting Standards Board den Rechnungslegungsstandard IFRS 3 „Business Combinations“ (Unternehmenszusammenschlüsse) veröffentlicht. IFRS 3 ist Bestandteil einer grundlegenden Änderung der Rechnungslegungsvorschriften für Akquisitionen, für die Ersterfassung von Firmenwerten aus Unternehmenserwerben und die Abschreibung von Firmenwerten in Folgejahren. IFRS 3 ersetzt den Rechnungslegungsstandard IAS 22 „Business Combinations“ (Unternehmenszusammenschlüsse). Darüber hinaus wurden mit der Verabschiedung von IFRS 3 die Rechnungslegungsstandards IAS 38 „Intangible Assets“ (Immaterielle Vermögenswerte) und IAS 36 „Impairment of Assets“ (Wertminderung von Vermögenswerten) angepasst.

Falls der im Zusammenhang mit einem Unternehmenserwerb zu entrichtende Kaufpreis den Marktwert der Summe der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden übersteigt, ist die Differenz als Firmenwert auszuweisen. Falls der Kaufpreis unter dem Marktwert der Summe aus erworbenen Vermögensgegenstände und übernommenen Schulden liegt, entsteht in Höhe der Differenz ein negativer Firmenwert, der unmittelbar erfolgswirksam auszuweisen ist, falls nicht die Marktwerte der erworbenen Vermögenswerte und übernommenen Schulden anzupassen sind.

Die wichtigste in IFRS 3 enthaltene Änderung besteht in der Einführung des „impairment only-Prinzips“ bei der Fortführung der Anschaffungskosten von Firmenwerten aus Unternehmenserwerben. IFRS 3 untersagt die planmäßige Abschreibung von Firmenwerten. Stattdessen sind alle Firmenwerte jährlich im Hinblick auf etwaige Wertminderungen nach IAS 36 „Impairment of Assets“ (Wertminderung von Vermögenswerten) zu untersuchen und eventuelle außerplanmäßige Abschreibungen in der Gewinn- und Verlustrechung zu berücksichtigen. Diese Behandlung der Firmenwerte gilt auch für zurückliegende Unternehmenserwerbe. Der zu Beginn des Geschäftsjahres der erstmaligen Anwendung von IFRS 3 vorhandene Buchwert von Firmenwerten aus zurückliegenden Unternehmenserwerben wird beibehalten.

Nach IAS 36 „Impairment of Assets“ (Wertminderung von Vermögenswerten) in der überarbeiteten Fassung von 2004 ist der Wertminderungstest auf der Ebene der kleinsten Einheit, der der Firmenwert zugeordnet werden kann, vorzunehmen. Diese Einheiten werden als Cash-Generating Units (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) bzw. „CGU“ bezeichnet. Der nach dem überarbeiteten IAS 36 vorzunehmende Wertminderungstest entspricht im Wesentlichen den nach diesem Standard vor der Überarbeitung in 2004 geltenden Vorgaben. Demgemäß werden außerplanmäßige Abschreibungen anhand des Vergleichs des Buchwertes einer CGU (einschließlich des ihr zugeordneten Firmenwertes) mit dem erzielbaren Betrag (recoverable amount) ermittelt. Der erzielbare Betrag entspricht dem Marktwert abzüglich etwaiger Veräußerungskosten oder, falls höher, dem Nutzungswert (value in use). Der Marktwert abzüglich etwaiger Veräußerungskosten ist derjenige Betrag, der sich bei Verkauf der betreffenden CGU zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern zu marktgerechten Konditionen abzüglich etwaiger Veräußerungskosten erzielen ließe. Der Nutzungswert entspricht dem Barwert der erwarteten zukünftigen Cash Flows aus der CGU.

Lufthansa geht davon aus, dass ihre Ergebnisse aus der betrieblichen Tätigkeit in denjenigen Geschäftsjahren, in denen keine außerplanmäßigen Abschreibungen von Firmenwerten vorzunehmen sind, aufgrund von IFRS 3 wegen des Wegfalls planmäßiger Abschreibungen auf Firmenwerte höher ausfallen werden. Auf der anderen Seite könnte Lufthansas Ergebnis aus der betrieblichen Tätigkeit nach Anwendung von IFRS 3 größeren jährlichen Schwankungen von außerplanmäßigen Abschreibungen auf Firmenwerte ausgesetzt sein, was einen wesentlichen Einfluss auf Lufthansas Ertragslage haben könnte.

Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (ohne Firmenwerte)

Lufthansa ermittelt außerplanmäßigen Abschreibungsbedarf auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte gemäß IAS 36 „Impairment of Assets“ (Wertminderung von Vermögenswerten). Zum Geschäftsjahresende 2003 wies Lufthansa einen Buchwert von € 8.237 Mio. für Flugzeuge, Grundbesitz, Technische Anlagen, übrige Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (ohne Firmenwerte) aus. Diese Vermögenswerte werden auf Basis ihrer historischen Kosten und voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer abgeschrieben. Derzeit verfolgt Lufthansa die Politik, für ihre Sachanlagen keine Neubewertung durchzuführen. Abschreibungen werden linear auf Basis der Anschaffungskosten, abzüglich des geschätzten Restwertes, ermittelt. Eine Änderung der Bewertungsmethoden in Bezug auf die Neubewertung von Sachanlagevermögen, in Bezug auf die Schätzung der wirtschaftlichen Nutzungsdauer, der angesetzten Restwerte oder anderer Faktoren könnte erhebliche Auswirkungen auf die Darstellung ihrer Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

Pensionsrückstellungen

Derzeit unterhält Lufthansa fondsfinanzierte und nicht fondsfinanzierte Pensionspläne mit festgelegten Leistungen aus Altersversorgungsvereinbarungen mit Mitarbeitern, die in den verschiedenen Ländern geschlossen wurden. Die Verpflichtungen aus den Pensionsplänen der Lufthansa basieren auf versicherungsmathematischen Berechnungen unter Berücksichtigung bestimmter Annahmen wie Diskontierungssätze, durchschnittliche Lebenserwartung, Gehalts- und Pensionsentwicklungen und, im Falle von fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen, prognostizierte Erträge des Planvermögens. Diese Annahmen variieren von Land zu Land. Zum Geschäftsjahresende 2003 betrug der Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen gemäß IAS 19 „Employee Benefits“ (Leistungen an Arbeitnehmer) € 4.507 Mio. und der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen € 222 Mio. Der Wert des externen Planvermögens für Pensionsverpflichtungen der LSG Sky Chefs USA-Gruppe betrug € 97 Mio. Nicht realisierte versicherungsmathematische Verluste bestanden in Höhe von € 305 Mio., wodurch die in der Bilanz zum 31. Dezember 2003 ausgewiesenen Pensionsrückstellungen niedriger waren als der Barwert der Pensionsverpflichtungen zu diesem Zeitpunkt. Gemäß IAS 19 werden versicherungsmathematische Gewinne und Verluste berücksichtigt, soweit sie 10 % des Verpflichtungsumfangs über-

steigen. Der diesen Korridor übersteigende Betrag wird über die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Belegschaft ergebniswirksam verteilt und bilanziell erfasst. Somit wurden die Pensionsrückstellungen in der Konzern-Bilanz 2003 mit einem Gesamtbetrag von € 4.327 Mio. ausgewiesen.

Lufthansa schätzt die erforderlichen Cashflows zur Bedienung von Pensionszahlungen auf Basis der voraussichtlichen Gehalts- und Pensionsentwicklungen und Lebenserwartung. Diese Cashflows wiederum werden abgezinst. Eine Zunahme der geschätzten durchschnittlichen jährlichen Gehaltserhöhung (derzeit: 2,75 %), der prognostizierten künftigen Erhöhung der Pensionszahlungen (derzeit: 1,0 % bis 2,75 %), eine Abnahme des Abzinsungssatzes (derzeit: 5,5 %) oder eine Zunahme der Lebenserwartung würden zu höheren Pensionsverpflichtungen führen.

Bezüglich Informationen zu den Plänen der Lufthansa, einige ihrer Pensionsverpflichtungen nicht mehr in der Bilanz zu erfassen, vgl. „Geschäftstätigkeit – Mitarbeiter – Pensionsverpflichtungen".

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss sind drei Arten von Unternehmen einbezogen:

- vollkonsolidierte Unternehmen, an denen Lufthansa im Allgemeinen mehr als 50 % der Stimmrechte hält. Diese Unternehmen sind im Konzernabschluss vollkonsolidiert;
- Unternehmen, die im Konzernabschluss nach der Equity-Methode bewertet werden. Dies sind die Unternehmen, an denen Lufthansa zwischen 20 % und 50 % der Stimmrechte hält, einschließlich Joint Ventures mit Dritten. In den Konzernabschluss geht lediglich der sich aus der Beteiligungsquote ergebende Anteil der Lufthansa am Gewinn oder Verlust nach Steuern und am Eigenkapital dieser Unternehmen ein; und
- andere nicht-konsolidierte Beteiligungen, zu denen alle sonstigen Unternehmen zählen, an denen Lufthansa Stimmrechte hält (einschließlich Unternehmen von untergeordneter Bedeutung, an denen Lufthansa eine Beteiligung von mehr als 20 % hält). Diese Unternehmen werden gemäß IAS 39 „Financial Instruments: Recognition and Measurements" (Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung) als Finanzinstrumente behandelt. Dividendenerträge (einschließlich Gewinnen/Verlusten aus Ergebnisabführungsverträgen mit den nicht-konsolidierten deutschen Unternehmen der Lufthansa) und Dividenden, die Lufthansa von diesen Unternehmen erhält, sind im Konzernabschluss im Finanzergebnis enthalten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Zahl der im Konzernabschluss vollkonsolidierten und nach der Equity-Methode bewerteten Unternehmen für die angegebenen Zeiträume:

	Geschäftsjahr			Quartal zum 31. März	
	2003	2002	2001	2004	2003 [1]
Zahl der vollkonsolidierten Unternehmen [2]	166	179	148	173	183
Davon:					
Deutsche Unternehmen	62	48	24	69	50
Ausländische Unternehmen	104	131	124	104	133
Zahl der nach der Equity-Methode einbezogenen Unternehmen	36	36	37	35	35
Davon:					
Joint Ventures	8	8	7	7	7
Assoziierte Unternehmen	28	28	30	28	28

[1] Zahlen unter Einbeziehung der rückwirkend zum 1. Januar 2003 konsolidierten Air Dolomiti.
[2] Einschließlich für Finance Leasing eingesetzte Objektgesellschaften.

Sondereinflüsse

Im Berichtszeitraum wurde die Vergleichbarkeit der Ergebnisse der Lufthansa außerdem durch verschiedene Sondereinflüsse beeinträchtigt. Der Nettoeffekt dieser besonderen Sachverhalte auf den Verlust/Gewinn der Lufthansa aus betrieblicher Tätigkeit belief sich auf € 347 Mio. im ersten Quartal 2004, € – 212 Mio. im Geschäftsjahr 2003, € 827 Mio. im Geschäftsjahr 2002 und € – 406 Mio. im Geschäftsjahr 2001. Zu den wichtigsten Sondereinflüssen der angegebenen Zeiträume zählen die Folgenden:

	(Mio €)
Quartal zum 31. März 2004	
Buchgewinne aus der Veräußerung einer 13,2 %igen Beteiligung an der Amadeus Global Travel Distribution S. A.	292
Buchgewinne aus der Veräußerung von Flugzeugen	6
Außerplanmäßige Abschreibungen im Geschäftsfeld Logistik (Flugzeuge)	– 1
Geschäftsjahr 2003 [1])	
Buchgewinne aus der Veräußerung von Flugzeugen	151
Gewinn aus der Veräußerung der 66 %igen Beteiligung an der START AMADEUS GmbH	79
Auflösung von Rückstellungen aus dem Catering-Vertrag mit der SAS	35
Außerplanmäßige Abschreibungen im Geschäftsfeld Catering	– 705
Außerplanmäßige Abschreibungen im Geschäftsfeld Technik	– 52
Außerplanmäßige Abschreibungen in den Geschäftsfeldern Passage und Logistik (Flugzeuge)	– 26
Geschäftsjahr 2002 [2])	
Buchgewinn aus der Veräußerung der 25 %igen Beteiligung an der DHL International Ltd	414
Buchgewinn aus der Veräußerung der 49 %igen Beteiligung an der GlobeGround GmbH	74
Auflösung von Rückstellungen aus dem Catering-Vertrag mit der SAS	47
Entschädigungszahlungen der Bundesregierung in Verbindung mit den Terroranschlägen vom 11. September 2001	43
Außerplanmäßige Abschreibungen im Geschäftsfeld Passage (Flugzeuge)	– 27
Außerplanmäßige Abschreibungen im Geschäftsfeld Catering (Gebäude)	– 6
Geschäftsjahr 2001	
Buchgewinn aus der Veräußerung einer 51 %igen Beteiligung an der GlobeGround GmbH	80
Buchgewinn aus der Veräußerung einer Beteiligung an der France Telecom	58
Buchgewinn aus der Veräußerung von Flugzeugen	35
Bildung einer Rückstellung für mögliche Verluste aus dem Catering-Vertrag mit der SAS	– 180
Außerplanmäßige Abschreibungen im Geschäftsfeld Catering	– 495

[1]) Eine außerplanmäßige Abschreibung auf den Firmenwert der British Midland plc von € 66 Mio. und eine weitere Erhöhung des negativen Marktwertes der in Verbindung mit dem Erwerb von Aktien gewährten Verkaufsoptionen in Höhe von € 64 Mio. belasteten in 2003 das Finanzergebnis der Lufthansa, nicht jedoch den Verlust aus betrieblicher Tätigkeit.

[2]) Eine außerplanmäßige Abschreibung auf den Firmenwert der British Midland plc von € 53 Mio. und die Entstehung eines negativen Marktwertes der in Verbindung mit dem Erwerb von Aktien gewährten Verkaufsoptionen in Höhe von € 150 Mio. belasteten in 2002 das Finanzergebnis der Lufthansa, nicht jedoch ihren Gewinn aus betrieblicher Tätigkeit.

Messung der Betriebsleistung

Neben den PKT, FTKT, Passage- und Frachtdurchschnittserlösen, die vorstehend unter „– Überblick über die Betriebserlöse und betrieblichen Aufwendungen – Betriebserlöse“ beschrieben sind, verwendet Lufthansa weitere, im Folgenden beschriebene Maßstäbe zur Messung ihrer Betriebsleistung. Die Angaben zu Mengen- und Leistungsdaten sind ungeprüft.

Kapazität

Die angebotene Kapazität auf Passagelinienflugzeugen ergibt sich aus der Zahl der für den Passagiertransport verfügbaren Plätze multipliziert mit der Zahl der angebotenen Flugkilometer, und wird in angebotenen Sitzkilometern („SKO“) ausgedrückt.

Die angebotene Frachtkapazität ergibt sich aus dem Gesamtfrachtvolumen, das transportiert werden könnte, multipliziert mit der Zahl der angebotenen Flugkilometer und wird in angebotenen Fracht-Tonnenkilometern („FTKO“) ausgedrückt.

Ladefaktoren

Das Verhältnis zwischen PKT und SKO ist der Sitzladefaktor.

Das Verhältnis zwischen FTKT und FTKO ist der Frachtladefaktor.

Ertragslage

Die nachfolgende Tabelle zeigt für die angegebenen Zeiträume bestimmte Ertrags- und Aufwandspositionen der Lufthansa (sowohl in absoluten Zahlen als auch ausgedrückt in Prozent der Gesamtumsatzerlöse) sowie die jährlichen Veränderungen dieser Positionen:

	Quartal zum 31. März				Veränderung
	2004		2003 [1]		2004/2003
	(ungeprüft) (Mio € und in % des Konzernumsatzes)				(%)
Erlöse aus Verkehrsleistungen	2.886	74,1 %	2.611	70,5 %	10,5
Andere Betriebserlöse	1.008	25,9 %	1.092	29,5 %	– 7,7
Umsatzerlöse	3.894	100,0 %	3.703	100,0 %	5,2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	0,1 %	3	0,1 %	66,7
Sonstige betriebliche Erträge	588	15,1 %	408	11,0 %	44,1
Betriebliche Aufwendungen	– 4.256	– 109,3 %	– 4.417	– 119,3 %	3,6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	231	5,9 %	– 303	– 8,2 %	–
Ergebnis aus Equity-bewerteten Finanzanlagen	– 91	– 2,3 %	– 89	– 2,4 %	– 2,2
Übriges Beteiligungsergebnis	7	0,2 %	13	0,4 %	– 46,2
Zinsergebnis	– 84	– 2,2 %	– 102	– 2,8 %	17,6
Übrige Finanzposten	– 8	– 0,2 %	– 35	– 0,9 %	77,1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	55	1,4 %	– 516	– 13,9 %	–
Sonstige Steuern	– 12	– 0,3 %	0 [2]	0,0 %	–
Ergebnis vor Ertragsteuern	43	1,1 %	– 516	– 13,9 %	–
Ertragsteuern	19	0,5 %	159	4,3 %	– 88,1
Ergebnis nach Steuern	62	1,6 %	– 357	– 9,6 %	–
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn/Verlust	– 0 [2]	0,0 %	1	0,0 %	– 100,0
Konzernergebnis	62	1,6 %	– 356	– 9,6 %	–

[1] Zahlen unter Einbeziehung der rückwirkend zum 1. Januar 2003 konsolidierten Air Dolomiti.
[2] Unter € 1,0 Mio.

	Geschäftsjahr						Veränderung 2003/2002	Veränderung 2002/2001
	2003		2002		2001			
	(Mio € und in % des Konzernumsatzes)						(%)	(%)
Erlöse aus Verkehrsleistungen	11.662	73,1 %	12.032	70,9 %	12.253	73,4 %	– 3,1	– 1,8
Andere Betriebserlöse	4.295	26,9 %	4.939	29,1 %	4.437	26,6 %	– 13,0	11,3
Umsatzerlöse	15.957	100,0 %	16.971	100,0 %	16.690	100,0 %	– 6,0	1,7
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	29	0,2 %	16	0,1 %	26	0,2 %	81,2	– 38,5
Sonstige betriebliche Erträge	1.728	10,8 %	2.102	12,4 %	1.473	8,8 %	– 17,8	42,7
Betriebliche Aufwendungen	– 17.861	– 111,9 %	– 17.497	– 103,1 %	– 18.505	– 110,9 %	– 2,1	5,4
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	– 147	– 0,9 %	1.592	9,4 %	– 316	– 1,9 %	–	–
Ergebnis aus Equity-bewerteten Finanzanlagen	– 176	– 1,1 %	– 92	0,5 %	– 16	– 0,1 %	– 91,3	– 475,0
Übriges Beteiligungsergebnis	39	0,2 %	28	0,2 %	60	0,4 %	39,3	– 53,3
Zinsergebnis	– 341	2,1 %	– 415	2,4 %	– 398	– 2,4 %	17,8	– 4,3
Übrige Finanzposten	– 160	1,0 %	– 161	0,9 %	– 76	– 0,5 %	0,6	– 111,8
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 785	– 4,9 %	952	5,6 %	– 745	– 4,5 %	–	–
Sonstige Steuern	– 29	– 0,2 %	– 47	– 0,3 %	– 62	– 0,4 %	38,3	– 24,2
Ergebnis vor Ertragsteuern	– 814	– 5,1 %	905	5,3 %	– 807	– 4,8 %	–	–
Ertragsteuern	– 164	– 1,0 %	– 183	– 1,1 %	202	1,2 %	10,4	–
Ergebnis nach Steuern	– 978	– 6,1 %	722	4,3 %	– 605	– 3,6 %	–	–
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	– 6	0 %	– 5	0 %	– 29	– 0,2 %	20,0	– 82,8
Konzernergebnis	– 984	– 6,2 %	717	4,2 %	– 633	– 3,8 %	–	–

Die nachfolgende Tabelle zeigt bestimmte Finanzangaben für jedes Geschäftsfeld der Lufthansa für die angegebenen Zeiträume sowie die Periodenveränderungen:

	Quartal zum 31. März		Veränderung
	2004	2003	2004/2003
	(ungeprüft) (Mio € und in % des Konzernumsatzes)		(%)
Passage [1])			
Gesamtumsatzerlöse	2.540	2.258	12,5
Davon Konzerninnenumsätze	122	103	18,4
Außenumsätze	2.418	2.155	12,2
In % des Konzernumsatzes	*62,1%*	*58,2%*	
Sonstige Erträge	235	306	– 23,2
Gesamterträge des Segments [2])	2.775	2.564	8,2
Gesamtaufwendungen des Segments [3])	– 2.820	– 2.931	3,8
Segmentergebnis [4])	– 45	– 367	87,7
Logistik			
Gesamtumsatzerlöse	545	533	2,3
Davon Konzerninnenumsätze	0	3	– 100,0
Außenumsätze	545	530	2,8
In % des Konzernumsatzes	*14,0%*	*14,3%*	
Sonstige Erträge	42	43	– 2,3
Gesamterträge des Segments [2])	587	576	1,9
Gesamtaufwendungen des Segments [3])	– 600	– 579	– 3,6
Segmentergebnis [4])	– 13	– 3	– 333,3
Technik			
Gesamtumsatzerlöse	770	747	3,1
Davon Konzerninnenumsätze	367	344	6,7
Außenumsätze	403	403	0,0
In % des Konzernumsatzes	*10,3%*	*10,9%*	
Sonstige Erträge	33	44	– 25,0
Gesamterträge des Segments [2])	803	791	1,5
Gesamtaufwendungen des Segments [3])	– 743	– 774	4,0
Segmentergebnis [4])	60	17	252,9
Catering			
Gesamtumsatzerlöse	586	642	– 8,7
Davon Konzerninnenumsätze	114	112	1,8
Außenumsätze	472	530	– 10,9
In % des Konzernumsatzes	*12,1%*	*14,3%*	
Sonstige Erträge	19	27	– 29,6
Gesamterträge des Segments [2])	605	669	– 9,6
Gesamtaufwendungen des Segments [3])	– 686	– 735	6,7
Segmentergebnis [4])	– 81	– 66	– 22,7
Touristik			
Segmentergebnis [5])	– 76	– 83	8,4
IT Services			
Gesamtumsatzerlöse	148	137	8,0
Davon Konzerninnenumsätze	92	93	– 1,1
Außenumsätze	56	44	27,3
In % des Konzernumsatzes	*1,4%*	*1,2%*	
Sonstige Erträge	6	6	0,0
Gesamterträge des Segments [2])	154	143	7,7
Gesamtaufwendungen des Segments [3])	– 147	– 137	– 7,3
Segmentergebnis [4])	7	6	16,7

	Quartal zum 31. März		Veränderung
	2004	2003	2004/2003
	(ungeprüft) (Mio € und in % des Konzernumsatzes)		(%)
Service- und Finanzgesellschaften			
Gesamtumsatzerlöse [6])	–	56	– 100,0
Davon Konzerninnenumsätze [6])	–	15	– 100,0
Außenumsätze [6])	–	41	– 100,0
In % des Konzernumsatzes [6])	–	*1,1%*	
Sonstige Erträge	400	94	325,5
Gesamterträge des Segments [2])	400	150	166,7
Gesamtaufwendungen des Segments [3])	– 70	– 73	4,1
Segmentergebnis [4])	330	77	328,6

[1]) Zahlen unter Einbeziehung der rückwirkend zum 1. Januar 2003 konsolidierten Air Dolomiti.
[2]) Beinhaltet Gesamtumsatzerlöse und sonstige Erträge.
[3]) Beinhaltet Aufwendungen zwischen Geschäftsfeldern.
[4]) Beinhaltet Erträge und Aufwendungen zwischen Geschäftsfeldern.
[5]) Beinhaltet das der Lufthansa zuzurechnende Ergebnis nach Steuern aus der Equity Bewertung ihrer 50 %igen Beteiligung an Thomas Cook AG für deren am 31. Januar 2004 und 31. Januar 2003 abgelaufene Quartale.
[6]) Die Änderung dieses Einzelpostens im ersten Quartal 2004 gegenüber dem ersten Quartal 2003 erfolgte aufgrund der Entkonsolidierung der START AMADEUS GmbH zum 1. März 2003 nach dem Verkauf der 66 %igen Beteiligung der Lufthansa an der START AMADEUS GmbH.

	Geschäftsjahr			Veränderung 2003/2002	Veränderung 2002/2001
	2003	2002	2001		
	(Mio € und in % des Konzernumsatzes)			(%)	(%)
Passage					
Gesamtumsatzerlöse	10.208	10.461	10.633	– 2,4	– 1,6
Davon Konzerninnenumsätze	434	425	450	2,1	– 5,6
Außenumsätze	9.774	10.036	10.183	– 2,6	– 1,4
In % des Konzernumsatzes	*61,2%*	*59,1%*	*61,0%*		
Sonstige Erträge	1.121	1.281	1.304	– 12,5	– 1,8
Gesamterträge des Segments [1]	11.329	11.742	11.937	– 3,5	– 1,6
Gesamtaufwendungen des Segments [2]	– 11.172	– 11.226	– 11.788	0,5	4,8
Segmentergebnis [3]	157	516	149	– 69,6	246,3
Logistik					
Gesamtumsatzerlöse	2.161	2.350	2.438	– 8,0	– 3,6
Davon Konzerninnenumsätze	14	12	16	16,7	– 25,0
Außenumsätze	2.147	2.338	2.422	– 8,2	– 3,5
In % des Konzernumsatzes	*13,5%*	*13,8%*	*14,5%*		
Sonstige Erträge	174	262	254	– 33,6	3,1
Gesamterträge des Segments [1]	2.335	2.612	2.692	– 10,6	– 3,0
Gesamtaufwendungen des Segments [2]	– 2.301	– 2.444	– 2.626	5,9	6,9
Segmentergebnis [3]	34	168	66	– 79,8	154,5
Technik					
Gesamtumsatzerlöse	2.852	2.808	2.835	1,6	– 1,0
Davon Konzerninnenumsätze	1.265	1.185	1.294	6,8	– 8,4
Außenumsätze	1.587	1.623	1.541	– 2,2	5,3
In % des Konzernumsatzes	*10,0%*	*9,6%*	*9,2%*		
Sonstige Erträge	171	193	152	– 11,4	27,0
Gesamterträge des Segments [1]	3.023	3.001	2.987	0,7	0,5
Gesamtaufwendungen des Segments [2]	– 2.865	– 2.786	– 2.832	– 2,8	1,6
Segmentergebnis [3]	158	215	155	– 26,5	38,7
Catering					
Gesamtumsatzerlöse	2.667	3.076	2.516	– 13,3	22,3
Davon Konzerninnenumsätze	467	446	449	4,7	– 0,7
Außenumsätze	2.200	2.630	2.067	– 16,3	27,2
In % des Konzernumsatzes	*13,8%*	*15,5%*	*12,4%*		
Sonstige Erträge	211	165	96	27,9	71,9
Gesamterträge des Segments [1]	2.878	3.241	2.612	– 11,2	24,1
Gesamtaufwendungen des Segments [2] [4]	– 3.704	– 3.233	– 3.481	– 14,6	7,1
Segmentergebnis [3] [4]	– 826	8	– 869	–	–
Touristik					
Segmentergebnis [5]	– 131	– 67	7	– 95,5	–
IT Services					
Gesamtumsatzerlöse	611	557	478	9,7	16,5
Davon Konzerninnenumsätze	392	368	352	6,5	4,5
Außenumsätze	219	189	126	15,9	50,0
In % des Konzernumsatzes	*1,4%*	*1,1%*	*0,8%*		
Sonstige Erträge	39	35	17	11,4	105,9
Gesamterträge des Segments [1]	650	592	495	9,8	19,6
Gesamtaufwendungen des Segments [2]	– 595	– 538	– 467	– 10,6	– 15,2
Segmentergebnis [3]	55	54	28	1,9	92,9

	Geschäftsjahr			Veränderung 2003/2002	Veränderung 2002/2001
	2003	2002	2001		
	(Mio € und in % des Konzernumsatzes)			(%)	(%)
Service- und Finanzgesellschaften					
Gesamtumsatzerlöse	30	156	360	– 80,8	– 56,7
Davon Konzerninnenumsätze	0 [6]	1	8	– 100,0	– 87,5
Außenumsätze	30	155	352	– 80,6	– 56,0
In % des Konzernumsatzes	*0,2 %*	*0,9 %*	*2,1 %*		
Sonstige Erträge	335	647	260	– 48,2	148,8
Gesamterträge des Segments [1]	365	803	620	– 54,5	29,5
Gesamtaufwendungen des Segments [2]	– 237	– 231	– 472	– 2,6	51,1
Segmentergebnis [3]	128	572	148	– 77,6	286,5

[1] Beinhaltet Gesamtumsatzerlöse und sonstige Erträge.
[2] Beinhaltet Aufwendungen zwischen Geschäftsfeldern.
[3] Beinhaltet Erträge und Aufwendungen zwischen Geschäftsfeldern.
[4] Beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von € 705 Mio. für 2003, € 6 Mio. für 2002 und € 495 Mio. für 2001.
[5] Beinhaltet das der Lufthansa zuzurechnende Ergebnis nach Steuern aus der Equity Bewertung ihrer 50 %igen Beteiligung an Thomas Cook AG für deren am 31. Oktober 2003, 2002 bzw. 2001 abgelaufene Geschäftsjahre.
[6] Unter € 0,5 Mio.

Quartal zum 31. März 2004 und 2003

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse der Lufthansa stiegen von € 3.703 Mio. im ersten Quartal 2003 um 5,2 % auf € 3.894 Mio. im ersten Quartal 2004. Dieser Anstieg um € 191 Mio. spiegelt die folgenden Faktoren wider:

– eine Zunahme der Umsatzerlöse um € 39 Mio. aufgrund höherer erzielter Preise, € 46 Mio. aufgrund von Konsolidierungseffekten und € 350 Mio. aufgrund höherer Mengen, denen

– ein Rückgang der Umsatzerlöse um € 244 Mio. aufgrund von Währungseffekten entgegen stand.

Erlöse aus den Verkehrsleistungen. Die Erlöse aus den Verkehrsleistungen stiegen von € 2.611 Mio. (70,5 % des Konzernumsatzes) im ersten Quartal 2003 um 10,5 % auf € 2.886 Mio. (74,1 % des Konzernumsatzes) im ersten Quartal 2004. Diese Zunahme war in erster Linie auf höhere PKT und Passagierdurchschnittserlöse im Geschäftsfeld Passage sowie eine Zunahme verkaufter Fracht- und Postmengen im Geschäftsfeld Logistik zurückzuführen, deren Gesamtauswirkungen durch einen Rückgang der Frachtdurchschnittserlöse im Geschäftsfeld Logistik kompensiert wurden.

Andere Betriebserlöse. Die anderen Betriebserlöse sanken von € 1.092 Mio. (29,5 % des Konzernumsatzes) im ersten Quartal 2003 um 7,7 % auf € 1.008 Mio. (25,9 % des Konzernumsatzes) im ersten Quartal 2004. Von diesem Rückgang entfielen € 472 Mio. auf das Gechäftsfeld Catering und € 403 Mio. auf das Geschäftsfeld Technik. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sanken die anderen Betriebserlöse um 11,8 %, wovon 5,5 % auf Währungseffekte aus der Umrechnung von Fremdwährungsabschlüssen von Unternehmen in Euro (insbesondere im Geschäftsfeld Catering) entfielen.

Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern

– **Passage.** Die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld Passage stiegen von € 2.258 Mio. im ersten Quartal 2003 um 12,5 % auf € 2.540 Mio. im ersten Quartal 2004. Dieser Anstieg spiegelt im Wesentlichen eine Erhöhung der Nachfrage von 20,8 Mrd. PKT im ersten Quartal 2003 um 10,8 % auf 23,1 Mrd. PKT im ersten Quartal 2004 wider. Die Zahl der beförderten Fluggäste stieg von 10,6 Mio. im ersten Quartal 2003 um 7,5 % auf 11,4 Mio. im ersten Quartal 2004. Im ersten Quartal 2004 stiegen die Passagierdurchschnittserlöse um 2,4 % gegenüber dem Niveau im ersten Quartal 2003. Die Lufthansa erzielte gegenüber den niedrigen Umsatzerlösen im ersten Quartal 2003 ein zweistelliges Wachstum der Erlöse aus Passagierverkehrsleistungen in allen Verkehrsgebieten, außer im asiatisch/pazifischen Raum, wo die Umsatzerlöse insgesamt um 9,3 % zunahmen.

Das Angebot der Lufthansa nahm von 29,5 Mrd. SKO im ersten Quartal 2003 um 7,7 % auf 31,8 Mrd. SKO im ersten Quartal 2004 zu. Dieser Anstieg war in erster Linie auf eine Zunahme der Linienflüge zurückzuführen. Die PKT stiegen stärker als die SKO, so dass sich der Sitzladefaktor von 70,6 % im ersten Quartal 2003 auf 72,6 % im ersten Quartal 2004 verbesserte.

Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Passage stiegen von € 2.155 Mio. (58,2 % des Konzernumsatzes) im ersten Quartal 2003 um 12,2 % auf € 2.418 Mio. (62,1 % des Konzernumsatzes) im ersten Quartal 2004.

Die nachfolgende Tabelle enthält bestimmte geografische Angaben für das Geschäftsfeld Passage für die ersten Quartale 2004 und 2003:

	Zahl der Fluggäste		
	Quartal zum 31. März		Veränderung
	2004	2003 [1]	2004/2003
	(Tsd)		(%)
Europa	8.873	8.380	5,9
Nordamerika	1.080	946	14,2
Zentral- und Südamerika	154	135	14,1
Asien/Pazifik	806	750	7,5
Mittlerer Osten	214	127	68,5
Afrika	243	241	0,8
Linienflüge, gesamt	11.370	10.579	7,5
Charterflüge	5	4	25,0
Gesamt	**11.375**	**10.583**	**7,5**

	PKT			Sitzladefaktor	
	Quartal zum 31. März		Veränderung	Quartal zum 31. März	
	2004	2003 [1]	2004/2003	2004	2003 [1]
	(Mio)		(%)	(%)	
Europa	5.855	5.523	6,0	59,4	57,5
Nordamerika	7.542	6.593	14,4	78,7	76,4
Zentral- und Südamerika	1.423	1.255	13,4	80,4	80,3
Asien/Pazifik	6.216	5.775	7,6	79,6	78,9
Mittlerer Osten	788	491	60,6	74,3	65,8
Afrika	1.256	1.199	4,7	73,8	73,0
Linienflüge, gesamt	23.080	20.837	10,8	72,6	70,6
Charterflüge	5	5	– 12,8	57,5	47,1
Gesamt	**23.085**	**20.842**	**10,8**	**72,6**	**70,6**

[1] Zahlen unter Einbeziehung der rückwirkend zum 1. Januar 2003 konsolidierten Air Dolomiti.

Die PKT stiegen im ersten Quartal 2004 in allen Verkehrsgebieten gegenüber dem ersten Quartal 2003. In Nordamerika und Zentral- und Südamerika war ein sehr starker Zuwachs mit 14,4 % bzw. 13,4 % zu verzeichnen. Am stärksten jedoch war der Zuwachs im Mittleren Osten – demjenigen Verkehrsgebiet, das im Vergleichsquartal 2003 am stärksten unter dem Irak-Krieg gelitten hatte – wo die PKT im ersten Quartal 2004 um 60,6 % anstiegen.

In Europa beförderte die Lufthansa im ersten Quartal 2004 8,873 Mio. bzw. 5,9 % mehr Fluggäste und verkaufte 5.855 Mio. bzw. 6,0 % mehr PKT als im ersten Quartal 2003. Die Verkehrserlöse im Geschäftsfeld Passage stiegen um 13,5 %, was im Wesentlichen auf die Zunahme der PKT sowie eine Verbesserung der Passagierdurchschnittserlöse von 6,9 % zurückzuführen war. Im Gegensatz dazu beeinträchtigte das neue Preiskonzept der Lufthansa im ersten Quartal 2003 die im Verkehrsgebiet Europa erzielten Erlöse aus Verkehrsleistungen. Im ersten Quartal 2004 stiegen die SKO von 9.608 Mio. SKO um 2,5 % auf 9.852 Mio. SKO, und der Sitzladefaktor verbesserte sich von 57,5 % auf 59,4 %.

In Nordamerika sowie Zentral- und Südamerika zusammen beförderte die Lufthansa im ersten Quartal 2004 1,234 Mio. Fluggäste bzw. 14,2 % mehr als im ersten Quartal 2003 und verkaufte 8.965 Mio. PKT bzw. 14,2 % mehr als im ersten Quartal 2003. Die Verkehrserlöse im Geschäftsfeld Passage stiegen um 15,7 % und die Passagierdurchschnittserlöse nahmen um 1,2 % zu. Die Schwäche des US-Dollar gegen-

über dem Euro dämpfte die Entwicklung in diesen Verkehrsgebieten, da sie die Zunahme der auf Dollarbasis vereinnahmten Durchschnittserlöse in Euro ausgedrückt minderte. Der Sitzladefaktor verbesserte sich von 77,0 % auf 79,0 %.

Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik beförderte die Lufthansa im ersten Quartal 2004 0,806 Mio. Fluggäste bzw. 7,4 % mehr als im ersten Quartal 2003 und verkaufte 6.216 Mio. PKT bzw. 7,6 % mehr als im ersten Quartal 2003. Da das erste Quartal 2003 vom SARS-Ausbruch noch relativ wenig betroffen war, der erst im zweiten Quartal 2003 seinen Höhepunkt erreichte, wurden im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik im ersten Quartal 2003 im Vergleich zu den anderen Verkehrsgebieten relativ hohe Verkehrserlöse erzielt. Hierdurch war der Spielraum für Zuwächse der Verkehrserlöse im Geschäftsfeld Passage im ersten Quartal 2004 gegenüber dem ersten Quartal 2003 begrenzt. Folglich war der Zuwachs der Verkehrserlöse von 9,3 % im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik im ersten Quartal 2004 nicht so hoch wie derjenige in den anderen Verkehrsgebieten. Trotz der Stärke des Euro gegenüber dem US-Dollar und dem Japanischen Yen stiegen die Passagierdurchschnittserlöse im ersten Quartal 2004 im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik um 1,6 %. Der Sitzladefaktor stieg von 78,9 % auf 79,6 %.

In den Verkehrsgebieten Mittlerer Osten und Afrika beförderte die Lufthansa im ersten Quartal 2004 0,457 Mio. Fluggäste bzw. 24,2 % mehr als im ersten Quartal 2003 und verkaufte 2.044 Mio. PKT bzw. 21,0 % mehr als im ersten Quartal 2003. Dieses Wachstum spiegelt im Wesentlichen die rückläufige Nachfrage nach Reisen in diese Regionen im ersten Quartal 2003 aufgrund des Irakkriegs wider. Die Verkehrserlöse im Geschäftsfeld Passage stiegen im ersten Quartal 2004 um 20,8 % gegenüber dem ersten Quartal 2003, während die Passagierdurchschnittserlöse um 0,2 % sanken. Der Sitzladefaktor stieg von 70,7 % auf 74,0 %.

– **Logistik.** Die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld Logistik stiegen von € 533 Mio. im ersten Quartal 2003 um 2,3 % auf € 545 Mio. im ersten Quartal 2004. Dieses Wachstum spiegelt die durch drei neu konsolidierte Unternehmen erzielten Umsatzerlöse wider.

  Die von der Lufthansa verkauften Fracht-Tonnenkilometer stiegen von 1.719 Mio. FTKT im ersten Quartal 2003 um 8,0 % auf 1.857 Mio. FTKT im ersten Quartal 2004. Die Frachtdurchschnittserlöse sanken im ersten Quartal 2004 um 8,5 % gegenüber dem ersten Quartal 2003, was in erster Linie auf die Stärke des Euro gegenüber dem US-Dollar, der Indischen Rupie und dem Japanischen Yen sowie eine Senkung der Preise in Deutschland zurückzuführen war.

  Das Gesamtangebot an Fracht-Tonnenkilometern der Lufthansa stieg von 2.624 Mio. FTKO im ersten Quartal 2003 um 2,8 % auf 2.697 Mio. FTKO im ersten Quartal 2004, was im Wesentlichen auf eine Erhöhung der verfügbaren Laderaumkapazität auf Passagierflugzeugen („Belly-Kapazitäten“) zurückzuführen war, da Lufthansa 2003 ihre Passagierflugzeugkapazitäten aufstockte. Der Frachtladefaktor verbesserte sich jedoch von 65,5 % im ersten Quartal 2003 um 3,4 Prozentpunkte auf 68,9 % im ersten Quartal 2004, was darauf zurückzuführen war, dass die FTKT stärker anstiegen als die FTKO.

  In Europa nahmen die FTKT im ersten Quartal 2004 gegenüber dem ersten Quartal 2003 um 17,4 % zu.

  Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik stiegen die FTKT im ersten Quartal 2004 gegenüber dem ersten Quartal 2003 um 10,2 % an.

  Den stärksten Zuwachs an FTKT erzielte die Lufthansa in den Verkehrsgebieten Mittlerer Osten und Afrika, wo insgesamt ein Anstieg um 18,9 % im ersten Quartal 2004 verzeichnet wurde.

  Die Lufthansa konnte ihre Frachtladefaktoren im ersten Quartal 2004 in allen Verkehrsgebieten gegenüber dem ersten Quartal 2003 verbessern.

  Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Logistik stiegen von € 530 Mio. (14,3 % des Konzernumsatzes) im ersten Quartal 2003 um 2,8 % auf € 545 Mio. (14,0 % des Konzernumsatzes) im ersten Quartal 2004. Dieser Anstieg war ausschließlich auf die neukonsolidierten Unternehmen zurückzuführen. Der um 0,5 Prozentpunkte höhere Zuwachs der Außenumsätze als der der Gesamtumsatzerlöse ist darauf zurückzuführen, dass im ersten Quartal 2004 Konzerninnenumsätze von unter € 1 Mio. erzielt wurden, während diese sich im ersten Quartal 2003 auf € 3 Mio. beliefen.

– **Technik.** Die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld Technik stiegen von € 747 Mio. im ersten Quartal 2003 um 3,1 % auf € 770 Mio. im ersten Quartal 2004. Die Stärke des US-Dollar gegenüber dem Euro belastete das Wachstum im ersten Quartal 2004 mit 1,6 %.

  Die konzernintern erwirtschafteten Umsatzerlöse stiegen um 6,7 % bzw. € 23 Mio., was im Wesentlichen auf die Instandsetzung der Langstreckenflotte der Lufthansa zurückzuführen war, einschließlich der Installation

neuer Fluggastsitze, die zu zwei Meter langen Betten aufgeklappt werden können, in Verbindung mit der Einführung der neuen Lufthansa Business Class.

Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Technik blieben mit € 403 Mio. im ersten Quartal 2004 gegenüber dem ersten Quartal 2003 stabil (10,3 % bzw. 10,9 % des Konzernumsatzes). Bereinigt um Konsolidierungseffekte sanken die Außenumsätze im ersten Quartal 2004 um 3,9 %.

– **Catering.** Die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld Catering sanken von € 642 Mio. im ersten Quartal 2003 um 8,7 % auf € 586 Mio. im ersten Quartal 2004. Dieser Rückgang war im Wesentlichen auf die um € 67 Mio. rückläufigen Umsatzerlöse aus dem US-Geschäft dieses Geschäftsfelds zurückzuführen, wovon € 46 Mio. auf Währungseffekte aus der Translation entfielen, die durch die Stärke des Euro gegenüber dem US-Dollar bedingt waren. Die gesunkene Nachfrage von Fluggesellschaften, die ihr Bordverpflegungsangebot weiter verminderten, trug ebenfalls zu diesem Rückgang der Gesamtumsatzerlöse bei. Die LSG Sky Chefs Korea, die im dritten Quartal 2003 erstmals konsolidiert wurde, trug im ersten Quartal 2004 mit € 12 Mio. zu den Gesamtumsatzerlösen bei.

  Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Catering sanken von € 530 Mio. (14,3 % des Konzernumsatzes) im ersten Quartal 2003 um 10,9 % auf € 472 Mio. (12,1 % des Konzernumsatzes) im ersten Quartal 2004. Der im Vergleich zu den Gesamtumsatzerlösen um 2,2 Prozentpunkte höhere Rückgang der Außenumsätze ist auf eine Zunahme von € 2 Mio. bzw. 1,8 % der Konzerninnenumsätze sowie eine Abnahme von € 58 Mio. bzw. 10,9 % der Außenumsätze im ersten Quartal 2004 zurückzuführen, die in erster Linie durch die Stärke des Euro sowie eine gesunkene Nachfrage, insbesondere in den Vereinigten Staaten, verursacht wurden.

– **IT Services.** Die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld IT Services stiegen von € 137 Mio. im ersten Quartal 2003 auf € 148 Mio. im ersten Quartal 2004. Diese Zunahme war in erster Linie auf die Übernahme der IT-Geschäfte der Thomas Cook AG und DekaBank durch die Lufthansa im Rahmen von Servicevereinbarungen Mitte bzw. Ende 2003 zurückzuführen.

  Die Außenumsätze im Geschäftsfeld IT Services stiegen von € 44 Mio. (1,2 % des Konzernumsatzes) im ersten Quartal 2003 um 27,3 % auf € 56 Mio. (1,4 % des Konzernumsatzes) im ersten Quartal 2004.

– **Service- und Finanzgesellschaften.** Das einzige Unternehmen im Geschäftsfeld Service- und Finanzgesellschaften, das im ersten Quartal 2003 zu den Umsatzerlösen der Lufthansa beitrug, war die START AMADEUS GmbH, die zum 1. März 2003 nach dem Verkauf der 66 %igen Beteiligung der Lufthansa an dieser Gesellschaft entkonsolidiert wurde. Im ersten Quartal 2004 gab es keine Gesellschaft im Bereich Service- und Finanzgesellschaften, die zu den Umsatzerlösen der Lufthansa beitrug. Folglich beliefen sich die Außenumsätze im Geschäftsfeld Service- und Finanzgesellschaften im ersten Quartal 2004 auf € 0 gegenüber € 41 Mio. im ersten Quartal 2003.

Das Geschäftsfeld Touristik wird über die Thomas Cook AG betrieben, an der die Lufthansa eine 50 %ige Joint Venture-Beteiligung hält, die nach der Equity-Methode bilanziert wird. Der sich aus der Beteiligungsquote ergebende Anteil der Lufthansa am Ergebnis nach Steuern der Thomas Cook AG ist im Konzernabschluss im Finanzergebnis enthalten.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen von € 408 Mio. im ersten Quartal 2003 um 44,1 % auf € 588 Mio. im ersten Quartal 2004. Dieser Anstieg war in erster Linie durch höhere Buchgewinne aus dem Verkauf von Sach- und Finanzanlagen im ersten Quartal 2004 bedingt, die teilweise durch niedrigere Transaktions-Wechselkursgewinne in diesem Quartal kompensiert wurden. Im ersten Quartal 2004 wurden Buchgewinne von € 292 Mio. aus dem Verkauf einer 13,2 %igen Beteiligung an der Amadeus Global Travel Distribution S. A. und von € 39 Mio. aus der Veräußerung von Sachanlagen, in erster Linie Flugzeugen und Reservetriebwerken, sowie von Finanzanlagen erzielt. Im ersten Quartal 2003 wurden Buchgewinne von € 79 Mio. aus dem Verkauf der START AMADEUS GmbH sowie von € 11 Mio. aus der Veräußerung von Sachanlagen, in erster Linie Flugzeugen und Reservetriebwerken und Finanzanlagen erzielt. Währungstransaktionsgewinne entstanden in erster Linie aus Wechselkursänderungen zwischen dem Zeitpunkt der Entstehung von Forderungen und Verbindlichkeiten und ihrer Realisierung. Diese Gewinne sanken von € 154 Mio. im ersten Quartal 2003 um 41,6 % auf € 90 Mio. im ersten Quartal 2004. Die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthaltenen Währungstransaktionsverluste sanken von € 138 Mio. im ersten Quartal 2003 um 23,9 % auf € 105 Mio. im ersten Quartal 2004.

Betriebliche Aufwendungen

Die nachfolgende Tabelle zeigt die einzelnen Posten der betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa für das erste Quartal 2004 und 2003 in absoluten Zahlen und in Prozent des Konzernumsatzes sowie die Veränderungen dieser Posten von einem Zeitraum zum anderen:

	Quartal zum 31. März				Veränderung
	2004		2003 [1]		2004/2003
	(ungeprüft) (Mio € und in % des Konzernumsatzes)				(%)
Materialaufwand	1.898	48,7 %	1.793	48,4 %	5,9
Personalaufwand	1.171	30,1 %	1.177	31,8 %	– 0,5
Abschreibungen [2]	262	6,7 %	282	7,6 %	– 7,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	925	23,8 %	1.165	31,5 %	– 20,6
Gesamt	**4.256**	**109,3 %**	**4.417**	**119,3 %**	**– 3,6**

[1]) Zahlen unter Einbeziehung der rückwirkend zum 1. Januar 2003 konsolidierten Air Dolomiti.
[2]) Beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen von € 1 Mio. im ersten Quartal 2004 und € 0 Mio. im ersten Quartal 2003.

Die betrieblichen Aufwendungen sanken von € 4.417 Mio. im ersten Quartal 2003 um 3,6 % auf € 4.256 Mio. im ersten Quartal 2004. Dieser Rückgang der betrieblichen Aufwendungen ergab sich aus den Kosteneinsparungsbemühungen der Lufthansa sowie aus positiven Währungseffekten aus der Umrechnung von Fremdwährungsabschlüssen in Euro (Translation) in Höhe von € 70 Mio. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sanken die betrieblichen Aufwendungen um 4,8 %.

Materialaufwand. Der Materialaufwand stieg von € 1.793 Mio. im ersten Quartal 2003 um 5,9 % bzw. € 105 Mio. auf € 1.898 Mio. im ersten Quartal 2004, was einer niedrigeren Steigerungsrate entspricht als die 10,8 %ige Erhöhung der PKT im ersten Quartal 2004. Währungseffekte aus der Umrechnung von Fremdwährungsabschlüssen in Euro reduzierten den Materialaufwand im ersten Quartal 2004 um € 31 Mio. Die Kosten für Flugzeugtreibstoff stiegen von € 334 Mio. im ersten Quartal 2003 um 1,5 % auf € 339 Mio. im ersten Quartal 2004. Diese Zunahme ergab sich aus einem Kostenanstieg um 5,2 % aufgrund höheren Treibstoffverbrauchs und einem Kostenanstieg um 8,7 % aufgrund höherer Treibstoffpreise (unter Berücksichtigung eines positiven Preissicherungsergebnisses von € 36 Mio.), denen ein Kostenrückgang um 12,4 % aufgrund positiver Währungseffekte durch die Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar gegenüberstand. Die Kosten für andere Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren sanken von € 524 Mio. im ersten Quartal 2003 um 0,6 % auf € 521 Mio. im ersten Quartal 2004. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sanken diese Aufwendungen um 4,8 %. Obwohl die PKT um 10,8 % zunahmen, stiegen die Gebühren im ersten Quartal 2004 nur um 2,3 %, was im Wesentlichen auf eine Abnahme der Landegebühren von 7,6 % sowie der Flugsicherungsgebühren von 8,2 % zurückzuführen war. Die Flughafenabfertigungsgebühren blieben im ersten Quartal 2004 mit € 203 Mio. relativ unverändert gegenüber € 205 Mio. im ersten Quartal 2003. Die Kosten für andere bezogene Leistungen stiegen von € 359 Mio. im ersten Quartal 2003 überproportional um 25,1 % auf € 449 Mio. im ersten Quartal 2004, was im Wesentlichen das Ergebnis einer Erhöhung der Charteraufwendungen für Flugzeuge von € 110 Mio. im ersten Quartal 2003 um 53,6 % auf € 169 Mio. im ersten Quartal 2004 war. Charteraufwendungen schließen die Zahlungen an Partner der Lufthansa Regional im Rahmen von „Wet Leases“ ein.

Personalaufwand. Der Personalaufwand sank von € 1.177 Mio. im ersten Quartal 2003 um 0,5 % auf € 1.171 Mio. im ersten Quartal 2004. Die Lufthansa hat ihre durchschnittliche Mitarbeiterzahl im ersten Quartal 2004 gegenüber dem ersten Quartal 2003 um 1,4 % reduziert. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sank die durchschnittliche Mitarbeiterzahl um 1,7 % und der Personalaufwand um 1,6 %. Obwohl die Löhne und Gehälter im ersten Quartal 2004 gegenüber dem ersten Quartal 2003 stiegen, trugen Währungseffekte aus der Umrechnung von Fremdwährungsabschlüssen in Euro zusammen mit einer Senkung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl zu einer Verminderung des Personalaufwands im ersten Quartal 2004 im Vergleich zum ersten Quartal 2003 bei.

Im Geschäftsfeld Passage sank der Personalaufwand von € 518 Mio. im ersten Quartal 2003 um 0,2 % auf € 517 Mio. im ersten Quartal 2004. Die Senkung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 2,3 % wurde fast vollständig durch höhere Löhne und Gehälter kompensiert.

Im Bereich Fracht sank der Personalaufwand von € 84 Mio. im ersten Quartal 2003 um 1,2 % auf € 83 Mio. im ersten Quartal 2004, was im Wesentlichen auf eine Senkung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 1,8 % im ersten Quartal 2004 zurückzuführen war. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sank der Personalaufwand um 2,4 %.

Im Geschäftsfeld Technik stieg der Personalaufwand von € 222 Mio. im ersten Quartal 2003 um 7,7 % auf € 239 Mio. im ersten Quartal 2004. Diese Zunahme war fast im gleichen Umfang auf höhere Löhne und Gehälter sowie eine 4,1 %ige Erhöhung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl zurückzuführen. Bereinigt um Konsolidierungseffekte stieg der Personalaufwand um 6,8 %.

Im Geschäftsfeld Catering sank der Personalaufwand von € 286 Mio. im ersten Quartal 2003 um 7,7 % auf € 264 Mio. im ersten Quartal 2004, was im Wesentlichen auf Währungseffekte in Höhe von € 19 Mio. aus der Umrechnung von Fremdwährungsabschlüssen in Euro sowie die Senkung der Mitarbeiterzahl um 3,8 % im ersten Quartal 2004 gegenüber dem ersten Quartal 2003 zurückzuführen war.

Im Geschäftsfeld IT Services stieg der Personalaufwand von € 51 Mio. im ersten Quartal 2003 um 2,0 % auf € 52 Mio. im ersten Quartal 2004, was im Wesentlichen auf eine Erhöhung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl von 5,0 % aufgrund der Übernahme zusätzlicher Mitarbeiter in Verbindung mit der Akquisition des IT-Geschäfts der Thomas Cook AG und der DekaBank zurückzuführen war.

Abschreibungen. Die Abschreibungen sanken von € 282 Mio. im ersten Quartal 2003 um 7,1 % auf € 262 Mio. im ersten Quartal 2004. Dieser Rückgang spiegelt im Wesentlichen den Ablauf der Nutzungsdauer älterer Flugzeuge wider, der nicht im vollem Umfang durch zusätzliche Abschreibungen auf neu erworbene Flugzeuge kompensiert wurde.

Sonstige betriebliche Aufwendungen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken von € 1.165 Mio. im ersten Quartal 2003 um 20,6 % auf € 925 Mio. im ersten Quartal 2004, was im Wesentlichen die anhaltenden Kosteneinsparungsbemühungen der Lufthansa widerspiegelt. Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist teilweise auch auf eine Reduzierung der Verkaufsprovisionen von € 244 Mio. im ersten Quartal 2003 um 20,9 % auf € 193 Mio. im ersten Quartal 2004 zurückzuführen. Fast alle wesentlichen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthaltenen Aufwandsposten waren im ersten Quartal 2004 niedriger als im ersten Quartal 2003, einschließlich der Währungstransaktionsverluste, die um € 33 Mio. bzw. 23,9 % sanken, und der Wertberichtigungen auf Forderungen, die um € 60 Mio. bzw. 85,7 % sanken. Die Versicherungskosten für den Flugbetrieb beliefen sich im ersten Quartal 2004 auf € 22 Mio. gegenüber € 26 Mio. im ersten Quartal 2003.

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit

Der Gewinn der Lufthansa aus der betrieblichen Tätigkeit betrug im ersten Quartal 2004 € 231 Mio. gegenüber einem Verlust aus der betrieblichen Tätigkeit von € 303 Mio. im ersten Quartal 2003. Der Gewinn im ersten Quartal 2004 spiegelt eine Zunahme der Umsatzerlöse von 5,2 % sowie der sonstigen betrieblichen Erträge von 44,1 % in Verbindung mit einem Rückgang der betrieblichen Aufwendungen von 3,6 % wider.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis umfasst in erster Linie Gewinne/Verluste aus den nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen, Dividenden (einschließlich Gewinnen/Verlusten aus Ergebnisübernahmeverträgen mit nicht konsolidierten deutschen Unternehmen der Lufthansa), Erträge aus Wertpapieren und langfristigen Darlehen, die Nettozinsaufwendungen, Abschreibungen auf Finanzanlagen und Ergebnisse aus der Marktbewertung von Derivatgeschäften, die als Handelsgeschäfte zu klassifizieren waren.

Die Lufthansa verzeichnete im ersten Quartal 2004 ein negatives Finanzergebnis von € 176 Mio. gegenüber einem negativen Finanzergebnis von € 213 Mio. im ersten Quartal 2003. Die Verluste aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen stiegen von € 89 Mio. im ersten Quartal 2003 auf € 91 Mio. im ersten Quartal 2004. Nach dem Verkauf einer 13,2 %igen Beteiligung an der Amadeus Global Travel Distribution S. A. am 13. Februar 2004 wird dieses Unternehmen nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert. Im ersten Quartal 2003 belief sich die nach der Equity-Methode errechnete Beteiligung der Amadeus Global Travel Distribution S. A. auf € 9 Mio. Im ersten Quartal 2004 belief sich das nach der Equity-Methode berechnete Ergebnis der Lufthansa aus ihrer Beteiligung an der Thomas Cook AG auf einen Verlust von € 76 Mio. gegenüber einem Ver-

lust von € 83 Mio. im ersten Quartal 2003. Die Thomas Cook AG verzeichnete in ihrem Dreimonatsberichtszeitraum zum 31. Januar 2004 einen Verlust von € 152 Mio. gegenüber einem Verlust von € 167 Mio. im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Diese Verbesserung der Ergebnisse der Thomas Cook AG spiegelt eine leicht erhöhte Nachfrage nach Touristikleistungen wider.

Das übrige Beteiligungsergebnis sank von € 13 Mio. im ersten Quartal 2003 auf € 7 Mio. im ersten Quartal 2004.

Das negative Zinsergebnis der Lufthansa sank im ersten Quartal 2004 aufgrund der Reduzierung der ausstehenden Netto-Kreditverschuldung um 17,6 % bzw. € 18 Mio. auf € 84 Mio.

Der Verlust aus den übrigen Finanzposten in Höhe von € 8 Mio. im ersten Quartal 2004 und von € 35 Mio. im ersten Quartal 2003 umfasste Abschreibungen auf Finanzinstrumente und das Ergebnis aus der Marktbewertung von Derivaten.

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

Aufgrund der vorstehend beschriebenen Faktoren erzielte die Lufthansa im ersten Quartal 2004 einen Gewinn aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von € 55 Mio. gegenüber einem Verlust aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von € 516 Mio. im ersten Quartal 2003.

Konzernergebnis

Nach Steuern und der auf Anteile in Fremdbesitz entfallenden Gewinne verzeichnete die Lufthansa im ersten Quartal 2004 einen Konzerngewinn von € 62 Mio. gegenüber einem Konzernverlust von € 356 Mio. im ersten Quartal 2003. Aufgrund von steuerlichen Verlusten hatten die Ertragsteuern positive Auswirkungen in Höhe von € 19 Mio. auf das Konzernergebnis des ersten Quartals 2004 gegenüber positiven Auswirkungen in Höhe von € 159 Mio auf das Konzernergebnis des ersten Quartals 2003.

Geschäftsjahre 2003 und 2002

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse der Lufthansa sanken von € 16.971 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 6,0 % auf € 15.957 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Dieser Rückgang von € 1.014 Mio. spiegelt folgendes wider:

– eine Erhöhung der Umsatzerlöse um € 175 Mio. aufgrund höherer erzielter Preise, € 92 Mio. aufgrund von Konsolidierungseffekten und € 12 Mio. aufgrund höherer Mengen, die überkompensiert wurden durch
– einen Rückgang der Umsatzerlöse um € 1.293 Mio. aufgrund von Währungseffekten.

Erlöse aus den Verkehrsleistungen. Die Erlöse aus den Verkehrsleistungen sanken von € 12.032 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 3,1 % auf € 11.662 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sanken die Erlöse aus den Verkehrsleistungen um 4,3 % auf € 11.510 Mio. Dieser Rückgang war in erster Linie auf niedrigere Passagier- und Frachtdurchschnittserlöse in Verbindung mit einem Rückgang verkaufter Fracht- und Postmengen zurückzuführen.

Andere Betriebserlöse. Die anderen Betriebserlöse sanken von € 4.939 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 13,0 % auf € 4.295 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Dies ist vor allem auf Währungseffekte aufgrund der Stärke des Euro zurückzuführen, die sich insbesondere auf die im Geschäftsfeld Catering erzielten Erlöse auswirkte.

Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern

– **Passage.** Die Gesamtumsatzerlöse des Geschäftsfelds Passage sanken von € 10.461 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 2,4 % auf € 10.208 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Obwohl die Nachfrage von 88,6 Mrd. PKT im Geschäftsjahr 2002 um 2,4 % auf 90,7 Mrd. PKT im Geschäftsjahr 2003 anstieg, sanken die Gesamtumsatzerlöse aufgrund der niedrigeren Passagedurchschnittserlöse. Die Passagedurchschnittserlöse nahmen um 4,1 % ab, was im Wesentlichen auf den Preisdruck und Währungseffekte aufgrund der Stärke des

Euro gegenüber dem US-Dollar zurückzuführen war. Der Anstieg des Euro führte im Geschäftsjahr 2003 zu einer Abnahme der Passagedurchschnittserlöse der Lufthansa um 5,4 % gegenüber 2002. Zu konstanten Wechselkursen von 2002 wären die Passagedurchschnittserlöse der Lufthansa in 2003 um 1,3 % gestiegen. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sanken die Gesamtumsatzerlöse um 3,9 %, während die Nachfrage (gemessen in PKT) um 1,6 % zunahm.

Das Angebot der Lufthansa nahm von 119,9 Mrd. SKO im Geschäftsjahr 2002 um 3,5 % auf 124,0 Mrd. SKO im Geschäftsjahr 2003 zu. Diese Zunahme war im Wesentlichen das Ergebnis einer Erhöhung der Anzahl der von Lufthansa angebotenen Linienflüge sowie des Wachstums der Lufthansa Flotte aufgrund der Akquisition der Air Dolomiti S. p. A., die zu diesem Anstieg um 4,1 Mrd. SKO 1,24 Mrd. SKO beitrug. Die Zunahme an PKT reichte allerdings nicht aus, um die Erhöhung der SKO auszugleichen, so dass der Sitzladefaktor von 73,9 % in 2002 auf 73,1 % im Geschäftsjahr 2003 fiel.

Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Passage sanken von € 10.036 Mio. (59,1 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2002 um 2,6 % auf € 9.774 Mio. (61,2 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2003.

Die nachfolgende Tabelle enthält bestimmte geografische Angaben für das Geschäftsfeld Passage für die Geschäftsjahre 2003 und 2002:

	Passage – Verkehrserlöse [1]		Veränderung	Zahl der Fluggäste		Veränderung
	2003	2002	2003/2002	2003	2002	2003/2002
	(€ Mio.)		(%)	(Tsd.)		(%)
Europa	4.944	5.022	– 1,6	35.541	34.434	3,2
Nordamerika	2.018	1.964	2,8	4.965	4.488	10,6
Zentral- und Südamerika	236	282	– 16,3	455	547	– 16,8
Asien/Pazifik	1.765	1.918	– 8,0	2.860	2.996	– 4,5
Mittlerer Osten	232	202	14,9	642	527	21,8
Afrika	347	329	5,5	939	905	3,8
Linienflüge, gesamt	9.542	9.717	– 1,8	45.403	43.897	3,4
Charterflüge	7	8	– 12,5	37	52	– 28,8
Gesamt	**9.549**	**9.725**	**– 1,8**	**45.440**	**43.949**	**3,4**

[1] Beinhaltet nur Verkehrserlöse, die im Geschäftsfeld Passage erzielt wurden, ohne im Geschäftsfeld Logistik erzielte Verkehrserlöse für den Transport von Fracht und Post und ohne andere Betriebserlöse. Bezüglich weiterer Informationen zur geographischen Segmentierung nach Ursprungsverkaufsorten vgl. Anmerkung 40 zum Konzernabschluss.

	PKT		Veränderung	Sitzladefaktor	
	2003	2002	2003/2002	2003	2002
	(Mio.)		(%)	(%)	
Europa	24.231	23.202	4,4	63,1	62,5
Nordamerika	33.480	30.574	9,5	78,0	79,8
Zentral- und Südamerika	4.017	4.876	– 17,6	77,8	78,0
Asien/Pazifik	22.070	23.464	– 5,9	79,1	80,4
Mittlerer Osten	2.371	1.990	19,1	70,5	71,3
Afrika	4.494	4.383	2,5	72,4	72,3
Linienflüge, gesamt	90.663	88.489	2,5	73,2	73,9
Charterflüge	45	81	– 44,4	52,7	68,6
Gesamt	**90.708**	**88.570**	**2,4**	**73,1**	**73,9**

Obwohl Lufthansa in Europa im Geschäftsjahr 2003 3,2 % mehr Passagiere transportierte und die Nachfrage um 4,4 % steigerte, sanken die Verkehrserlöse im Geschäftsfeld Passage von € 5.022 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 1,6 % auf € 4.944 Mio. im Geschäftsjahr 2003, und die Passagedurchschnittserlöse waren rückläufig, was im Wesentlichen auf den Preisdruck und Währungseffekte aus der Translation und Transaktion zurückzuführen war.

Trotz des Irakkriegs konnte Lufthansa ihre Verkehrserlöse im Geschäftsfeld Passage 2003 auf den nordamerikanischen Strecken um 2,8 % auf € 2.018 Mio. und die PKT um 9,5 % steigern. Lufthansa beförderte in 2003 5,0 Mio. Passagiere bzw. 10,6 % mehr als im Geschäftsjahr 2002. Der Anstieg des Angebots um 12,0 % im Geschäftsjahr 2003 wurde jedoch nicht in voller Höhe abgesetzt. Folglich sank der Sitzladefaktor von 79,8 % im Geschäftsjahr 2002 auf 78,0 % im Geschäftsjahr 2003.

Die Verkehrserlöse des Geschäftsfelds Passage im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik sanken von € 1.918 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 8,0 % auf € 1.765 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Obwohl das Passagegeschäft der Lufthansa in dieser Region durch den Ausbruch von SARS besonders hart getroffen wurde, setzte im zweiten Halbjahr 2003 eine Erholung des Geschäfts ein. Auf dem Höhepunkt der SARS-Krise zwischen März und Juni 2003 reduzierte Lufthansa ihre Kapazitäten auf bestimmten Strecken drastisch. Im zweiten Halbjahr wurde die Kapazität kontinuierlich wieder auf das zu Jahresbeginn bestehende Niveau erhöht. Gegenüber 2002 sanken die PKT in dieser Region in 2003 insgesamt um nur 5,9 %. Der Sitzladefaktor erreichte in 2003 79,1 % und sank damit im Vergleich zum Vorjahresniveau um 1,3 Prozentpunkte.

Ausgedrückt in SKO wurde das Angebot in 2003 in allen Verkehrsgebieten außer Asien und Südamerika erhöht, während die Nachfrage, ausgedrückt in PKT, in allen Verkehrsgebieten außer Europa und Afrika entweder abnahm oder geringer ausfiel als die Angebotssteigerung. Dies trug zu einem Rückgang der Sitzladefaktoren in 2003 in allen Verkehrsgebieten außer Europa und Afrika bei.

– **Logistik.** Die Gesamtumsatzerlöse des Geschäftsfelds Logistik sanken von € 2.350 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 8,0 % auf € 2.161 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Dieser Rückgang war in erster Linie das Ergebnis des schwachen Nachfragewachstums, das zu einem verstärkten Wettbewerb unter den Frachttransportanbietern führte, sowie von Währungseffekten aufgrund der Stärke des Euro, da im Geschäftsjahr 2003 fast zwei Drittel der Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Logistik in Fremdwährungen erzielt wurden. Die verkauften Fracht-Tonnenkilometer sanken von 7.158 Mio. FTKT im Geschäftsjahr 2002 um 1,0 % auf 7.089 Mio. FTKT im Geschäftsjahr 2003. Die Frachtdurchschnittserlöse sanken 2003 gegenüber 2002 um 7,5 %.

  Das Gesamtangebot an Fracht-Tonnenkilometern der Lufthansa stieg von 10.748 Mio. FTKO im Geschäftsjahr 2002 um 0,6 % auf 10.814 Mio. FTKO im Geschäftsjahr 2003, was im Wesentlichen auf eine Erhöhung der verfügbaren Laderaumkapazität auf Passageflugzeugen („Belly-Kapazitäten“) zurückzuführen war, da Lufthansa 2003 ihre Passagierflugzeugkapazitäten aufstockte. Der Frachtladefaktor sank von 66,6 % im Geschäftsjahr 2002 auf 65,6 % in 2003.

  Das Verkehrsgebiet Asien/Pazifik war die einzige Region, in der die FTKT im Geschäftsjahr 2003 einen Anstieg verzeichneten, und zwar um 0,4 %. In dieser Region wurde auch von allen Regionen mit 6,9 % der geringste prozentuale Rückgang der Frachtdurchschnittserlöse verzeichnet.

  Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Logistik sanken von € 2.338 Mio. (13,8 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2002 um 8,2 % auf € 2.147 Mio. (13,5 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2003.

– **Technik.** Die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld Technik stiegen von € 2.808 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 1,6 % auf € 2.852 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Die mit Unternehmen des Lufthansa Konzerns erwirtschafteten Umsatzerlöse stiegen um 6,8 % oder € 80 Mio., da die Nachfrage nach technischen Instandhaltungsleistungen wieder zunahm. Die Außenumsätze sanken dagegen aufgrund der Schwäche des US-Dollar, des durch Fluggesellschaften, die die an externe Anbieter von technischen Dienstleistungen gezahlten Preise reduzieren möchten, ausgelösten Preisdrucks und eines Rückgangs des durchschnittlichen Ertrags je Vertrag, weil die Kunden zunehmend technische Aufträge nur noch in kleinerem Umfang vergeben, um 2,2 % oder € 36 Mio. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sanken die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld Technik um 2,0 %.

  Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Technik sanken von € 1.623 Mio. (9,6 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2002 um 2,2 % auf € 1.587 Mio. (10,0 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2003.

– **Catering.** Die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld Catering sanken von € 3.076 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 13,3 % auf € 2.667 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Dieser Rückgang war auf verschiedene Faktoren zurückzuführen, unter anderem die Stärke des Euro, die Einstellung oder Reduzierung der Bordverpflegung durch die etablierten Fluggesellschaften, insbesondere in den USA, sowie die Stornierung vieler Flüge aufgrund des Irakkriegs und des SARS-Ausbruchs sowie den wachsenden Preisdruck von zunehmend kostenbewussteren Fluggesellschaften, die von ihren Catering-Lieferanten weitere Preisnachlässe forderten.

  Chef Solutions Inc. wurde durch die sinkende Nachfrage und den starken Wettbewerb im Bereich der Fertiggerichte hart getroffen, was zu einem Rückgang der Umsatzerlöse von € 600 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 22,5 % auf € 465 Mio. im Geschäftsjahr 2003 führte. In US-Dollar sanken die Umsatzerlöse um 6,9 %.

Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Catering sanken von € 2.630 Mio. (15,5 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2002 um 16,3 % auf € 2.200 Mio. (13,8 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2003 . Der im Vergleich zu den Gesamtumsatzerlösen um 3,0 Prozentpunkte höhere Rückgang der Außenumsätze ist auf eine Zunahme der Konzerninnenumsätze um € 21 Mio. sowie eine Abnahme der Außenumsätze um € 430 Mio. in 2003 zurückzuführen.

– **IT Services.** Die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld IT Services stiegen von € 557 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 9,7 % auf € 611 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Diese Zunahme war in erster Linie auf zusätzliche externe Projektverträge zurückzuführen, weil Fluggesellschaften zunehmend ihre IT-Aktivitäten auslagerten, um Kosten einzusparen und ihre IT-Systeme zu optimieren. Weiterhin konnten zusätzliche Verträge für die Integration von IT-Dienstleistungen mit den neuen Star Alliance-Partnern abgeschlossen werden.

  Die Außenumsätze im Geschäftsfeld IT Services stiegen von € 189 Mio. (1,1 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2002 um 15,9 % auf € 219 Mio. (1,4 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2003.

– **Service- und Finanzgesellschaften.** Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Service- und Finanzgesellschaften sanken von € 155 Mio. (0,9 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2002 auf € 30 Mio. (0,2 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2003. Dieser Rückgang resultierte aus der Entkonsolidierung der START AMADEUS GmbH nach dem Verkauf der 66 %igen Beteiligung der Lufthansa an diesem Unternehmen zum 26. Februar 2003.

Das Geschäftsfeld Touristik wird über die Thomas Cook AG betrieben, an der Lufthansa eine 50 %ige Joint Venture-Beteiligung hält, die nach der Equity-Methode bilanziert wird. Der der Beteiligungsquote entsprechende Anteil der Lufthansa am Gewinn oder Verlust nach Steuern der Thomas Cook AG ist im Konzernabschluss im Finanzergebnis enthalten.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge sanken von € 2.102 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 17,8 % auf € 1.728 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Dieser Rückgang war in erster Linie auf höhere Buchgewinne aus der Veräußerung von Sachanlagen und Unternehmensbeteiligungen im Geschäftsjahr 2002 sowie höhere Währungstransaktionsgewinne aus der Transaktion im Vorjahr zurückzuführen. Darüber hinaus erhielt Lufthansa 2002 Entschädigungszahlungen von der Bundesregierung in Höhe von € 43 Mio. zum Ausgleich ihrer Verluste aufgrund der Schließung des US-amerikanischen Luftraums vom 11. bis 15. September 2001. Im Geschäftsjahr 2003 wurden Buchgewinne von € 179 Mio. aus der Veräußerung von Finanz- und Sachanlagen, in erster Linie Flugzeugen und Reservetriebwerken, sowie € 79 Mio. aus dem Verkauf der START AMADEUS GmbH erzielt. Im Vergleich hierzu wurden im Geschäftsjahr 2002 Buchgewinne von € 503 Mio., hauptsächlich aus dem Verkauf der 25 %igen Beteiligung der Lufthansa an der DHL International Ltd. (€ 414 Mio.) und ihrer 49 %igen Beteiligung an der GlobeGround GmbH (€ 74 Mio.), erwirtschaftet. Währungstransaktionsgewinne aus der Transaktion entstanden in erster Linie aus Wechselkursschwankungen innerhalb des Zeitraums zwischen der Entstehung von Forderungen und Verbindlichkeiten und ihrer Realisierung. Diese Gewinne sanken von € 623 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 15,4 % auf € 527 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthaltenen entsprechenden Währungstransaktionsverluste sanken von € 535 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 12,3 % auf € 469 Mio. im Geschäftsjahr 2003.

Betriebliche Aufwendungen

Die nachfolgende Tabelle zeigt die einzelnen Posten der betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa für 2003 und 2002 in absoluten Zahlen und in Prozent der Konzernumsatzes sowie die jährlichen Veränderungen dieser Posten:

	Geschäftsjahr				Veränderung
	2003		2002		2003/2002
	(Mio € und in % des Konzernumsatzes)				(%)
Materialaufwand	7.205	45,1 %	7.196	42,4 %	0,1
Personalaufwand	4.612	28,9 %	4.660	27,5 %	– 1,0
Abschreibungen [1]	1.930	12,1 %	1.243	7,3 %	55,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	4.114	25,8 %	4.398	25,9 %	– 6,5
Gesamt	**17.861**	**111,9 %**	**17.497**	**103,1 %**	**2,1**

[1] Beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen von € 783 Mio. für 2003 und € 33 Mio. für 2002.

Die betrieblichen Aufwendungen stiegen von € 17.497 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 2,1 % auf € 17.861 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Diese Zunahme der betrieblichen Aufwendungen vor dem Hintergrund einer Abnahme der betrieblichen Erträge von 7,2 % war auf außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt € 783 Mio., die 2003 aufgrund der anhaltenden Krise in der internationalen Luftfahrtindustrie vorzunehmen waren, zurückzuführen. Sie beinhalten € 630 Mio. außerplanmäßige Abschreibungen auf Firmenwerte (wovon € 367 Mio. auf Chef Solutions Inc. im Segment Catering, € 213 Mio. auf die US-amerikanischen Airline Catering-Geschäfte des Segments Catering und € 50 Mio. auf die BizJet International im Segment Technik entfielen), € 75 Mio. außerplanmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte der Chef Solutions Inc., € 27 Mio. außerplanmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke und € 51 Mio. außerplanmäßige Abschreibungen auf Technische Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung, die zusammen als „Außerplanmäßige Abschreibungen“ bezeichnet werden. In 2002 beliefen sich die außerplanmäßigen Abschreibungen auf € 33 Mio, wovon € 27 Mio. auf Flugzeuge im Geschäftsfeld Passage sowie € 6 Mio. auf Gebäude im Geschäftsfeld Catering entfielen. Bereinigt um die Aufwendungen aus außerplanmäßigen Abschreibungen in 2002 und 2003 sanken die betrieblichen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2003 um 2,2 %. Diese Abnahme war im Wesentlichen auf Währungseffekte aus der Umrechnung von Fremdwährungsabschlüssen in Euro in Höhe von insgesamt € 439 Mio. zurückzuführen.

Materialaufwand. Der Materialaufwand blieb im Geschäftsjahr 2003 mit € 7.205 Mio. relativ stabil gegenüber € 7.196 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Währungseffekte aus der Umrechnung von Fremdwährungsabschlüssen in Euro minderten den Materialaufwand in 2003 um € 177 Mio.

Obwohl im Geschäftsjahr 2003 der Verbrauch an Flugzeugtreibstoff um 3,5 % und die durchschnittlichen Treibstoffpreise (einschließlich positiver Hedging-Ergebnisse) in US-Dollar um 16,0 % anstiegen, nahmen die Kosten für Flugzeugtreibstoff um nur 0,4 % von € 1.347 Mio. im Geschäftsjahr 2002 auf € 1.352 Mio. im Geschäftsjahr 2003 zu. Bereinigt um Konsolidierungseffekte stieg der Verbrauch von Flugzeugtreibstoff um 1,7 %, und die Kosten für Flugzeugtreibstoff sanken um 1,4 %. Diese Abnahme war unter anderem das Ergebnis der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar sowie eines positiven Preissicherungsergebnisses von € 121 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Die Kosten für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren sanken von € 2.191 Mio. in 2002 um 1,0 % auf € 2.169 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sanken diese Aufwendungen um 4,4 %. Die Gebühren nahmen in 2003 um 2,3 % auf € 2.290 Mio. zu, wovon € 817 Mio. auf Abfertigungsgebühren und € 672 Mio. auf Flugsicherungsgebühren entfielen. Letztere stiegen überproportional mit einer Rate von 8,0 %. Die Zunahme der Gebühren lag somit leicht über dem Anstieg der PKT von 2,1 %. Lufthansa wendete in 2003 außerdem € 111 Mio. mehr als im Geschäftsjahr 2002 für das Chartern von Flugzeugen sowie für Operating Leasing-Zahlungen aufgrund von Vorschaltleases für Flugzeuge des Typs Airbus A330 und Airbus A340 auf. Die gesamten Kosten für bezogene Leistungen waren mit € 3.684 Mio. im Geschäftsjahr 2003 gegenüber € 3.658 Mio. im Geschäftsjahr 2002 nahezu unverändert.

Personalaufwand. Der Personalaufwand sank von € 4.660 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 1,0 % auf € 4.612 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Die Mitarbeiterzahl der Lufthansa war 2003 im Durchschnitt 0,7 % höher als 2002, was im Wesentlichen auf zusätzliche im Zuge von Akquisitionen übernommene Mitarbeiter zurückzuführen war.

Bereinigt um Konsolidierungseffekte sank 2003 die durchschnittliche Mitarbeiterzahl um 2,1 % und der Personalaufwand um 3,3 %. Dieser Rückgang spiegelt die Ergebnisse von Effizienzsteigerungsmaßnahmen wider, die Lufthansa 2003 durchführte. Diese Maßnahmen umfassten temporäre Einstellungsstopps, flexible Arbeitsvereinbarungen und einen zunehmenden Anteil der Teilzeitmitarbeiter. Durch diese Effizienzsteigerungsmaßnahmen zusammen mit den Währungseffekten aus der Umrechnung von Fremdwährungsabschlüssen in Euro, insbesondere im Geschäftsfeld Catering, konnten die zusätzlichen Aufwendungen aufgrund der neuen Tarifvereinbarung, die am 1. Januar 2003 in Kraft trat, ausgeglichen werden.

Im Geschäftsfeld Passage stieg der Personalaufwand von € 2.047 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 2,6 % auf € 2.101 Mio. im Geschäftsjahr 2003, was im Wesentlichen auf eine Erhöhung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 914, überwiegend aufgrund der Erstkonsolidierung der Air Dolomiti S. p. A., zurückzuführen war.

Im Geschäftsfeld Logistik sanken die Personalaufwendungen von € 347 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 9,2 % auf € 315 Mio. im Geschäftsjahr 2003, was im Wesentlichen auf einen Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 1,5 % und höhere Altersversorgungsaufwendungen im Geschäftsjahr 2002 aufgrund von rückwirkenden Vertragsänderungen von Altersversorgungszusagen („past service costs“) zurückzuführen war.

Im Geschäftsfeld Technik stiegen die Personalaufwendungen von € 786 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 6,9 % auf € 840 Mio. im Geschäftsjahr 2003, was im Wesentlichen auf einen Anstieg der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 10,8 % zurückzuführen war, der durch Erweiterung des Konsolidierungskreises verursacht wurde.

Im Geschäftsfeld Catering sank der Personalaufwand von € 1.263 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 12,2 % auf € 1.109 Mio. im Geschäftsjahr 2003, was teilweise auf den Personalabbau um 6,2 % gegenüber 2002 und Währungseffekte aus der Umrechnung von Fremdwährungsabschlüssen in Euro in Höhe von € 117 Mio. zurückzuführen war.

Im Geschäftsfeld IT Services stieg der Personalaufwand von € 190 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 7,9 % auf € 205 Mio. im Geschäftsjahr 2003, was im Wesentlichen mit dem Anstieg der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 7,0 % im Zusammenhang steht.

Abschreibungen. Die Abschreibungen stiegen von € 1.243 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 55,3 % auf € 1.930 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Dieser Anstieg war im Wesentlichen das Ergebnis von außerplanmäßigen Abschreibungen im Gesamtbetrag von € 783 Mio. Von diesen außerplanmäßigen Abschreibungen wurden € 705 Mio. im Geschäftsfeld Catering, € 52 Mio. im Geschäftsfeld Technik, € 19 Mio. im Geschäftsfeld Passage und € 7 Mio. im Geschäftsfeld Logistik vorgenommen. Die planmäßigen Abschreibungen betrugen € 1.147 Mio. bzw. 5,2 % weniger als 2002, was in erster Linie durch den Ablauf der Nutzungsdauer älterer Flugzeuge im Geschäftsfeld Passage begründet war. Sechs der sechzehn neuen Flugzeuge, die Lufthansa 2003 erwarb, wurden im November und Dezember 2003 gekauft; daher fielen für diese Flugzeuge 2003 nur geringe Abschreibungen an.

Sonstige betriebliche Aufwendungen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken von € 4.398 Mio. im Geschäftsjahr 2002 um 6,5 % auf € 4.114 Mio. im Geschäftsjahr 2003. Dies stellt einen etwas höheren prozentualen Rückgang als bei den Umsatzerlösen mit 6,0 % dar. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sanken die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2003 um 8,4 %, was die anhaltenden Kosteneinsparungsbemühungen der Lufthansa widerspiegelt. Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist zum Teil das Ergebnis eines Rückgangs der Provisionen um € 129 Mio. bzw. 12,9 % aufgrund der rückläufigen Umsatzerlöse, einer Abnahme des prozentualen Anteils der über Reisebüros verkauften Tickets sowie niedrigerer Verkaufsprovisionen an andere Fluggesellschaften. Die meisten unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesenen wesentlichen Aufwandsarten lagen 2003 unter dem Niveau von 2002, einschließlich Währungstransaktionsverlusten, die um € 66 Mio. zurückgingen. Die Wertberichtigungen auf Forderungen stiegen 2003 jedoch um € 58 Mio. Die Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb blieben 2003 auf dem hohen Vorjahresniveau und betrugen € 102 Mio.

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit

Der Verlust der Lufthansa aus der betrieblichen Tätigkeit betrug im Geschäftsjahr 2003 € 147 Mio. gegenüber einem Gewinn aus der betrieblichen Tätigkeit von € 1.592 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Dieser Verlust spiegelt niedrigere Umsatzerlöse und niedrigere sonstige betriebliche Erträge, die nicht in voller Höhe durch eine Abnahme der betrieblichen Aufwendungen ohne außerplanmäßige Abschreibungen ausgeglichen wurden,

wider. Zusätzlich spiegelt das negative Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit außerplanmäßige Abschreibungen und negative Währungseffekte aus der Translation und Transaktion wider.

Finanzergebnis

Das Finanzergebnis der Lufthansa blieb im Geschäftsjahr 2003 mit einem Verlust von € 638 Mio. nahezu unverändert gegenüber einem Verlust von € 640 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Die Verluste aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen stiegen von € 92 Mio. im Geschäftsjahr 2002 auf € 176 Mio. im Geschäftsjahr 2003, was im Wesentlichen darauf zurückzuführen war, dass das nach der Equity-Methode ermittelte negative Ergebnis der Lufthansa aus ihrer Beteiligung an der Thomas Cook AG im Geschäftsjahr 2003 € 131 Mio. betrug, gegenüber einem Verlust von € 67 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Die Thomas Cook AG verzeichnete in ihrem am 31. Oktober 2003 endenden Geschäftsjahr einen Verlust von € 253 Mio. gegenüber einem Verlust von € 123 Mio. im vorangegangenen Geschäftsjahr. Die Ergebnisse der Thomas Cook AG wurden 2003 durch die schwache deutsche Wirtschaft, die Angst vor Terroranschlägen, den SARS-Ausbruch und den Irakkrieg stark negativ beeinflusst. Alle diese Ursachen verstärkten den Kapazitätsüberhang in der Touristikindustrie.

Lufthansa verzeichnete im Geschäftsjahr 2003 außerdem einen Verlust von € 76 Mio. (einschließlich einer außerplanmäßigen Abschreibung des Firmenwertes von € 66 Mio.) aus ihrer 30 %igen Beteiligung an der British Midland plc, gegenüber einem Verlust von € 66 Mio. (einschließlich einer außerplanmäßigen Abschreibung des Firmenwertes von € 53 Mio.) im Geschäftsjahr 2002. Diese Beträge sind im Beteiligungsergebnis ausgewiesen.

Das negative Zinsergebnis der Lufthansa fiel im Geschäftsjahr 2003 mit € 341 Mio. als Folge einer Reduzierung der ausstehenden Netto-Kreditverschuldung um 17,8 % bzw. € 74 Mio. niedriger aus als im Geschäftsjahr 2002.

Der Verlust aus den übrigen Finanzposten von € 160 Mio. im Geschäftsjahr 2003 und € 161 Mio. im Geschäftsjahr 2002 beinhaltet Abschreibungen auf Finanzanlagen und das Ergebnis der Marktbewertung von Derivaten, die als Handelsgeschäfte klassifiziert wurden.

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

Aufgrund der vorstehend beschriebenen Faktoren verzeichnete Lufthansa 2003 einen Verlust aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von € 785 Mio. gegenüber einem Gewinn aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von € 952 Mio. im Geschäftsjahr 2002.

Konzernergebnis

Nach Abzug der Steuern und der auf Anteile in Fremdbesitz entfallenden Gewinne wies Lufthansa im Geschäftsjahr 2003 einen Konzernverlust von € 984 Mio. gegenüber einem Konzerngewinn von € 717 Mio. im Geschäftsjahr 2002 aus. Die Steuern beliefen sich im Geschäftsjahr 2003 auf € 193 Mio. und im Geschäftsjahr 2002 auf € 230 Mio. Die relativ hohe Steuerverbindlichkeit im Geschäftsjahr 2003 im Verhältnis zum Verlust vor Steuern für dieses Geschäftsjahr resultierte im Wesentlichen daraus, dass Abschreibungen auf Firmenwerte bei der Ermittlung des zu versteuernden Einkommens nicht abzugsfähig sind, sowie daraus, dass im Geschäftsjahr 2003 Rückstellungen aufgrund einer steuerlichen Betriebsprüfung für die Geschäftsjahre 1996 bis 1998 gebildet wurden.

Geschäftsjahre 2002 und 2001

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse der Lufthansa stiegen von € 16.690 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 1,7 % auf € 16.971 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Dieser Anstieg um € 281 Mio. spiegelte folgende Faktoren wider:

– einen Anstieg von € 683 Mio. durch Konsolidierungseffekte, der in erster Linie auf die erstmalige ganzjährige Konsolidierung der LSG Sky Chefs USA-Gruppe zurückzuführen war, sowie einen Anstieg von € 391 Mio. aufgrund höherer Preise, was teilweise kompensiert wurde durch

– einen Rückgang von € 356 Mio. aufgrund einer negativen Mengenentwicklung sowie negativer Währungseffekte von € 437 Mio.

Die Erlöse aus den Verkehrsleistungen sanken von € 12.253 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 1,8 % auf € 12.032 Mio. im Geschäftsjahr 2002, was im Wesentlichen auf eine Nachfrageschwäche infolge der anhaltenden Weltkonjunkturflaute zurückzuführen war.

Die anderen Betriebserlöse stiegen von € 4.437 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 11,3 % auf € 4.939 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Dieses Wachstum spiegelt die Beiträge neu konsolidierter Unternehmen in den Geschäftsfeldern Technik und Catering, einschließlich der erstmaligen ganzjährigen Konsolidierung der LSG Sky Chefs USA-Gruppe, wider. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sanken die anderen Betriebserlöse in 2002 um 5,3 %.

Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern

– **Passage.** Die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld Passage sanken von € 10.633 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 1,6 % auf € 10.461 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Dieser Rückgang spiegelt den starken Nachfragerückgang nach Flugreisen in den ersten drei Quartalen 2002 durch die Auswirkungen der Terroranschläge vom 11. September 2001 und die allgemeine Stagnation in der deutschen und weltweiten Wirtschaft wider. In 2002 beförderte Lufthansa 43,9 Millionen Passagiere bzw. 3,8 % weniger als in 2001, und die verkauften Sitzkilometer gingen von 90,4 Mrd. PKT im Geschäftsjahr 2001 um 2,0 % auf 88,6 Mrd. PKT zurück. Durch ihr aktives Kapazitäts- und Yieldmanagement konnte Lufthansa jedoch ihre Durchschnittserlöse im Geschäftsjahr 2002 gegenüber 2001 um 0,7 % steigern, und ihren Sitzladefaktor von 71,5 % im Geschäftsjahr 2001 auf 73,9 % im Geschäftsjahr 2002. Die angebotenen Sitzkilometer wurden von 126,4 Mrd. SKO im Geschäftsjahr 2001 um 5,2 % auf 119,9 Mrd. SKO im Geschäftsjahr 2002 reduziert.

  Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Passage sanken von € 10.183 Mio. (61,0 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2001 um 1,4 % auf € 10.036 Mio. (59,1 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2002.

  Die nachfolgende Tabelle enthält bestimmte geographische Informationen zum Geschäftsfeld Passage für die Geschäftsjahre 2002 und 2001:

	Passage – Verkehrserlöse [1]		Veränderung	Zahl der Passagiere		Veränderung
	2002	2001	2002/2001	2002	2001	2002/2001
	(Mio €)		(%)	(Tsd)		(%)
Europa	5.022	5.198	– 3,4	34.434	36.292	– 5.1
Nordamerika	1.964	1.948	0,8	4.488	4.499	– 0,2
Zentral- und Südamerika	282	371	– 24,0	547	719	– 23,9
Asien/Pazifik	1.918	1.833	4,6	2.996	2.810	6,6
Mittlerer Osten	202	192	5,2	527	523	0,8
Afrika	329	306	7,5	905	811	11,6
Linienflüge, gesamt	9.717	9.848	– 1,3	43.897	45.652	– 3,8
Charterflüge	8	10	– 20,0	52	52	0,0
Gesamt	**9.725**	**9.858**	**– 1,3**	**43.949**	**45.704**	**– 3,8**

[1] Beinhaltet nur Verkehrserlöse, die im Geschäftsfeld Passage erzielt wurden, ohne die im Geschäftsfeld Logistik erzielten Verkehrserlöse für den Transport von Fracht und Post und ohne andere Betriebserlöse. Bezüglich weiterer Informationen zur geographischen Segmentierung nach Ursprungsverkaufsorten vgl. Anmerkung 40 zum Konzernabschluss.

	PKT		Veränderung	Sitzladefaktor	
	2002	2001	2002/2001	2002	2001
	(Mio €)		(%)	(%)	
Europa	23.202	24.331	– 4,6	62,5	61,0
Nordamerika	30.574	31.249	– 2,2	79,8	75,7
Zentral- und Südamerika	4.876	6.201	– 21,4	78,0	77,7
Asien/Pazifik	23.464	22.624	3,7	80,4	78,4
Mittlerer Osten	1.990	1.955	1,8	71,3	66,9
Afrika	4.383	3.956	10,8	72,3	73,6
Linienflüge, gesamt	88.489	90.316	– 2,0	73,9	71,5
Charterflüge	81	73	11,0	68,6	70,5
Gesamt	**88.570**	**90.389**	**– 2,0**	**73,9**	**71,5**

Im Geschäftsjahr 2002 stiegen die Verkehrserlöse im Geschäftsfeld Passage in allen Verkehrsgebieten außer Europa und Südamerika. Die Zahl der Passagiere und PKT sank in Europa, Nordamerika und Südamerika. Durch die aktive Kapazitäts- und Yieldsteuerung der Lufthansa, die unter anderem eine Reduzierung der Flüge und den Einsatz kleinerer Flugzeuge umfasste, konnte jedoch der Sitzladefaktor 2002 in allen Verkehrsgebieten außer in Afrika verbessert werden.

– **Logistik.** Die Gesamtumsatzerlöse des Geschäftsfelds Logistik sanken von € 2.438 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 3,6 % auf € 2.350 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Das Volumen der beförderten Fracht und Post sank von 1.656 Tsd. Tonnen im Geschäftsjahr 2001 um 1,9 % auf 1.625 tsd. Tonnen im Geschäftsjahr 2002. Die FTKT stiegen dagegen von 7.081 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 1,1 % auf 7.158 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Im Vergleich zu 2001 sanken die Frachtdurchschnittserlöse im Geschäftsjahr 2002 um 4,7 %. Dieser Rückgang der Durchschnittserlöse spiegelte in erster Linie den Preisverfall aufgrund des Kapazitätsüberhangs in einzelnen Märkten wider, da die allgemein stagnierende Weltwirtschaft 2002 zu einer rückläufigen Nachfrage nach Luftfrachtdiensten führte. Lufthansa konnte jedoch ihren Frachtladefaktor von 62,8 % im Geschäftsjahr 2001 auf 66,6 % im Geschäftsjahr 2002 verbessern, was im Wesentlichen auf eine Reduzierung der angebotenen Fracht-Tonnenkilometer von 11.280 FTKO im Geschäftsjahr 2001 um 4,7 % auf 10.748 Mio. FTKO im Geschäftsjahr 2002 zurückzuführen war. Diese Abnahme wurde dadurch erreicht, dass verschiedene Frachtflugzeuge vorübergehend außer Dienst gestellt und gleichzeitig die verfügbaren Frachtraumkapazitäten in Passagierflugzeugen durch die verminderte Zahl der Passagierlinienflüge reduziert wurden.

  Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Logistik sanken von € 2.422 Mio. (14,5 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2001 um 3,4 % auf € 2.338 Mio. (13,8 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2002.

– **Technik.** Die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld Technik sanken von € 2.835 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 1,0 % auf € 2.808 Mio. im Geschäftsjahr 2002.

  Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Technik stiegen von € 1.541 Mio. (9,2 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2001 um 5,3 % auf € 1.623 Mio. (9,6 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2002. Dieser Anstieg spiegelt in erster Linie die Umsatzbeiträge erstmals konsolidierter Unternehmen wider. Bereinigt um diese Konsolidierungseffekte sanken die Außenumsätze um 6,4 %, was im Wesentlichen das Ergebnis der Krise in der Luftfahrtindustrie nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 war, die viele Fluggesellschaften dazu zwang, Flugzeuge außer Dienst zu stellen.

– **Catering.** Die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld Catering stiegen von € 2.515 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 22,3 % auf € 3.076 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Die LSG Sky Chefs USA-Gruppe wurde 2002 ganzjährig einbezogen, gegenüber einem Konsolidierungszeitraum in 2001, der nur die letzten sieben Monate dieses Jahres umfasste. Durch diese und weitere Konsolidierungseffekte wurde die Vergleichbarkeit der Umsatzerlöse der Geschäftsjahre 2002 und 2001 stark beeinträchtigt. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sanken die Gesamtumsatzerlöse um 7,9 %. Dieser Rückgang spiegelt die anhaltende Stagnation in der weltweiten Luftfahrtindustrie nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 wider. Der Bereich Catering war in 2002 außerdem gezwungen, verschiedenen Fluggesellschaften Preisnachlässe einzuräumen, um sie bei ihren Kosteneinsparungsbemühungen zu unterstützen.

Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Catering stiegen von € 2.067 Mio. (12,4 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2001 um 27,2 % auf € 2.630 Mio. (15,5 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2002, was im Wesentlichen auf die vorstehend beschriebenen Konsolidierungseffekte zurückzuführen war.

- **IT Services.** Die Gesamtumsatzerlöse im Geschäftsfeld IT Services beliefen sich 2002 auf € 557 Mio. gegenüber € 478 Mio. im Geschäftsjahr 2001. Die Außenumsätze betrugen 2002 € 189 Mio. (1,1 % des Konzernumsatzes) gegenüber € 126 Mio. (0,8 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2001. Im Geschäftsjahr 2002 nahm der Prozentsatz der externen Kontrakte im Verhältnis zu konzerninternen Kontrakten zu.
- **Service- und Finanzgesellschaften.** Die Außenumsätze im Geschäftsfeld Service- und Finanzgesellschaften sanken von € 352 Mio. (2,1 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2001 um 56,0 % auf € 155 Mio. (0,9 % des Konzernumsatzes) im Geschäftsjahr 2002. Dieser Rückgang spiegelt in erster Linie das Ausscheiden der GlobeGround GmbH aus dem Konsolidierungskreis per Ende Juli 2001 nach Veräußerung einer 51 %igen Beteiligung an dieser Gesellschaft wider. Bereinigt um Konsolidierungseffekte gingen die Außenumsätze im Geschäftsjahr 2002 um 10,0 % zurück.

Das Geschäftsfeld Touristik wird über die Thomas Cook AG betrieben, an der Lufthansa eine 50 %ige Joint Venture-Beteiligung hält, die nach der Equity-Methode bilanziert wird. Der sich aus der Beteiligungsquote ergebende Anteil der Lufthansa am Gewinn oder Verlust nach Steuern der Thomas Cook AG ist im Konzernabschluss im Finanzergebnis enthalten.

Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen von € 1.473 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 42,7 % auf € 2.102 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Dieser Anstieg war im Wesentlichen auf die Buchgewinne von € 414 Mio. aus dem Verkauf der 25 %igen Beteiligung der Lufthansa an der DHL International Ltd. und in Höhe von € 74 Mio. aus dem Verkauf ihrer verbliebenen 49 %igen Beteiligung an der GlobeGround GmbH im Geschäftsjahr 2002 zurückzuführen. Im Geschäftsjahr 2001 realisierte Lufthansa Buchgewinne von € 80 Mio. aus dem Verkauf einer 51 %igen Beteiligung an der GlobeGround GmbH und € 58 Mio. aus dem Verkauf ihrer Anteile an France Telecom. Die sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten außerdem Währungstransaktionsgewinne von € 623 Mio. im Geschäftsjahr 2002, gegenüber € 478 Mio. im Geschäftsjahr 2001, die sich in erster Linie aus Wechselkursschwankungen zwischen dem Zeitpunkt der Entstehung von Forderungen und Verbindlichkeiten und dem Zeitpunkt ihrer Realisierung ergaben, während die unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthaltenen entsprechenden Währungstransaktionsverluste von € 431 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um € 104 Mio. auf € 535 Mio. im Geschäftsjahr 2002 anstiegen.

Betriebliche Aufwendungen

Die nachfolgende Tabelle zeigt die betrieblichen Aufwandsposten der Lufthansa für 2002 und 2001 sowohl in absoluten Zahlen als auch in Prozent des Konzernumsatzes sowie die jährlichen Veränderungen dieser Posten:

	Geschäftsjahr				Veränderung 2002/2001
	2002		2001		
	(Mio € und in % des Konzernumsatzes)				(%)
Materialaufwand	7.196	42,4 %	7.624	45,7 %	– 5,6
Personalaufwand	4.660	27,5 %	4.481	26,8 %	4,0
Abschreibungen [1]	1.243	7,3 %	1.714	10,3 %	– 27,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	4.398	25,9 %	4.686	28,1 %	– 6,1
Gesamt	**17.497**	**103,1 %**	**18.505**	**110,9 %**	**– 5,4**

[1] Beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen von € 33 Mio. für 2002 und € 495 Mio. für 2001.

Die betriebliche Aufwendungen sanken von € 18.505 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 5,4 % auf € 17.497 Mio. im Geschäftsjahr 2002, verglichen mit einer Zunahme der Umsatzerlöse und sonstigen betrieblichen Erträge

von 4,9 %. Bereinigt um Konsolidierungseffekte gingen die betrieblichen Aufwendungen um 6,9 % zurück. Dieser Rückgang wurde überwiegend durch eine Reduzierung der angebotenen Kapazitäten und durch straffes Kostenmanagement erreicht.

Materialaufwand. Der Materialaufwand sank von € 7.624 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 5,6 % auf € 7.196 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Bereinigt um Konsolidierungseffekte sank der Materialaufwand in 2002 um 10,4 %. Die Kosten für Flugzeugtreibstoff sanken von € 1.621 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 16,9 % auf € 1.347 Mio. im Geschäftsjahr 2002, was im Wesentlichen auf die Reduzierung der angebotenen Tonnenkilometer, niedrigere durchschnittliche Treibstoffpreise, einschließlich eines positiven Preissicherungsergebnisses von € 95 Mio., und die Stärke des Euro gegenüber dem US-Dollar im Geschäftsjahr 2002 zurückzuführen war. Bei einem Rückgang der PKT um 2,0 % sanken die Gebühren um 3,1 % (von € 2.311 Mio. im Geschäftsjahr 2001 auf € 2.239 Mio. im Geschäftsjahr 2002). Die Kosten der bezogenen Waren stiegen von € 707 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 30,3 % auf € 921 Mio. im Geschäftsjahr 2002, was im Wesentlichen das Ergebnis von Konsolidierungseffekten im Geschäftsfeld Catering war, die die LSG Sky Chefs USA-Gruppe betrafen.

Personalaufwand. Der Personalaufwand stieg von € 4.481 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 4,0 % auf € 4.660 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Dieser Anstieg spiegelte eine Zunahme der Löhne und Gehälter von 3,6 % bzw. € 137 Mio. sowie der Aufwendungen für Altersversorgung von 30,3 % bzw. € 59 Mio. wider, die nur teilweise durch eine Abnahme der sozialen Abgaben von 3,2 % bzw. € 17 Mio. ausgeglichen wurde. Die höheren Löhne und Gehälter waren das Ergebnis einer 7 %igen Erhöhung der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl im Geschäftsjahr 2002 gegenüber 2001 aufgrund zusätzlicher Mitarbeiter aus Unternehmensakquisitionen. Die höheren Altersversorgungsaufwendungen ergaben sich aus einem geänderten Leistungsrecht der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL). Bereinigt um Konsolidierungseffekte stieg die Mitarbeiterzahl im Geschäftsjahr 2002 um 0,5 % und der Personalaufwand sank um 0,4 %, was im Wesentlichen auf die Bildung einer Rückstellung für Verträge zur frühzeitigen Pensionierung im Geschäftsjahr 2001 zurückzuführen war.

Im Geschäftsfeld Passage stieg der Personalaufwand von € 2.031 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 0,8 % auf € 2.047 Mio. im Geschäftsjahr 2002, was teilweise auf einen Anstieg der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 0,1 % zurückzuführen war.

Im Geschäftsfeld Logistik stieg der Personalaufwand von € 334 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 3,9 % auf € 347 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Obwohl die durchschnittliche Mitarbeiterzahl in 2002 um 3,8 % zurückging, stieg der Personalaufwand im Wesentlichen aufgrund höherer Pensionsrückstellungszuführungen, die auf rückwirkende Vertragsänderungen von Altersversorgungszusagen (past service cost) zurückzuführen waren.

Im Geschäftsfeld Technik stieg der Personalaufwand von € 746 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 5,4 % auf € 786 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl stieg um 22,1 %. Der Personalaufwand nahm jedoch nur um 5,4 % zu, weil die Mehrzahl der neuen Mitarbeiter auf den Philippinen eingestellt wurde, wo die Durchschnittslöhne niedriger sind.

Im Geschäftsfeld Catering stieg der Personalaufwand € 1.085 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 16,4 % auf € 1.263 Mio. im Geschäftsjahr 2002, was im Wesentlichen auf die erstmalige Konsolidierung der LSG Sky Chefs USA-Gruppe für das volle Geschäftsjahr zurückzuführen war.

Im Geschäftsfeld IT Services stieg der Personalaufwand von € 136 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 39,7 % auf € 190 Mio. im Geschäftsjahr 2002, was im Wesentlichen auf die Einstellung weiterer Mitarbeiter zur Bedienung der zusätzlichen Nachfrage sowie auf Konsolidierungseffekte zurückzuführen war.

Abschreibungen. Die Abschreibungen sanken von € 1.714 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 27,5 % auf € 1.243 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Die höheren Abschreibungen im 2001 spiegeln in erster Linie außerplanmäßige Abschreibungen auf Firmenwerte von insgesamt € 495 Mio. wider, die in diesem Geschäftsjahr aufgrund des Rückgangs der Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Catering nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 vorgenommen wurden. Im Geschäftsjahr 2002 wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von € 27 Mio. auf Flugzeuge im Geschäftsfeld Passage und von € 6 Mio. auf Gebäude im Geschäftsfeld Catering vorgenommen. Die planmäßigen Abschreibungen blieben mit € 1.210 Mio. im Geschäftsjahr 2002 gegenüber € 1.219 Mio. im Geschäftsjahr 2001 nahezu unverändert.

Sonstige betriebliche Aufwendungen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken von € 4.686 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 6,1 % auf € 4.398 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Dieser Rückgang spiegelt die Bildung einer Rückstellung in Höhe von € 180 Mio. im Geschäftsjahr 2001 wider, sowie eine Abnahme der sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Geschäftsjahr 2002 (einschließlich einer Reduzierung der Verkaufsprovisionen

von € 81 Mio. sowie der Prüfungs-, Beratungs- und Rechtskosten von € 62 Mio.). Die Aufwandsreduktionen wurden teilweise durch eine Steigerung der Versicherungsprämien für den Flugbetrieb in Höhe von € 74 Mio. bzw. 224,2 % im Geschäftsjahr 2002 aufgrund der Terroranschläge vom 11. September 2001 kompensiert.

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit

Der Gewinn der Lufthansa aus der betrieblichen Tätigkeit belief sich auf € 1.592 Mio. im Geschäftsjahr 2001 gegenüber einem Verlust aus der betrieblichen Tätigkeit von € 316 Mio. im Geschäftsjahr 2001. Dieser Umschwung wurde im Wesentlichen durch ein aktives Kapazitäts- und Yieldmanagement sowie Kosteneinsparungsmaßnahmen erzielt, die es der Lufthansa ermöglichten, ihre betrieblichen Aufwendungen zu reduzieren und die Auswirkungen der rückläufigen Nachfrage zu überwinden. Darüber hinaus wirkten sich die Veräußerung von Beteiligungen an der DHL International Ltd. und der GlobeGround GmbH im Geschäftsjahr 2002 und niedrigere außerplanmäßige Abschreibungen in diesem Geschäftsjahr gegenüber 2001 positiv auf das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit für 2002 aus.

Finanzergebnis

Das negative Finanzergebnis der Lufthansa stieg von € 429 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 49,2 % auf € 640 Mio. im Geschäftsjahr 2002. Aus nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen ergab sich in 2002 ein Verlust von € 92 Mio. gegenüber einem Verlust von € 16 Mio. im Geschäftsjahr 2001. Lufthansa verzeichnete in 2002 einen Verlust von € 66 Mio. aus ihrer 30 %igen Beteiligung an der British Midland plc, einschließlich einer außerplanmäßigen Abschreibung auf den Firmenwert von € 53 Mio. Lufthansa wies außerdem in 2002 einen Verlust von € 67 Mio. aus ihrer Joint Venture-Beteiligung an der Thomas Cook AG aus, gegenüber einem Ertrag von € 7 Mio. aus dieser Beteiligung im Vorjahr. Der Verlust bei der Thomas Cook AG war auf die nur langsame wirtschaftliche Erholung in der Eurozone, rückläufige Verbraucherausgaben in Deutschland sowie die weltweite geopolitische Unsicherheit zurückzuführen, die jeweils die Nachfrage nach Touristikdienstleistungen negativ beeinflussten. Das negative Zinsergebnis erhöhte sich von € 398 Mio. im Geschäftsjahr 2001 um 4,3 % auf € 415 Mio. im Geschäftsjahr 2002, was in erster Linie das Ergebnis höherer Zinsen für Pensionsrückstellungen sowie von Konsolidierungseffekten war.

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit

Aufgrund der vorstehend beschriebenen Faktoren erzielte Lufthansa im Geschäftsjahr 2002 einen Gewinn aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von € 952 Mio. gegenüber einem Verlust aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von € 745 Mio. im Geschäftsjahr 2001.

Konzernergebnis

Nach Abzug der Steuern und der auf Anteile in Fremdbesitz entfallenden Gewinne verzeichnete Lufthansa im Geschäftsjahr 2002 einen Konzerngewinn von € 717 Mio. gegenüber einem Konzernverlust von € 633 Mio. im Geschäftsjahr 2001. Die Steuern beliefen sich in 2002 auf € 230 Mio., während sich in 2001 aufgrund der steuerlichen Verlustsituation eine Reduzierung des Konzernverlustes durch aktive latente und geringere effektive Ertragsteuern für dieses Geschäftsjahr um € 202 Mio. ergab, die teilweise durch sonstige Steuern in Höhe von € 62 Mio. kompensiert wurde.

Liquidität und Kapitalressourcen

Überblick

Zum 31. März 2004 betrugen die gesamten flüssigen Mittel (Zahlungsmittel, Zahlungsmittel-Äquivalente und Wertpapiere des Umlaufvermögens) der Lufthansa € 2.948 Mio., was einem Anstieg von € 227 Mio. gegenüber dem Jahresende 2003 entspricht.

Zum Geschäftsjahresende 2003 betrugen die gesamten flüssigen Mittel (Zahlungsmittel, Zahlungsmittel-Äquivalente und Wertpapiere des Umlaufvermögens) der Lufthansa € 2.721 Mio., was einem Rückgang von € 917 Mio. gegenüber dem Geschäftsjahresende 2002 und einem Anstieg von € 1.539 Mio. gegenüber dem Geschäftsjahresende 2001 entspricht.

Kapitalflussrechnung

In der nachfolgenden Tabelle wird die konsolidierte Kapitalflussrechnung der Lufthansa für die angegebenen Zeiträume zusammengefasst:

	Geschäftsjahr			Quartal zum 31. März	
	2003	2002	2001	2004	2003 [1]
		(Mio. €)		(ungeprüft) (Mio. €)	
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zum 1. Januar	**2.453**	**378**	**386**	**2.001**	**2.453**
Ergebnis vor Ertragsteuern	– 814	905	– 807	43	– 516
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	2.080	1.251	1.799	266	300
Abschreibungen auf reparaturfähige Flugzeugersatzteile	53	48	39	13	20
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	– 229	– 495	– 164	– 326	– 86
Ergebnis aus der Bewertung at Equity	97	20	16	88	87
Zinsergebnis	341	415	398	84	102
Gezahlte Ertragsteuern	– 19	0 [2]	– 7	3	1
Veränderungen der Vorräte	– 24	– 14	– 131 [3]	5	– 30
Veränderungen der Forderungen, der sonstigen Vermögenswerte und des Rechnungsabgrenzungspostens	314	204	– 989 [3]	– 295	– 401
Veränderungen der Rückstellungen [4]	112	759	1.107 [3]	719	737
Veränderungen der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) [4]	– 403	– 574	395 [3]	– 241	57
Sonstiges [5]	73	– 207	80 [3]	– 100	51
Operativer Cashflow	**1.581**	**2.312**	**1.736**	**259**	**322**
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	– 839	– 364	– 1.355	– 635	– 173
Investitionen in Finanzanlagen	– 138	– 90	– 139	– 7	– 20
Zugänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	– 68	– 79	– 48	– 27	– 23
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	13	808	111	395	–
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	– 45	– 126	– 366	– 8	– 8
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen [6]	– 133	– 10	– 1.192	–	– 8
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen [7]	416	176	380	36	65
Zinseinnahmen	182	136	98	43	42
Erhaltene Dividenden	55	50	80	8	13
Zufluss/Abfluss von Nettozahlungsmitteln aus Investitionstätigkeit	**– 557**	**501**	**– 2.431**	**– 195**	**– 112**
Investitionen in Wertpapiere/Geldanlagen in Festgeldguthaben	– 137	– 578	– 220	– 87	– 260
Zufluss/Abfluss von Nettozahlungsmitteln aus Investitionstätigkeit und Geldanlagen	**– 694**	**– 77**	**– 2.651**	**– 282**	**– 372**
Agio aus der Ausgabe einer Wandelanleihe	–	128	–	–	–
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	291	1.020	1.413	323	–
Rückführung langfristiger Finanzschulden	– 1.135	– 531	– 528	– 146	– 782
Übrige Finanzschulden	13	– 489	548	50	– 58
Gewinnausschüttung	– 229	–	– 229	–	–
Zinsausgaben	– 277	– 289	– 299	– 66	– 79
Zufluss/Abfluss von Nettozahlungsmitteln aus Finanzierungstätigkeit	**– 1.337**	**– 161**	**905**	**161**	**– 919**
Nettoab- / -zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	**– 450**	**2.074**	**– 10**	**138**	**– 969**
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	– 2	1	2	2	1
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente zum Periodenende	**2.001**	**2.453**	**378**	**2.141**	**1.485**
Wertpapiere	720	584	5	807	844
Festgeldguthaben	–	601	799	–	598
Flüssige Mittel gesamt	**2.721**	**3.638**	**1.182**	**2.948**	**2.927**

[1]) Zahlen unter Einbeziehung der rückwirkend zum 1. Januar 2003 konsolidierten Air Dolomiti.
[2]) Unter € 0,5 Mio.
[3]) Der Anstieg dieser Posten im Geschäftsjahr 2001 war im Wesentlichen auf die erstmalige Konsolidierung der LSG Sky Chefs USA-Gruppe, zurückzuführen.
[4]) Die Zunahme der Rückstellungen und die entsprechende Abnahme der Verbindlichkeiten ist in erster Linie das Ergebnis der um einen Monat vorgezogenen Fertigstellung des Konzernabschlusses 2002.
[5]) Dieser Einzelposten ist im Working Capital enthalten.
[6]) Abzüglich erworbener Zahlungsmittel von € 2 Mio. im Geschäftsjahr 2003, € 9 Mio. im Geschäftsjahr 2002, € 65 Mio. im Geschäftsjahr 2001 und € 1 Mio. im ersten Quartal 2003.
[7]) Abzüglich veräußerter Zahlungsmittel von € 51 Mio. im ersten Quartal 2003.

Laufende Geschäftstätigkeit

Der operative Cashflow im ersten Quartal 2004 betrug € 259 Mio. und im ersten Quartal 2003 € 322 Mio. Die wesentlichen Veränderungen der operativen Cashflows im ersten Quartal 2004 gegenüber dem ersten Quartal 2003 waren die folgenden:

– ein Gewinn vor Ertragsteuern von € 43 Mio. erhöhte den operativen Cashflow im ersten Quartal 2004, während er im ersten Quartal 2003 durch einen Verlust vor Ertragsteuern von € 516 Mio. reduziert wurde;

– die Abschreibungen saldiert mit Zuschreibungen auf Anlagevermögen waren im ersten Quartal 2004 um € 34 Mio. niedriger als im ersten Quartal 2003;

– im ersten Quartal 2004 wurden € 240 Mio. mehr an Buchgewinnen realisiert als im ersten Quartal 2003, was im Wesentlichen auf den Verkauf einer 13,2 %igen Beteiligung der Lufthansa an der Amadeus Global Travel Distribution S. A. am 13. Februar 2004 zurückzuführen war; und

– eine Veränderung des Working Capital von € 88 Mio. im ersten Quartal 2004 gegenüber € 414 Mio im ersten Quartal 2003. Die erhebliche Zunahme des Working Capital im ersten Quartal 2003 war teilweise durch Auswirkungen erstmaliger Konsolidierungen und die Bildung von Rückstellungen bedingt und spiegelte die negative Entwicklung der Erträge und Aufwendungen in diesem Quartal wider.

Der operative Cashflow betrug € 1.581 Mio. im Geschäftsjahr 2003, € 2.312 Mio. im Geschäftsjahr 2002 und € 1.736 Mio. im Geschäftsjahr 2001. Die wesentlichen Veränderungen des operativen Cashflow im Geschäftsjahr 2003 gegenüber 2002 waren die folgenden:

– ein Verlust vor Ertragsteuern von € 814 Mio. reduzierte in 2003 den operativen Cashflow, während er in 2002 durch einen Gewinn vor Ertragsteuern in Höhe von € 905 Mio. erhöht wurde;

– die Abschreibungen auf Anlagevermögen waren in 2003 um € 829 Mio. höher als in 2002, was im Wesentlichen auf außerplanmäßige Abschreibungen zurückzuführen war; und

– in 2003 wurden € 266 Mio. weniger an Buchgewinnen aus Anlagenabgängen verzeichnet als 2002.

Die wesentlichen Veränderungen des operativen Cashflow im Geschäftsjahr 2002 gegenüber 2001 waren die folgenden:

– ein Gewinn vor Ertragsteuern von € 905 Mio. erhöhte in 2002 den operativen Cashflow, während er in 2001 durch einen Verlust vor Ertragsteuern von € 807 Mio. vermindert wurde;

– die Abschreibungen auf Anlagevermögen waren in 2002 um € 548 Mio. geringer als in 2001, was im Wesentlichen auf die außerplanmäßige Abschreibung auf Firmenwerte von € 495 Mio. zurückzuführen war, die in 2001 für das Geschäftsfeld Catering nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 vorgenommen wurde;

– im Geschäftsjahr 2002 wurden € 331 Mio. mehr an Buchgewinnen realisiert als im Geschäftsjahr 2001, was im Wesentlichen auf den Verkauf der 25 %igen Beteiligung der Lufthansa an der DHL International Ltd. sowie ihrer verbliebenen 49 %igen Beteiligung an der GlobeGround GmbH im Geschäftsjahr 2002 zurückzuführen war; und

– eine Veränderung des Working Capital in Höhe von € 168 Mio. im Geschäftsjahr 2002 gegenüber € 462 Mio. im Geschäftsjahr 2001.

Investitionstätigkeit

Die Investitionstätigkeit umfasst in erster Linie Investitionen aus dem Erwerb von Flugzeugen und damit verbundenen Aufwendungen, aus dem Kauf von übrigen Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, aus dem Erwerb und der Veräußerung von Beteiligungen und die Bereitstellung von Eigenkapital und sonstigen langfristigen Mitteln für Beteiligungsgesellschaften. Zu den mit Flugzeugkäufen verbundenen Aufwendungen zählen der Kauf von Reservetriebwerken, Aufwendungen für die Inbetriebnahme von Flugzeugen sowie Anzahlungen für fest bestellte Flugzeuge und Aufwendungen für Bestelloptionen. Übrige Sachanlagen beinhalten in erster Linie Käufe von Technischen Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung.

In den angegebenen Zeiträumen wurden die folgenden Flugzeuge erworben:

	Geschäftsjahr			Quartal zum 31. März	
Flugzeug	2003	2002	2001	2004	2003
Airbus A300-600	1	0	1	0	0
Airbus A330-300	0	0	0	3	0
Airbus A340-300/600	4	0	4	3	0
ATR 700	0	0	0	1	0
Boeing 747-400	0	1	2	0	0
Boeing MD-11F	0	0	2	0	0
Bombardier CRJ200	2	0	2	2	0
Bombardier CRJ700	9	5	6	0	5
Gesamt	**16**	**6**	**17**	**9**	**5**

Der Netto-Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit betrug im ersten Quartal 2004 € 195 Mio. Hierin enthalten war ein Abfluss von Zahlungsmitteln von € 562 Mio. für Flugzeuginvestitionen und von € 58 Mio. für übriges Sachanlagevermögen. Lufthansa flossen Nettozahlungsmittel in Höhe von € 394 Mio. aus dem Verkauf einer 13,2 %igen Beteiligung an der Amadeus Global Travel Distribution S. A. zu. Zahlungsmittel von € 17 Mio. wurden aus der Veräußerung von Flugzeugen und Reservetriebwerken erzielt.

Der Netto-Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit betrug im ersten Quartal 2003 € 112 Mio. Hierin enthalten war ein Abfluss von Zahlungsmitteln von € 106 Mio. für Flugzeuginvestitionen und von € 56 Mio. für übriges Sachanlagevermögen. Lufthansa flossen Zahlungsmittel in Höhe von € 124 Mio. aus dem Verkauf ihrer 66 %igen Beteiligung an der START AMADEUS GmbH zu. Zahlungsmittel von € 11 Mio. wurden aus der Veräußerung von Flugzeugen und Reservetriebwerken erzielt.

Der Netto-Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 2003 € 557 Mio. Hierin enthalten war ein Abfluss von Zahlungsmitteln in Höhe von € 567 Mio. für Flugzeuginvestitionen und von € 247 Mio. für übriges Sachanlagevermögen. Andere wesentliche Investitionen betrafen den Erwerb von Mehrheitsbeteiligungen an der Air Dolomiti S. p. A., Condor/Cargo Technik GmbH, LSG Sky Chefs Korea Co. Ltd. und Alliance Materials LLC, für die insgesamt Zahlungsmittel von € 135 Mio. eingesetzt wurden. Lufthansa flossen Zahlungsmittel in Höhe von € 124 Mio. aus dem Verkauf ihrer verbliebenen 66 %igen Beteiligung an der START AMADEUS GmbH zu. Zahlungsmittel von € 329 Mio. wurden aus der Veräußerung von Flugzeugen und Reservetriebwerken erzielt.

Im Geschäftsjahr 2002 flossen Lufthansa aus der Investitionstätigkeit Nettozahlungsmittel in Höhe von € 501 Mio. zu. Hierin enthalten war ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von € 379 Mio. für Flugzeuginvestitionen und von € 213 Mio. für übriges Sachanlagevermögen. Lufthansa flossen Zahlungsmittel von € 550 Mio. aus dem Verkauf ihrer 25 %igen Beteiligung an der DHL International Ltd und € 172 Mio. aus dem Verkauf ihrer verbliebenen 49 %igen Beteiligung an der GlobeGround GmbH zu. Zahlungsmittel in Höhe von € 73 Mio. wurden aus der Veräußerung von Flugzeugen und Reservetriebwerken erzielt.

Im Geschäftsjahr 2001 betrug der Netto-Zahlungsmittelabfluss aus der Investitionstätigkeit € 2.431 Mio. Hierin enthalten war ein Zahlungsmittelabfluss in Höhe von € 1.013 Mio. für Flugzeuginvestitionen und von € 215 Mio. für übriges Sachanlagevermögen. Die wichtigste Investition war der Erwerb der verbliebenen Anteile von 52 % an der LSG Sky Chefs USA-Gruppe, für die Zahlungsmittel in Höhe von € 1.340 Mio. aufgewendet wurden. Zahlungsmittel in Höhe von € 59 Mio. wurden aus der Veräußerung von Flugzeugen und Reservetriebwerken erzielt.

Finanzierungstätigkeit

Der Zahlungsmittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit betrug im ersten Quartal 2004 € 161 Mio., während im ersten Quartal 2003 ein Zahlungsmittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit von € 919 Mio. verzeichnet wurde. Der positive Beitrag der Zahlungsmittel aus der Finanzierungstätigkeit im ersten Quartal 2004 ist im Wesentlichen auf eine Nettoerhöhung der Finanzschulden von € 227 Mio. zurückzuführen, während im ersten Quartal 2003 Nettozahlungsmittel von € 919 Mio. überwiegend für die Rückführung von Finanzschulden aufgewendet wurden. Die für Zinszahlungen aufgewendeten Zahlungsmittel fielen von € 79 Mio. im ersten Quartal 2003 auf € 66 Mio. im ersten Quartal 2004.

Der Zahlungsmittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 2003 € 1.337 Mio. und im Geschäftsjahr 2002 € 161 Mio., während im Geschäftsjahr 2001 aus der Finanzierungstätigkeit Zahlungsmittel in Höhe von € 905 Mio. zuflossen. Die Zunahme der für die Finanzierungstätigkeit eingesetzten Zahlungsmittel von € 1.176 Mio. im Geschäftsjahr 2003 spiegelt im Wesentlichen die Nettorückführung von Finanzschulden in Höhe von € 1.135 Mio. sowie Dividendenausschüttungen von € 229 Mio. für das Geschäftsjahr 2002 wider. Im Geschäftsjahr 2002 floss der Lufthansa ein Bruttoerlös von Zahlungsmitteln in Höhe von € 750 Mio. aus der Begebung einer Wandelanleihe (davon € 128 Mio. als Agio) zu, außerdem wurden für das Geschäftsjahr 2001 keine Dividenden ausgeschüttet. Im Geschäftsjahr 2001 wurden Zahlungsmittel von € 1.413 Mio. aus der Aufnahme von Finanzschulden generiert sowie Zahlungsmittel von € 229 Mio. für Dividendenausschüttungen für das Geschäftsjahr 2000 verwendet. Die für Zinszahlungen aufgewendeten Zahlungsmittel betrugen in 2003 € 277 Mio., in 2002 € 289 Mio. und in 2001 € 299 Mio.

Lufthansa hat ihre Netto-Kreditverschuldung seit 2001 erheblich reduziert. Zum 31. März 2004 belief sich die Netto-Kreditverschuldung der Lufthansa auf € 663 Mio. gegenüber € 591 Mio. zum Geschäftsjahresende 2003, € 1.133 Mio. zum Geschäftsjahresende 2002 und € 3.812 Mio. zum Geschäftsjahresende 2001.

Das Verhältnis der Netto-Kreditverschuldung zum Eigenkapital betrug 23,1 % zum 31. März 2004 gegenüber 22,3 % zum Geschäftsjahresende 2003, 27,5 % zum Geschäftsjahresende 2002 und 109,0 % zum Geschäftsjahresende 2001.

Investitionen

Lufthansa investierte € 1.155 Mio. im Geschäftsjahr 2003, € 880 Mio. im Geschäftsjahr 2002 und € 2.979 Mio. im Geschäftsjahr 2001.

In 2003 wendete Lufthansa € 497 Mio. für Flugzeuge auf, € 70 Mio. für Anzahlungen auf Flugzeuge, € 474 Mio. für übrige Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (einschließlich Firmenwerte) sowie € 114 Mio. für den Erwerb von Unternehmensbeteiligungen und die Bereitstellung von Eigenkapital und langfristigen Mitteln für Beteiligungen.

Im Geschäftsjahr 2002 wendete Lufthansa € 82 Mio. für Flugzeuge auf, € 298 Mio. für Anzahlungen auf Flugzeuge, € 266 Mio. für übrige Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (einschließlich Firmenwerte) sowie € 234 Mio. für den Erwerb von Unternehmensbeteiligungen und die Bereitstellung von Eigenkapital und langfristigen Mitteln für Beteiligungen.

Im Geschäftsjahr 2001 wendete Lufthansa € 698 Mio. für Flugzeuge auf, € 315 Mio. für Anzahlungen auf Flugzeuge, € 1.536 Mio. für übrige Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (einschließlich Firmenwerte) sowie € 430 Mio. für den Erwerb von Unternehmensbeteiligungen und die Bereitstellung von Eigenkapital und langfristigen Mitteln für Beteiligungen.

Die laufenden und geplanten Investitionen der Lufthansa für 2004 und 2005 sind in der nachstehenden Tabelle zusammengefasst:

	Geschäftsjahr	
	2004	2005
	(Mio €)	
Zahlungen für erworbene Flugzeuge	1.235 [1]	492
Auf- und Umrüstung von Flugzeugen	99	164
Flugzeugersatzteile und Reservetriebwerke	114	63
Finanzanlagen	287	292
Sonstige Investitionen	393	361
Gesamt	**2.128**	**1.372**

[1] Bis 31. Mai 2004 wurden ca. 75 % dieser zum ganz überwiegenden Teil eigenfinanzierten Investitionen durchgeführt. Diese Investitionen entfielen ausschließlich auf in Deutschland registrierte Flugzeuge.

Bezüglich Angaben zu den Verpflichtungen der Lufthansa aus Flugzeuglieferungen und zu den Optionen vgl. „Geschäftstätigkeit – Flugzeugflotte – Abnahmeverpflichtungen und Optionen“.

Da es sich um geplante Beträge handelt, kann nicht garantiert werden, dass die tatsächlichen Investitionen der Lufthansa nicht von den vorstehend genannten Beträgen abweichen werden.

Kapitalausstattung

Lufthansa geht davon aus, dass ihr für die Finanzierung ihrer Investitionen in Flugzeuge und nicht auf Flugzeuge bezogene Investitionen in den Geschäftsjahren 2004 und 2005 eine Kombination von operativem Cashflow und externen Mitteln zur Verfügung stehen werden, einschließlich solcher aus Flugzeugfinanzierungen. Externe Finanzierungsquellen könnten die Emission von weiteren Schuldverschreibungen beinhalten. Bezüglich zusätzlicher Informationen vgl. Anmerkungen 23, 33, 34, 35 und 38 im Anhang zum Konzernabschluss 2003. Bezüglich der Verwendung des Erlöses aus dem Angebot vgl. „Verwendung des Emissionserlöses".

Zum 31. März 2004 standen der Lufthansa nicht ausgenutzte kurzfristige Kreditlinien im Betrag von € 1.755 Mio. zur Verfügung. Darüber hinaus verfügt die Lufthansa über ein Commercial Paper-Programm für die Ausgabe kurzfristiger Schuldverschreibungen bis zu maximal € 1.000 Mio., von denen zum 31. März 2004 ein Gesamtnennbetrag von € 60 Mio ausstand.

Es kann nicht gewährleistet werden, dass die Investitionen der Lufthansa nicht von den genannten Beträgen abweichen oder dass sie zu kommerziell vertretbaren Bedingungen finanziert werden können.

Aufstellung der wesentlichen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen

Das Geschäft der Lufthansa ist äußerst kapitalintensiv und erfordert erhebliche Kapitalbeträge für die Finanzierung des Erwerbs von Vermögenswerten, insbesondere von Flugzeugen. In der Vergangenheit hat Lufthansa Flugzeuge vorwiegend über direkte Käufe erworben, ist aber auch Finance Leases eingegangen. Bezüglich Informationen zu den Finanzierungsvereinbarungen der Lufthansa für Flugzeuge vgl. „Geschäftstätigkeit – Flugzeugflotte", bezüglich Informationen zu der Kapitalausstattung von Lufthansa vgl. „– Kapitalaustattung". Lufthansa geht außerdem langfristige Pachtverpflichtungen mit Flughäfen ein, um den Zugang zu Terminal-, Fracht-, Wartungs- und anderen Einrichtungen sicherzustellen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen vertraglich vereinbarten Zahlungsverpflichtungen der Lufthansa zur Tilgung von Finanzschulden, aus Leasingvereinbarungen, aus fest kontrahierten Flugzeugkäufen sowie aus bestimmten anderen fest kontrahierten Verpflichtungen zum 31. Dezember 2003 zusammengefasst:

	Nach Fälligkeit			
	Gesamt	Weniger als 1 Jahr	1–5 Jahre	Mehr als 5 Jahre
	(Mio €)			
Langfristige Finanzschulden (einschließlich Finanzierungs-Leasing) [1]	3.240	224	1.298	1.718
Operating Leasing-Vereinbarungen für Flugzeuge	182	65	80	37
Andere Operating Leasing-Vereinbarungen (einschließlich Gebäude)	1.499 [2]	328	1.171	335 p.a. [3]
Verpflichtungen aus Flugzeuglieferungen [4]	3.656	906	1.708	1.042
Verpflichtungen aus Finanzinvestitionen [5]	536	251	285	–
Sonstige Kaufverpflichtungen [6]	86	86	–	–
Gesamt	**9.199 [7]**	**1.860**	**4.542**	**2.797 [7]**

1) Umfasst nur Kapitalzahlungen, jedoch keine Zinszahlungen.
2) Umfasst nur Verpflichtungen aus Operating Leases für die Geschäftsjahre 2004 und 2008.
3) Lufthansa nimmt an, dass die Verpflichtungen aus sonstigen Operating Leases auch nach dem Jahr 2008 im Durchschnitt € 335 Mio. pro Geschäftsjahr betragen werden. Die Geschäftsleitung ist jedoch der Ansicht, dass eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungen aus sonstigen Operating Leases nicht möglich ist, da die Konditionen dieser Leasing-Vereinbarungen in Verbindung mit ihrer Verlängerung neu verhandelt werden.
4) Davon entfallen ca. € 2,5 Mrd. auf Restzahlungen für die Anschaffung von 15 Airbus A380 (Verpflichtungen in US-Dollar, umgerechnet in Euro zum Bilanzstichtags-Kurs).
5) Umfasst Verkaufsoptionen für British Midland plc und Eurowings.
6) Enthält Kaufverpflichtungen in Bezug auf Betriebs- und Geschäftsausstattung, technische Anlagen und Software.
7) Enthält keine Verpflichtungen aus sonstigen Operating Leases für die Geschäftsjahre nach 2008.

Bezüglich Informationen zu den künftigen Pensionsverpflichtungen der Lufthansa vgl. „– Kritische Bilanzierungsmethoden-Pensionsrückstellungen“. Bezüglich Informationen zu einer künftigen Umstrukturierung der Pensionsverpflichtungen, um einige der Pensionsverpflichtungen der Lufthansa nicht mehr in der Bilanz zu erfassen vgl. „Geschäftstätigkeit – Mitarbeiter – Pensionsverpflichtungen“.

Nicht bilanzwirksame Vereinbarungen

Eine nicht bilanzwirksame Vereinbarung beinhaltet eine vertragliche Verpflichtung, einen Vertrag oder eine sonstige Vereinbarung in Bezug auf ein nicht konsolidiertes Unternehmen, aufgrund derer eine Gesellschaft (1) einen bedingten Anspruch auf übertragene Vermögenswerte zurückbehalten hat, (2) eine Verpflichtung aus derivativen Instrumenten hat, die als Eigenkapital eingestuft werden, (3) eine Verpflichtung aus einer erheblichen, variablen Beteiligung an einem nicht konsolidierten Unternehmen hat, das die Gesellschaft in Bezug auf Finanzierung, Liquidität, Markt- oder Kreditrisiken unterstützt oder für die Gesellschaft Leasing-, Hedging- oder Forschungs- und Entwicklungsdienste erbringt oder (4) Bürgschaften oder Gewährleistungen abgegeben hat.

Lufthansa hat keine Vereinbarungen der ersten drei vorgenannten Kategorien abgeschlossen, die ihrer Ansicht nach derzeit oder künftig einen erheblichen Einfluss auf ihre Vermögens-, Finanz oder Ertragslage haben könnten.

Zum Geschäftsjahresende 2003 weist Lufthansa Eventualverbindlichkeiten von insgesamt € 1.744 Mio. aufgrund von Bürgschaften und sonstigen Gewährleistungsverpflichtungen für Verbindlichkeiten Dritter auf. Diese Eventualverbindlichkeiten beinhalten auch solche in Verbindung mit der Übernahme von gesamtschuldnerischen Bürgschaften zugunsten bestimmter nordamerikanischer Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften, die Lufthansa zusammen mit anderen Fluggesellschaften zugunsten dieser Gesellschaften übernommen hat. Im Rahmen dieser Bürgschaften haben Lufthansa und andere Fluggesellschaften, die die betreffenden Flughäfen anfliegen, gesamtschuldnerisch die Garantie für die Verpflichtungen dieser Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften übernommen. Zum Geschäftsjahresende 2003 beliefen sich die Eventualverbindlichkeiten der Lufthansa aus diesen gesamtschuldnerischen Bürgschaften auf insgesamt € 628 Mio., wobei Lufthansa gegenüber den anderen Gesamtschuldnern Ausgleichsansprüche in Höhe von € 610 Mio. hat. Darüber hinaus hat Lufthansa gesamtschuldnerisch mit der Air France, Japan Airlines und Korean Air eine Garantie für alle Mietzahlungen für das Terminal One des John F. Kennedy Airport in New York übernommen, die an die Terminal One Group Association L. P., die Eigentümerin des Terminals, zahlbar sind. Zum Geschäftsjahresende 2003 beliefen sich die Eventualverbindlichkeiten der Lufthansa aus dieser gesamtschuldnerischen Gewährleistung auf € 314 Mio. Des Weiteren gewährleistet Lufthansa Zahlungen, die Banken gegenüber den Leasinggebern von Flugzeugen in Verbindung mit bestimmten Leasing-Vereinbarungen zu leisten haben, sowie Verpflichtungen Dritter im Gesamtbetrag von insgesamt € 802 Mio.

Flugzeugfinanzierung

Zum 31. März 2004 betrieb Lufthansa 384 Flugzeuge, von denen für die Konzernbilanz 325 als Eigengerät, 25 als Finance Leases und 34 als Operating Leases behandelt wurden. Bezüglich weiterer Informationen zu den Finanzierungs- und Leasing-Vereinbarungen für die Flugzeugflotte der Lufthansa vgl. „Geschäftstätigkeit – Flugzeugflotte“.

Quantitative und qualitative Angaben zu Marktrisiken

Überblick

Angesichts der Internationalität ihres Geschäfts ist Lufthansa Risiken aus Preis- und Wechselkursschwankungen ausgesetzt. Die Lufthansa sichert ihr voraussichtliches Risiko aus Schwankungen der Wechselkurse und Zinssätze ab und bemüht sich um die Absicherung eines erheblichen Teils ihres Risikos aus Schwankungen der Treibstoffpreise. Nach Ansicht der Lufthansa verfügt der Konzern über angemessene Steuerungs- und Kontrollsysteme für eine laufende Risikoeinschätzung, Überwachung und Kontrolle der Hedging-Transaktionen.

Währungs- und Zinssicherungsgeschäfte

Fluktuationen der Wechselkurse wirken sich auf die Verpflichtungen, Einnahmen und Ausgaben der Lufthansa aus, die auf Fremdwährungen lauten. Lufthansa verzeichnet in den meisten Fremdwährungen, in denen sie Erträge erzielt, per Saldo einen Fremdwährungsüberschuss. In den letzten Jahren bildete der US-Dollar eine Ausnahme, da die Investitionen zusammen mit den auf US-Dollar lautenden laufenden Zahlungen für Operating Leases und Flugzeugtreibstoff zu einem Defizit führten.

Die Währungsrisiken in Verbindung mit der Investition in Flugzeuge werden direkt nach Zustimmung des Vorstands zum Abschluss einer verbindlichen Verpflichtung zum Kauf von Flugzeugen zu 50 % gegen Wechselkursfluktuationen abgesichert. Je nach prognostizierter Marktentwicklung können weitere Sicherungsgeschäfte vorgenommen werden.

Schwankungen der Zinssätze beeinflussen die Zinsaufwendungen der Lufthansa auf variabel verzinsliche Schuldtitel und Leasing-Vereinbarungen sowie ihre Zinserträge aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten. Zur Eingrenzung dieser Zinsrisiken schließt Lufthansa Sicherungsgeschäfte ab, die auch die Nutzung derivativer Instrumente einschließen.

Die Richtlinien der Lufthansa für das Hedging von Währungs- und Zinsrisiken sind in einer internen vom Vorstand der Deutsche Lufthansa AG verabschiedeten Direktive festgelegt. Diese Richtlinien wurden in Zusammenarbeit mit der internen Revision der Lufthansa erstellt und dem Aufsichtsrat zur Information vorgelegt.

Da Sicherungsgeschäfte mit bestimmten Risiken verbunden sind, kann nicht gewährleistet werden, dass sich die Währungs- und Zinssicherungsgeschäfte der Lufthansa nicht negativ auf ihre Ergebnisse auswirken. Vgl. „Risikofaktoren – Wechselkursschwankungen können sich erheblich nachteilig auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa auswirken“.

Sicherung gegen Treibstoffpreisrisiken

Die Kosten für Flugzeugtreibstoff, auf die im Geschäftsjahr 2003 7,6 % der gesamten betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa entfielen, unterlagen in der Vergangenheit starken Schwankungen. Lufthansa versucht, sich gegen plötzliche und erhebliche Treibstoffpreiserhöhungen abzusichern und gleichzeitig sicherzustellen, dass sie bei einem erheblichen Rückgang der Treibstoffpreise keinen Wettbewerbsnachteil erleidet. Lufthansa bemüht sich um eine Eingrenzung des Risikos aus nachteiligen Änderungen der Treibstoffpreise, indem sie verschiedene Sicherungsinstrumente im Hinblick auf die Preise von Rohöl, Gasöl und Kerosin verwendet.

Zum 31. März 2004 war ca. 79 % des geschätzten Treibstoffbedarfs der Lufthansa für den Rest des Jahres 2004 abgesichert. Für rund 56 % des abgesicherten Bedarfs wurde jedoch der dadurch erzielte Schutz vor Preiserhöhungen durch gegenläufige Geschäfte bei einem Preisniveau für Rohöl überwiegend innerhalb einer Bandbreite zwischen USD 30 und USD 31 pro Barrel eingeschränkt.

Die Richtlinien der Lufthansa für die Sicherung gegen Treibstoffpreisrisiken sind in einer internen Direktive festgelegt, die mit der internen Revision der Lufthansa abgestimmt und vom Vorstand verabschiedet wurde. Die Hedging-Strategie der Lufthansa in Bezug auf Preisschwankungen von Flugzeugtreibstoff wird durch den Vorstand festgelegt, und durch den Ausschuss für die Sicherung gegen Treibstoffpreisrisiken detailliert festgelegt. Die Händler sind für die Durchführung dieser Strategie verantwortlich. Das Finanz-Controlling legt sowohl dem Senior Management als auch dem Ausschuss für die Sicherung gegen Treibstoffpreisrisiken einen monatlichen Bericht zu den Sicherungsgeschäften vor.

Lufthansa bilanziert ihre Sicherungsinstrumente für Flugzeugtreibstoff überwiegend nach den Regeln des Hedge Accounting. Gemäß IAS 39 „Financial Instruments: Recognition and Measurement“ müssen Derivate mit dem Marktwert bewertet und Wertschwankungen in die Gewinn- und Verlustrechnung aufgenommen werden, es sei denn, sie erfüllen die in IAS 39 festgelegten Kriterien zur Anwendung des Hedge Accounting. Auf Basis der aktuellen Auslegung von IAS 39 ist Lufthansa der Ansicht, dass ihre Sicherungsgeschäfte für Flugzeugtreibstoff zum Hedge Accounting zugelassen sind. Die Anwendung des Hedge Accounting bedeutet, dass Veränderungen des Marktwertes der Sicherungsinstrumente der Lufthansa für Flugzeugtreibstoff das Geschäftsjahresergebnis eines Zeitraums nur beeinflussen, soweit das Sicherungsinstrument nicht effektiv ist. Könnte Lufthansa kein Hedge Accounting anwenden, würde die gesamte Veränderung des Marktwertes dieser

Instrumente während der Laufzeit des Derivats im Geschäftsjahresergebnis ausgewiesen, ungeachtet der wirtschaftlichen Wirksamkeit des Sicherungsinstruments. Dies könnte zu einer erheblichen Erhöhung der Volatilität der ausgewiesenen Konzernergebnisse führen und beträchtliche Änderungen ihrer finanziellen Risikosteuerungsstrategien verursachen.

Da Sicherungsgeschäfte mit bestimmten Risiken verbunden sind, kann nicht gewährleistet werden, dass sich die Sicherungsgeschäfte der Lufthansa in Bezug auf Flugzeugtreibstoffpreise nicht negativ auf ihre Ergebnisse auswirken. Vgl. „Risikofaktoren – Lufthansa ist bestimmten Risiken aus der Entwicklung der Kerosinpreise ausgesetzt. Darüber hinaus könnte die bestehende Steuerbefreiung von Kerosin zukünftig entfallen."

Beträge der derivativen Finanzinstrumente

Lufthansa hielt zum Geschäftsjahresende 2003 bestimmte Instrumente zur Absicherung der Risiken in Verbindung mit Schwankungen der Wechselkurse, Zinssätze, und Treibstoffpreise, deren Marktwerte wie folgt waren:

	Absicherung von Zeitwerten	Absicherung von Cashflows
	Marktwert	Marktwert
	(Mio €)	
Zins-Swaps	– 2	1
Terminkontrakte Treibstroff-Preissicherung	–	–
Bandbreiten-Optionen Treibstoff-Preissicherung	–	34
Sicherungskombinationen Treibstoff-Preissicherung	–	48
Termingeschäfte Treibstoff-Preissicherung	–	– 110
Bandbreiten-Optionen Devisensicherung	–	– 107
Gesamt	**– 2**	**– 134**

Lufthansa nimmt an, dass die Treibstoffpreis- und Währungsinstrumente für die Absicherung von Cashflows sich bei Fälligkeit wie folgt auf die Ergebnisse der Lufthansa für die angegebenen Geschäftsjahre oder auf die Anschaffungskosten der abgesicherten Investitionen auswirken werden:

Geschäftsjahr	Periodenergebnis	Erstmalige Bewertung von Anschaffungskosten [1]	Gesamt
		(Mio €)	
2004	100	– 75	25
2005	15	– 40	– 25
2006	–	– 10	– 10
2007	–	– 32	– 32
2008	–	– 46	– 46
2009	–	– 31	– 31
2010	–	– 10	– 10
2011	–	– 3	– 3
2012	–	– 1	– 1
2013	–	0 [2]	0 [2]
2014	–	0 [2]	0 [2]
2015	–	– 1	– 1
Gesamt	**115**	**– 249**	**– 134**

[1] Negative Zahlen bedeuten eine Erhöhung der Anschaffungskosten.
[2] Unter € 1 Mio.

Zum Geschäftsjahresende 2003 wurde davon ausgegangen, dass sich die Zins-Swaps der Lufthansa zur Absicherung variabel verzinslicher Kredite wie folgt auf die Finanzergebnisse der Lufthansa für die angegebenen Geschäftsjahre auswirken:

Endfälligkeit Geschäftsjahr	Finanzergebnis
	(Mio €)
2004	2
2005	– 1
2006	0 [1]
2012	0 [1]
Gesamt	**1**

[1] Unter € 0,5 Mio.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN ÜBER DIE GESELLSCHAFT

Unternehmensgeschichte, Gründung, Sitz, Gegenstand, Dauer und Geschäftsjahr

Die Gesellschaft wurde am 6. Januar 1953 unter der Firma „Aktiengesellschaft für Luftverkehrsbedarf“ gegründet. Die Aktien lagen fast vollständig in öffentlicher Hand. Im Jahr 1954 beschloss die Hauptversammlung die Umbenennung in „Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft“. Am 1. April 1955 nahm Lufthansa den Flugbetrieb auf, zunächst innerhalb Deutschlands und sodann auch in das Ausland. 1966 wurde die Lufthansa Aktie erstmals an den deutschen Wertpapierbörsen gehandelt. 1997 verkaufte die Bundesrepublik Deutschland ihren verbliebenen Anteilsbesitz, womit die Vollprivatisierung der Lufthansa vollzogen wurde.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Köln und unterliegt als deutsche Aktiengesellschaft deutschem Recht. Sie ist unter der Registernummer HRB 2168 im Handelsregister des Amtsgerichts Köln eingetragen. Der Unternehmensgegenstand der Gesellschaft ist der Luftverkehr im In- und Ausland und der Betrieb aller mit der Luftfahrt und ihrer Förderung zusammenhängenden Geschäfte und Einrichtungen. Des Weiteren ist die Gesellschaft zur Förderung ihres Geschäftszwecks berechtigt, im In- und Ausland Zweigniederlassungen und Agenturen zu errichten, sich bei anderen Unternehmungen des In- und Auslandes zu beteiligen, solche Unternehmungen zu erwerben und zu errichten sowie alle Geschäfte einschließlich von Interessengemeinschaftsverträgen einzugehen. Sie kann ihren Betrieb ganz oder teilweise solchen Unternehmungen überlassen.

Das Geschäftsjahr der Gesellschaft ist das Kalenderjahr.

Abschlussprüfer

Abschlussprüfer der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2004 ist PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Moskauer Straße 19, 40227 Düsseldorf („PwC“). Die Einzelabschlüsse sowie die Konzernabschlüsse der Gesellschaft für die Geschäftsjahre 2001, 2002 und 2003 wurden von PwC jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Kapitalverhältnisse

Grundkapital

Das Grundkapital der Gesellschaft betrug unmittelbar vor Durchführung der in diesem Prospekt dargestellten Kapitalerhöhung € 976.896.000, eingeteilt in 381.600.000 Aktien mit einem anteiligen rechnerischen Betrag am Grundkapital von € 2,56 pro Aktie. Nach Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung im Handelsregister wird das Grundkapital € 1.172.275.200 betragen, eingeteilt in 457.920.000 Aktien mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von € 2,56 pro Aktie. Die Aktien der Gesellschaft sind vinkulierte Stückaktien und lauten auf den Namen.

Die Aktien der Gesellschaft sind zum amtlichen Markt an allen deutschen Wertpapierbörsen sowie zum Teilbereich des amtlichen Marktes mit weiteren Zulassungsfolgepflichten (Prime Standard) an der Frankfurter Wertpapierbörse zugelassen. Für den Handel in den USA hat Lufthansa ein so genanntes ADR-Programm *(Sponsored American Depositary Receipt Program)* aufgelegt, das derzeit auf 1 % des Grundkapitals beschränkt ist.

Form und Verbriefung

Die Aktien der Gesellschaft sind in Sammelurkunden verbrieft. Darüber hinaus sind ca. 60.000 effektive Stücke in Umlauf. Gemäß § 5 der Satzung der Gesellschaft ist der Anspruch des Aktionärs auf Verbriefung seines Anteils ausgeschlossen.

Übertragbarkeit

Gemäß den Bestimmungen des LuftNaSiG müssen Aktien der Deutsche Lufthansa AG vinkulierte Namensaktien sein, deren Übertragung der Zustimmung der Gesellschaft bedarf. Sämtliche Aktien der Deutsche Luft-

hansa AG, einschließlich der Neuen Aktien, werden daher als auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien ausgegeben.

Die zur Übertragung der Aktien notwendige Zustimmung erteilt der Vorstand. Gemäß § 5 der Satzung der Deutsche Lufthansa AG darf die erforderliche Zustimmung zur Übertragung von Aktien nur verweigert werden, wenn durch die Registrierung der neuen Aktionäre luftverkehrsrechtliche Befugnisse der Gesellschaft gefährdet sein könnten. Dies wäre dann der Fall, wenn infolge der Aktienübertragung zu besorgen wäre, dass sich die Deutsche Lufthansa AG nicht mehr im Mehrheitseigentum und unter der Kontrolle deutscher Staatsangehöriger oder Unternehmen befindet.

Die Eigentümer der vinkulierten Namensaktien und ihre Staatsangehörigkeit sind im Aktienregister der Deutsche Lufthansa AG zu verzeichnen. Bei juristischen Personen oder anderen Körperschaften ergibt sich die Staatsangehörigkeit aus dem eingetragenen Sitz. Personen, die allein oder gemeinsam mit anderen 5 % oder mehr der Stimmrechte an der Gesellschaft halten, müssen der Gesellschaft mitteilen, ob sie direkt oder indirekt in ausländischem Besitz oder unter ausländischer Beherrschung stehen und gegebenenfalls den Namen des betreffenden Eigentümers nennen.

Genehmigtes Kapital

Genehmigtes Kapital A

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 19. Juni 2002 wurde der Vorstand der Gesellschaft ermächtigt, bis zum 18. Juni 2007 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu € 200.000.000 durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- oder Sacheinlage zu erhöhen. Dabei ist den Aktionären ein Bezugsrecht einzuräumen. Der Vorstand wurde jedoch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats

- bei Aktienausgaben gegen Sacheinlagen zum Zwecke des Erwerbs von Unternehmen oder Beteiligungen an Unternehmen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen;
- Spitzenbeträge vom Bezugsrecht der Aktionäre auszunehmen; und
- im Falle der Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, wenn der Ausgabebetrag den Börsenpreis nicht wesentlich unterschreitet. Diese Ermächtigung gilt jedoch nur mit der Maßgabe, dass die unter Ausschluss des Bezugsrecht gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG ausgegebenen Aktien insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht überschreiten dürfen, und zwar weder im Zeitpunkt der Erteilung, im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf diese Begrenzung von 10 % des Grundkapitals ist die Veräußerung eigener Aktien anzurechnen, sofern sie nach Erteilung dieser Ermächtigung aufgrund einer zum Zeitpunkt der Erteilung dieser Ermächtigung geltenden bzw. wirksam werdenden Ermächtigung oder einer an deren Stelle tretenden Ermächtigung gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Ausschluss des Bezugsrechts erfolgt. Ferner sind auf die Begrenzung auf 10 % des Grundkapitals diejenigen Aktien anzurechnen, die zur Bedienung von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen ausgegeben werden bzw. auszugeben sind, sofern die Schuldverschreibungen nach Schaffung des genehmigten Kapitals aufgrund einer zum Zeitpunkt der Schaffung geltenden bzw. wirksam werdenden Ermächtigung oder einer an deren Stelle tretenden Ermächtigung in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden.

Der Vorstand wurde ermächtigt, den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die Bedingungen der Aktienausgabe mit Zustimmung des Aufsichtsrats festzulegen.

Mit Beschluss vom 23. Mai 2004 hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 24. Mai 2004 beschlossen, das Genehmigte Kapital A durch die Ausgabe von 76.320.000 Neuen Aktien in Höhe von € 195.379.200 auszunutzen. Nach Eintragung der Durchführung der Kapitalerhöhung in das Handelsregister, die voraussichtlich am 14. Juni 2004 erfolgen wird, steht das Genehmigte Kapital A nur noch in Höhe von € 4.620.800 zur Verfügung.

Genehmigtes Kapital B

Durch Beschluss der Hauptversammlung von 16. Juni 1999 wurde der Vorstand der Gesellschaft ermächtigt, bis zum 15. Juni 2004 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu € 25.000.000 durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bareinlage zu erhöhen. Die neuen Aktien sind ausschließlich den Mitarbeitern der Gesellschaft und mit ihr verbundener Unternehmen zum Erwerb anzubieten. Das Bezugsrecht der Aktionäre wurde ausgeschlossen.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Gesellschaft haben in der am 2. April 2004 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlichten Tagesordnung zur am 16. Juni 2004 stattfindenden Hauptversammlung der Gesellschaft unter dem Tagesordnungspunkt 6 vorgeschlagen, das derzeit bestehende Genehmigte Kapital B zu erneuern. Die neue Ermächtigung des Vorstandes soll bis zum 15. Juni 2009 befristet sein und ist ansonsten mit der derzeit bestehenden Regelung identisch.

Bedingtes Kapital

Das Grundkapital ist um bis zu € 97.689.000 durch Ausgabe von bis zu 38.160.000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber bzw. Gläubiger von Wandlungsrechten oder Optionsscheinen, die von der Deutsche Lufthansa AG oder einer 100 %igen unmittelbaren oder mittelbaren ausländischen Beteiligungsgesellschaft aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 19. Juni 2002 bis zum 18. Juni 2007 ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen beigefügt sind, von ihren Wandlungs- bzw. Optionsrechten Gebrauch machen oder die zur Wandlung verpflichteten Inhaber bzw. Gläubiger der von der Deutsche Lufthansa AG oder durch eine 100 %ige unmittelbare oder mittelbare ausländische Beteiligungsgesellschaft der Deutsche Lufthansa AG aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 19. Juni 2002 bis zum 18. Juni 2007 ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen ihre Pflicht zur Wandlung erfüllen, und soweit nicht eigene Aktien zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch die Ausübung von Wandlungs- bzw. Optionsrechten oder durch die Erfüllung von Wandlungspflichten entstehen, am Gewinn teil.

Darüber hinaus ist das Grundkapital um weitere bis zu € 97.689.000 durch Ausgabe von bis zu 38.160.000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht. Diese bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber bzw. Gläubiger von Wandlungsrechten oder Optionsscheinen, die von der Deutsche Lufthansa AG oder einer 100 %igen unmittelbaren oder mittelbaren ausländischen Beteiligungsgesellschaft aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 16. Juni 1999 bis zum 15. Juni 2004 ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen beigefügt sind, von ihren Wandlungs- bzw. Optionsrechten Gebrauch machen. Von dieser Ermächtigung hat die Gesellschaft im Januar 2002 durch die Ausgabe einer Wandelschuldverschreibung von insgesamt € 750.000.000 Gebrauch gemacht, so dass diese bedingte Kapitalerhöhung durchgeführt wird, soweit Inhaber der Wandelschuldverschreibung von ihren Wandlungsrechten Gebrauch machen (vgl. „– Entwicklung der Kapitalverhältnisse seit 2001 – Kapitalmaßnahmen im Geschäftsjahr 2002“).

Ermächtigung zu Maßnahmen nach LuftNaSiG

Ermächtigung zur Kapitalerhöhung gemäß § 4 Abs. 3 LuftNaSiG

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, wenn aus dem Aktienbuch oder aus einer Meldung nach den §§ 21 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) hervorgeht, dass sich (i) 45 % oder mehr der nach den ausgegebenen Aktien insgesamt möglichen Stimmen oder (ii) eine beherrschende Beteiligung im Sinne des § 17 Aktiengesetz im Besitz solcher Aktionäre befinden, deren Aktienbesitz der Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse entgegensteht. Der Ausgabebetrag der neuen Aktien ist im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzulegen und darf den Börsenkurs nicht wesentlich unterschreiten. Eine Kapitalerhöhung nach dieser Vorschrift darf den Umfang von 10 % des Grundkapitals der Gesellschaft im Zeitpunkt der Maßnahme nicht übersteigen und darf nur so hoch sein, wie es erforderlich ist, um die obigen Voraussetzungen für diese Kapitalmaßnahme entfallen zu lassen.

Veräußerungspflicht

Der Vorstand ist ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausländische Aktionäre in dem Umfang, wie es zur Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse erforderlich ist, und in der Reihenfolge des § 5 Abs. 3 LuftNaSiG unter Setzung einer angemessenen Frist mit Hinweis auf die andernfalls mögliche Rechtsfolge, der Aktien nach Maßgabe des § 5 Abs. 7 LuftNaSiG verlustig zu gehen, aufzufordern, sämtliche oder einen Teil der von ihnen gehaltenen Aktien zu veräußern und die Veräußerung der Gesellschaft unverzüglich nachzuweisen, wenn (i) aus dem Aktienbuch oder aus einer Meldung nach den §§ 21 ff. WpHG hervorgeht, dass sich eine Stimmenmehrheit oder eine beherrschende Beteiligung im Sinne des § 17 des Aktiengesetzes im Besitz dieser Aktionäre befindet, und (ii) durch diese Umstände die luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein können, und (iii) es der Gesellschaft aus Gründen eines drohenden schwerwiegenden Nachteils nicht zumutbar ist, durch die nach § 4 LuftNaSiG zulässigen Maßnahmen (vgl. oben „– Ermächtigung zur Kapitalerhöhung gemäß § 4 Abs. 3 LuftNaSiG*")* die Voraussetzungen zur Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse wiederherzustellen, oder diese Maßnahmen nach Lage des Einzelfalls für diesen Zweck nicht geeignet sind. Die Aufforderung mit dem Hinweis auf die mögliche Rechtsfolge, der Aktien verlustig zu gehen, hat hierfür eine Frist von mindestens vier Wochen vorzusehen. An Stelle der öffentlichen Bekanntmachung genügt die einmalige Einzelaufforderung an die betroffenen Aktionäre; dabei muss eine Nachfrist gewährt werden, die mindestens zwei Wochen seit dem Empfang der Einzelaufforderung beträgt.

Wird der Aufforderung zum Verkauf nicht nachgekommen, kann der Vorstand die von den jeweiligen Aktionären gehaltenen Aktien für ungültig erklären, so dass die betroffenen Aktionäre ihr Eigentum an den Aktien verlieren. Das Eigentum an den Aktien wird dann automatisch auf die Bundesrepublik Deutschland oder eine eigens benannte Regierungsstelle übertragen. Die betroffenen Aktionäre müssen für den Verlust des Eigentums mit einem Betrag entschädigt werden, der entweder dem letzten festgestellten Börsenpreis an dem Tag entspricht, der unmittelbar der Aufforderung zum Verkauf der Aktien vorausging, oder dem letzten festgestellten Börsenpreis an dem Tag, der unmittelbar dem Ablauftermin der Frist für die Veräußerung der Aktien vorausging, je nachdem, welches der höhere ist. Bezüglich der Börsen, an denen die Aktien notiert sind, ist der Börsenpreis der Wertpapierbörse mit dem höchsten Umsatzvolumen in den Aktien der Gesellschaft maßgeblich. Die Kosten der Übertragung werden von der an den Aktionär zahlbaren Entschädigung abgezogen.

Aufgrund einer Besitzstandsklausel gilt die Veräußerungspflicht nur für Aktien, die nach dem Inkrafttreten des LuftNaSiG, d. h. nach dem 14. Juni 1997, erworben wurden.

Entwicklung der Kapitalverhältnisse seit 2001

Zu Beginn des Geschäftsjahres 2001 betrug das Grundkapital der Gesellschaft € 976.896.000 und war in 381.600.000 auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien eingeteilt. Im Geschäftsjahr 2001 wurden keine Kapitalmaßnahmen vorgenommen.

Kapitalmaßnahmen im Geschäftsjahr 2002

Im Rahmen seiner Ermächtigung durch den Beschluss der Hauptversammlung vom 16. Juni 1999, einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 1 Mrd. Euro mit Laufzeit bis zu 15 Jahren zu begeben, hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 5. Dezember 2001 unter Ausnutzung des dafür zur Verfügung stehenden bedingten Kapitals am 4. Januar 2002 eine Wandelanleihe über € 750.000.000 begeben. Das Bezugsrecht der Aktionäre wurde ausgeschlossen. Es wurden insgesamt 750.000 Teilschuldverschreibungen mit Wandlungsrechten im Nennbetrag von jeweils € 1.000 ausgegeben, die das Recht zur Wandlung in bis zu 37.202.380 Aktien der Gesellschaft zu einem Preis von € 20,16 verbriefen. Die Anleihe hat eine Laufzeit bis zum 4. Dezember 2012 und wird mit 1,25 % p. a. verzinst. Sie wird an der Luxemburger Börse gehandelt. Die Gesellschaft ist zur Kündigung der Anleihe berechtigt, soweit der gewichtete Durchschnittskurs der Aktie nach dem 4. Januar 2002 an 20 Tagen während eines Zeitraums von 30 Tagen mindestens 130 % des jeweils gültigen Wandlungspreises entspricht oder der Gesamtnennbetrag der ausstehenden Teilschuldverschreibungen weniger als € 75.000.000 beträgt. Jeweils zum 4. Januar 2006, 2008 und 2010 hat jeder Anleihegläubiger das Recht, die Rückzahlung der von ihm gehaltenen Teilschuldverschreibungen zum Nennbetrag inklusive aufgelaufener Zinsen zu verlangen. Im Zusammenhang mit der Begebung der Anleihe wurde das gesamte 1999 geschaffene bedingte Kapital von 38.160.000 neuen, auf den Namen lautenden vinkulierten Stückaktien an den deutschen Wertpapierbörsen

zugelassen, so dass die Anleihegläubiger bei Wandlung börsenzugelassene Aktien erhalten. Bei Wandlung ausgegebene Aktien werden für das Geschäftsjahr, in dem die Wandlungserklärung nach Maßgabe der Anleihebedingungen wirksam wird, voll dividendenberechtigt sein. Bis zum 31. März 2004 hatte noch kein Inhaber von Teilschuldverschreibungen Gebrauch von seinem Wandlungsrecht gemacht. Aufgrund des in den Anleihebedingungen vorgesehenen Verwässerungsschutzes wird der für die Wandlung maßgebliche Wandlungspreis im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung in Abhängigkeit vom wirtschaftlichen Wert der Bezugsrechte rechnerisch herabgesetzt. Da in den Anleihebedingungen nicht vorgesehen ist, dass sich die Anzahl der bei Wandlung insgesamt auszugebenden Aktien erhöht, wird die durch die Ausgabe der Neuen Aktien eintretende Verwässerung der Inhaber der Wandelschuldverschreibung bei Wandlung in bar ausgeglichen.

Kapitalmaßnahmen im Geschäftsjahr 2003

Im Geschäftsjahr 2003 wurden keine Kapitalmaßnahmen vorgenommen.

Kapitalmaßnahmen im Geschäftsjahr 2004

Im Geschäftsjahr 2004 wurden bisher bis auf die anstehende Kapitalerhöhung vom Juni 2004 keine Kapitalmaßnahmen vorgenommen.

Management- und Mitarbeiterbeteiligungsprogramme

Mitarbeiter-Aktien (LH-Chance)

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Lufthansa Konzerns haben im Rahmen der ihnen gewährten Erfolgsbeteiligung die Wahl, sich diese in bar auszahlen zu lassen oder für ein Investment in Aktien der Gesellschaft zu verwenden. Für den Fall einer Investition in Aktien besteht die Wahl zwischen traditionellen Belegschaftsaktien (d. h. einem durch die Gesellschaft subventionierten Erwerb von Aktien) oder der Teilnahme an dem Programm „LH-Chance“. Bei diesem Programm erhält der Arbeitnehmer zusätzlich zu den von ihm unmittelbar erworbenen Aktien ein zinsloses Arbeitgeberdarlehen, welches ebenfalls in Aktien der Gesellschaft zu investieren ist. Die im Zusammenhang mit der Programmdurchführung benötigten Aktien erwirbt die Gesellschaft am Markt; siehe „– Erwerb eigener Aktien – Bestand eigener Aktien“.

LH-Performance-Programme

Lufthansa bietet allen Führungskräften seit 1997 die Teilnahme am jährlich aufgelegten „LH-Performance“-Programm an. Dieses Programm besteht aus einem Eigeninvestment des Teilnehmers in Lufthansa Aktien und einer von der Gesellschaft in Abhängigkeit von der Höhe des Eigeninvestments gewährten Outperformance-Option. Der jeweilige Maximalbetrag des Eigeninvestments ist abhängig von der Leitungsebene, der der Teilnehmer zugeordnet ist. Auf die für das Eigeninvestment zu erwerbenden Aktien gewährt Lufthansa einen Rabatt von derzeit 20 % auf den Aktienkurs. 2003 konnte das Eigeninvestment erstmals auch durch Einbringung eigener Aktien des Teilnehmers erfolgen.

Aus der Outperformance-Option leistet Lufthansa bei Programmende eine Zahlung, wenn sich der Lufthansa Aktienkurs besser entwickelt hat als ein Konkurrenzindex, bestehend aus den Aktien konkurrierender börsennotierter, europäischer Fluggesellschaften. Dieser Konkurrenzindex setzt sich seit 2002 aus den Aktien von Air France (20 %), British Airways (20 %), KLM (10 %), Iberia (10 %), Alitalia (10 %), Swiss (10 %), easyJet (10 %) und Ryanair (10 %) zusammen. Die Zahlung aus der Option steigt mit zunehmender Outperformance in der jüngsten aufgelegten Tranche bis zu einem Maximalbetrag bei 30 % der Outperformance; frühere, noch laufende Tranchen sehen eine Begrenzung auf 40 % vor. Die Zahlung aus der Outperformance-Option setzt voraus, dass der Teilnehmer die mit dem Eigeninvestment erworbenen Aktien noch hält. Mögliche Ausübungstermine für LH-Performance sind 3 Jahre, 3,5 Jahre oder 4 Jahre nach Programmbeginn.

Seit 2003 wird auch den außertariflich beschäftigten Mitarbeitern unterhalb der Leitungsebenen ein Aktienprogramm mit Outperformance-Charakter angeboten. „LH-PerformanceAT“ erfordert ebenfalls ein Eigeninvestment in Aktien der Gesellschaft. Die eingeräumte Outperformance-Option hat eine Laufzeit von drei Jahren und garantiert den Teilnehmern ebenfalls eine Bonuszahlung bei Ausübung der Option, wenn sich die Lufthansa

Aktie besser entwickelt als der Konkurrenzindex. Dieser Konkurrenzindex ist identisch mit dem des Führungskräfteprogramms „LH-Performance“. Die Zahlung aus der Option steigt mit zunehmender Outperformance bis zu einem Maximalbetrag vom 30 % der Outperformance. Die im Zusammenhang mit der Programmdurchführung jeweils benötigten Aktien erwirbt die Gesellschaft am Markt; siehe „– Erwerb eigener Aktien – Bestand eigener Aktien“.

Erwerb eigener Aktien

Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien durch die Hauptversammlung

Die Gesellschaft ist aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 18. Juni 2003 gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG ermächtigt, bis zum 17. Dezember 2004 eigene Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von bis zu 10 % des im Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals der Gesellschaft zu erwerben. Der Erwerb kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Der Gegenwert für den Erwerb dieser Aktien darf den Börsenpreis um nicht mehr als 10 % über- bzw. unterschreiten. Als maßgeblicher Börsenpreis im Sinne der vorstehenden Regelung gilt dabei im Falle eines Erwerbs über die Börse der Mittelwert der Preise für die Aktie der Deutsche Lufthansa AG in der Schlussauktion im Xetra-Handel (oder einem entsprechenden Nachfolgesystem) während der letzten fünf Handelstage vor dem Erwerb der Aktien. Im Falle eines Erwerbs mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten Kaufangebots gilt der Mittelwert der Kurse der Aktie der Deutsche Lufthansa AG in der Schlussauktion im Xetra-Handel (oder einem entsprechenden Nachfolgesystem) während der letzten fünf Börsenhandelstage vor der Veröffentlichung der Entscheidung zur Abgabe dieses Angebots als maßgeblicher Börsenpreis.

Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats eine Veräußerung der erworbenen eigenen Aktien in anderer Weise als über die Börse oder mittels Angebot an sämtliche Aktionäre vorzunehmen, wenn die erworbenen eigenen Aktien zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis von Aktien der Gesellschaft im Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Das Bezugsrecht der Aktionäre wird dabei ausgeschlossen. Diese Ermächtigung gilt jedoch nur mit der Maßgabe, dass die unter Ausschluss des Bezugsrechts gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG veräußerten Aktien insgesamt 10 % des Grundkapitals nicht überschreiten dürfen, und zwar weder im Zeitpunkt des Wirksamwerdens noch im Zeitpunkt der Ausübung dieser Ermächtigung. Auf diese Begrenzung von 10 % des Grundkapitals sind Aktien anzurechnen, die nach Wirksamwerden der Ermächtigung unter Ausnutzung einer zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung geltenden bzw. an deren Stelle tretenden Ermächtigung zur Ausgabe neuer Aktien aus genehmigtem Kapital gemäß § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben werden. Ferner sind auf diese Begrenzung auf 10 % des Grundkapitals diejenigen Aktien anzurechnen, die zur Bedienung von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen ausgegeben bzw. auszugeben sind, sofern die Schuldverschreibungen nach Wirksamwerden der Ermächtigung aufgrund einer zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung geltenden bzw. an deren Stelle tretenden Ermächtigung in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG unter Ausschluss des Bezugsrechts ausgegeben wurden.

Der Vorstand ist ferner ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats eine Veräußerung der erworbenen eigenen Aktien in anderer Weise als über die Börse oder mittels Angebot an sämtliche Aktionäre vorzunehmen, soweit dies (i) gegen Sachleistung im Rahmen des Erwerbs von Unternehmen oder Beteiligungen an Unternehmen geschieht oder (ii) zur Erfüllung der Rechte von Inhabern bzw. Gläubigern aus von der Gesellschaft oder einer 100 %igen unmittelbaren oder mittelbaren ausländischen Beteiligungsgesellschaft der Deutsche Lufthansa AG ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen erfolgt oder aber (iii) die erworbenen eigenen Aktien als Belegschaftsaktien Mitarbeitern der Deutsche Lufthansa AG und mit ihr verbundener Unternehmen zum Erwerb angeboten werden. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist jeweils ausgeschlossen.

Weiterhin wird der Vorstand ermächtigt, die erworbenen eigenen Aktien mit Zustimmung des Aufsichtsrats ohne weiteren Hauptversammlungsbeschluss ganz oder teilweise einzuziehen.

Die vorstehenden Ermächtigungen zur Veräußerung oder Einziehung eigener Aktien können ganz oder in Teilen, einmal oder mehrmals, einzeln oder gemeinsam ausgenutzt werden.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Gesellschaft haben in der am 2. April 2004 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlichten Tagesordnung zur am 16. Juni 2004 stattfindenden Hauptversammlung der Gesellschaft unter dem Tagesordnungspunkt 5 vorgeschlagen, die derzeit bestehende Ermächtigung zum Rückkauf eigener

Aktien durch eine neue bis zum 15. Dezember 2005 befristete Ermächtigung zu ersetzen, die ihrem Inhalt nach der bestehenden Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien entspricht.

Befugnis zum Erwerb eigener Aktien gemäß § 4 Abs. 1 LuftNaSiG

Die Gesellschaft ist gemäß § 4 Abs. 1 LuftNaSiG befugt, eigene Aktien zu erwerben, wenn sich aus dem Aktienbuch ergibt, dass sich 40 % oder mehr der nach den ausgegebenen Aktien insgesamt möglichen Stimmen im Besitz solcher Aktionäre befinden, deren Aktienbesitz der Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse entgegensteht.

Bestand eigener Aktien

Zum Datum dieses Prospekts hält die Gesellschaft keine eigenen Aktien. Die im Zusammenhang mit den LH Performance, LH Performance AT und den Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen von den jeweiligen Teilnehmern für das erforderliche Eigeninvestment erforderlichen Aktien (siehe „– Management- und Mitarbeiterbeteiligungsprogramme“) werden von der Gesellschaft ggf. jeweils gesammelt im Markt erworben. Soweit die Anzahl der von der Gesellschaft erworbenen Aktien die tatsächlich für die Eigeninvestments der betreffenden Mitarbeiter erworbenen Aktien übersteigt, werden die überzähligen Aktien von der Gesellschaft kurzfristig wieder im Markt veräußert.

Mitteilungs- und Veröffentlichungspflichten

Das Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) sieht in § 21 bestimmte Mitteilungspflichten für Personen vor, deren Stimmrechtsanteil an einer börsennotierten Gesellschaft durch Erwerb, Veräußerung oder auf sonstige Weise eine Schwelle von 5 %, 10 %, 25 %, 50 % oder 75 % erreicht, überschreitet oder unterschreitet. Eine börsennotierte Gesellschaft ist in diesem Zusammenhang jede Gesellschaft mit Sitz im Inland, deren Aktien zum Handel an einem organisierten Markt in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassen sind. Gemäß § 22 WpHG können der meldepflichtigen Person unter bestimmten Umständen Stimmrechte aus Aktien, die Dritten gehören, zugerechnet werden. Solche Dritte sind zum Beispiel Tochterunternehmen der meldepflichtigen Person oder Personen, die Aktien für Rechnung der meldepflichtige Person halten. Die Meldung muss schriftlich an die Gesellschaft und an die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht unverzüglich, spätestens innerhalb von sieben Kalendertagen, erfolgen. In der Meldung sind anzugeben: (i) das Erreichen, Überschreiten oder Unterschreiten der oben genannten Schwellen, (ii) die Höhe des Stimmrechtsanteils, sowie (iii) die Anschrift des Meldepflichtigen und das Datum des Erreichens, Überschreitens oder Unterschreitens der oben genannten Schwellen. Die Verletzung der Meldepflicht hat gemäß § 28 WpHG Stimmrechtsverlust aus Aktien zur Folge, die der meldepflichtigen Person gehören oder ihr gemäß § 22 WpHG zugerechnet werden. Der Stimmrechtsausschluss dauert so lange an, bis die Meldepflicht erfüllt wird.

Aktionärsstruktur

Nach den der Gesellschaft vorliegenden Mitteilungen aufgrund des Wertpapierhandelsgesetzes war zum 31. März 2004 die GENUJO Achte Beteiligungs GmbH mit einem Anteil von 10,05 % am Grundkapital der Gesellschaft der einzige Aktionär, dessen Beteiligung am Grundkapital 5 % überschreitet. Die restlichen Aktien der Gesellschaft (89,95 %) befanden sich in Streubesitz.

Geschäfte und Rechtsbeziehungen mit nahestehenden Personen

Die Allianz AG hielt zum 31. März 2004 über ihre 100 %ige Tochter Dresdner Bank Aktiengesellschaft eine mittelbare Beteiligung von 50 % an der GENUJO Achte Beteiligungs GmbH, die ihrerseits 10,05 % der Aktien der Gesellschaft hält. Lufthansa Konzerngesellschaften stehen in vertraglichen Beziehungen mit Gesellschaften der Allianz Gruppe. Darüber hinaus fungiert die Dresdner Bank als einer der Konsortialführer des Angebots. Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass sämtliche vertraglichen Beziehungen der Lufthansa mit konzernverbundenen Unternehmen der Allianz AG einem Drittvergleich standhalten.

Die Bayerische Landesbank hielt zum 31. März 2004 eine mittelbare Beteiligung von 50 % an der GENUJO Achte Beteiligungs GmbH. Lufthansa Konzerngesellschaften stehen in vertraglichen Beziehungen mit der Bayerischen Landesbank. Darüber hinaus gehört die Bayerische Landesbank zu den Konsortialbanken für das Angebot. Die Gesellschaft ist der Ansicht, dass sämtliche Vertragsbeziehungen der Lufthansa zur Bayerischen Landesbank einem Drittvergleich standhalten.

ORGANE DER GESELLSCHAFT

Die Organe der Gesellschaft sind der Vorstand, der Aufsichtsrat und die Hauptversammlung. Die Kompetenzen dieser Organe sind im Aktiengesetz, in der Satzung und in den Geschäftsordnungen für den Vorstand und den Aufsichtsrat und dessen Ausschüsse geregelt. Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten unabhängig voneinander und eine gleichzeitige Mitgliedschaft einer Person in beiden Organen ist unzulässig.

Der Vorstand ist aufgrund des Aktiengesetzes und der Satzung für die Leitung des Tagesgeschäfts der Gesellschaft zuständig. Ferner obliegt dem Vorstand die gesetzliche Vertretung der Gesellschaft gegenüber Dritten. Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand und ist für die Bestellung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern verantwortlich. Darüber hinaus vertritt der Aufsichtsrat die Gesellschaft bei Geschäften zwischen einem Vorstandsmitglied und der Gesellschaft. Der Aufsichtsrat darf grundsätzlich keine Geschäftsführungsfunktion ausüben und keine Entscheidungen in Bezug auf die Geschäftsleitung treffen. Er ist auch nicht berechtigt, in solche Entscheidungen einzugreifen. Der Vorstand darf jedoch gemäß seiner Geschäftsordnung bestimmte Geschäfte nicht ohne Zustimmung des Aufsichtsrats vornehmen, und der Aufsichtsrat kann gemäß der Satzung der Gesellschaft weitere Angelegenheiten von seiner Zustimmung abhängig machen.

Die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder müssen ihre Pflichten mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns ausüben. Die Einhaltung dieses Sorgfaltsstandards erfordert die angemessen Berücksichtigung der Interessen der Gesellschaft und ihrer Aktionäre und Mitarbeiter.

Vorstand

Nach deutschem Recht werden die Vorstandsmitglieder durch den Aufsichtsrat für eine Amtszeit von bis zu fünf Jahren bestellt, welche verlängert werden kann. Der Vorstand der Gesellschaft besteht nach der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Zahl der Vorstandsmitglieder und etwaiger stellvertretender Vorstandsmitglieder wird durch den Aufsichtsrat bestimmt. Gegenwärtig besteht der Vorstand aus drei Mitgliedern.

Der Aufsichtsrat hat eine Geschäftsordnung für den Vorstand erlassen, die in der Fassung vom 1. Oktober 2002 gültig ist.

Die Gesellschaft wird gesetzlich vertreten durch zwei Vorstandsmitglieder oder durch ein Vorstandsmitglied gemeinsam mit einem Prokuristen.

Die gegenwärtigen Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft sind:

Name	Mitglied seit	Zuständigkeit	Mitgliedschaft in anderen Gremien
Wolfgang Mayrhuber	2001	Vorsitzender des Vorstands Ressort Passage/Airlines und Verantwortung für Konzernstrategie, Innovation und Qualität, Konzernpolitik, Konzern-Flugzeug-Bewirtschaftung, Konzernkommunikation, und Konzernrevision	AG-Aufsichtsratsmitgliedschaften: – Eurowings Luftverkehrs AG – LSG Lufthansa Service Holding AG – Lufthansa Cargo AG – Lufthansa CityLine GmbH (AR-Vorsitz) – Lufthansa Technik AG – Thomas Cook AG – Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG Mitgliedschaften in anderen Gremien: HEICO Corp., Florida (Board of Directors)

Name	Mitglied seit	Zuständigkeit	Mitgliedschaft in anderen Gremien
Dr. Karl-Ludwig Kley	1998	Ressort Finanzen mit der Verantwortung für Treibstoff-Einkauf, Datenschutz, Investor Relations, Finanzen, Controlling, Rechnungswesen, Konzernbilanzen und Steuern sowie Justitiariat	AG-Aufsichtsratsmitgliedschaften: – Delvag Luftfahrtversicherungs-AG (AR-Vorsitz) – LSG Lufthansa Service Holding AG – Lufthansa Cargo AG – Lufthansa Technik AG – Thomas Cook AG – Vattenfall Europe AG – WestLB AG – Merck KGaA Mitgliedschaften in anderen Gremien: – Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH (AR-Vorsitz) – Amadeus Global Travel Distribution S. A., Madrid (Vorsitz Board of Directors) – KG Allgemeine Leasing GmbH & Co. (Verwaltungsrat)
Stefan Lauer	2000	Arbeitsdirektor Ressort Aviation-Services und Personal mit der Verantwortung für Personalpolitik, Führungskräftepolitik, Personalmarketing, Tarifpolitik, Lufthansa School of Business, Konzernsicherheit, Informationsmanagement, Bau- und Facility Management	AG-Aufsichtsratsmitgliedschaften: – LSG Lufthansa Service Holding AG (AR-Vorsitz) – Lufthansa Cargo AG (AR-Vorsitz) – Lufthansa Technik AG (AR-Vorsitz) Mitgliedschaften in anderen Gremien: – Lufthansa Systems Group GmbH (AR-Vorsitz) – AMECO Corp., Beijing (stellv. Vorsitz Board of Directors) – Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale (Verwaltungsrat) – Lufthansa Flight Training GmbH (AR-Vorsitz) – Universitätsklinikum Marburg (Aufsichtsrat)

Wolfgang Mayrhuber (57 Jahre) ist seit 1. Januar 2001 Mitglied und seit 18. Juni 2003 Vorsitzender des Vorstands der Gesellschaft. Nach seinem Studium des Maschinenbaus in Österreich und Kanada trat Herr Mayrhuber 1970 als Ingenieur in den Lufthansa Konzern ein. 1992 wurde Herr Mayrhuber zum Leiter der Technischen Direktion und Generalbevollmächtigten Technik ernannt. 1994 wurde er zum Vorstandsvorsitzenden der neugegründeten Lufthansa Technik AG berufen; er übte diese Funktion bis zum seinem Wechsel in den Konzernvorstand am 1. Januar 2001 aus.

Dr. Karl-Ludwig Kley (52 Jahre) ist seit 1. September 1998 Mitglied des Vorstands der Gesellschaft. Nach seiner Ausbildung zum Industriekaufmann und anschließendem Studium der Rechtswissenschaften war Herr Dr. Kley von 1982 bis 1997 zunächst für die Bayer AG tätig. Er begann im Bereich Konzernfinanzen und wurde 1985 Assistent des Vorstandsvorsitzenden. Von 1987 bis 1991 war er Chief Financial Officer der Bayer Japan Ltd. in Tokyo. 1992 übernahm er im Bereich Pharma die Leitung des Überseevertriebs und wurde 1993 zum Direktor ernannt. 1994 wechselte er als Leiter des Geschäftsbereichs Pharma zur Bayer S. p. A. nach Mailand. Von August 1997 bis zu seinem Wechsel zu Lufthansa war er für das Ressort Finanzen/Investor Relations bei der Bayer AG verantwortlich.

Stefan Lauer (49 Jahre) war seit 1. Mai 2000 stellvertretendes und ist seit 1. August 2000 ordentliches Mitglied des Vorstands der Gesellschaft. Nach dem Studium der Rechtswissenschaften war Herr Lauer zunächst mehrere Jahre im Magistrat der Stadt Frankfurt am Main tätig. Er trat 1990 in den Lufthansa Konzern als Leiter der Führungskräftebetreuung ein. 1991 wurde er zum Leiter des Zentralbüros des Vorstandsvorsitzenden ernannt. 1994 übernahm er die Verantwortung für den Bereich Strategische Konzern- und Organisationsentwicklung. 1997 wechselte er zur Lufthansa Cargo AG, wo er im Vorstand das Ressort Marketing und Vertrieb leitete, bis er im Januar 2000 zum Vorstandsvorsitzenden der Lufthansa Cargo AG ernannt wurde.

Die Mitglieder des Vorstands sind unter der Geschäftsadresse der Gesellschaft, Von-Gablenz-Straße 2–6, 50679 Köln, erreichbar.

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstands der Gesellschaft beliefen sich im Geschäftsjahr 2003 auf € 1,8 Mio. Darüber hinaus bezogen die Vorstandsmitglieder für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben in Tochtergesellschaften Vergütungen von insgesamt T€ 6.

Ferner nahmen die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2003 an dem unter „– Optionspläne“ dargestellten Optionsprogramm für die Führungskräfte teil; es wurde der programmübliche Abschlag von 20 % (T€ 56) auf das Eigeninvestment gewährt. Für die Ansprüche aus den Optionen wurden Rückstellungen von T€ 33 gebildet. Außerdem wurden im Geschäftsjahr 2003 Optionsprämien aus dem Führungskräfte-Programm des Jahres 2000 von T€ 25 an ein Vorstandsmitglied ausgezahlt.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen von € 40,7 Mio. Im Geschäftsjahr 2003 betrugen die laufenden Bezüge für diese Personengruppe € 3,1 Mio., einschließlich der von Tochterunternehmen gewährten Bezüge.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat besteht gemäß der Satzung der Gesellschaft sowie §§ 95, 96 Aktiengesetz und § 7 Abs. 1 Mitbestimmungsgesetz aus 20 Mitgliedern, und zwar aus zehn Mitgliedern der Anteilseigner, die von den Aktionären in der Hauptversammlung nach Maßgabe der Vorschriften des Aktiengesetzes gewählt werden, und zehn Mitgliedern der Arbeitnehmer, deren Wahl sich nach den Bestimmungen des Mitbestimmungsgesetzes von 1976 richtet. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat einen nicht stimmberechtigten Ehrenvorsitzenden.

Die Aufsichtsratsmitglieder werden im Allgemeinen für eine feste Amtsperiode von fünf Jahren gewählt. Die Wahl erfolgt für die Zeit bis zur Beendigung der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das vierte Geschäftsjahr nach dem Beginn der Amtszeit beschließt. Hierbei wird das Geschäftsjahr, in dem die Amtszeit beginnt, nicht mitgerechnet. Die Mitglieder des Aufsichtsrats können wiedergewählt werden.

Soweit gesetzlich nichts anderes vorgeschrieben ist, werden die Beschlüsse des Aufsichtsrats mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst. Im Falle einer Stimmengleichheit wird über den betreffenden Beschluss erneut abgestimmt, wobei der Vorsitzende des Aufsichtsrats bei dieser zweiten Abstimmung bei erneuter Stimmengleichheit zwei Stimmen hat. Der Vorsitzende ist in der Regel ein von den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewählter Aktionärsvertreter.

Der Aufsichtsrat tritt in der Regel einmal pro Quartal zusammen. Seine Hauptfunktionen sind die folgenden:

– die Überwachung und Beratung der Geschäftsleitung der Gesellschaft;

– die Bestellung der Vorstandsmitglieder; und

– die Zustimmung zu Angelegenheiten, die nach deutschem Recht und der Geschäftsordnung für den Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, sowie von Angelegenheiten, die der Aufsichtsrat von seiner Zustimmung abhängig gemacht hat.

Der Aufsichtsrat hat ein Präsidium und einen Prüfungsausschuss gebildet. Das Präsidium ist zuständig für Inhalt, Gestaltung und Abschluss der Anstellungsverträge mit den Vorstandsmitgliedern und für sonstige personelle Angelegenheiten von Vorständen und Prokuristen (z. B. 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). Das Präsidium beschließt außerdem über sonstige Personalangelegenheiten, die dem Aufsichtsrat gemäß der Geschäftsordnung für den Vorstand zur Zustimmung vorzulegen sind.

Der Prüfungsausschuss hat die Aufgabe, nach Zuweisung durch den Aufsichtsratsvorsitzenden insbesondere Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements, der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung zu erörtern und dem Aufsichtsrat eine Beschlussempfehlung zu geben.

Der Aufsichtsrat kann weitere Ausschüsse bilden und deren Aufgaben und Befugnisse festlegen. Den Ausschüssen können im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten Entscheidungsbefugnisse des Aufsichtsrats übertragen werden, wobei Ausschüsse mit entscheidender Bedeutung so zusammengesetzt sein müssen, dass die Vertreter der Anteilseigner und die Vertreter der Arbeitnehmer jeweils paritätisch darin vertreten sind; diese Ausschüsse sind bereits mit einem Quorum von jeweils drei Mitgliedern beschlussfähig.

Die derzeitigen Aufsichtsratsmitglieder, ihre Hauptbeschäftigung und wesentlichen Organmitgliedschaften sind:

Name (Hauptbeschäftigung)	Position	Andere wesentliche Organmitgliedschaften
Dr. Wolfgang Röller (Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats der Dresdner Bank AG)	Ehrenvorsitzender (nicht stimmberechtigt)	keine
Dipl.-Ing. Dr. Ing. E. h. Jürgen Weber (ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der Gesellschaft)	Vorsitzender	a) Allianz Lebensversicherungs-AG Bayer AG Deutsche Bank AG Deutsche Post AG Thomas Cook AG (AR-Vorsitz) Voith AG b) Loyalty Partner GmbH [1]) (AR-Vorsitz) Tetra Laval Group, Pully (Schweiz)
Frank Bsirske *) (Vorsitzender der Gewerkschaft ver.di)	stellvertretender Vorsitzender	a) RWE AG (stellv. AR-Vorsitz) DAWAG – Deutsche Angestellten-Wohnungsbau AG
Dr. Josef Ackermann (Sprecher des Vorstands der Deutsche Bank AG)	Mitglied	a) Bayer AG Linde AG Siemens AG
Manfred Calsow *) (Betriebswirt)	Mitglied	a) Lufthansa Technik AG [1]) (stellv. AR-Vorsitz)
Dr. Gerhard Cromme (Vorsitzender des Aufsichtsrats der ThyssenKrupp AG)	Mitglied	a) Allianz AG Axel Springer Verlag AG E.ON AG Ruhrgas AG Siemens AG ThyssenKrupp AG (AR-Vorsitz) Volkswagen AG b) BNP Paribas S. A., Frankreich Suez S. A., Paris (Board of Directors)
Michael Diekmann (Vorsitzender des Vorstands der Allianz AG)	Mitglied	a) Allianz Dresdner Asset Management GmbH [2]) (AR-Vorsitz) Allianz Lebensversicherungs-AG [2]) (AR-Vorsitz) BASF AG Allianz Versicherungs-AG [2]) (AR-Vorsitz) Dresdner Bank AG [2]) (AR-Vorsitz) Linde AG

Name (Hauptbeschäftigung)	Position	Andere wesentliche Organmitgliedschaften
		b) Allianz of America, Inc. [2]) (Chairman) Allianz Insurance Ltd., Südafrika Assurances Générales de France [2]) (Vizepräsident) Riunione Adriatica di Sicurtà S. p.A [2]) (Vizepräsident)
Dipl.-Vwt. Jürgen Erwert *) (Kaufmännischer Angestellter)	Mitglied	keine
Peter Geisinger *) (Flugkapitän)	Mitglied	keine
Robert Haller *) (Kaufmännischer Angestellter)	Mitglied	keine
Ulrich Hartmann (Vorsitzender des Aufsichtsrats der E.ON AG)	Mitglied	a) Deutsche Bank AG E.ON AG (AR-Vorsitz) Hochtief AG IKB Deutsche Industriebank AG (AR-Vorsitz) Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG (AR-Vorsitz) b) ARCELOR, Luxemburg (Verwaltungsrat) Henkel KGaA (Gesellschafterausschuss)
Dr. Otto Graf Lambsdorff (Rechtsanwalt; Ehrenpräsident der Deutschen Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e. V.; Bundesminister für Wirtschaft a. D.)	Mitglied	a) D. A. S. Deutscher Automobil Schutz Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG HSBC Trinkhaus & Burckhardt KGaA IVECO Magirus AG (AR-Vorsitz) NSM-Löwen Entertainment GmbH (AR-Vorsitz)
Ilona Ritter *) (Gewerkschaftssekräterin ver.di)	Mitglied	a) Lufthansa CityLine GmbH [1])
Willi Rörig *) (Kaufmännischer Angestellter)	Mitglied	a) Lufthansa Cargo AG [1]) (stellv. AR-Vorsitz)
Dr. Klaus G. Schlede (Ehemaliger stellvertretender Vorsitzender des Vorstands der Gesellschaft)	Mitglied	a) Deutsche Postbank AG Deutsche Telekom AG
Werner Schmidt (Vorsitzender des Vorstands der Bayerische Landesbank)	Mitglied	a) Deutsche Kreditbank AG Drees & Sommer AG Herrenknecht AG (stellv. AR-Vorsitz) Jenoptik AG Wieland-Werke AG b) Bank für Arbeit und Wirtschaft AG, Wien (stellv. AR-Vorsitz) DekaBank Deutsche Girozentrale AdöR (Verwaltungsrat) Landesbank Saar AdöR (stellv. Verwaltungsrats-Vorsitz) LB (Swiss) Privatbank AG, Zürich (Verwaltungsrats-Vorsitz) Liquiditäts-Konsortialbank GmbH (stellv. Verwaltungsrats-Mitglied)

Name (Hauptbeschäftigung)	Position	Andere wesentliche Organmitgliedschaften
Mirco A. Vorwerk*) (Vorsitzender UFO)	Mitglied	keine
Patricia Windaus*) (Flugbegleiterin)	Mitglied	keine
Dr. Hans-Dietrich Winkhaus (Vorsitzender des Gesellschafterausschusses der Henkel KGaA)	Mitglied	a) BMW AG Degussa AG ERGO-Versicherungsgruppe AG Schwarz-Pharma AG (AR-Vorsitz) b) Henkel KGaA (Gesellschafterausschuss)
Dr. Michael Wollstadt*) (Kaufmännischer Angestellter)	Mitglied	keine
Dr. Klaus Zumwinkel (Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Post AG)	Mitglied	a) Deutsche Postbank AG (AR-Vorsitz) Deutsche Telekom AG (AR-Vorsitz) KarstadtQuelle AG b) C. V. International Post Corp. U. A. (stellv. Board-Vorsitz) Morgan Stanley (Board of Directors)

*) Arbeitnehmervertreter
a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
1) Von der Deutsche Lufthansa AG beherrschte Unternehmen
2) Von der Allianz AG beherrschte Unternehmen

Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind unter der Geschäftsadresse der Gesellschaft, Von-Gablenz-Straße 2–6, 50679 Köln, erreichbar.

Die Bezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats betrugen im Geschäftsjahr 2003 insgesamt € 500.000. Variable Vergütungen wurden nicht gezahlt. Auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallen die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Beträge:

	2003		
Name	feste Vergütungen	Vergütung für Ausschuss-tätigkeit	Vergütungen gesamt
		(€)	
Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber, Vorsitzender (ab 18. Juni 2003)	32.301	5.384	37.685
Frank Bsirske, stellvertretender Vorsitzender	30.000	5.000	35.000
Dr. Josef Ackermann (ab 18. Juni 2003)	10.767	–	10.767
Dr. Rolf-E. Breuer (bis 18. Juni 2003)	9.233	–	9.233
Manfred Calsow (ab 18. Juni 2003)	10.767	2.692	13.459
Dr. Gerhard Cromme	20.000	–	20.000
Michael Diekmann (ab 18. Juni 2003)	10.767	2.692	13.459
Dipl. Vw. Jürgen Erwert (ab 18. Juni 2003)	10.767	–	10.767
Herbert Flickenschild (bis 18. Juni 2003)	9.233	–	9.233
Peter Geisinger	20.000	2.308	22.308
Robert Haller (ab 18. Juni 2003)	10.767	–	10.767
Ulrich Hartmann	20.000	5.000	25.000
Roland Issen (bis 18. Juni 2003)	9.233	–	9.233
Dr. Otto Graf Lambsdorff	20.000	–	20.000
Eckhard Lieb (bis 18. Juni 2003)	9.233	–	9.233
Franz-Eduard Macht (bis 18. Juni 2003)	9.233	2.308	11.541
Franz Ludwig Neubauer (bis 18. Juni 2003)	9.233	–	9.233
Ilona Ritter	20.000	–	20.000
Willi Rörig	20.000	–	20.000
Dr. Klaus G. Schlede (AR-Vorsitzender bis 18. Juni 2003)	38.466	14.616	53.082
Werner Schmidt (ab 18. Juni 2003)	10.767	–	10.767
Jan G. Stenberg (bis 18. Juni 2003)	9.233	–	9.233
Dr. Alfons Titzrath (bis 18. Juni 2003)	9.233	2.308	11.541
Mirco A. Vorwerk (ab 18. Juni 2003)	10.767	2.692	13.459
Patricia Windaus	20.000	–	20.000
Dr. Hans-Dietrich Winkhaus	20.000	–	20.000
Dr. Michael Wollstadt	20.000	5.000	25.000
Dr. Klaus Zumwinkel	20.000	–	20.000
Gesamt	**450.000**	**50.000**	**500.000**

Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungs- und Tagegelder, fielen in Höhe von insgesamt T€ 51 an. Diese Beträge schließen diejenigen Beförderungsvergünstigungen ein, die sich unter Berücksichtigung entsprechender IATA-Bestimmungen ergeben.

Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutsche Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für ihre Tätigkeit zusammen eine Vergütung von T€ 57.

Die Vergütungsstruktur für den Aufsichtsrat ist mit Wirkung erstmals für das Geschäftsjahr 2003 geändert worden:

Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2003 erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für ihre Tätigkeit neben dem Ersatz ihrer Auslagen eine feste jährliche Vergütung von je € 20.000 sowie eine zusätzliche variable Vergütung von € 1.000 für jeden von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenbetrag von € 0,01 pro Aktie, der über einen Dividende von € 0,25 pro Aktie hinaus an die Aktionäre der Gesellschaft ausgeschüttet wird. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält das dreifache, und der stellvertretende Vorsitzende erhält das eineinhalbfache dieser Beträge. Darüber hinaus erhalten Mitglieder von Ausschüssen zusätzlich 25 % und Ausschussvorsitzende zusätzlich 50 % dieser Beträge.

Des Weiteren erhalten die Aufsichtsratsmitglieder den Ersatz ihrer baren Auslagen, insbesondere ihre Reisekosten, sowie ein Sitzungsgeld von € 500 pro Sitzung. Die Gesellschaft vergütet darüber hinaus die Versicherungsprämie im Rahmen einer Gruppenunfallversicherung und erstattet die auf die Beiträge entfallende Umsatzsteuer. Aufsichtsratsmitglieder sind außerdem berechtigt, außertarifliche Transportmöglichkeiten nach Maßgabe der Bestimmungen der IATA und der Gesellschaft in Anspruch zu nehmen.

Beteiligung von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern an der Gesellschaft bzw. an Geschäften der Gesellschaft

Kein Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied hält direkt oder indirekt Aktien oder Optionen der Gesellschaft im Umfang von mehr als 1 % der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien. Auch der Gesamtbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder übersteigt nicht 1 % der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien. Zu den Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen der Gesellschaft vgl. „Kapitalverhältnisse-Management- und Mitarbeiterbeteiligungsprogramme“.

Die Gesellschaft hat Vorstands- oder Aufsichtsratsmitgliedern weder Darlehen gewährt noch Bürgschaften oder Gewährleistungen für sie übernommen. Die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder waren nicht an Geschäften außerhalb der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft oder an anderen der Form oder der Sache nach ungewöhnlichen Geschäften der Gesellschaft während des laufenden oder des vorhergehenden Geschäftsjahres oder an derartigen ungewöhnlichen Geschäften in weiter zurückliegenden Geschäftsjahren, die noch nicht endgültig abgeschlossen sind, beteiligt.

Hauptversammlung

Die Hauptversammlung findet am Sitz der Gesellschaft oder an einem deutschen Börsenplatz statt. Sie wird durch den Vorstand oder den Aufsichtsrat einberufen. Jede auf den Namen lautende Aktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Falls im Aktiengesetz nicht zwingend etwas anderes vorgesehen ist, werden die Beschlüsse der Hauptversammlung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen gefasst. Soweit das Aktiengesetz zur Beschlussfassung eine Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals vorschreibt, genügt, soweit dies gesetzlich zulässig ist, die einfache Mehrheit des vertretenen Kapitals. Weder das Aktienrecht noch die Satzung der Gesellschaft sehen eine Mindestbeteiligung für die Beschlussfähigkeit der Hauptversammlung vor.

Nach dem Aktienrecht erfordern die Beschlüsse von grundlegender Bedeutung neben der Mehrheit der abgegebenen Stimmen auch eine Mehrheit von mindestens Dreiviertel des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals. Zu diesen Beschlüssen mit grundlegender Bedeutung gehören insbesondere:

- Kapitalerhöhungen mit Ausschluss des Bezugsrechts;
- Kapitalherabsetzungen;
- die Schaffung von genehmigtem oder bedingtem Kapital;
- die Auflösung der Gesellschaft;
- die Verschmelzung der Gesellschaft auf oder mit einer anderen Gesellschaft;
- Auf- oder Abspaltung sowie die Übertragung des gesamten Vermögens der Gesellschaft;
- der Abschluss von Unternehmensverträgen (insbesondere Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträgen); und
- der Wechsel der Rechtsform der Gesellschaft.

Die jährliche ordentliche Hauptversammlung muss innerhalb der ersten acht Monate des Geschäftsjahres stattfinden und wird vom Vorstand nach Erhalt des Berichtes des Aufsichtsrats über den Jahresabschluss, den Lagebericht und die Verwendung des Bilanzgewinns einberufen. Zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts sind nur diejenigen Aktionäre berechtigt, die im Aktienregister der Gesellschaft eingetragen sind und sich rechtzeitig angemeldet haben. Die Anmeldung zur Teilnahme an der Hauptversammlung muss der Gesellschaft spätestens am dritten Tag vor der Hauptversammlung zugegangen sein. Stimmberechtigt sind die am Anmeldeschlusstag im Aktienregister eingetragenen Aktionäre.

Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Gesellschaft folgen seit Beginn des Geschäftsjahres 2002 den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex und haben am 3. Dezember 2003 die folgende Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz verabschiedet:

Vorstand und Aufsichtsrat der Deutsche Lufthansa AG erklären gemäß § 161 Aktiengesetz, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex mit folgender Einschränkung entsprochen wird:

Die in Ziffer 4.2.4 Satz 2 des Kodex enthaltene Empfehlung individualisierter Veröffentlichung der Vergütungen der Vorstandsmitglieder im Anhang des Konzernabschlusses wird nicht umgesetzt.

ANGABEN ÜBER BETEILIGUNGSUNTERNEHMEN

Die Deutsche Lufthansa AG ist an den nachfolgend aufgeführten Gesellschaften unmittelbar oder mittelbar wesentlich beteiligt (Stand aller Zahlenangaben: 31. Dezember 2003):

Lufthansa Cargo AG

Tätigkeitsbereich	Durchführung von Luftfrachtdiensten im Rahmen von gewerblichem Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Luftfahrzeugen und deren Er- und Vercharterung im In- und Ausland sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Geschäfte. Insbesondere gehört zum Unternehmensgegenstand auch der Erwerb und der Betrieb von Luftfahrzeugen, Grundstücken und Gebäuden, Fracht und Abfertigungsanlagen, Informatikanwendungen und Rechenanlagen, Beteiligungen sowie von weiteren Vermögensgegenständen und Anlagen zur Durchführung der Luftfrachtdienste
Anteil am gezeichneten Kapital	100 %
Gezeichnetes Kapital	T€ 100.000
Rücklagen	T€ 58.798
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	T€ 0 *)
Umsatzerlöse	T€ 2.160.028
Bilanzsumme	T€ 1.148.907
Buchwert bei der Deutsche Lufthansa AG	T€ 158.783
Beteiligungserträge bei der Deutsche Lufthansa AG zum 31.12.2003	T€ – 37.994 *)
Forderungen gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	T€ 99.960
Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	T€ 348.507

Alle Zahlenangaben nach HGB

*) Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutsche Lufthansa AG.

Lufthansa Technik AG

Tätigkeitsbereich	Gegenstand des Unternehmens ist die Erbringung und Vermarktung von luftfahrttechnischen Leistungen und alle damit zusammenhängenden Geschäfte, insbesondere die Wartung und Instandhaltung von Luftfahrtgerät sowie Logistik-, Ingenieur- und Entwicklungsleistungen und damit verbundener Service- und Nebenleistungen für Luftverkehrsgesellschaften und andere Luftfahrzeughalter
Anteil am gezeichneten Kapital	100 %
Gezeichnetes Kapital	T€ 220.000
Rücklagen	T€ 148.562
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	T€ 0 *)
Umsatzerlöse	T€ 2.314.552
Bilanzsumme	T€ 2.049.642
Buchwert bei der Deutsche Lufthansa AG	T€ 368.562
Beteiligungserträge bei der Deutsche Lufthansa AG zum 31.12.2003	T€ – 7.881 *)
Forderungen gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	T€ 613.196
Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	T€ 91.025

Alle Zahlenangaben nach HGB

*) Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutsche Lufthansa AG.

LSG Lufthansa Service Holding AG

Tätigkeitsbereich	Gegenstand der Gesellschaft ist die Beteiligung an und die Steuerung von Unternehmen, insbesondere solchen, deren Zweck es ist, Lebens- und Genussmittel und gebrauchsfertige Mahlzeiten herzustellen, zu lagern und zu vertreiben. Die Gesellschaft ist zur Förderung des Geschäftszwecks berechtigt, im In- und Ausland Zweigniederlassungen zu errichten
Anteil am gezeichneten Kapital	100 %
Gezeichnetes Kapital	T€ 140.000
Rücklagen	T€ 174.163
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	T€ 0 *)
Umsatzerlöse	T€ 8.249
Bilanzsumme	T€ 1.061.976
Buchwert bei der Deutsche Lufthansa AG	T€ 420.000
Beteiligungserträge bei der Deutsche Lufthansa AG zum 31.12.2003	T€ – 1.018.984 *)
Forderungen gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	T€ 10
Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	T€ 449.795

Alle Zahlenangaben nach HGB
*) Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutsche Lufthansa AG.

LSG Sky Chefs, Inc.

Tätigkeitsbereich	Airline Catering und Chef Solutions (Fertiggerichte für Hotelketten und Supermarkt-/Einzelhandelsketten). Holdingfunktion für die produzierenden Gesellschaften der LSG Sky Chefs Group, USA, im Bereich In-Flight Service Solutions
Anteil am gezeichneten Kapital	100 %
Gezeichnetes Kapital	T€ 1
Rücklagen	T€ 485.570
Jahresergebnis	T€ – 294.241
Umsatzerlöse	T€ 1.405.644
Bilanzsumme	T€ 907.373
Buchwert bei der LSG Sky Chefs US Acquisition, L. L. C. und LSG Lufthansa Service USA, L. L. C.	T€ 1.233.410
Beteiligungserträge bei der Deutsche Lufthansa AG zum 31.12.2003	n.a.
Forderungen gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	T€ 4.274
Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	–

Alle Zahlenangaben nach IFRS
Bilanzumrechnungskurs: € 1 = USD 1,24990
GuV-Umrechnungskurs: € 1 = USD 1,13682

LSG Sky Chefs US Acquisition, L. L. C.

Tätigkeitsbereich	Holdingfunktion für den amerikanischen Catering-Bereich inkl. Chef Solutions
Anteil am Kapital	100 %
Gezeichnetes Kapital	n.a.
Rücklagen	T€ 1.135.327
Jahresergebnis	–
Umsatzerlöse	–
Bilanzsumme	T€ 1.135.327
Buchwert bei der LSG Sky Chefs US Holding 2, Inc. und LSG Sky Chefs US Holding, L. L. C.	T€ 1.135.308
Beteiligungserträge bei der Deutsche Lufthansa AG zum 31.12.2003	n.a.
Forderungen gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	–
Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	–

Alle Zahlenangaben nach IFRS
Bilanzumrechnungskurs: € 1 = USD 1,24990
GuV-Umrechnungskurs: € 1 = USD 1,13682

LSG Sky Chefs US Holding 2, Inc.

Tätigkeitsbereich	Holdingfunktion für den amerikanischen Catering-Bereich inkl. Chef Solutions
Anteil am gezeichneten Kapital	100 %
Gezeichnetes Kapital	T€ 1
Rücklagen	T€ 916.072
Jahresergebnis	–
Umsatzerlöse	–
Bilanzsumme	T€ 916.093
Buchwert bei der LSG Sky Chefs US Holding, L. L. C. und LSG Lufthansa Service Holding AG	T€ 431.607
Beteiligungserträge bei der Deutsche Lufthansa AG zum 31.12.2003	n.a.
Forderungen gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	–
Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	–

Alle Zahlenangaben nach IFRS
Bilanzumrechnungskurs: € 1 = USD 1,24990
GuV-Umrechnungskurs: € 1 = USD 1,13682

Lufthansa Systems Group GmbH

Tätigkeitsbereich	Beteiligung an und Steuerung von Unternehmen, insbesondere solchen, die sich mit der Erbringung von Systemhausleistungen der Informationstechnologie befassen. Die Gesellschaft ist zur Förderung des Geschäftszweckes berechtigt, im In- und Ausland Zweigniederlassungen und Agenturen zu errichten
Anteil am gezeichneten Kapital	100 %
Gezeichnetes Kapital	T€ 20.546
Rücklagen	–
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	T€ 0 *)
Umsatzerlöse	–
Bilanzsumme	T€ 141.367
Buchwert bei der Deutsche Lufthansa AG	T€ 443.900
Beteiligungserträge bei der Deutsche Lufthansa AG zum 31.12.2003	T€ 32.101 *)
Forderungen gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	T€ 22
Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	T€ 91.265

Alle Zahlenangaben nach HGB.

*) Es besteht ein Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutsche Lufthansa AG.

Thomas Cook AG

Tätigkeitsbereich	Gegenstand des Unternehmens ist die Veranstaltung, Vermittlung und Durchführung von Reisen jeder Art, die Durchführung von gewerblichem Verkehr mit Luftfahrzeugen, der Erwerb und Betrieb von Hotels und Clubanlagen, der Betrieb von Reisebüros und Agenturen für den Verkauf von Personenbeförderungsleistungen sowie sämtlicher damit in Zusammenhang stehender Geschäfte. Weiterhin die Beteiligung an und Steuerung von Unternehmen, deren Zweck es ist, touristischen Flugverkehr durchzuführen und touristische Produkte zu erstellen
Anteil am gezeichneten Kapital	50 %
Gezeichnetes Kapital	T€ 303.710
Rücklagen	T€ 544.798
Jahresergebnis	T€ – 253.434
Umsatzerlöse	T€ 7.241.523
Bilanzsumme	T€ 4.235.983
Buchwert bei der Deutsche Lufthansa AG	T€ 402.711
Beteiligungserträge bei der Deutsche Lufthansa AG zum 31.12.2003 *)	–
Forderungen gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	–
Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Lufthansa AG	T€ 51.570

Alle Zahlenangaben aus dem Konzernabschluss der Thomas Cook AG nach IFRS zum 31.10.2003, sofern nicht anders gekennzeichnet

*) Beteiligungsergebnis aus der Bewertung at Equity: T€ –131.317 im Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa AG nach IFRS, im Einzelabschluss der Deutsche Lufthansa AG nach HGB kein Beteiligungsertrag.

BESTEUERUNG IN DEUTSCHLAND

Der nachfolgende Abschnitt enthält eine kurze Zusammenfassung einiger wichtiger deutscher Besteuerungsgrundsätze, die im Zusammenhang mit dem Erwerb, dem Halten oder der Übertragung von Aktien und Bezugsrechten bedeutsam sind oder werden können. Es handelt sich dabei nicht um eine umfassende und vollständige Darstellung sämtlicher steuerlicher Aspekte, die für Aktionäre relevant sein können. Grundlage dieser Zusammenfassung ist das zur Zeit der Erstellung dieses Prospekts geltende nationale deutsche Steuerrecht sowie Bestimmungen von Doppelbesteuerungsabkommen, die derzeit zwischen Deutschland und anderen Staaten abgeschlossen sind. In beiden Bereichen können sich Bestimmungen – unter Umständen auch rückwirkend – ändern.

Potenziellen Käufern von Aktien wird empfohlen, wegen der steuerlichen Folgen des Kaufs, des Haltens sowie der Veräußerung bzw. unentgeltlichen Übertragung von Aktien oder Bezugsrechten und wegen des bei einer ggf. möglichen Erstattung deutscher Quellensteuer (Kapitalertragsteuer) einzuhaltenden Verfahrens ihre steuerlichen Berater zu konsultieren. Nur diese sind in der Lage, auch die besonderen steuerlichen Verhältnisse des einzelnen Aktionärs angemessen zu berücksichtigen.

Besteuerung der Gesellschaft

Deutsche Kapitalgesellschaften unterliegen grundsätzlich der Körperschaftsteuer mit einem einheitlichen Satz von 25 % für ausgeschüttete und einbehaltene Gewinne zuzüglich eines Solidaritätszuschlags in Höhe von 5,5 % auf die Körperschaftsteuerschuld (insgesamt gerundet 26,38 %).

Zusätzlich unterliegen deutsche Kapitalgesellschaften der Gewerbesteuer. Die Höhe der Gewerbesteuer ist abhängig davon, in welcher Gemeinde die Gesellschaft Betriebstätten unterhält. Ab dem Erhebungszeitraum 2004 beträgt der Mindesthebesatz 200 %. Dies führt zu einer Gewerbesteuer in Höhe von mindestens 9,1 % des steuerpflichtigen Gewerbeertrags. In der Regel beträgt die Gewerbesteuer – je nach Hebesatz der Gemeinde – etwa 13 % bis 20 % des steuerpflichtigen Gewerbeertrags. Bei der Ermittlung des körperschaftsteuerpflichtigen Einkommens der Kapitalgesellschaft ist die Gewerbesteuer als Betriebsausgabe abzugsfähig.

Aktuelle Einkünfte können mit einem Verlustvortrag bis zu einer Höhe von € 1 Mio. unbeschränkt, darüber hinaus nur mit bis zu 60 % der steuerpflichtigen Einkünfte des jeweiligen Wirtschaftsjahres verrechnet werden. Die verbleibenden Verlustvorträge können unverändert zeitlich unbeschränkt vorgetragen werden. Die Begrenzung des Verlustvortrags gilt für die Körperschaft- und die Gewerbesteuer.

Dividenden, die die Gesellschaft von inländischen und ausländischen Kapitalgesellschaften bezieht, sind grundsätzlich von der Körperschaftsteuer befreit; dies gilt unabhängig von der Beteiligungsquote oder der Besitzzeit. Die bezogenen Dividenden sind auch in voller Höhe von der Gewerbesteuer befreit, wenn die Gesellschaft – neben der Erfüllung weiterer Voraussetzungen – zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraumes mindestens zu 10 % am Grund- oder Stammkapital der ausschüttenden Gesellschaft beteiligt war. Allerdings werden 5 % der bezogenen Dividenden als steuerlich nicht abziehbare Betriebsausgaben behandelt, so dass effektiv 5 % der Dividenden der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag) und der Gewerbesteuer unterliegen. Tatsächlich anfallende Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Beteiligung stehen, können für körperschaftsteuerliche und gewerbesteuerliche Zwecke in voller Höhe als Betriebsausgaben abgezogen werden.

Gewinne aus der Veräußerung eines Anteils an einer inländischen oder ausländischen Kapitalgesellschaft sind ebenfalls von der Körperschaftsteuer (sowie dem Solidaritätszuschlag) und der Gewerbesteuer befreit. Jedoch werden auch in diesem Fall 5 % der Veräußerungsgewinne als steuerlich nicht abziehbare Betriebsausgaben behandelt, so dass effektiv 5 % der Veräußerungsgewinne der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag) und der Gewerbesteuer unterliegen. Tatsächlich anfallende Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Beteiligung stehen, können für körperschaft- und gewerbesteuerliche Zwecke in voller Höhe als Betriebsausgaben abgezogen werden. Verluste aus der Veräußerung von Anteilen an Kapitalgesellschaften sowie Abschreibungen auf solche Anteile sind steuerlich nicht abzugsfähig.

Besteuerung der Aktionäre

Besteuerung von Dividenden

Kapitalertragsteuer

Die Gesellschaft hat grundsätzlich für Rechnung der Aktionäre von den von ihr vorgenommenen Gewinnausschüttungen eine Kapitalertragsteuer in Höhe von 20 % und einen auf die Kapitalertragsteuer erhobenen Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % (insgesamt 21,10 %) einzubehalten und abzuführen. Bemessungsgrundlage für die Kapitalertragsteuer ist die von der Hauptversammlung beschlossene Dividende.

Die Kapitalertragsteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag wird grundsätzlich unabhängig davon einbehalten und abgeführt, ob und in welchem Umfang die Gewinnausschüttung auf Ebene des Aktionärs von der Steuer befreit ist und ob es sich um einen im Inland oder im Ausland ansässigen Aktionär handelt.

Bei Dividenden, die an eine in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union ansässige Gesellschaft im Sinne des Art. 2 der sog. Mutter-Tochter-Richtlinie (Richtlinie Nr. 90/435/EWG des Rates vom 23. Juli 1990) oder an eine Kapitalgesellschaft, die in einem Staat mit dem Deutschland ein Doppelbesteuerungsabkommen abgeschlossen hat, ansässig ist, ausgeschüttet werden, kann bei Vorliegen weiterer Voraussetzungen auf Antrag bei der Gewinnausschüttung von einer Einbehaltung der Kapitalertragsteuer ganz oder teilweise abgesehen werden.

Bei Aktionären (natürlichen Personen und Körperschaften), die in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtig sind, sowie bei Aktionären, die im Ausland ansässig sind und die ihre Aktien im Betriebsvermögen einer deutschen Betriebstätte oder festen Einrichtung in Deutschland oder in einem Betriebsvermögen halten, für das ein ständiger Vertreter in Deutschland bestellt ist, wird die einbehaltene und abgeführte Kapitalertragsteuer auf die Einkommen- oder Körperschaftsteuerschuld angerechnet bzw. in Höhe eines etwaigen Überhanges erstattet. Für den Solidaritätszuschlag gilt Entsprechendes.

Für Ausschüttungen an im Ausland ansässige Aktionäre wird der Kapitalertragsteuersatz, wenn Deutschland mit dem Ansässigkeitsstaat des Aktionärs ein Doppelbesteuerungsabkommen abgeschlossen hat und wenn die Aktionäre ihre Aktien weder im Vermögen einer Betriebstätte oder festen Einrichtung in Deutschland noch in einem Betriebsvermögen, für das ein ständiger Vertreter in Deutschland bestellt ist, der im Sinne des anwendbaren Doppelbesteuerungsabkommen abhängig ist, halten, nach Maßgabe eines eventuell anwendbaren Doppelbesteuerungsabkommens reduziert. Die Kapitalertragsteuerermäßigung wird grundsätzlich in der Weise gewährt, dass die Differenz zwischen dem einbehaltenen Gesamtbetrag einschließlich des Solidaritätszuschlages und der unter der Anwendung des einschlägigen Doppelbesteuerungsabkommens tatsächlich geschuldeten Kapitalertragsteuer (in der Regel 15 %) auf Antrag durch die deutsche Finanzverwaltung (Bundesamt für Finanzen, Friedhofstraße 1, D-53225 Bonn) erstattet wird. Formulare für das Erstattungsverfahren sind beim Bundesamt für Finanzen sowie den deutschen Botschaften und Konsulaten erhältlich oder können im Internet von der Webseite des Bundesamtes für Finanzen *(http://www.bff-online.de)* heruntergeladen werden.

Im Inland ansässige Anteilseigner

Bei in Deutschland unbeschränkt steuerpflichtigen **natürlichen Personen,** die Aktien im **Privatvermögen** halten, gehört lediglich die Hälfte der Dividende zu den Einkünften aus Kapitalvermögen (sog. Halbeinkünfteverfahren). Diese Hälfte der Dividenden unterliegt der progressiven Einkommensteuer (bis zu einem Höchstsatz von 45 % im Geschäftsjahr 2004) zuzüglich 5,5 % Solidaritätszuschlag auf die Einkommensteuer. Bei dem Höchstsatz von 45 % würde sich hierbei eine Gesamtbelastung von gerundet 47,5 % auf die Hälfte der Dividenden ergeben. Mit solchen Dividenden in wirtschaftlichem Zusammenhang stehende Aufwendungen sind nur zur Hälfte steuerlich abzugsfähig. Dies gilt unabhängig davon, in welchem Veranlagungszeitraum die Dividenden zugeflossen sind.

Natürlichen Personen, welche die Aktien im Privatvermögen halten, steht für ihre Einkünfte aus Kapitalvermögen insgesamt ein „Sparerfreibetrag“ in Höhe von € 1.370 (bzw. € 2.740 für zusammen veranlagte Ehegatten) pro Kalenderjahr zu. Daneben wird eine Werbungskostenpauschale von € 51 (bzw. € 102 für zusammen veranlagte Ehegatten) gewährt, sofern keine höheren Werbungskosten nachgewiesen werden. Nur soweit der steuerpflichtige Teil der Dividenden und andere Einnahmen aus Kapitalvermögen nach (bei Dividenden hälftigem) Abzug der steuerlich berücksichtigungsfähigen tatsächlichen Werbungskosten bzw. des Werbungskosten-Pauschbetrags diesen Sparerfreibetrag übersteigen, unterliegen sie der Besteuerung.

Bei Aktien, die dem **Betriebsvermögen** eines Aktionärs zuzuordnen sind, hängt die Besteuerung davon ab, ob der Aktionär eine Körperschaft, eine natürliche Person oder eine Personengesellschaft (Mitunternehmerschaft) ist.

(i) Ist der Aktionär eine im Inland ansässige **Körperschaft,** sind die Dividenden – vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, z. B. für Kreditinstitute, Finanzdienstleistungsinstitute, Finanzunternehmen, Pensionsfonds, Lebens- und Krankenversicherungsunternehmen – grundsätzlich von der Körperschaftsteuer sowie dem Solidaritätszuschlag befreit; dies gilt unabhängig von der Beteiligungsquote oder der Besitzzeit. Die bezogenen Dividenden sind auch in voller Höhe von der Gewerbesteuer befreit, wenn die Körperschaft zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraumes mindestens zu 10 % am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt war. Allerdings werden 5 % der bezogenen Dividenden als steuerlich nicht abziehbare Betriebsausgaben behandelt, so dass effektiv 5 % der Dividenden der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag) und der Gewerbesteuer unterliegen. Die bezogenen Dividenden unterliegen in voller Höhe der Gewerbesteuer, wenn der Aktionär zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums nicht zu mindestens 10 % am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt war.

(ii) Werden die Aktien im Betriebsvermögen eines **Einzelunternehmers** gehalten, unterliegen 50 % der Dividenden der progressiven Einkommensteuer (bis zu einem Höchstsatz von 45 % im Jahre 2004) zuzüglich 5,5 % Solidaritätszuschlag auf die Einkommensteuer. Bei dem Höchstsatz von 45 % würde sich hierbei eine Gesamtbelastung von gerundet 47,5 % auf die Hälfte der Dividenden ergeben. Betriebsausgaben, die mit den Dividenden in wirtschaftlichem Zusammenhang stehen, sind lediglich zur Hälfte abzugsfähig. Gehören die Aktien zu einem gewerblichen Betriebsvermögen, unterliegt die Hälfte der Dividendeneinkünfte zusätzlich in vollem Umfang der Gewerbesteuer, es sei denn, der Aktionär war zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums zu mindestens 10 % am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt. Allerdings ist die Gewerbesteuer grundsätzlich im Wege eines pauschalierten Anrechnungsverfahrens auf die persönliche Einkommensteuer des Aktionärs anrechenbar.

(iii) Ist der Aktionär eine **Personengesellschaft,** wird die Einkommen- bzw. Körperschaftsteuer nur auf der Ebene des Gesellschafters, nicht aber auf der Ebene der Personengesellschaft, erhoben. Die Besteuerung hängt davon ab, ob der Gesellschafter der Personengesellschaft körperschaftsteuer- oder einkommensteuerpflichtig ist: Bei körperschaftsteuerpflichtigen Gesellschaftern entspricht die Besteuerung der Dividenden den unter (i) aufgezeigten Grundsätzen. Bei einkommensteuerpflichtigen Gesellschaftern (natürliche Personen) finden die unter (ii) dargestellten Grundsätze – vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, z. B. für Kreditinstitute, Finanzdienstleistungsinstitute, Finanzunternehmen – Anwendung.

Die Dividenden unterliegen bei Zurechnung der Aktien zu einer inländischen Betriebstätte eines Gewerbebetriebs der Personengesellschaft zusätzlich auf Ebene der Personengesellschaft in voller Höhe der Gewerbesteuer, wenn die Personengesellschaft zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums nicht zu mindestens 10 % am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt war.

Wenn der Gesellschafter eine natürliche Person ist, wird die von der Personengesellschaft gezahlte Gewerbesteuer grundsätzlich im Wege eines pauschalierten Anrechnungsverfahrens auf seine persönliche Einkommensteuer angerechnet.

Dividendenausschüttungen, die aus dem steuerlichen Einlagekonto erfolgen, sind bei Anteilseignern, die ihre Aktien im Betriebsvermögen halten, sowie bei Anteilseignern, die selbst – bzw. bei unentgeltlichem Erwerb ihr(e) Rechtsvorgänger – zu irgendeinem Zeitpunkt während der der Veräußerung vorangehenden fünf Jahre zu mindestens 1 % unmittelbar oder mittelbar am Kapital der Gesellschaft beteiligt waren, wie Veräußerungserlöse zu versteuern. Kapitalertragsteuer wird in diesen Fällen nicht erhoben.

Im Ausland ansässige Anteilseigner

Bei in Deutschland beschränkt steuerpflichtigen Aktionären (natürlichen Personen und Körperschaften), die ihre Aktien nicht im Betriebsvermögen einer deutschen Betriebstätte oder festen Einrichtung in Deutschland oder in einem Betriebsvermögen, für das ein ständiger Vertreter in Deutschland bestellt ist, halten, gilt die deutsche Steuerschuld mit Einbehaltung der (ggf. nach einem Doppelbesteuerungsabkommen ermäßigten) Kapitalertragsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag) als abgegolten.

Ist der Aktionär eine **natürliche Person** und gehören die Aktien zu einem **Betriebsvermögen** einer deutschen Betriebstätte oder festen Einrichtung in Deutschland oder zu einem Betriebsvermögen, für das ein ständiger Vertreter, der im Sinne des anwendbaren Doppelbesteuerungsabkommens abhängig ist, in Deutschland

bestellt ist, unterliegen die Dividenden zur Hälfte der deutschen Einkommensteuer zuzüglich 5,5 % Solidaritätszuschlag auf die Einkommensteuer. Gehören die Aktien zu einem gewerblichen Betriebsvermögen, unterliegen die bezogenen Dividenden nach Abzug der mit ihnen im wirtschaftlichen Zusammenhang stehenden Betriebsausgaben der Gewerbesteuer, es sei denn, der Aktionär war zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraumes mindestens zu 10 % am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt. Allerdings ist die Gewerbesteuer im Wege eines pauschalierten Anrechnungsverfahrens auf die persönliche Einkommensteuer des Aktionärs anrechenbar.

Dividendenausschüttungen an im Ausland ansässige, in Deutschland beschränkt steuerpflichtige **Körperschaften** sind – vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, z. B. für Kreditinstitute, Finanzdienstleistungsinstitute, Finanzunternehmen, Pensionsfonds, Lebens- und Krankenversicherungsunternehmen – grundsätzlich von der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag) befreit, wenn die Aktien einer Betriebstätte in Deutschland zugerechnet werden können oder durch einen ständigen Vertreter in Deutschland gehalten werden. Gehören die Aktien zu einer gewerblichen Betriebstätte in Deutschland, unterliegen die bezogenen Dividenden der Gewerbesteuer, es sei denn, die Beteiligung betrug zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraumes mindestens 10 % des Grundkapitals der Gesellschaft. Wenn die Dividende von Körperschaftsteuer bzw. Gewerbesteuer befreit ist, werden jedoch 5 % der Dividenden als steuerlich nicht abziehbare Betriebsausgaben behandelt, so dass effektiv 5 % der Dividenden der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag) und Gewerbesteuer unterliegen. Tatsächlich anfallende Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Beteiligung stehen, können für körperschaftsteuerliche und gewerbesteuerliche Zwecke in voller Höhe als Betriebsausgaben abgezogen werden.

Besteuerung von Veräußerungsgewinnen

Im Inland ansässige Anteilseigner

Gewinne aus der Veräußerung von im **Privatvermögen** einer in Deutschland ansässigen **natürlichen Person** gehaltenen Aktien unterliegen grundsätzlich zur Hälfte der Besteuerung nach dem individuellen Einkommensteuerersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % auf die Einkommensteuer, wenn die Veräußerung im Rahmen eines privaten Veräußerungsgeschäfts, d. h. innerhalb eines Jahres nach dem Erwerb stattfindet. Ebenso unterliegen auch die Gewinne aus der Veräußerung eines im Privatvermögen gehaltenen Bezugsrechts der Einkommensteuer und dem Solidaritätszuschlag, wenn die Veräußerung innerhalb eines Jahres nach dem Erwerb der dem Bezugsrecht zugrunde liegenden Aktien stattfindet. Die Finanzverwaltung ist insoweit der Ansicht, dass die erzielten Gewinne in vollem Umfang der Einkommensteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag unterliegen. Sofern der erzielte Gesamtgewinn aus allen privaten Veräußerungsgeschäften pro Jahr und Person weniger als € 512 beträgt, wird er nicht besteuert. Verluste aus privaten Veräußerungsgeschäften können lediglich mit Gewinnen aus privaten Veräußerungsgeschäften verrechnet werden. Soweit dies in dem Veranlagungszeitraum, in dem die Verluste angefallen sind, nicht möglich ist, können die Verluste in das vorhergehende Jahr zurückgetragen oder unbegrenzt in zukünftige Jahre vorgetragen und in einem anderen Veranlagungszeitraum, ggf. eingeschränkt, mit Gewinnen aus privaten Veräußerungsgeschäften verrechnet werden.

Auch nach Ablauf der vorgenannten Jahresfrist unterliegen Gewinne aus der Veräußerung von im Privatvermögen einer in Deutschland ansässigen natürlichen Person gehaltenen Aktien zur Hälfte der Besteuerung nach dem individuellen Einkommensteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag in Höhe von 5,5 % auf die Einkommensteuer, wenn die natürliche Person oder im Falle eines unentgeltlichen Erwerbes ihr(e) Rechtsvorgänger zu irgendeinem Zeitpunkt während der der Veräußerung vorangehenden fünf Jahre zu mindestens 1 % unmittelbar oder mittelbar am Kapital der Gesellschaft beteiligt war(en). In diesem Fall unterliegt auch die Hälfte der Gewinne aus der Veräußerung eines Bezugsrechts der Einkommensteuer und dem Solidaritätszuschlag; dabei besteht jedoch das Risiko, dass die erzielten Gewinne in vollem Umfang der Einkommensteuer sowie dem Solidaritätszuschlag unterliegen. Verluste aus der Veräußerung der Aktien oder Bezugsrechte sowie Aufwendungen, die im wirtschaftlichen Zusammenhang mit der Veräußerung stehen, sind nur zur Hälfte abziehbar. Soweit die erzielten Gewinne aus der Veräußerung von Bezugsrechten in vollem Umfang der Einkommensteuer unterliegen sollten, wären die Verluste auch in voller Höhe abziehbar.

Bei **Aktien,** die dem **Betriebsvermögen** eines Aktionärs zuzuordnen sind, hängt die Besteuerung der Veräußerungsgewinne wiederum davon ab, ob die Person des Aktionärs eine Kapitalgesellschaft, eine natürliche Person oder eine Personengesellschaft (Mitunternehmerschaft) ist.

(i) Für Steuerpflichtige, die der **Körperschaftsteuer** unterliegen, sind Gewinne aus der Veräußerung von Aktien – vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, z. B. für Kreditinstitute, Finanzdienstleistungsinstitute, Finanzunter-

nehmen, Pensionsfonds, Lebens- und Krankenversicherungsunternehmen – grundsätzlich von der Gewerbe- und Körperschaftsteuer einschließlich Solidaritätszuschlag befreit. Jedoch werden 5 % der Gewinne als steuerlich nicht abzugsfähige Betriebsausgaben behandelt, so dass effektiv 5 % der Gewinne der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag) und der Gewerbesteuer unterliegen. Tatsächlich anfallende Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Beteiligung stehen, können für körperschaftsteuerliche und gewerbesteuerliche Zwecke als Betriebsausgaben abgezogen werden. Verluste aus der Veräußerung oder Abschreibung der Aktien sowie andere Gewinnminderungen, die im Zusammenhang mit den Aktien stehen, sind steuerlich nicht abzugsfähig.

(ii) Werden die Aktien im Betriebsvermögen eines **Einzelunternehmers** gehalten, unterliegen 50 % der Veräußerungsgewinne der progressiven Einkommensteuer (bis zu einem Höchstsatz von 45 % im Jahre 2004) zuzüglich 5,5 % Solidaritätszuschlag auf die Einkommensteuer. Bei dem Höchstsatz von 45 % würde sich hieraus eine Gesamtbelastung von gerundet 47,5 % auf die Hälfte der Veräußerungsgewinne ergeben. Mit solchen Veräußerungen in wirtschaftlichem Zusammenhang stehende Aufwendungen und Veräußerungsverluste sowie Verluste aus der Abschreibung der Aktien sind nur zu 50 % steuerlich abzugsfähig. Gehören die Aktien zu einem gewerblichen Betriebsvermögen, ist die Hälfte der Veräußerungsgewinne gewerbesteuerpflichtig. Allerdings ist die Gewerbesteuer im Wege eines pauschalierten Anrechnungsverfahrens auf die persönliche Einkommensteuer des Aktionärs anrechenbar. Gewinne aus der Veräußerung von Aktien können unter bestimmten Voraussetzungen bis zu einem Höchstbetrag von € 500.000 ganz oder teilweise auf die Anschaffungskosten bestimmter anderer Wirtschaftsgüter übertragen bzw. in eine zeitlich begrenzte Reinvestitionsrücklage eingestellt werden.

(iii) Ist der Aktionär eine **Personengesellschaft,** so wird die Einkommen- bzw. Körperschaftsteuer nur auf Ebene des jeweiligen Gesellschafters erhoben. Die Besteuerung hängt dabei davon ab, ob der Gesellschafter eine Körperschaft oder natürliche Person ist. Ist der Gesellschafter eine Körperschaft, entspricht die Besteuerung der Veräußerungsgewinne den unter (i) aufgezeigten Grundsätzen. Ist der Gesellschafter eine natürliche Person, finden – vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, z. B. für Kreditinstitute, Finanzdienstleistungsinstitute, Finanzunternehmen – die unter (ii) dargestellten Grundsätze Anwendung. Der Veräußerungsgewinn unterliegt bei der Personengesellschaft nach Ansicht der Finanzverwaltung in voller Höhe der Gewerbesteuer. Die Gewebesteuer der Personengesellschaft wird bei natürlichen Personen als Gesellschafter pauschaliert auf die Einkommensteuer angerechnet.

Im **Betriebsvermögen** realisierte Gewinne aus der Veräußerung eines **Bezugsrechts** unterliegen nach Auffassung der Finanzverwaltung in vollem Umfang der Einkommen- bzw. Körperschaftsteuer, dem Solidaritätszuschlag sowie gegebenenfalls der Gewerbesteuer.

Im Ausland ansässige Anteilseigner

Werden die Aktien von einer im Ausland ansässigen **natürlichen Person** veräußert, die (i) die Aktien in einer inländischen Betriebstätte oder festen Einrichtung oder in einem Betriebsvermögen hält, für das ein ständiger Vertreter in Deutschland bestellt ist, oder (ii) selbst – bzw. bei unentgeltlichem Erwerb ihr(e) Rechtsvorgänger – zu irgendeinem Zeitpunkt innerhalb der letzten fünf Jahre vor der Veräußerung der Aktien direkt oder indirekt mindestens zu 1 % am Kapital der Gesellschaft beteiligt war(en), unterliegen die erzielten Veräußerungsgewinne in Deutschland zur Hälfte der Einkommensteuer (zuzüglich 5,5 % Solidaritätszuschlag). Bei Zurechnung der Aktien zu einer inländischen Betriebstätte eines Gewerbebetriebs, unterliegen die Veräußerungsgewinne zur Hälfte auch der Gewerbesteuer. Die meisten Doppelbesteuerungsabkommen sehen eine uneingeschränkte Befreiung von der deutschen Besteuerung vor, sofern die Aktien nicht im Vermögen einer inländischen Betriebstätte oder festen Einrichtung oder durch einen inländischen ständigen Vertreter, der im Sinne des anwendbaren Doppelbesteuerungsabkommens abhängig ist, gehalten werden. Gewinne aus der Veräußerung eines Bezugsrechts unterliegen in dem vorgenannten Fall (i) in voller Höhe und im Fall (ii) zur Hälfte der Einkommensteuer zuzüglich Solidaritätszuschlag, soweit die deutsche Besteuerung nicht nach anwendbaren Doppelbesteuerungsabkommen ausgeschlossen ist. Allerdings lässt sich im Fall (ii) nicht ausschließen, dass die erzielten Gewinne in vollem Umfang der Einkommensteuer und dem Solidaritätszuschlag unterliegen.

Veräußerungsgewinne, die eine im Ausland ansässige **Körperschaft** erzielt, sind – vorbehaltlich bestimmter Ausnahmen, z. B. für Kreditinstitute, Finanzdienstleistungsinstitute, Finanzunternehmen, Pensionsfonds, Lebens- und Krankenversicherungsunternehmen – grundsätzlich von der Gewerbe- und Körperschaftsteuer befreit. Jedoch werden 5 % der Gewinne als steuerlich nicht abziehbare Betriebsausgaben behandelt, so dass effektiv 5 % der Gewinne der Körperschaftsteuer (zuzüglich Solidaritätszuschlag) unterliegen, wenn die Aktien (i)

über eine Betriebstätte gehalten werden oder zu einem Betriebsvermögen gehören, für das in Deutschland ein ständiger Vertreter bestellt ist, der im Sinne des anwendbaren Doppelbesteuerungsabkommens abhängig ist, oder (ii) vorbehaltlich der Anwendung eines Doppelbesteuerungsabkommens der Anteilseigner zu irgendeinem Zeitpunkt innerhalb der letzten 5 Jahre vor der Veräußerung der Aktien unmittelbar oder mittelbar zu mindestens 1 % am Kapital der Gesellschaft beteiligt war. Gehören die Aktien zu einer inländischen gewerblichen Betriebstätte der Körperschaft, so unterliegen 5 % des Veräußerungsgewinns auch der Gewerbesteuer. Tatsächlich anfallende Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Beteiligung stehen, können für körperschaftsteuerliche und gewerbesteuerliche Zwecke als Betriebsausgaben abgezogen werden. Verluste aus der Veräußerung oder Abschreibung der Aktien sowie andere Gewinnminderungen, die im Zusammenhang mit den veräußerten Aktien stehen, sind steuerlich hingegen nicht abzugsfähig. Gewinne aus der Veräußerung eines Bezugsrechts unterliegen in dem vorgenannten Fall (i) nach Auffassung der Finanzverwaltung in vollem Umfang und im Fall (ii) zur Hälfte der Körperschaftsteuer und dem Solidaritätszuschlag, soweit die Besteuerung nicht nach einem anwendbaren Doppelbesteuerungsabkommen ausgeschlossen ist. Allerdings lässt sich im Fall (ii) nicht ausschließen, dass die erzielten Gewinne in vollem Umfang der Körperschaftsteuer und dem Solidaritätszuschlag unterliegen. Gehören die Aktien zu einer inländischen gewerblichen Betriebstätte der Körperschaft, so unterliegt der Gewinn aus der Veräußerung der Bezugsrechte auch der Gewerbesteuer.

Besonderheiten für Kreditinstitute, Finanzdienstleistungsinstitute, Finanzunternehmen, Pensionsfonds, Lebens- und Krankenversicherungsunternehmen

Soweit Kreditinstitute und Finanzdienstleistungsinstitute Aktien oder Bezugsrechte, die nach § 1 Abs. 12 des Gesetzes über das Kreditwesen dem Handelsbuch zuzurechnen sind, halten bzw. veräußern, gelten weder für Dividenden noch für Veräußerungsgewinne das Halbeinkünfteverfahren bzw. die Befreiung von der Körperschaftsteuer und gegebenenfalls von der Gewerbesteuer. Gleiches gilt für Aktien, die von Finanzunternehmen im Sinne des Gesetzes über das Kreditwesen mit dem Ziel der kurzfristigen Erzielung eines Eigenhandelserfolges erworben werden, sowie für Kreditinstitute, Finanzdienstleistungsinstitute und Finanzunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft oder in einem anderen Vertragsstaat des EWR-Abkommens, soweit sie mit Dividenden und Veräußerungsgewinnen nach Maßgabe der obigen allgemeinen Erläuterungen in Deutschland steuerpflichtig sind.

Dividendenerträge und Gewinne aus der Veräußerung von Anteilen, die bei Lebens- und Krankenversicherungsunternehmen den Kapitalanlagen zuzurechnen sind, sind – unter weiteren Voraussetzungen – in voller Höhe körperschaft- und gewerbesteuerpflichtig. Entsprechendes gilt für Pensionsfonds. Darüber hinaus finden für Lebens- und Krankenversicherungsunternehmen sowie für Pensionsfonds weitere besondere steuerliche Regelungen Anwendung.

Dividenden sind in den vorgenannten Fällen allerdings von der Gewerbesteuer befreit, wenn der Aktionär zu Beginn des maßgeblichen Erhebungszeitraums zu mindestens 10 % am Grundkapital der Gesellschaft beteiligt war.

Für andere als die im Abschnitt „Besteuerung in Deutschland“ behandelten Aktionäre können abweichende Besteuerungsregeln gelten.

Erbschaft- bzw. Schenkungsteuer

Der Übergang von Aktien auf eine andere Person durch Schenkung oder von Todes wegen unterliegt der deutschen Erbschaft- bzw. Schenkungsteuer nur, wenn

(i) der Erblasser, der Schenker, der Erbe, der Beschenkte oder der sonstige Erwerber zur Zeit des Vermögensüberganges seinen Wohnsitz oder seinen gewöhnlichen Aufenthalt in Deutschland hatte oder sich als deutscher Staatsangehöriger nicht länger als fünf – in bestimmten Fällen zehn – Jahre dauernd im Ausland aufgehalten hat, ohne im Inland einen Wohnsitz zu haben, oder

(ii) außer im Fall von (i) die Aktien beim Erblasser oder Schenker zu einem Betriebsvermögen gehörten, für das in Deutschland eine Betriebstätte unterhalten wurde oder ein ständiger Vertreter bestellt war, oder

(iii) der Erblasser oder Schenker, zum Zeitpunkt des Erbfalls oder der Schenkung entweder allein oder zusammen mit anderen ihm nahestehenden Personen zu mindestens 10 % am Grundkapital der Gesellschaft unmittelbar oder mittelbar beteiligt war.

Besondere Vorschriften gelten für deutsche Staatsangehörige, die im Inland weder einen Wohnsitz noch ihren gewöhnlichen Aufenthalt haben, zu einer inländischen juristischen Person des öffentlichen Rechts in einem Dienstverhältnis stehen und dafür Arbeitslohn aus einer inländischen öffentlichen Kasse beziehen, sowie für zu ihrem Haushalt gehörende Angehörige, die die deutsche Staatsangehörigkeit besitzen.

Die wenigen gegenwärtig in Kraft befindlichen deutschen Erbschaftsteuer-Doppelbesteuerungsabkommen sehen in der Regel vor, dass deutsche Erbschaft- bzw. Schenkungsteuer nur im Fall (i) und mit Einschränkungen im Fall (ii) erhoben werden kann.

Sonstige Steuern

Bei Kauf, Verkauf oder sonstiger Veräußerung von Aktien fällt keine deutsche Kapitalverkehrsteuer, Umsatzsteuer, Stempelsteuer oder ähnliche Steuer an. Unter bestimmten Voraussetzungen ist es jedoch möglich, dass Unternehmer zu einer Umsatzsteuerpflicht der ansonsten steuerfreien Umsätze optieren. Vermögensteuer wird in Deutschland gegenwärtig nicht erhoben.

AKTIENÜBERNAHME

Die Deutsche Lufthansa AG und die Konsortialbanken haben am 24. Mai 2004 einen Aktienübernahmevertrag im Hinblick auf das Bezugsangebot und das Angebot Neuer Aktien, für die das Bezugsrecht nicht ausgeübt wurde, abgeschlossen. Gemeinsame Konsortialführer sind die Dresdner Bank und Morgan Stanley.

Nach den Bestimmungen des Aktienübernahmevertrags vom 24. Mai 2004 haben sich die Konsortialbanken jeweils einzeln verpflichtet, die nachstehend aufgeführte Anzahl von Aktien zu übernehmen und den Aktionären der Deutsche Lufthansa AG zum Bezug anzubieten. Die Deutsche Lufthansa AG hat sich verpflichtet, die nachstehend genannte Zahl von Aktien auszugeben.

Konsortialbanken	Anzahl der Aktien
Dresdner Bank Aktiengesellschaft	17.855.434
Morgan Stanley Bank AG	17.855.434
Deutsche Bank Aktiengesellschaft	16.751.270
Citigroup Global Markets Deutschland AG & Co. KGaA	5.076.142
WestLB AG	5.076.142
Barclays Bank PLC	1.522.842
Bayerische Landesbank	1.522.842
Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG	1.522.842
BNP Paribas, London Branch	1.522.842
Commerzbank AG	1.522.842
DZ BANK AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank Frankfurt	1.522.842
HSBC Trinkaus & Burkhardt KGaA	1.522.842
Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale	1.522.842
Société Générale S.A.	1.522.842
	76.320.000

Der Bezugspreis pro Aktie im Rahmen des Bezugsangebots beträgt € 9,85.

Etwaige aufgrund des Bezugsangebots nicht bezogene Aktien werden von den Konsortialführern in Deutschland und anderswo über eine Privatplatzierung institutionellen Investoren (einschließlich in den Vereinigten Staaten von Amerika an qualifizierte institutionelle Investoren in Übereinstimmung mit Rule 144A des Securities Act) zum Kauf angeboten.

Gemäß dem Aktienübernahmevertrag werden die Konsortialbanken der Deutsche Lufthansa AG für die Neuen Aktien, für die das Bezugsrecht bis zum 16. Juni 2004 nicht ausgeübt wurde, mindestens den Bezugspreis zahlen.

Die Deutsche Lufthansa AG ist verpflichtet, Provisionen in Höhe von ca. € 14 Mio. an die Konsortialbanken zu zahlen. Im Übernahmevertrag hat sich die Deutsche Lufthansa AG verpflichtet, die Konsortialbanken von bestimmten Haftungsverbindlichkeiten freizustellen, einschließlich Verbindlichkeiten nach dem Securities Act. Der Aktienübernahmevertrag sieht vor, dass die Verpflichtungen der Konsortialbanken unter dem Vorbehalt der Erfüllung bestimmter Bedingungen, etwa dem Erhalt üblicher, den Anforderungen der Konsortialbanken genügender Rechtsgutachten, stehen.

Marktschutzvereinbarung

Die Deutsche Lufthansa AG hat sich gegenüber den Konsortialbanken verpflichtet, im Rahmen des rechtlich Zulässigen im Zeitraum bis 11. Dezember 2004 keine neuen Aktien gegen Bareinlagen auszugeben oder eigene Aktien zu verkaufen oder Wertpapiere zu begeben, deren Inhaber aufgrund von Wandlungs-, Options- oder sonstigen Rechten Aktien verlangen können. Dies gilt nicht für die Ausgabe von Aktien bzw. sonstigen Wertpapieren, die an Führungskräfte oder Arbeitnehmer der Deutsche Lufthansa AG oder den Inhabern der 2012 fällig werdenden Wandelschuldverschreibungen der Gesellschaft ausgegeben werden.

Rücktritt vom Aktienübernahmevertrag

Die Konsortialbanken sind berechtigt, unter bestimmten Umständen vom Aktienübernahmevertrag zurückzutreten oder die Durchführung des Bezugsangebots um bis zu zwölf Tage zu verlängern. Zu diesen Umständen zählen insbesondere wesentliche nachteilige Veränderungen in der Geschäfts-, Finanz- oder Ertragslage oder im Eigenkapital der Deutsche Lufthansa AG oder einer ihrer Tochtergesellschaften, wesentliche Einschränkungen des Börsenhandels oder des Bankgeschäfts oder der Ausbruch oder die Eskalation von Feindseligkeiten oder Terrorismus. Die Verpflichtung der Konsortialbanken endet ferner, wenn die Durchführung der Kapitalerhöhung nicht bis zum 15. Juni 2004, 14:00 Uhr MESZ in das Handelsregister eingetragen ist und sich die Konsortialführer und die Deutsche Lufthansa AG nicht auf einen späteren Termin einigen können. Die Folgen eines solchen Rücktritts in Bezug auf das Bezugsangebot und die ersten Börsenhandelsgeschäfte sind im Detail in den Abschnitten „Das Angebot – Bezugsangebot – Wichtige Hinweise“ und „Das Angebot – Wichtige Hinweise“ dargestellt.

Stabilisierung

Die Dresdner Bank oder andere in ihrem Namen handelnde Personen können im Zusammenhang mit dem Bezugsangebot für einen Zeitraum von 30 Tagen ab dem 1. Juni 2004, d. h. bis zum 1. Juli 2004, Transaktionen mit dem Ziel vornehmen, den Marktpreis der Aktien der Deutsche Lufthansa AG auf einem Niveau zu halten, das von demjenigen abweicht, welches ohne Stabilisierung bestehen würde. Es besteht jedoch keine Verpflichtung zur Vornahme solcher Stabilisierungsmaßnahmen und eine derartige Stabilisierungsmaßnahme kann, sofern sie bereits begonnen wurde, jederzeit ohne Vorankündigung beendet werden. In Übereinstimmung mit dem jeweils anwendbaren Recht können solche Transaktionen an allen deutschen Wertpapierbörsen oder einem elektronischen Handelssystem vorgenommen werden. Somit kann sich ein Börsenkurs bzw. Marktpreis für die Aktien der Deutsche Lufthansa AG auf einem Niveau ergeben, das nicht von Dauer ist.

Verkaufsbeschränkungen

Die Konsortialbanken haben sich im Aktienübernahmevertrag jeweils einzeln verpflichtet, die Neuen Aktien ausschließlich in Deutschland öffentlich anzubieten, keine Angebote zum Verkauf der Aktien in den USA außer an „Qualifizierte Institutionelle Investoren“ *(Qualified Institutional Buyers)* nach Rule 144A des Securities Act abzugeben, kein generelles Angebot und keine generelle Werbung für die Neuen Aktien gemäß Regulation D, kein öffentliches Angebot nach Section 4(2) des Securities Act und keine direkten Verkaufsbemühungen nach Regulation S des Securities Act („Regulation S“) zu unternehmen.

Die Neuen Aktien werden nicht nach dem Securities Act registriert und können in den USA oder auf Rechnung oder zum Vorteil einer U. S. Person nur nach Regulation S oder gemäß einer Befreiung von den Registrierungserfordernissen des Securities Act angeboten oder verkauft werden.

Der Verkauf der Neuen Aktien im Vereinigten Königreich unterliegt ebenfalls Beschränkungen. Die Konsortialbanken haben sich jeweils einzeln verpflichtet, innerhalb von sechs Monaten nach dem Abschluss des Angebots im Vereinigten Königreich Aktien nur solchen Personen anzubieten oder zu verkaufen, die im Rahmen ihrer üblichen Geschäftstätigkeit mit dem Erwerb, dem Halten, Verwalten oder Veräußern von Investments im eigenen Namen oder als Vertreter betraut sind oder unter sonstigen Umständen, die kein öffentliches Angebot im Vereinigten Königreich nach der United Kingdom Public Offers of Securities Regulation 1995 oder dem Financial Services and Markets Act 2000 (der „FSMA“) in der jeweils gültigen Fassung darstellen; Einladungen oder Anwerbungen zum Engagement in Investmentaktivitäten nach Section 21 FSMA im Zusammenhang mit der Zeichnung oder dem Verkauf der Neuen Aktien zu unternehmen, sofern Section 21(1) des FSMA keine Anwendung findet, und alle anwendbaren Bestimmungen des FSMA im Hinblick auf die Neuen Aktien in, von oder sonst in Bezug auf das Vereinigte Königreich zu beachten.

FINANZTEIL

ÜBERSICHTEN ÜBER KONZERNABSCHLÜSSE ZUM 31. DEZEMBER 2003, 2002 UND 2001 .... F-3
Konzernbilanz der Deutsche Lufthansa AG zum 31. Dezember 2003, 2002 und 2001 ..... F-4
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Deutsche Lufthansa AG
für die Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 ..... F-5
Kapitalflussrechnung für die Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 ..... F-6

KONZERNABSCHLUSS UND KONZERNLAGEBERICHT 2003 ..... F-7
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Deutsche Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2003 ..... F-8
Konzernbilanz der Deutsche Lufthansa AG zum 31. Dezember 2003 ..... F-9
Entwicklung des Lufthansa Konzern-Eigenkapitals für das Geschäftsjahr 2003 ..... F-10
Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2003 ..... F-11
Konzernanhang der Deutsche Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2003 ..... F-12
Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2003 ..... F-77
Bestätigungsvermerk 2003 ..... F-103

KONZERNABSCHLUSS UND KONZERNLAGEBERICHT 2002 ..... F-105
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung der Deutsche Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2002 ..... F-106
Konzernbilanz der Deutsche Lufthansa AG zum 31. Dezember 2002 ..... F-107
Entwicklung des Lufthansa Konzern-Eigenkapitals für das Geschäftsjahr 2002 ..... F-108
Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2002 ..... F-109
Konzernanhang der Deutsche Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2002 ..... F-110
Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2002 ..... F-171
Bestätigungsvermerk 2002 ..... F-191

UNGEPRÜFTER KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS ZUM 31. MÄRZ 2004 ..... F-193
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2004 ..... F-194
Konzernbilanz zum 31. März 2004 ..... F-195
Entwicklung des Lufthansa Konzern-Eigenkapitals F-196
Konzernkapitalflussrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 2004 ..... F-197
Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss F-199
Segmentberichterstattung für den Lufthansa Konzern 1. Quartal 2004 ..... F-204

JAHRESABSCHLUSS UND LAGEBERICHT DER DEUTSCHE LUFTHANSA AG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2003 ..... F-207
Gewinn- und Verlustrechnung der Deutsche Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2003 ..... F-208
Bilanz der Deutsche Lufthansa AG zum 31. Dezember 2003 ..... F-210
Anlagenspiegel F-212
Anhang der Deutsche Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2003 ..... F-213
Lagebericht der Deutsche Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2003 ..... F-234
Bestätigungsvermerk 2003 ..... F-243

[Diese Seite ist absichtlich leer]

Übersichten über Konzernabschlüsse zum 31. Dezember 2003, 2002 und 2001

Konzernbilanz der Deutsche Lufthansa AG zum 31. Dezember 2003, 2002 und 2001 nach IFRS

	2003	2002	2001
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	953	1.715	1.910
Flugzeuge und Reservetriebwerke	6.815	6.989	7.552
Übrige Sachanlagen	1.297	1.359	1.351
Nach der at Equity-Methode bewertete Finanzanlagen	720	914	1.276
Übrige Finanzanlagen	696	737	797
Anlagevermögen	10.481	11.714	12.886
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	404	389	358
	10.885	12.103	13.244
Vorräte	421	397	384
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.498	1.630	1.747
Übrige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	929	1.045	1.302
Wertpapiere	720	584	5
Bankguthaben und Kassenbestände	2.001	3.054	1.177
Umlaufvermögen	5.569	6.710	4.615
Ertragsteuererstattungsansprüche	194	205	262
Rechnungsabgrenzungsposten	84	119	85
Bilanzsumme	16.732	19.137	18.206
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	977	977	977
Kapitalrücklage	809	809	681
Rücklagen aus der erfolgsneutralen Marktbewertung von Finanzinstrumenten	– 82	107	175
Gewinnrücklagen	1.933	1.515	2.298
Konzernergebnis	– 984	717	– 633
Eigenkapital	2.653	4.125	3.498
Anteile in Fremdbesitz	43	47	30
Pensionsrückstellungen	4.327	4.020	3.701
Ertragsteuerrückstellungen	332	261	167
Übrige Rückstellungen	3.394	3.515	2.996
Rückstellungen	8.053	7.796	6.864
Langfristige Finanzschulden	3.240	4.713	4.446
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	911	939	1.126
Übrige Verbindlichkeiten	1.622	1.285	1.901
Verbindlichkeiten	5.773	6.937	7.473
Rechnungsabgrenzungsposten	210	232	341
Bilanzsumme	16.732	19.137	18.206

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung der Deutsche Lufthansa AG für die Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 nach IFRS

	2003	2002	2001
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	11.662	12.032	12.253
Andere Betriebserlöse	4.295	4.939	4.437
Umsatzerlöse	15.957	16.971	16.690
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	29	16	26
Sonstige betriebliche Erträge	1.728	2.102	1.473
Materialaufwand	– 7.205	– 7.196	– 7.624
Personalaufwand	– 4.612	– 4.660	– 4.481
Abschreibungen	– 1.930	– 1.243	– 1.714
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 4.114	– 4.398	– 4.686
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	– 147	1.592	– 316
Ergebnis aus at Equity bewerteten Finanzanlagen	– 176	– 92	– 16
Übriges Beteiligungsergebnis	39	28	60
Zinsergebnis	– 341	– 415	– 398
Übrige Finanzposten	– 160	– 161	– 75
Finanzergebnis	– 638	– 640	– 429
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 785	952	– 745
Sonstige Steuern	– 29	– 47	– 62
Ergebnis vor Ertragsteuern	– 814	905	– 807
Ertragsteuern	– 164	– 183	202
Ergebnis nach Steuern	– 978	722	– 605
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	– 6	– 5	– 28
Konzernergebnis	– 984	717	– 633
	€	€	€
„unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	– 2,58	1,88	– 1,66
„verwässertes“ Ergebnis je Aktie	-	1,75	–

Kapitalflussrechnung der Deutsche Lufthansa AG für die Geschäftsjahre 2003, 2002 und 2001 nach IFRS

Kapitalflussrechnung	2003	2002	2001
	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 1.1.	2.453	378	386
Ergebnis vor Ertragsteuern	– 814	905	– 807
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	2.080	1.251	1.799
Abschreibungen auf Umlaufteile	53	48	39
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	– 229	– 495	– 164
Ergebnis aus der Bewertung at Equity	97	20	16
Zinsergebnis	341	415	398
Gezahlte Ertragsteuern	– 19	0,2*)	– 7
Veränderung der Vorräte	– 24	– 14	– 131
Veränderung der Forderungen, der sonstigen Vermögensgegenstände und des Rechnungsabgrenzungspostens	314	204	– 989
Veränderung der Rückstellungen	112	759	1.107
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	– 403	– 574	395
Sonstiges	73	– 207	80
Operativer Cashflow	1.581	2.312	1.736
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	– 839	– 364	– 1.355
Investitionen in Finanzanlagen	– 138	– 90	– 139
Zugänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	– 68	– 79	– 48
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	13	808	111
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	– 45	– 126	– 366
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen**)	– 133	– 10	– 1.192
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	416	176	380
Zinseinnahmen	182	136	98
Erhaltene Dividenden	55	50	80
für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	– 557	501	– 2.431
Investition in Wertpapiere/Geldanlagen in Festgeldguthaben	– 137	– 578	– 220
für Investitionstätigkeit und Geldanlagen eingesetzte Nettozahlungsmittel	– 694	– 77	– 2.651
Agio aus der Ausgabe einer Wandelanleihe	–	128	–
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	291	1.020	1.413
Rückführung langfristiger Finanzschulden	– 1.135	– 531	– 528
Übrige Finanzschulden	13	– 489	548
Gewinnausschüttung	– 229	–	– 229
Zinsausgaben	– 277	– 289	– 299
für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	– 1.337	– 161	905
Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	– 450	2.074	– 10
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	– 2	1	2
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	2.001	2.453	378
Wertpapiere	720	584	5
Festgeldguthaben	–	601	799
Flüssige Mittel gesamt	2.721	3.638	1.182
Nettozu-/-abnahme der Flüssigen Mittel gesamt	– 917	2.456	212

*) unter 1 Mio. €

**) abzgl. erworbener Zahlungsmittel von 2 Mio. € (Vorjahre: 9 Mio. € bzw. 65 Mio. €)

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 Mittelzufluss 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 (ohne Festgeldguthaben) und Kassenbestände. Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der Wertpapiere des Umlaufvermögens und längerfristig angelegter Festgeldguthaben.

Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2003

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2003

	Anhang	**2003** Mio. €	**2003** Mio. €	2002 Mio. €
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	6)	11 662		12 032
Andere Betriebserlöse	7)	4 295		4 939
Umsatzerlöse			**15 957**	**16 971**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	8)	29		16
Sonstige betriebliche Erträge	9)	1 728		2 102
Materialaufwand	10)	– 7 205		– 7 196
Personalaufwand	11)	– 4 612		– 4 660
Abschreibungen	12)	– 1 930		– 1 243
Sonstige betriebliche Aufwendungen	13)	– 4 114		– 4 398
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit			**– 147**	**+ 1 592**
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	14)	– 176		– 92
Übriges Beteiligungsergebnis	14)	+ 39		+ 28
Zinsergebnis	15)	– 341		– 415
Übrige Finanzposten	16)	– 160		– 161
Finanzergebnis			**– 638**	**– 640**
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit			**– 785**	**+ 952**
Sonstige Steuern	17)		– 29	– 47
Ergebnis vor Ertragsteuern			**– 814**	**+ 905**
Ertragsteuern	17)		– 164	– 183
Ergebnis nach Steuern			**– 978**	**+ 722**
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn			– 6	– 5
Konzernergebnis			**– 984**	**+ 717**
„unverwässertes" Ergebnis je Aktie	18)		**€ –2,58**	**€ +1,88**
„verwässertes" Ergebnis je Aktie	18)		**€ –**	**€ +1,75**

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2003

Aktiva	Anhang	**31.12.2003** Mio. €	**31.12.2003** Mio. €	31.12.2002 Mio. €
Immaterielle Vermögenswerte	20)	953		1 715
Flugzeuge und Reservetriebwerke	21)	6 815		6 989
Übrige Sachanlagen	22)	1 297		1 359
Nach der Equity-Methode bewertete Finanzanlagen	24)	720		914
Übrige Finanzanlagen	24)	696		737
Anlagevermögen	19)		**10 481**	**11 714**
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile			**404**	**389**
			10 885	**12 103**
Vorräte	25)	421		397
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	26)	1 498		1 630
Übrige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	26)	929		1 045
Wertpapiere	27)	720		584
Bankguthaben und Kassenbestände	28)	2 001		3 054
Umlaufvermögen			**5 569**	**6 710**
Ertragsteuererstattungsansprüche	17) 29)		**194**	**205**
Rechnungsabgrenzungsposten	30)		**84**	**119**
Bilanzsumme			**16 732**	**19 137**

Passiva	Anhang	**31.12.2003** Mio. €	**31.12.2003** Mio. €	31.12.2002 Mio. €
Gezeichnetes Kapital	31)	977		977
Kapitalrücklage	32)	809		809
Rücklagen aus der erfolgsneutralen Marktbewertung von Finanzinstrumenten		– 82		107
Gewinnrücklagen	32)	1 933		1 515
Konzernergebnis		– 984		717
Eigenkapital			**2 653**	**4 125**
Anteile in Fremdbesitz			**43**	**47**
Pensionsrückstellungen		4 327		4 020
Ertragsteuerrückstellungen		332		261
Übrige Rückstellungen		3 394		3 515
Rückstellungen	33)		**8 053**	**7 796**
Langfristige Finanzschulden	34)	3 240		4 713
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	35)	911		939
Übrige Verbindlichkeiten	35)	1 622		1 285
Verbindlichkeiten			**5 773**	**6 937**
Rechnungsabgrenzungsposten	36)		**210**	**232**
Bilanzsumme			**16 732**	**19 137**

Entwicklung des Lufthansa Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbewertung Sicherungsgeschäfte	Marktbewertung übrige finanzielle Vermögenswerte	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Gesamt
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Stand am 31. Dezember 2001	**977**	**681**	**194**	– 19	**– 22**	**2 320**	**– 633**	**3 498**
Umbuchungen	–	–	–	–	–	– 633	+ 633	–
Dividenden	–	–	–	–	–	–	–	–
Konzernergebnis	–	–	–	–	–	–	717	717
Marktbewertung von Finanziellen Vermögenswerten und Cashflow-Sicherungen	–	–	39	11	–	–	–	50
Erfolgsneutrale Übertragung auf Anschaffungskosten	–	–	– 30	10	–	–	–	– 20
Ergebniswirksame Auflösung im Periodenergebnis	–	–	– 99	1	–	–	–	– 98
Übrige neutrale Veränderungen	–	128	–	–	– 44	– 106	–	– 22
Stand am 31. Dezember 2002	**977**	**809**	**104**	**3**	**– 66**	**1 581**	**717**	**4 125**
Umbuchungen	–	–	–	–	–	488	– 488	–
Dividenden	–	–	–	–	–	–	– 229	– 229
Konzernergebnis	–	–	–	–	–	–	– 984	– 984
Marktbewertung von Finanziellen Vermögenswerten und Cashflow-Sicherungen	–	–	– 112	4	–	–	–	– 108
Erfolgsneutrale Übertragung auf Anschaffungskosten	–	–	– 20	–	–	–	–	– 20
Ergebniswirksame Auflösung im Periodenergebnis	–	–	– 59	– 2	–	–	–	– 61
Übrige neutrale Veränderungen	–	–	–	–	– 54	– 16	–	– 70
Stand am 31. Dezember 2003	**977**	**809**	**– 87**	**5**	**– 120**	**2 053**	**– 984**	**2 653**

Der Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung ist in der Bilanz unter Gewinnrücklagen ausgewiesen. Die sonstigen neutralen Veränderungen resultieren im Wesentlichen aus Kapitalveränderungen bei Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bewertet werden. Die neutrale Veränderung der Kapitalrücklage enthält das Agio aus der Begebung der Wandelanleihe vom 4. Januar 2002.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente des Lufthansa Konzerns im Berichtsjahr verändert haben. Dabei wurden die Zahlungsströme entsprechend IAS 7 nach dem Operativen Cashflow, der dem Mittelzufluss 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 (ohne Festgeldguthaben) und Kassenbestände. Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der Wertpapiere des Umlaufvermögens und längerfristig angelegter Festgeldguthaben.

Kapitalflussrechnung

Kapitalflussrechnung	**2003** Mio. €	2002 Mio. €
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 1.1.	**2 453**	**378**
Ergebnis vor Ertragsteuern	– 814	905
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	2 080	1 251
Abschreibungen auf Umlaufteile	53	48
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	– 229	– 495
Ergebnis aus der Bewertung at equity	97	20
Zinsergebnis	341	415
Gezahlte Ertragsteuern	– 19	0*
Veränderung der Vorräte	– 24	– 14
Veränderung der Forderungen, der sonstigen Vermögensgegenstände und des Rechnungsabgrenzungspostens	314	204
Veränderung der Rückstellungen	112	759
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	– 403	– 574
Sonstiges	73	– 207
Operativer Cashflow	**1 581**	**2 312**
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	– 839	– 364
Investitionen in Finanzanlagen	– 138	– 90
Zugänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	– 68	– 79
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	13	808
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	– 45	– 126
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen**	– 133	– 10
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	416	176
Zinseinnahmen	182	136
Erhaltene Dividenden	55	50
für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	**– 557**	**501**
Investition in Wertpapiere/Geldanlagen in Festgeldguthaben	– 137	– 578
für Investitionstätigkeit und Geldanlagen eingesetzte Nettozahlungsmittel	**– 694**	**– 77**
Agio aus der Ausgabe einer Wandelanleihe	–	128
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	291	1 020
Rückführung langfristiger Finanzschulden	–1 135	– 531
Übrige Finanzschulden	13	– 489
Gewinnausschüttung	– 229	–
Zinsausgaben	– 277	– 289
für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	**–1 337**	**– 161**
Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	**– 450**	**2 074**
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	– 2	1
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	**2 001**	**2 453**
Wertpapiere	720	584
Festgeldguthaben	–	601
Flüssige Mittel gesamt	**2 721**	**3 638**
Nettozu-/-abnahme der Flüssigen Mittel gesamt	– 917	2 456

**unter 1 Mio. €*
***abzügl. erworbener Zahlungsmittel von 2 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €)*
Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung siehe Seite 116 (Seite F-9 in diesem Prospekt)

Konzernanhang der Deutschen Lufthansa AG 2003

1 Grundlagen und Methoden

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Tochtergesellschaften ist nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des IASB unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Alle für das Geschäftsjahr 2003 gültigen Standards wurden berücksichtigt.

Es wurden keine Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach deutschem Recht verwendet, die nicht in Übereinstimmung mit den IAS bzw. SIC stehen.

Die Voraussetzungen des § 292a HGB für eine Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Handelsrecht sind erfüllt. Die Beurteilung dieser Voraussetzungen basiert auf dem vom Deutschen Standardisierungsrat veröffentlichten Deutschen Rechnungslegungsstandard Nr. 1 (DRS 1).

Der vorliegende Konzernabschluss enthält folgende, vom deutschen Recht abweichende Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden:

- Umrechnung von Valutaforderungen und -verbindlichkeiten zum Stichtagskurs und ergebniswirksame Behandlung der daraus resultierenden Wertänderungen
- Bilanzierung selbsterstellter immaterieller Vermögenswerte des Anlagevermögens
- anteilige, dem Projektfortschritt entsprechende Gewinnrealisierung bei längerfristigen Kundenaufträgen
- Ansatz von längerfristigen Rückstellungen zum Barwert
- Verzicht auf die Bildung von Sonstigen Rückstellungen, soweit die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme unter 50 Prozent liegt
- Bilanzierung von latenten Steuern nach der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode; Aktivierung von latenten Steueransprüchen aus steuerlichen Verlustvorträgen
- Aktivierung des Vermögenswertes und Passivierung des Barwertes der Leasingraten bei Finanzierungsleasingverträgen nach den Zuordnungskriterien von IAS 17
- Bewertung der Pensionsrückstellungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Gehaltsentwicklungen und der Korridor-Regel gemäß IAS 19
- Bewertung von Finanzinstrumenten mit Ausnahme von ausgereichten Krediten und Forderungen oder von bis zur Endfälligkeit gehaltenen Finanzinvestitionen zum beizulegenden Zeitwert, wenn dieser verlässlich bestimmbar ist sowie erfolgsneutrale Behandlung der daraus resultierenden Wertänderungen
- Bewertung von Finanzinstrumenten, sofern sie als Handelsgeschäfte zu qualifizieren sind, zum beizulegenden Zeitwert und erfolgswirksame Behandlung der daraus resultierenden Wertänderungen.

2 Konsolidierungsmethoden

Alle wesentlichen Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen und/oder faktischen Kontrolle der Deutschen Lufthansa AG stehen, sind in den Konzernabschluss einbezogen. Wesentliche Joint Ventures und assoziierte Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert, sofern der Konzern 20 bis 50 Prozent der Anteile hält und einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann. Übrige Beteiligungen werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Eine Aufstellung der wesentlichen Tochterunternehmen, Joint Ventures und assoziierten Unternehmen befindet sich auf den Seiten 178–183 ff.

Bei erstmaliger Konsolidierung von Tochterunternehmen werden die Anschaffungswerte der Beteiligungen dem Konzernanteil am Buchwert des Eigenkapitals der jeweiligen Gesellschaft gegenübergestellt. Die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital wird grundsätzlich zunächst entsprechend der Beteiligungsquote des Konzerns den Vermögenswerten und Schulden des Tochterunternehmens zugeordnet, wenn deren beizulegende Zeitwerte von den Buchwerten abweichen. Im Rahmen der Folgekonsolidierungen werden die so aufgedeckten stillen Reserven und Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben bzw. aufgelöst. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung wird als Geschäftswert aktiviert und über seine voraussichtliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Negative Unterschiedsbeträge werden offen von den aktivischen Unterschiedsbeträgen abgesetzt. Sofern sie nicht aus erwarteten Verlusten resultieren, werden sie entsprechend der Entwicklung der zugehörigen Positionen des Anlagevermögens über die Position Abschreibungen aufgelöst.

Die Buchwerte von nach der Equity-Methode einbezogenen Beteiligungen werden jährlich um die auf den Lufthansa Konzern entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens bzw. Joint Ventures erhöht bzw. vermindert. Auf die Zuordnung und Fortschreibung eines in dem Beteiligungsansatz enthaltenen Unterschiedsbetrags zwischen den Anschaffungskosten der Beteiligung und dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft werden die für die Vollkonsolidierung geltenden Grundsätze entsprechend angewendet.

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden 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.

Die Konsolidierungsmethoden wurden gegenüber dem Vorjahr unverändert beibehalten.

3 Währungsumrechnung

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. Umrechnungsdifferenzen hieraus sowie aus der Währungsumrechnung von Vorjahresvorträgen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst. Geschäftswerte, die bei ausländischen Tochtergesellschaften aus der Kapitalkonsolidierung entstehen, werden zu historischen Anschaffungswerten fortgeführt.

Die wichtigsten im Konzernabschluss verwendeten Kurse haben sich in Relation zum Euro wie folgt entwickelt:

	2003 Bilanzkurs	**2003** GuV-Durchschnittskurs	2002 Bilanzkurs	2002 GuV-Durchschnittskurs
USD	0,80006	0,87965	0,96006	1,05634
CAD	0,61035	0,63112	0,61002	0,67500
GBP	1,42066	1,44514	1,53775	1,59081
HKD	0,10306	0,11297	0,12310	0,13544
THB	0,02018	0,02125	0,02216	0,02455
SEK	0,11025	0,10953	0,10930	0,10956
NOK	0,11875	0,12478	0,13739	0,13361
DKK	0,13435	0,13458	0,13462	0,13460
CHF	0,64107	0,65708	0,68837	0,68148
KRW	0,00067	0,00073	–	–

4 Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft 61 inländische und 104 ausländische Gesellschaften (im Vorjahr 47 inländische und 131 ausländische Gesellschaften).

Der Konsolidierungskreis wurde gegenüber dem Vorjahr um acht im Geschäftsjahr 2003 gegründete Flugzeugleasing-Objektgesellschaften erweitert. Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regional Europee und eine zugehörige Flugzeugleasing-Objektgesellschaft wurden mit Übernahme der finanziellen und operativen Kontrolle zum 1. Januar 2003 konsolidiert.

Im April wurden 80 Prozent der Anteile an der LSG Sky Chefs Korea Co. Ltd. erworben.

Die Beteiligung an Condor/Cargo Technik GmbH wurde im Februar auf 90 Prozent, die Beteiligung an der AirLiance Materials LLC im Dezember 2003 auf 50,2 Prozent aufgestockt. Beide Gesellschaften werden ab diesem Zeitpunkt unter Berücksichtigung des stufenweisen Erwerbs in den Konzernabschluss einbezogen.

Für den Erwerb der Anteile an den fünf Gesellschaften wurden insgesamt 135 Mio. €, davon 107 Mio. € für Air Dolomiti S.p.A. und 19 Mio. € für LSG Sky Chefs Korea Co. Ltd. aufgewendet.

Darüber hinaus wurden erstmalig die Gesellschaften Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, LSG Sky Chefs Catering Logistics GmbH, LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH, LSG Asia GmbH, 41/42 Bartlett (Pty) Ltd., Inflight Catering (Pty) Ltd., Lufthansa Airmotive Ireland (Leasing) Ltd., Lufthansa Technik Aircraft Services Ireland Limited sowie zwei Grundstücksleasing-Objektgesellschaften konsolidiert.

Im Konsolidierungskreis sind außerdem wie im Vorjahr Anteile an drei Geldmarktfonds, deren Vermögen dem Konzern zuzurechnen ist, enthalten.

Nach Veräußerung sämtlicher Anteile an der START AMADEUS GmbH am 26. Februar 2003 zum Preis von 124 Mio. € schied die Gesellschaft zum 1. März 2003 aus dem Konsolidierungskreis aus.

Insgesamt 32 Gesellschaften des Geschäftsfelds Catering wurden innerhalb der Gruppe auf andere Gesellschaften fusioniert, drei Gesellschaften wurden liquidiert.

Die Einbeziehung weiterer Tochterunternehmen konnte unterbleiben, da deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns insgesamt von untergeordneter Bedeutung ist. Diese Gesellschaften machen zusammen bis zu fünf Prozent von Umsatz, Ergebnis und Bilanzsumme aus.

Im Konzernabschluss sind zum Bilanzstichtag Beteiligungen an 55 Joint Ventures und 42 assoziierten Unternehmen bilanziert (im Vorjahr je 56 Joint Ventures und assoziierte Unternehmen), von denen wie im Vorjahr acht Joint Ventures und 28 assoziierte Unternehmen at equity bewertet werden.

Nach Erwerb von 40 Prozent der Anteile an der Alitalia Maintenance Systems S.p.A. im Juli 2003 wird die Gesellschaft at equity einbezogen.

Die Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regional Europee wird seit Übernahme der finanziellen und operativen Kontrolle vollkonsolidiert und ist aus dem Kreis der at equity bewerteten Unternehmen ausgeschieden. Die übrigen Joint Ventures und assoziierten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Aufgrund der Anteilsquote am jeweiligen Joint Venture sind dem Konzern folgende Vermögenswerte, Schulden sowie Aufwendungen und Erträge zuzurechnen:

Mio. €	**2003**	2002
Anlagevermögen	2 006	2 144
Umlaufvermögen	801	941
Verbindlichkeiten	2 320	2 500
Aufwendungen	4 379	4 699
Erträge	4 280	4 627

Die Auswirkungen der Änderung des Konsolidierungskreises sowie des Kreises der at equity bewerteten Unternehmen sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Bilanz	Konzern **31.12.2003** Mio. €	davon aus Konsolidierungskreisänderungen Mio. €	Konzern 31.12.2002 Mio. €	davon aus Konsolidierungskreisänderungen Mio. €
Anlagevermögen	10 481	+ 183	11 714	– 36
Umlaufvermögen	5 569	+ 154	6 710	+ 145
Bilanzsumme	16 732	+ 359	19 137	+ 142
Eigenkapital	2 653	– 34	4 125	– 39
Minderheitenanteile am Kapital	43	+ 9	47	+ 21
Rückstellungen	8 053	+ 63	7 796	+ 10
Finanzschulden	3 240	+ 162	4 713	+ 92
Übrige Verbindlichkeiten	2 533	+ 156	2 224	+ 58

Die Auswirkungen der Änderung des Konsolidierungskreises 2003 auf die Bilanz sind bezogen auf die jeweilige Bilanzposition mit Ausnahme der Erhöhung der Minderheitenanteile am Kapital von untergeordneter Bedeutung. Diese entfällt im Wesentlichen auf die Anteile der Minderheitsgesellschafter der AirLiance Materials LLC und der LSG Sky Chefs Korea Co. Ltd. am Eigenkapital der jeweiligen Gesellschaft.

Gewinn- und Verlustrechnung	Konzern **2003** Mio. €	davon aus Konsolidierungskreisänderungen Mio. €	Konzern 2002 Mio. €	davon aus Konsolidierungskreisänderungen Mio. €
Umsatzerlöse	15 957	+ 213	16 971	+ 253
Betriebliche Erträge	17 714	+ 329	19 089	+ 264
Betriebliche Aufwendungen	17 861	+ 311	17 497	+ 219
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	– 147	+ 18	+ 1 592	+ 45
Finanzergebnis	– 638	– 27	– 640	– 39
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 785	– 9	+ 952	+ 6
Steuern	– 193	– 3	– 230	– 13
Konzernergebnis	– 984	– 12	+ 717	– 10

Die die Gewinn- und Verlustrechnung 2003 betreffenden Effekte sind in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen näher beschrieben. Über die Veränderung des Konsolidierungskreises hinaus ist die Vergleichbarkeit einzelner Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung auch dadurch erschwert, dass die im Februar 2003 verkaufte START AMADEUS GmbH im Jahr 2003 nur noch zwei Monate (Vorjahr: 12 Monate) konsolidiert wurde. Soweit wesentlich, wird bei den einzelnen Erläuterungen hierauf hingewiesen.

5 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse bzw. Sonstige betriebliche Erträge werden mit Erbringung der Leistung bzw. mit Übergang der Gefahren auf den Kunden realisiert. Bei kundenbezogener, längerfristiger Fertigung werden die Umsätze nach der percentage-of-completion-Methode dem Leistungsfortschritt entsprechend erfasst.

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung bzw. zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistung werden zum Zeitpunkt der Realisierung der entsprechenden Umsatzerlöse gebildet. Zinserträge und -aufwendungen werden periodengerecht erfasst. Erträge bzw. Aufwendungen aus Gewinnabführungs- bzw. Verlustübernahmeverträgen werden mit Ablauf des Geschäftsjahres realisiert, Dividenden werden zum Ausschüttungszeitpunkt vereinnahmt.

Immaterielle Vermögenswerte

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, selbsterstellte 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 Nutzungsdauer von fünf Jahren planmäßig linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht aktiviert.

Geschäftswerte aus der Konsolidierung und der Bewertung nach der Equity-Methode werden über ihre voraussichtliche Nutzungsdauer, d. h. über einen Zeitraum von zwei bis 20 Jahren planmäßig abgeschrieben. Die voraussichtliche Nutzungsdauer spiegelt dabei jeweils die Erwartung bezüglich der Ausnutzung der durch den Unternehmenserwerb gewonnenen Marktposition und das Wertschöpfungspotenzial des Unternehmens wider.

Bei kritischer Überprüfung der ursprünglich geschätzten Nutzungsdauern erwiesen sich diese in einigen Fällen als zu hoch. Die Nutzungsdauern der betroffenen Firmenwerte wurden entsprechend verkürzt. Die hieraus entstandenen Mehrabschreibungen betragen 29 Mio. €.

Sachanlagen

Materielle Vermögenswerte, die im Geschäftsbetrieb länger als ein Jahr genutzt werden, sind mit ihren Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht angesetzt. Die zu Grunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen den erwarteten Nutzungsdauern im Konzern. Ausschließlich auf steuerlichen Regelungen beruhende Abschreibungen werden nicht angesetzt.

Neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke werden über zwölf Jahre bis auf einen Restwert von 15 Prozent abgeschrieben.

Für Gebäude werden Nutzungsdauern zwischen 20 und 45 Jahren zu Grunde gelegt, Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge bzw. einer niedrigeren Nut-

zungsdauer abgeschrieben. Die Abschreibungssätze liegen überwiegend zwischen 10 und 20 Prozent pro Jahr. Als Nutzungsdauer von technischen Anlagen und Maschinen werden bis zu zehn Jahre angesetzt. Betriebs- und Geschäftsausstattung wird bei normaler Beanspruchung über drei bis zehn Jahre abgeschrieben.

Finanzierungsleasing
Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird gemäß IAS 17 dann dem Leasingnehmer zugerechnet, wenn dieser im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen aus dem Leasinggegenstand trägt. Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Lufthansa Konzern zuzurechnen ist, erfolgt die Aktivierung zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zum Barwert der Leasingraten zuzüglich gegebenenfalls vom Leasingnehmer getragener Nebenkosten. Die Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern entsprechen denen vergleichbarer, erworbener Vermögenswerte.

Außerplanmäßige Abschreibungen
Immaterielle Vermögenswerte sowie Sachanlagen werden 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 Nettoveräußerungswert bzw. Barwert des erwarteten Mittelzuflusses aus dem Vermögenswert ermittelt.

Finanzanlagen
Finanzanlagen werden am Erfüllungstag, d. h. zum Zeitpunkt des Entstehens bzw. der Übertragung des Vermögenswertes, zu Anschaffungskosten aktiviert. Langfristige unter- bzw. nichtverzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert angesetzt.

Für die Folgebewertung zum Bilanzstichtag werden Finanzanlagen unterschieden in solche, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden und solche, die zur Veräußerung verfügbar sind.

Die zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen werden zum Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert angesetzt, sofern dieser verlässlich bestimmbar ist. Wertschwankungen zwischen den Bilanzstichtagen werden erfolgsneutral in die Rücklagen eingestellt. Die erfolgswirksame Auflösung der Rücklagen erfolgt entweder mit der Veräußerung oder bei nachhaltigem Absinken des Marktwertes unter die Buchwerte.

Finanzanlagen, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, werden zum Bilanzstichtag zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Sinkt der erzielbare Betrag zum Bilanzstichtag unter den Buchwert, werden erfolgswirksame Wertberichtigungen vorgenommen.

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile werden zu laufend angepassten Preisen, die auf durchschnittlichen Anschaffungskosten basieren, erfasst. Für die Bewertung werden die Ersatzteile den einzelnen Flugzeugmustern zugerechnet und grundsätzlich wie Flugzeuge abgeschrieben.

Umlaufvermögen
Das Umlaufvermögen umfasst Vorräte sowie finanzielle Vermögenswerte.

Vorräte
Der Posten Vorräte umfasst nicht reparaturfähige Ersatzteile, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren und geleistete Anzahlungen auf Vorräte. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten, die auf Basis von Durchschnittspreisen ermittelt werden, oder zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht berücksichtigt. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/ Herstellungskosten einerseits und realisierbarem Nettoveräußerungspreis abzüglich noch anfallender Kosten andererseits. Dabei wird grundsätzlich der Nettoveräußerungspreis des Endproduktes zu Grunde gelegt.

Finanzielle Vermögenswerte
Finanzielle Vermögenswerte des Umlaufvermögens umfassen Forderungen, Wertpapiere sowie Bankguthaben und Kassenbestände.

Alle finanziellen Vermögenswerte des Umlaufvermögens werden am Erfüllungstag, d. h. zum Zeitpunkt des Entstehens der Forderung bzw. der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums, zunächst mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Die Anschaffungskosten von unter- bzw. nicht verzinslichen monetären Forderungen entsprechen deren Barwert zum Entstehungszeitpunkt.

Für die Folgebewertung zum Bilanzstichtag werden die finanziellen Vermögenswerte des Umlaufvermögens unterschieden in vom Unternehmen ausgereichte Kredite und Forderungen, zu Handelszwecken gehaltene Vermögenswerte, bis zur Endfälligkeit gehaltene und zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte.

Ausgereichte Kredite und Forderungen sowie bis zur Endfälligkeit gehaltene Forderungen werden in der Folge zu jedem Bilanzstichtag zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Zu Handelszwecken und zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte werden dagegen am Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Forderungen
Forderungen sind, sofern sie nicht zu Handelszwecken gehalten werden, am Bilanzstichtag zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Kundenforderungen aus zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossenen Fertigungs- bzw. Dienstleistungsaufträgen sind mit ihren Herstellungskosten plus einem ihrem Fertigstellungsgrad entsprechenden Gewinnaufschlag 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.

Bestehen an der Einbringbarkeit von Forderungen Zweifel, werden diese mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt. Neben den erforderlichen Einzelwertberichtigungen werden bei erkennbaren Risiken aus dem allgemeinen Kreditrisiko pauschalierte Einzelwertberichtigungen gebildet.

In Fremdwährung valutierende Forderungen werden zum Mittelkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Wertpapiere des Umlaufvermögens
Wertpapiere des Umlaufvermögens sind als zur Veräußerung verfügbare

finanzielle Vermögenswerte zum Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet, sofern dieser verlässlich bestimmbar ist. Wertschwankungen zwischen den Bilanzstichtagen werden erfolgsneutral – soweit erforderlich unter Berücksichtigung latenter Steuern – in den Rücklagen abgebildet.

Bankguthaben und Kassenbestände
Die Zahlungsmittel sind zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Fremdwährungsbestände sind zum Mittelkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Derivative Finanzinstrumente
Der Lufthansa Konzern setzt entsprechend einer konzerninternen Richtlinie derivative Finanzinstrumente zur Sicherung von Zins- und Währungsrisiken sowie zur Absicherung des Treibstoff-Preisrisikos ein. Basis ist die vom Vorstand definierte und von einem Preissicherungsgremium überwachte Sicherungspolitik. Dabei werden auch Zins- und Währungssicherungsgeschäfte mit nicht konsolidierten Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Zur Steuerung des Zinsrisikos werden Zinsswap-Geschäfte abgeschlossen, bei denen einerseits variable Zinsen aus dem Grundgeschäft gegen einen Festzins über die gesamte Laufzeit, andererseits feste Zinszahlungen gegen einen variablen Zins ausgetauscht werden.

Devisen-Termingeschäfte und Devisenoptionen setzt der Lufthansa Konzern zur Absicherung von Wechselkursrisiken ein. Dabei kommen auch Bandbreiten-Optionen zum Einsatz, die Kauf und gleichzeitigen Verkauf von Devisenoptionen derselben Währung kombinieren. Die Bandbreitenoptionen werden als zero-cost-Optionen abgeschlossen, d. h. die zu zahlende Prämie entspricht der Prämie, die aus dem Optionsverkauf resultiert.

Treibstoff-Preissicherungen werden in Form von Festpreis- und Optionsgeschäften auf dem Roh- und Heizölmarkt abgeschlossen.

Alle Finanzderivate werden zu Anschaffungskosten in der Bilanz erfasst und in der Folge zum Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Sicherungsgeschäfte werden entweder zur Absicherung beizulegender Zeitwerte oder zur Absicherung künftiger Cashflows abgeschlossen.

Soweit die eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Cashflow-Sicherungen im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach den Vorschriften des IAS 39 sind, führen die Zeitwertschwankungen nicht zu Auswirkungen auf das Periodenergebnis während der Laufzeit des Derivates.

Zeitwertschwankungen aus einer wirksamen Cashflow-Sicherung werden erfolgsneutral in der entsprechenden Rücklagenposition erfasst.

Ist der gesicherte Zahlungsstrom eine Investition, so wird zum Zeitpunkt des Fälligwerdens des Grundgeschäfts das Ergebnis aus dem Sicherungsgeschäft aus dem Eigenkapital in die Anschaffungskosten der Investition umgesetzt.

In allen anderen Fällen wird der angesammelte Wert im Eigenkapital bei Fälligwerden des gesicherten Zahlungsstroms als Gewinn oder Verlust im Periodenergebnis berücksichtigt.

Im Falle einer wirksamen Absicherung von beizulegenden Zeitwerten gleichen sich die Zeitwertschwankungen des gesicherten Vermögenswertes bzw. der gesicherten Schulden und die des Finanzinstrumentes in der Gewinn- und Verlustrechnung aus.

Soweit die eingesetzten Finanzinstrumente nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte, sondern als Handelsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert

werden, wirken sich alle Zeitwertschwankungen unmittelbar als Gewinn oder Verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung aus.

Sicherungspolitik des Konzerns (siehe Erläuterung 39) ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoff-Preisrisiken abzuschließen.

Einzelne notwendige Sicherungsgeschäfte, die bei der Treibstoff-Preis- und Devisensicherung genutzt werden, sowie Geschäfte mit nicht konsolidierten Konzerngesellschaften erfüllen dennoch nicht die speziellen Wirksamkeitsdefinitionen des IAS 39. Zeitwertschwankungen aus diesen Geschäften sind daher unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Rückstellungen

Die Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschafts-Barwertverfahren für leistungsorientierte Altersversorgungspläne. Der in den Pensionsaufwendungen enthaltene Zinsanteil wird als Zinsaufwand im Finanzergebnis ausgewiesen.

Steuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine aus einem vergangenen Ereignis resultierende Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Vermögensabfluss führt und sich dieser zuverlässig schätzen lässt. Konnte keine Rückstellung gebildet werden, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt war, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einer Vermögensbelastung führen, werden in Höhe des Barwertes des erwarteten Vermögensabflusses gebildet.

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Rückstellungen in Fremdwährung sind zum Stichtagskurs umgerechnet.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Finanzierungs-Leasingverträgen werden zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses mit dem Barwert der Leasingraten, übrige Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

In Fremdwährung valutierende Verbindlichkeiten werden zum Mittelkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Latente Steuerposten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 für 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.

Aufgrund des im Jahr 2002 verabschiedeten Flutopfer-Solidaritätsgesetzes stieg der inländische Körperschaftsteuersatz, begrenzt auf den Veranlagungszeitraum 2003, um 1,5 Prozent auf 26,5 Prozent. Daher wurden im Geschäftsjahr 2002 entstandene latente Steueransprüche und -lasten im Inland, die sich im Veranlagungszeitraum 2003 umgekehrt haben, mit einem latenten Steuersatz von 36,5 Prozent unter Einbeziehung der Gewerbeertragsteuer bewertet, alle übrigen mit einem latenten Steuersatz von 35 Prozent.

Die latenten Steuersätze im Ausland betrugen im Geschäftsjahr 2003 zehn bis 40 Prozent (Vorjahr: zwölf bis 52 Prozent).

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

6 Erlöse aus den Verkehrsleistungen

Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen Mio. €	**2003**	2002
Passage	9 551	9 726
Fracht	1 992	2 179
Post	119	127
	11 662	**12 032**
Liniendienste	11 296	11 653
Charter	366	379
	11 662	**12 032**

Die in der Segmentberichterstattung (Erläuterung 40) ausgewiesenen Verkehrserlöse der Lufthansa Cargo AG beinhalten in beiden Geschäftsjahren Erträge aus der Beförderung von Passagieren auf Frachtflügen in Höhe von 2 Mio. €, die in der oben stehenden Tabelle den Verkehrserlösen Passage zugeordnet sind.

Durch die Erweiterung des Konsolidierungskreises um die Air Dolomiti S.p.A. sind die Verkehrserlöse um 152 Mio. € höher ausgefallen.

7 Andere Betriebserlöse

Aufteilung nach Tätigkeitsbereichen Mio. €	**2003**	2002
Werftleistungen	1 506	1 558
Cateringleistungen	1 530	1 753
Convenient Meal Solutions	465	600
Provisionen aus Verkäufen von Flugtransportleistungen	107	176
EDV-Leistungen	241	335
Abfertigungsleistungen	99	218
Sonstige Leistungen	347	299
	4 295	**4 939**

Die Erweiterung des Konsolidierungskreises hat sich in den Werftleistungen mit 39 Mio. € und in den Catering-Leistungen mit 22 Mio. € ausgewirkt. Der starke Rückgang der EDV-Leistungen ist auf das Ausscheiden der START AMADEUS GmbH zurückzuführen.

Die anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus unfertigen Leistungen im Zusammenhang mit längerfristigen Fertigungs- bzw. Dienstleistungsaufträgen in Höhe von 223 Mio. € (Vorjahr: 141 Mio. €). Diese Erlöse wurden in Höhe der geschätzten, dem Fertigstellungsgrad entsprechenden

anteiligen Auftragserlöse erfasst. Wenn das Ergebnis des gesamten Auftrags nicht verlässlich geschätzt werden konnte, wurden die angefallenen Auftragskosten angesetzt. Der Fertigstellungsgrad wurde anhand des Verhältnisses der zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten zu den geschätzten gesamten Auftragskosten abgeleitet.

Kumulativ, d. h. unter Berücksichtigung in Vorjahren erfasster Beträge, ergeben sich Kosten für unfertige Aufträge in Höhe von 195 Mio. € (Vorjahr: 150 Mio. €). Die hierauf verrechneten Gewinne betragen 36 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €). Von Kunden bereits angezahlt wurden 205 Mio. € (Vorjahr: 152 Mio. €). Der um Wertberichtigungen verminderte Saldo dieser Beträge ist unter den Forderungen und Sonstigen Vermögenswerten (vgl. Erläuterung 26) ausgewiesen. Es wurden wie im Vorjahr 1 Mio. € von Kunden einbehalten.

8 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

Mio. €	**2003**	2002
Verminderung/Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	– 2	+ 3
Andere aktivierte Eigenleistungen	31	13
	29	**16**

9 Sonstige betriebliche Erträge

Mio. €	**2003**	2002
Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen	258	503
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	12	9
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	527	623
Auflösung von Rückstellungen	179	246
Erträge aus weiterbelasteten Lieferungen/Leistungen	110	113
Provisionserträge	68	3
Weiterberechnete Gebühren für EDV-Vertriebssysteme	31	31
Auflösung Wertberichtigung auf Forderungen/Ausbuchung Verbindlichkeiten	40	45
Personalüberlassung	34	33
Schadenersatzleistungen	23	74
Mieterträge	28	27
Subleaseerträge Fluggerät	10	10
Erträge aus dem Abgang von kurzfristigen Finanzinvestitionen	8	2
Übrige betriebliche Erträge	400	383
	1 728	**2 102**

Von den Erträgen aus dem Abgang von Anlagevermögen entfielen 151 Mio. € auf Verkäufe von Fluggerät, 79 Mio. € auf den Verkauf von sämtlichen Anteilen an der START AMADEUS GmbH.

Im Vorjahr enthielten die Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen 1 Mio. € aus dem Verkauf von Fluggerät, 414 Mio. € aus dem Verkauf von

25 Prozent der Anteile an DHL International Ltd. sowie 74 Mio. € aus der Veräußerung der verbliebenen 49 Prozent der Anteile an der GlobeGround GmbH.

Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt (Monats-Durchschnittskurs) und Zahlungszeitpunkt (Kassakurs) sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Kursverluste aus diesen Vorgängen werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen (Erläuterung 13) ausgewiesen.

Die Rückstellungsauflösungen 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 im Jahr 2001 gebildete Drohverlustrückstellung für einen Cateringvertrag konnte nach erfolgreich abgeschlossenen Nachverhandlungen im Vorjahr in Höhe von 47 Mio. € aufgelöst werden. Im Jahr 2003 wurden weitere 35 Mio. € aufgelöst.

Der Anstieg der Provisionserträge ist mit 65 Mio. € auf die erstmalige Konsolidierung der LH AirPlus Servicekarten GmbH zurückzuführen.

Die Erträge aus Schadenersatzleistungen enthielten im Vorjahr die durch die Bundesregierung gezahlte Entschädigung für die Schäden aus der Schließung des amerikanischen Luftraums zwischen dem 11. und 14. September 2001 in Höhe von 43 Mio. €.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen, unter anderem die geldwerten Vorteile aus Zuwendungen des Arbeitgebers (Gegenposten im Personalaufwand), Werbeeinnahmen und Kantinenerträge.

Die erstmalig konsolidierten Gesellschaften haben 114 Mio. € Sonstige betriebliche Erträge beigetragen.

10 Materialaufwand

Mio. €	**2003**	2002
Betriebsstoffe für Flugzeuge	1 352	1 347
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1 380	1 269
Bezogene Waren	789	922
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	**3 521**	**3 538**
Gebühren	2 290	2 239
Charteraufwendungen	456	405
Fremdleistungen Technik	445	501
Borddienstleistungen	109	162
Operating Lease	77	17
Fremdleistungen EDV	63	47
Übrige bezogene Leistungen	244	287
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	**3 684**	**3 658**
	7 205	**7 196**

Der Materialaufwand stieg aufgrund der Erweiterung des Konsolidierungskreises um insgesamt 69 Mio. €. Der Treibstoffaufwand fiel um 24 Mio. €, die übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 15 Mio. €, die bezogenen Waren um 38 Mio. € höher, die bezogenen Leistungen fielen um 8 Mio. € niedriger aus.

11 Personalaufwand

Personalaufwand Mio. €	**2003**	2002
Löhne und Gehälter	3 864	3 895
Soziale Abgaben	541	511
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	207	254
	4 612	**4 660**

Aus der Erweiterung des Konsolidierungskreises resultiert eine Steigerung des Personalaufwands in Höhe von 110 Mio. €, davon entfallen 91 Mio. € auf Löhne und Gehälter, 16 Mio. € auf soziale Abgaben und 3 Mio. € auf Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung.

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen (vgl. Erläuterung 33) ausgewiesen. Für Organmitglieder wurden 0,7 Mio. € (Vorjahr: 0,5 Mio. €) zugeführt.

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	**2003**	2002
Bodenpersonal	74 562	74 915
Bordpersonal im Einsatz	18 535	17 813
Personal in Ausbildung	1 701	1 407
	94 798	**94 135**

Die Mitarbeiterzahlen sind unter Berücksichtigung des Zeitpunktes der Erst- bzw. Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet. Auf die erstmalig konsolidierten Gesellschaften entfielen im Jahresdurchschnitt 2 461 Mitarbeiter.

Zum 31. Dezember 2003 waren 93 246 Mitarbeiter im Konzern beschäftigt (Vorjahr: 93 796), davon 2 624 Mitarbeiter in den erstmalig konsolidierten Gesellschaften.

12 Abschreibungen

Eine Aufteilung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Flugzeuge und übrige Sachanlagen ist den Erläuterungen der jeweiligen Position zu entnehmen. Die Gesamtabschreibungen betragen 1930 Mio. € (Vorjahr: 1243 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2003 wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 783 Mio. € (Vorjahr: 33 Mio. €) vorgenommen. Im Segment Catering fielen außerplanmäßige Abschreibungen auf Firmenwerte in Höhe von 580 Mio. €, davon 367 Mio. € auf den Teilbereich Chef Solutions und 213 Mio. € auf den Bereich Catering an. Im Segment Technik mussten 50 Mio. € Firmenwert wertberichtigt werden. Dabei wurde jeweils auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit der erzielbare Betrag ermittelt. Da im Geschäftsfeld Catering der Teilbereich Chef Solutions veräußert werden soll, wurde hier der voraussichtlich erzielbare Verkaufserlös, in den übrigen Fällen der Nutzungswert zugrunde gelegt. Für die Nutzungswertberechnungen wurden Zinssätze vor Steuern von 8,9 bzw. 9,5 Prozent verwendet. Im Vorjahr wurde der Test auf Basis von Zinssätzen vor Steuern von 9,2 bzw. 9,7 Prozent vorgenommen. Es ergab sich kein Abschreibungsbedarf.

Darüber hinaus fielen außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 27 Mio. € auf neun endgültig stillgelegte bzw. zur Veräußerung vorgesehene Flugzeuge und Reservetriebwerke (im Vorjahr: 27 Mio. € auf zwei stillgelegte Flugzeuge) an.

Die Flugzeuge wurden auf den voraussichtlich erzielbaren Netto-Veräußerungswert abgeschrieben. Weitere 35 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) betreffen Gebäudeeinrichtungen und sonstiges Sachanlagevermögen, deren Nutzungswert – er wurde ermittelt als Barwert der Zahlungsüberschüsse – unter den Buchwert gesunken war. Im Segment Catering wurden zusätzlich in Höhe von 91 Mio. € immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen des Teilbereichs Chef Solutions auf den voraussichtlich erzielbaren Veräußerungserlös abgeschrieben.

Aus der erstmaligen zeitanteiligen Abschreibung der Firmenwerte der neuen Konzerngesellschaften in Höhe von 9 Mio. € sowie deren eigenem Beitrag zur Position Abschreibungen entstanden insgesamt höhere Abschreibungen von 42 Mio. €.

13 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. €	**2003**	2002
Verkaufsprovisionen für Agenturen	868	997
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	617	648
Personalabhängiger Aufwand	524	538
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	223	245
Werbung und Verkaufsförderung	149	153
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	469	535
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	124	132
Aufwendungen aus weiterberechneten Lieferungen/Leistungen	162	131
Sonstige Serviceleistungen	80	118
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	102	107
Wertberichtigungen auf Forderungen	144	86
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	48	42
Verluste aus Anlagenabgängen	29	8
Verluste aus dem Abgang von kurzfristigen Finanzinvestitionen	3	0*
Verluste aus dem Abgang von übrigem Umlaufvermögen	2	0*
Aufwendungen für Restrukturierung	7	–
Übrige betriebliche Aufwendungen	563	658
	4 114	**4 398**

*unter 1 Mio. €

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt (Monats-Durchschnittskurs) und Zahlungszeitpunkt (Kassakurs) sowie Kursverluste aus der Bewertung zum Stichtagskurs (vgl. Erläuterung 9).

Die Veränderung des Konsolidierungskreises hat sich mit 90 Mio. € in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen niedergeschlagen.

14 Beteiligungsergebnis

Mio. €	**2003**	2002
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	41	32
Ergebnis aus Joint Ventures	– 106	– 46
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	– 58	– 40
Ergebnis aus übrigen Beteiligungen	+ 19	+ 13
Aufwendungen aus Verlustübernahme	– 33	– 23
	– 137	**– 64**

Erträge und Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen. Im Ergebnis aus Joint Ventures sind Verluste von 107 Mio. € (Vorjahr: 50 Mio. €) sowie im Ergebnis aus assoziierten Unternehmen Verluste von 69 Mio. € (Vorjahr: 42 Mio. €) enthalten, die nach der Equity-Methode ermittelt wurden.

Im Ergebnis aus assoziierten Unternehmen ist eine außerplanmäßige Abschreibung auf das assoziierte Unternehmen British Midland plc von 66 Mio. € (Vorjahr: 53 Mio. €) enthalten. Der erzielbare Betrag wurde auf der

Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit British Midland plc ermittelt. Dieser entspricht in 2003 dem höheren Nettoveräußerungswert gemäß IAS 36.

Der Ergebnisbeitrag der erstmalig nach der Equity-Methode bilanzierten Alitalia Maintenance Systems S.p.A. belief sich nach anteiliger Abschreibung der Firmenwerte auf – 2 Mio. €.

15 Zinsergebnis

Mio. €	**2003**	2002
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	27	33
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	156	110
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 524	– 558
	– 341	**– 415**

Durch Aufnahme der neuen Gesellschaften in den Konsolidierungskreis des Lufthansa Konzerns erhöhte sich der negative Zinssaldo um 13 Mio. €.

Die Zinsaufwendungen enthalten 12 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) aus der Aufzinsung von in Vorjahren abgezinsten längerfristigen Sonstigen Rückstellungen.

16 Übrige Finanzposten

Mio. €	**2003**	2002
Abschreibungen auf Finanzanlagen	– 85	– 64
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	– 4	– 1
Ergebnis aus der Marktbewertung von Derivaten*	– 71	– 96
	– 160	**– 161**

*betrifft Derivatgeschäfte, die als Handelsgeschäfte zu qualifizieren waren

17 Steuern

Sonstige Steuern Mio. €	**2003**	2002
Laufender Steueraufwand	49	49
Auflösung von Steuerrückstellungen/ -verbindlichkeiten	– 8	– 1
Erstattungen für Vorjahre	– 12	– 1
	29	**47**

Ertragsteuern Mio. €	**2003**	2002
Laufender Ertragsteueraufwand	65	58
Auflösung von Steuerrückstellungen	– 1	– 4
Erstattungen für Vorjahre	– 1	– 5
Latente Steuern	101	134
	164	**183**

Erträge sind mit negativem Vorzeichen versehen

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 von 35 Prozent multipliziert. Dieser setzt sich aus einem Steuersatz von 25 Prozent für Körperschaftsteuer und zehn Prozent für Gewerbeertragsteuer/ Solidaritätszuschlag zusammen. Aufgrund des Flutopfer-Solidaritätsgesetzes wurden latente Steuerposten, die sich im Veranlagungszeitraum 2003 umgekehrt haben, in 2002 mit einem Steuersatz von 36,5 Prozent bewertet.

Mio. €	**2003** Bemessungs-grundlage	**2003** Steuer-aufwand	2002 Bemessungs-grundlage	2002 Steuer-aufwand
Erwartete(r) Ertragsteueraufwand/-erstattung	– 814	– 285	+ 905	317
Steuerfreie Einnahmen, sonstige Abzugsbeträge und permanente Differenzen		+ 65		– 223
Steuerlich nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Geschäftswerte	693	+ 243	140	+ 49
Bei ausländischen Beteiligungen angefallene Verluste (Vorjahr: thesaurierte Gewinne), die nicht mit latenten Steuern belastet sind	– 98	+ 34	– 20	+ 7
Aufstockung des latenten Steuersatzes auf 36,5 Prozent für temporäre Differenzen, die sich 2003 umkehren (Flutopfersolidaritätsgesetz)	–	+ 6	–	– 6
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz	–	+ 100	–	+ 35
Sonstige	–	+ 1	–	+ 4
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand		**164**		**183**

Für den Fall der Vollausschüttung bestehen wie im Vorjahr latente Steueransprüche von 100 Mio. €, die aus den in Vorjahren entstandenen, mit einem höheren Körperschaftsteuersatz versteuerten, thesaurierten Gewinnen resultieren.

Im Rahmen der Equity-Bewertung werden latente Steuern auf thesaurierte Gewinne der Beteiligungen in Höhe der bei Ausschüttung fälligen Steuern gebildet.

Ende 2003 ist das System der steuerlichen Verlustbehandlung in Deutschland geändert worden. Ab dem 1. Januar 2004 ist das zu versteuernde Einkommen einer Kapitalgesellschaft nur noch zu 60 Prozent mit einem steuerlichen Verlustvortrag aus Vorjahren verrechenbar. Die Regelung gilt entsprechend für gewerbesteuerliche Verlustvorträge.

Ebenfalls geändert wurde die bisherige Regelung zur Steuerfreiheit von Veräußerungsgewinnen aus Beteiligungen an Kapitalgesellschaften. Ab dem 1. Januar 2004 sind fünf Prozent des Veräußerungsgewinns als nicht abzugsfähige Betriebsausgaben dem zu versteuernden Einkommen hinzuzurechnen.

Im Geschäftsjahr 2003 haben die Gesetzesänderungen keine Auswirkungen auf den latenten Steueraufwand/-ertrag gehabt. Auf temporäre Unterschiede in Anteilswerten an Tochterunternehmen und assoziierten Unternehmen zwischen Steuerbilanz und Konzernabschluss wurden in Höhe von 5 Mio. € keine latenten Steuerschulden bilanziert, da eine Veräußerung der Gesellschaften in absehbarer Zeit nicht wahrscheinlich ist.

Im Geschäftsjahr 2003 wurden unter Berücksichtigung von Konsolidierungskreis-Änderungen aktive latente Steuern erfolgsneutral in Höhe von 52 Mio. € (Vorjahr: passive latente Steuern 80 Mio. €) gebildet.

Die Steuerabgrenzungen 2003 und 2002 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

Mio. €	**31.12.2003** aktivisch	**31.12.2003** passivisch	31.12.2002 aktivisch	31.12.2002 passivisch
Verlustvorträge und Steuergutschriften	238	–	327	–
Steuerliche Sonderabschreibungen, steuerfreie Rücklagen	–	25	–	190
Pensionsrückstellungen	223	–	307	–
Finanzierungsleasing Fluggerät	77	–	100	–
Abschreibungen	–	688	–	442
Marktbewertung Finanzinstrumente	50	–	–	53
Übrige Rückstellungen	194	114	358	189
Sonstiges/Saldierungen	– 588	– 619	– 887	– 704
	194	**208**	**205**	**170**

Neben den genannten latenten Steueransprüchen aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften bestehen noch Steueransprüche aus Verlustvorträgen in Höhe von 143 Mio. € (Vorjahr: 138 Mio. €), die nicht angesetzt werden konnten. Von diesen sind 6 Mio. € nur bis in das Jahr 2004, 17 Mio. € bis 2005, 3 Mio. € bis 2006, 3 Mio. € bis 2007, 3 Mio. € bis 2008, 2 Mio. € bis 2009, 5 Mio. € bis 2010, 4 Mio. € bis 2011, 9 Mio. € bis 2012, 7 Mio. € bis 2013 und 30 Mio. € bis nach 2015 nutzbar.

Die Werthaltigkeit der innerhalb der LSG Sky Chefs USA-Gruppe aktivierten Steueransprüche aus Verlustvorträgen in Höhe von 99 Mio. USD ist dadurch belegt, dass der Konzern über ausreichende Steuerstrategien verfügt, um die Verlustvorträge nutzen zu können.

18 Ergebnis je Aktie

Das „unverwässerte“ Ergebnis je Aktie wird als Quotient aus dem Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktienzahl ermittelt. Zur Ermittlung des „verwässerten“ Ergebnisses je Aktie werden dem Durchschnitt die Stammaktien zugerechnet, die bei Ausübung der Wandlungsrechte aus der am 4. Januar 2002 begebenen Wandelanleihe der Deutschen Lufthansa AG maximal ausgegeben werden könnten. Das Konzernergebnis wird um die für die Wandelanleihen aufgewendeten Beträge erhöht.

Im Geschäftsjahr 2003 war aufgrund des Verlustes keine „Verwässerung“ des Ergebnisses gegeben.

	2003	2002
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	– 2,58	+ 1,88
Konzernergebnis in Mio. €	– 984	+ 717
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	381 490 543	381 525 263

	2003	2002
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	–	+ 1,75
Konzernergebnis in Mio. €	–	+ 717
+ Zinsaufwand Wandelanleihe	–	+ 22
– laufende und latente Steuern	–	– 8
Berichtigtes Periodenergebnis	–	+ 731
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	–	418 319 946

Erläuterungen zur Konzernbilanz
Aktiva

19 Anlagevermögen

Mio. €	Immaterielle Vermögens-werte	Flugzeuge und Reserve-triebwerke	Übriges Sachanlage-vermögen	Finanz-anlagen	Summe Anlage-vermögen
Anschaffungskosten					
Stand 01.01.2003	2 856	15 130	3 211	2 037	23 234
Währungsdifferenzen	– 111	– 2	– 144	– 28	– 285
Änderung Konsolidierungskreis	– 16	243	89	– 110	206
Zugänge	177	576	247	252	1 252
Abgänge	13	617	148	226	1 004
Umbuchungen	17	–	– 17	–	–
Stand 31.12.2003	2 910	15 330	3 238	1 925	23 403
Abschreibungen					
Stand 01.01.2003	1 141	8 141	1 852	386	11 520
Währungsdifferenzen	– 45	– 1	– 73	– 1	– 120
Änderung Konsolidierungskreis	– 18	30	22	– 22	12
Zugänge	882	772	276	161	2 091
Abgänge	4	427	135	3	569
Zuschreibungen	–	–	–	12	12
Umbuchungen	1	–	– 1	–	–
Stand 31.12.2003	1 957	8 515	1 941	509	12 922
Buchwert 31.12.2003	**953**	**6 815**	**1 297**	**1 416**	**10 481**
Buchwert 01.01.2003	1 715	6 989	1 359	1 651	11 714

Im Sachanlagevermögen sind auch gemietete Vermögenswerte enthalten, die wegen der Gestaltung der zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungs-Leasing dem wirtschaftlichen, nicht aber dem juristischen Eigentum des Konzerns zugerechnet werden. Die Entwicklung dieser Vermögenswerte ist in Erläuterung 23 dargestellt.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren Grundschulden in Höhe von 46 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €). Für Grundvermögen im Wert von 297 Mio. € (Vorjahr: 303 Mio. €) besteht ein grundbücherliches Ankaufsrecht. Von dem gesamten Sachanlagevermögen dienen außerdem 572 Mio. € (Vorjahr: 1 394 Mio. €) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen.

20 Immaterielle Vermögenswerte

Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Selbst-erstellte Software	Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung	Passivischer Unterschieds-betrag	Geleistete Anzahlungen	Gesamt
Anschaffungskosten						
Stand 01.01.2003	400	48	2 422	– 29	15	2 856
Währungsdifferenzen	– 22	–	– 89	–	0*	– 111
Änderung Konsolidierungskreis	3	1	– 20	–	0*	– 16
Zugänge	34	4	125	–	14	177
Abgänge	5	–	9	– 4	3	13
Umbuchungen	26	1	–	–	– 10	16
Stand 31.12.2003	436	54	2 429	– 25	16	2 910
Abschreibungen						
Stand 01.01.2003	222	23	900	– 4	–	1 141
Währungsdifferenzen	– 13	–	– 32	–	–	– 45
Änderung Konsolidierungskreis	7	1	– 26	–	–	– 18
Zugänge	114	7	759	– 2	4	882
Abgänge	4	–	–	–	–	4
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	5	–	–	–	– 4	1
Stand 31.12.2003	331	31	1 601	– 6	–	1 957
Buchwert 31.12.2003	**105**	**23**	**828**	**– 19**	**16**	**953**
Buchwert 01.01.2003	178	25	1 522	– 25	15	1 715

*unter 1 Mio. €

Die Zugänge der Geschäftswerte aus der Konsolidierung betreffen mit 76 Mio. € den Erwerb der Mehrheit der Anteile an Air Dolomiti S.p.A. und mit 7 Mio. € an Condor/Cargo Technik GmbH. Der Firmenwert aus dem Erwerb der Mehrheit der Anteile an Air Dolomiti S.p.A. wird über 20 Jahre, der aus dem Anteilserwerb an CCT über zwei Jahre abgeschrieben. Die LSG Sky Chefs Korea hat den Catering-Betrieb der Asiana in Seoul übernommen. Der hieraus entstandene Firmenwert in Höhe von 40 Mio. € wird über 15 Jahre abgeschrieben.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 4 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 5 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) wurden bereits fest bestellt, sind aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns gelangt.

21 Flugzeuge und Reservetriebwerke

Mio. €	Flugzeuge und Reservetriebwerke	Anzahlungen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke	Gesamt
Anschaffungskosten			
Stand 01.01.2003	14671	459	15130
Währungsdifferenzen	– 2	–	– 2
Änderung Konsolidierungskreis	243	–	243
Zugänge	506	70	576
Abgänge	613	4	617
Umbuchungen	239	– 239	–
Stand 31.12.2003	15044	286	15330
Abschreibungen			
Stand 01.01.2003	8141	–	8141
Währungsdifferenzen	– 1	–	– 1
Änderung Konsolidierungskreis	30	–	30
Zugänge	772	–	772
Abgänge	427	–	427
Zuschreibungen	–	–	–
Umbuchungen	–	–	–
Stand 31.12.2003	8515	–	8515
Buchwert 31.12.2003	**6529**	**286**	**6815**
Buchwert 01.01.2003	6530	459	6989

In der Position Flugzeuge sind 16 Flugzeuge mit einem Buchwert von 1089 Mio. € (Vorjahr: 1198 Mio. €) ausgewiesen, die Gegenstand von Transaktionen sind, die der Realisierung von Barwertvorteilen aus cross border Leasing-Konstruktionen dienen. Bei diesen Transaktionen wird in der Regel ein 40- oder 50-jähriger Headlease-Vertrag mit einem Leasingnehmer auf den Bermudas abgeschlossen. Die von diesem zu entrichtenden Leasingraten werden in einer Summe an den Leasinggeber gezahlt. Gleichzeitig schließt der Leasinggeber einen Sublease-Vertrag mit kürzerer Laufzeit (zwischen 14 und 16 Jahren) mit dem Leasingnehmer ab und der Leasingnehmer entrichtet die hieraus entstehenden Leasing-Zahlungsverpflichtungen in einer Summe schuldbefreiend an eine Bank.

Da wie vor der Transaktion Risiken und Chancen an dem Flugzeug ebenso wie das juristische Eigentum im Lufthansa Konzern verbleiben, werden die Flugzeuge gemäß SIC 27 nicht als Leasing-Gegenstände nach IAS 17 behandelt, sondern so, wie sie ohne diese Transaktion behandelt werden würden.

Mit der Transaktion sind operative Einschränkungen verbunden; die Flugzeuge dürfen nicht überwiegend im amerikanischen Luftraum eingesetzt werden.

Der realisierte Barwertvorteil aus diesen Transaktionen wird über die Laufzeit des Sublease-Vertrages ratierlich ergebniswirksam vereinnahmt. Im Jahr 2003 wurden hieraus wie im Vorjahr 10 Mio. € im Sonstigen betrieblichen Ertrag realisiert.

Darüber hinaus enthält die Position 15 (Vorjahr: 7) Flugzeuge mit einem Buchwert von 572 Mio. € (Vorjahr: 453 Mio. €), die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungskonditionen an japanische Leasing-Gesellschaften bzw. Leasing-Gesellschaften auf den Bermudas verkauft und zurückgeleast wurden. Die Laufzeit der Leasing-Verträge beträgt zwischen zehn und 26 Jahren. Lufthansa hat das Recht, zu einem bestimmten Zeitpunkt die Flugzeuge zu einem festgelegten Preis zurückzuerwerben.

Da Risiko und Chancen an diesen Flugzeugen beim Lufthansa Konzern verbleiben, werden die Flugzeuge ebenfalls nach SIC 27 nicht als Leasing-Gegenstände behandelt.

Operative Einschränkungen bestehen für zwei dieser über Leasing-Gesellschaften auf den Bermudas finanzierten Flugzeuge. Diese dürfen nicht überwiegend im amerikanischen Luftraum eingesetzt werden.

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt zum 31.12.2003 3,8 Mrd. € (Vorjahr: 5,7 Mrd. €).

22 Übriges Sachanlagevermögen

Mio. €	Grundstücke und Bauten	Als Finanzinvestitionen gehaltene Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungskosten						
Stand 01.01.2003	1 479	22	470	1 160	80	3 211
Währungsdifferenzen	– 69	–	– 12	– 53	– 10	– 144
Änderung Konsolidierungskreis	20	1	19	9	40	89
Zugänge	25	–	27	82	113	247
Abgänge	50	–	32	62	4	148
Umbuchungen	12	–	14	39	– 82	– 17
Stand 31.12.2003	1 417	23	486	1 175	137	3 238
Abschreibungen						
Stand 01.01.2003	589	2	395	866	–	1 852
Währungsdifferenzen	– 26	–	– 9	– 38	–	– 73
Änderung Konsolidierungskreis	– 5	1	14	12	–	22
Zugänge	96	1	26	153	–	276
Abgänge	46	–	28	61	–	135
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	– 1	–	0*	0*	–	– 1
Stand 31.12.2003	607	4	398	932	–	1 941
Buchwert 31.12.2003	**810**	**19**	**88**	**243**	**137**	**1 297**
Buchwert 01.01.2003	890	20	75	294	80	1 359

*unter 1 Mio. €

Die Anschaffungskosten der Grundstücke und Gebäude bzw. Technischen Anlagen enthalten Rückbaukosten für Mieter-Einbauten in Höhe von 6 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) bzw. 2 Mio. €.

Die ausschließlich als Finanzinvestition gehaltenen Gebäude haben einen Marktwert zum 31. Dezember 2003 von 20 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €). Der Marktwert wurde ohne Einschaltung eines Gutachters aus dem Kaufpreis des Jahres 2000, den zwischenzeitlich angefallenen Sanierungskosten sowie den Herstellungskosten für die neuen Gebäudeteile abgeleitet. Die Mieteinnahmen betrugen wie im Vorjahr 1 Mio. €.

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns übergegangene Sachanlagen, weisen folgende Werte auf:

Mio. €	**31.12.2003**	31.12.2002
Grundstücke und Bauten	3	2
Technische Anlagen	17	18
Betriebs- und Geschäftsausstattung	37	24
	57	**44**

23 Gemietete und vermietete Vermögenswerte

Mio. €	vermietete Flugzeuge und Reserve-triebwerke	gemietete Flugzeuge und Reserve-triebwerke	gemietete Bauten	gemietete/ vermietete Bauten und Grund-stücke	gemietete Technische Anlagen	gemietete Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
Anschaffungskosten						
Stand 01.01.2003	320	1 282	124	22	4	45
Währungsdifferenzen	–	–	– 2	–	–	– 6
Änderung Konsolidierungskreis	–	110	– 2	–	– 4	– 1
Zugänge	35	–	–	–	–	–
Abgänge	–	227	–	–	–	–
Umbuchungen	126	– 387	11	–	–	– 4
Stand 31.12.2003	481	728	131	22	0*	34
Abschreibungen						
Stand 01.01.2003	229	783	42	2	2	33
Währungsdifferenzen	–	–	– 1	–	–	– 4
Änderung Konsolidierungskreis	–	19	–	–	– 2	– 1
Zugänge	24	68	18	1	–	3
Abgänge	–	184	–	–	–	1
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	132	– 262	4	–	–	– 2
Stand 31.12.2003	385	424	63	3	–	28
Buchwert 31.12.2003	**96**	**304**	**68**	**19**	**0***	**6**
Buchwert 01.01.2003	91	499	82	20	2	12

*unter 1 Mio. €

Finanzierungsleasing

Die Summe der gemieteten Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns gemäß IAS 17 zuzurechnen sind, beträgt 397 Mio. € (Vorjahr: 616 Mio. €), davon entfallen 304 Mio. € (Vorjahr: 499 Mio. €) auf Flugzeuge.

Die Flugzeug-Finanzierungsleasingverträge sind in der Regel im Rahmen einer festen Grundmietzeit, die mindestens vier Jahre beträgt, unkündbar und haben eine maximale Gesamtlaufzeit von zwölf Jahren. Nach Ablauf der Mietzeit besteht in der Regel ein Ankaufsrecht oder eine faktische Ankaufsverpflichtung für den Leasingnehmer zum jeweiligen Restwert. In einigen Fällen ist zuzüglich ein Aufschlag von 25 Prozent der Differenz zwischen dem Restwert gemäß Leasingvertrag und einem höheren Marktwert zu entrichten. Übt der Leasingnehmer in diesen Fällen die Option nicht aus, wird der Leasinggeber das Flugzeug bestmöglich am Markt verwerten. Die über den Restwert hinaus erzielten Überschüsse stehen zu 75 Prozent dem Leasingnehmer zu. Liegt der Vermarktungserlös unter dem Restwert, ist die Differenz vom Leasingnehmer auszugleichen. In den Verträgen sind variable Leasingzahlungen insoweit vereinbart, als der darin enthaltene Zinsanteil an die Marktzinsentwicklung, in der Regel an den 3- oder 6-Monats-Libor, gekoppelt wurde.

Daneben bestehen Finanzierungs-Leasingverträge für Gebäude und Gebäudeteile, Technische Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung in unterschiedlichsten Ausprägungen.

Für Gebäude und Gebäudeteile liegen die Vertragslaufzeiten zwischen 18 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 – entweder auf Seiten des Mieters oder des Vermieters.

Für Technische Anlagen liegen die Vertragslaufzeiten zwischen drei und fünfzehn Jahren. Die Leasingverträge enthalten fixe Leasingraten sowie Kaufoptionen am Ende der Laufzeit. Eine Verlängerung der Verträge ist teilweise seitens des Leasingnehmers möglich bzw. erfolgt automatisch, sofern nicht widersprochen wird. Eine Auflösung der Verträge ist nicht möglich.

Für Betriebs- und Geschäftsausstattung liegen die Vertragslaufzeiten zwischen vier und sieben Jahren. Die Verträge enthalten variabel ermittelte Leasingraten sowie Kaufoptionen zum Ende der Leasinglaufzeit. Eine Verlängerung der Verträge seitens des Leasingnehmers ist möglich. Die Verträge sind nicht auflösbar.

Aus den Finanzierungs-Leasingverträgen werden in den Folgeperioden folgende Leasingzahlungen fällig, wobei die variablen Leasingraten auf Basis des zuletzt gültigen Zinssatzes fortgeschrieben wurden:

Mio. €	2004	2005–2008	ab 2009
Leasingzahlungen	150	201	147
Abzinsungsbeträge	4	14	49
Barwerte	146	187	98

Im Vorjahr waren aus den Finanzierungs-Leasingverträgen folgende Beträge genannt worden:

Mio. €	2003	2004–2007	ab 2008
Leasingzahlungen	354	230	145
Abzinsungsbeträge	12	24	75
Barwerte	342	206	70

Operating Leases

Neben den Finanzierungs-Leasingverträgen sind in erheblichem Umfang Mietverträge abgeschlossen, die von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her als Operating-Lease-Verträge zu qualifizieren sind, so dass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist. Neben weiteren 36 Flugzeugen handelt es sich hierbei hauptsächlich um Gebäudemietverträge.

Die Operating-Lease-Verträge für Flugzeuge haben Laufzeiten zwischen einem und zwölf Jahren. Die Verträge enden in der Regel automatisch nach Ablauf der Vertragslaufzeit, zum Teil bestehen Mietverlängerungsoptionen.

Die Mietverträge für Gebäude haben Laufzeiten bis zu 25 Jahren. Die Einrichtungen auf den Flughäfen Frankfurt und München sind auf 30 Jahre gemietet.

Folgende Beträge werden in den Folgeperioden fällig:

Mio. €	2004	2005–2008	ab 2009
Flugzeuge	65	80	37
Gebäude	233	908	277 p.a.
Übrige Mietverträge	95	263	58 p.a.
	393	**1 251**	**–**
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	3	4	4

Neun Flugzeuge, die im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum des Konzerns stehen, sind im Wege des Operating-Lease vermietet. Aus diesen Verträgen, die Laufzeiten bis zu sieben Jahren hatten, resultieren folgende Einzahlungen:

Mio. €	2004	2005–2008	ab 2009
Einzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen	2	–	–

Im Vorjahr wurden folgende Beiträge aus Operating-Lease-Verträgen ausgewiesen:

Mio. €	2003	2004–2007	ab 2008
Flugzeuge	16	22	–
Gebäude	259	1 054	260 p.a.
Übrige Mietverträge	65	239	54 p.a.
	340	**1 315**	**314** p.a.
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	1	2	–

Zwölf Flugzeuge, die Ende 2002 im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum des Konzerns standen, waren im Wege des Operating-Lease vermietet. Aus den Verträgen, die Laufzeiten zwischen drei und sieben Jahren hatten, resultierten folgende Zahlungsströme:

Mio. €	2003	2004–2007	ab 2008
Einzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen	14	4	–

24 Finanzanlagen

Finanzanlagen entwickelten sich im Geschäftsjahr 2003 wie folgt:

Mio. €	Anteile an verbundenen Unternehmen	Ausleihungen an verbundene Unternehmen	Anteile an Joint Ventures	Ausleihungen an Joint Ventures	Anteile an assoziierten Unternehmen	Ausleihungen an assoziierte Unternehmen
Anschaffungskosten						
Stand 01.01.2003	155	250	655	158	449	26
Währungsdifferenzen	– 1	–	– 5	–	– 22	–
Änderung Konsolidierungskreis	– 19	– 74	– 29	1	3	–
Zugänge	13	41	83	9	12	–
Abgänge	5	18	158	4	14	3
Umbuchungen	14	20	– 5	–	– 1	– 20
Stand 31.12.2003	157	219	541	164	427	3
Abschreibungen						
Stand 01.01.2003	11	30	60	3	93	–
Währungsdifferenzen	– 1	–	–	–	0*	–
Änderung Konsolidierungskreis	– 1	–	– 21	–	–	–
Zugänge	27	33	3	5	76	–
Abgänge	–	–	2	–	1	–
Zuschreibungen	2	6	–	1	–	–
Umbuchungen	–	–	–	–	–	–
Stand 31.12.2003	34	57	40	7	168	–
Buchwert 31.12.2003	**123**	**162**	**501**	**157**	**259**	**3**
Buchwert 01.01.2003	144	220	595	155	356	26

Mio. €	Beteiligungen	Ausleihungen an Beteiligungen	Wertpapiere des Anlagevermögens	Sonstige Ausleihungen	Vorfinanzierung von Mietobjekten	Gesamt
Anschaffungskosten						
Stand 01.01.2003	36	1	66	225	16	2 037
Währungsdifferenzen	0*	–	–	–	–	– 28
Änderung Konsolidierungskreis	0*	–	–	8	–	– 110
Zugänge	5	0*	2	87	–	252
Abgänge	0*	–	1	21	2	226
Umbuchungen	–	–	–	– 8	–	–
Stand 31.12.2003	41	1	67	291	14	1 925
Abschreibungen						
Stand 01.01.2003	1	–	53	135	–	386
Währungsdifferenzen	–	–	–	0*	–	– 1
Änderung Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	– 22
Zugänge	–	–	9	8	–	161
Abgänge	–	–	–	–	–	3
Zuschreibungen	–	–	–	3	–	12
Umbuchungen	–	–	–	–	–	–
Stand 31.12.2003	1	–	62	140	–	509
Buchwert 31.12.2003	**40**	**1**	**5**	**151**	**14**	**1 416**
Buchwert 01.01.2003	35	1	13	90	16	1 651

*unter 1 Mio. €

Die Positionen Ausleihungen und Vorfinanzierung von Mietobjekten enthalten Beträge in Höhe von 27 Mio. € (Vorjahr: 28 Mio. €) bzw. 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €), die eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr haben.

In den Anteilen an Joint Ventures bzw. assoziierten Unternehmen sind 486 Mio. € bzw. 234 Mio. € (Vorjahr: 581 Mio. € bzw. 332 Mio. €) enthalten, die nach der Equity-Methode bewertet wurden.

Von den Anteilen an verbundenen Unternehmen sind Geschäftsanteile im Wert von 5 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) als Sicherheiten für bestehende Kreditverbindlichkeiten begeben.

Unter den Finanzanlagen sind in den Positionen Beteiligungen sowie Wertpapiere des Anlagevermögens Vermögenswerte enthalten, die zur Veräußerung verfügbar sind. Soweit ein Marktwert verlässlich bestimmbar war, sind sie zu diesem angesetzt.

Bei Beteiligungen mit einem Buchwert von 197 Mio. € (Vorjahr: 216 Mio. €) und Wertpapieren des Anlagevermögens mit einem Buchwert von 5 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) war ein Marktwert nicht zu ermitteln, da kein aktiver Markt mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen besteht. Der Buchwert der Ausleihungen und der Vorfinanzierung von Mietobjekten entspricht deren Marktwert.

Im Geschäftsjahr 2003 wurden Beteiligungen mit einem Buchwert von 0,2 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) verkauft, die vorher nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden konnten, da kein aktiver Markt bestand. Hierbei wurden insgesamt Gewinne in Höhe von 6 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) erzielt.

25 Vorräte

Mio. €	**31.12.2003**	31.12.2002
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	355	318
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	66	77
Geleistete Anzahlungen	0*	2
	421	**397**

*unter 1 Mio. €

Der Buchwert der zum niedrigeren Netto-Veräußerungswert angesetzten Vorräte beträgt 213 Mio. € (Vorjahr: 192 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden in Vorjahren vorgenommene Abschreibungen in Höhe von 5 Mio. € wieder aufgeholt. Vorräte im Wert von 18 Mio. € (Vorjahr: 53 Mio. €) sind als Kreditsicherheiten verpfändet.

26 Forderungen und Sonstige Vermögenswerte

Mio. €	**31.12.2003**	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	31.12.2002	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 498	1	1 630	3
davon: aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(68)	–	(61)	–
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	151	15	215	1
davon: aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(0)*	–	(2)	–
Forderungen gegen Joint Ventures	97	38	69	31
davon: aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(1)	–	(0)*	–
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	53	2	27	1
davon: aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(1)	–	(0)*	–
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	14	–	5	–
davon: aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(0)*	–	(1)	–
Positive Marktwerte aus Finanzderivaten	126	–	235	–
Sonstige Vermögenswerte	488	115	494	94
	2 427	**171**	**2 675**	**130**

*unter 1 Mio. €

Von den Forderungen gegen verbundene Unternehmen entfallen 46 Mio. € (Vorjahr: 144 Mio. €), von den Forderungen gegen Joint Ventures 29 Mio. € (Vorjahr: 34 Mio. €), von den Forderungen gegen assoziierte Unternehmen 28 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €) und gegen übrige Beteiligungen 13 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Insgesamt sind in den genannten Positionen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 116 Mio. € (Vorjahr: 200 Mio. €) enthalten.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen waren 8 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) als Kreditsicherheiten begeben.

Die Sonstigen Vermögenswerte enthalten Steueransprüche an Finanzbehörden und Steuerämter von 30 Mio. € (Vorjahr: 59 Mio. €), die nicht Ertragsteuern betreffen. Erwartete Erstattungen für rückgestellte Verpflichtungen sind mit 4 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) in der Gesamtsumme der Sonstigen Vermögenswerte enthalten.

In Höhe von insgesamt 30 Mio. € (Vorjahr: 73 Mio. €) sind monetäre Vermögenswerte als Kreditsicherheiten begeben.

Die ausgewiesenen Buchwerte der unter den Forderungen und Sonstigen Vermögenswerten erfassten finanziellen Vermögenswerte sind mit Ausnahme der Sicherungsgeschäfte zu fortgeführten Anschaffungskosten ermittelt, da es sich ausschließlich um vom Unternehmen ausgereichte Forderungen bzw. Kredite handelt.

Die fortgeführten Anschaffungskosten dieser monetären Vermögenswerte entsprechen deren Marktwerten.

27 Wertpapiere des Umlaufvermögens

Sofern ein Marktwert verlässlich bestimmbar war, sind Wertpapiere in Übereinstimmung mit IAS 39 zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für Wertpapiere mit einem Buchwert von 3 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) war ein Marktwert nicht verlässlich bestimmbar.

28 Bankguthaben und Kassenbestände

Die Euro-Guthaben bei Kreditinstituten waren zum Bilanzstichtag bei verschiedenen Banken zu Zinssätzen zwischen 2,1 und 2,3 Prozent verzinst (Vorjahr: zwischen 2,7 und 3,4 Prozent). USD-Guthaben waren zum Zinssatz von durchschnittlich 1,0 Prozent angelegt (Vorjahr: zum Zinssatz von 1,6 Prozent). Im Vorjahr waren längerfristig angelegte Bankguthaben in Höhe von 626 Mio. USD zu Sätzen von durchschnittlich 11,5 Prozent verzinst. Ende 2002 betrug der Marktwert dieser Guthaben 635 Mio. €. In gleicher Höhe bestanden im Vorjahr Finanzschulden.

Währungsguthaben sind zum Kurs am Bilanzstichtag bewertet.

Von den Bankguthaben waren im Vorjahr 481 Mio. € für zugesagte Kreditlinien verpfändet.

29 Ertragsteuererstattungsansprüche

Der Posten enthält aktive latente Steuern in Höhe von 194 Mio. € (Vorjahr: 205 Mio. €).

30 Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rechnungsabgrenzungsposten enthält vorausbezahlte Beträge, bei denen der dazugehörige Aufwand Folgejahren zuzuordnen ist. 45 Mio. € (Vorjahr: 44 Mio. €) weisen eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Erläuterungen zur Konzernbilanz
Passiva

31 Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 977 Mio. €.

Das Grundkapital ist in 381 600 000 auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt, auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 € am Grundkapital.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 19. Juni 2002 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 18. Juni 2007 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um bis zu 200 Mio. € durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautende Stückaktien (Genehmigtes Kapital A) gegen Bar- oder Sacheinlage zu erhöhen. Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Bei Aktienausgabe gegen Sacheinlagen kann das Bezugsrecht ausgeschlossen werden, im Falle der Aktienausgabe gegen Bareinlagen können Spitzenbeträge vom Bezugsrecht der Aktionäre ausgenommen werden.

In derselben Hauptversammlung wurde der Vorstand bis zum 18. Juni 2007 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen bis zu einer Milliarde € mit Laufzeiten bis zu 15 Jahren zu begeben. In diesem Zusammenhang besteht bedingtes Kapital zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um 97 689 000 € durch Ausgabe von 38 160 000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, als die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder von Optionsscheinen aus Optionsschuldverschreibungen von ihrem Wandlungs- und/oder Optionsrecht Gebrauch machen.

Der Vorstand ist darüber hinaus bis zum 15. Juni 2004 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 25 Mio. € 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.

Mit Wirkung zum 4. Januar 2002 hatte die Lufthansa AG eine Wandelanleihe über 750 Mio. € begeben. Das Bezugsrecht der Altaktionäre wurde ausgeschlossen. Es wurden insgesamt 750 000 Wandlungsrechte ausgegeben, die das Recht zur Wandlung in bis zu 37 202 380 Aktien der Lufthansa AG zu einem Kurs von 20,16 € verbriefen.

Im Geschäftsjahr 2003 hat die Lufthansa AG insgesamt 1 595 270 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 11,21 € erworben. Dies entspricht 0,41 Prozent vom Grundkapital.

Die Aktien wurden wie folgt verwendet:
- 1 231 112 Aktien als Angebot an die Mitarbeiter der Lufthansa AG und 30 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2002 zum Kurs von 11,06 €
- 345 787 Aktien als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung für Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Lufthansa AG und 23 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 12,43 € unter Berücksichtigung eines Abschlags von 20 Prozent. Die Lufthansa AG und ihre Konzerngesellschaften gewähren für diese Aktien eine Outperformance-Option mit einer Laufzeit von drei bis vier Jahren. In Abhängigkeit von der Wertentwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem Konkurrenzindex erhält der Inhaber bei Ausübung eine Barzahlung. Die Option ist im letzten Jahr der Laufzeit ausübbar, sofern die Aktie bis zur Ausübung gehalten wird.
  18 371 Aktien wurden zum Durchschnittskurs von 12,21 € wieder verkauft.

Eine inhaltlich gleich strukturierte Outperformance-Option wurde von der Lufthansa AG und ihren Konzerngesellschaften als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung für Führungskräfte bereits 2000, 2001 und 2002 gewährt. Die Laufzeiten der Programme betragen jeweils drei bis vier Jahre. Die Outperformance-Option des Jahres 2000 wurde im Geschäftsjahr 2003 nach Ablauf der Programmlaufzeit fällig und ausgezahlt. Die bereits im Vorjahr hierfür gebildeten Rückstellungen wurden teilweise verbraucht, 1 Mio. € wurde aufgelöst. Zum 1. Januar 2003 haben Führungskräfte/Kapitäne und außertariflich angestellte Mitarbeiter im Rahmen der Programme insgesamt 1 190 166 Aktien, zum 31. Dezember 2003 insgesamt 1 390 709 Aktien gehalten. Die Rückstellungen für gegebenenfalls fällige Barzahlungen aus diesen Programmen betragen 6 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €).

Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

32 Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer Wandelanleihe. Die in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage beträgt unverändert 26 Mio. €, im Übrigen handelt es sich um andere Gewinnrücklagen.

33 Rückstellungen

Mio. €	**31.12.2003**	davon im Folgejahr fällig	31.12.2002	davon im Folgejahr fällig
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4 327	129	4 020	126
Rückstellungen für laufende Ertragsteuern	124	124	91	91
Rückstellungen für latente Steuern	208	–	170	–
Rückstellungen für laufende Sonstige Steuern	22	22	35	35
Verpflichtungen aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	630	630	670	670
Ausstehende Rechnungen	928	905	869	844
Sonstige Rückstellungen	1 814	1 489	1 941	1 542
	8 053	**3 299**	**7 796**	**3 308**

Pensionsrückstellungen

Für Mitarbeiter im Inland sowie für die ins Ausland entsandten Mitarbeiter bestehen betriebliche Altersversorgungszusagen. Für Mitarbeiter, die vor 1995 in den Konzern eingetreten waren, wurde bisher die Gesamtversorgungszusage der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder als Betriebsrentenzusage fortgeführt. Mit den Tarifverträgen zur Vereinheitlichung der betrieblichen Altersversorgung für das Boden- und Kabinenpersonal wurde die betriebliche Versorgungszusage für alle am 1. 7. 2003 gemäß VBL-Satzung als pflichtversichert geltende Mitarbeiter des Boden- und Kabinenpersonals auf einen Durchschnittsgehaltsplan umgestellt. Die Zusage entspricht nunmehr der auch bisher schon für die Mitarbeiter, die nach 1994 neu eingestellt wurden, gültigen Versorgung. Dabei wird jeweils ein Gehaltsbaustein in einen Rentenbaustein umgewandelt und die Altersrente als Summe der Rentenbausteine definiert. Nach IAS 19 sind diese Zusagen als leistungsorientierte Zusagen einzustufen und dementsprechend im Verpflichtungsumfang und bei den Kosten berücksichtigt.

Mitarbeitern des Bordpersonals ist zusätzlich eine Übergangsversorgung zugesagt, die den Zeitraum ab Beendigung des fliegerischen Beschäftigungsverhältnisses bis zum Einsetzen der gesetzlichen/betrieblichen Altersversorgung abdeckt. Die Versorgung hängt vom Endgehalt vor dem Ausscheiden ab (Endgehaltspläne).

Für Mitarbeiter im Ausland hängen die zugesagten Leistungen im Wesentlichen von der Dienstzugehörigkeit und dem zuletzt bezogenen Gehalt ab.

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung erfolgt überwiegend über Pensionsrückstellungen. Die zugesagten Leistungen werden jährlich unter Anwendung des Verfahrens der laufenden Einmalprämie (Projected Unit Credit Methode) bewertet.

Für die Mitarbeiter des Geschäftsfelds Catering in den USA, die vor 1996 eingestellt wurden, besteht ein Anspruch auf Alters- und medizinische Versorgung, der im Wesentlichen von der Dienstzugehörigkeit und dem bezogenen Gehalt abhängig ist. Die Leistungen werden über einen externen Fonds finanziert.

Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen und der Ermittlung der Pensionskosten wird die 10 Prozent-Korridor-Regel angewendet. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste werden nicht berücksichtigt, soweit sie zehn Prozent des Verpflichtungsumfangs nicht übersteigen.

Der den Korridor übersteigende Betrag wird über die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Belegschaft ergebniswirksam verteilt und bilanziell erfasst. Wegen nicht erfasster versicherungsmathematischer Verluste sind die bilanzierten Pensionsrückstellungen niedriger als der Barwert der Pensionsverpflichtungen:

Finanzierungsstand Mio. €	**2003**	2002
Barwert fondsfinanzierter Pensionsverpflichtungen	222	204
Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	4 507	4 234
Externes Planvermögen	– 97	– 92
Nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste	– 305	– 326
	4 327	**4 020**

Die Veränderung des Finanzierungsstands gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Veränderung der Bewertungsannahmen sowie der Ablösung der Gesamtversorgungszusage für das Boden- und Kabinenpersonal.

Das von den Pensionsverpflichtungen abgesetzte Planvermögen ist zu Marktwerten bewertet.

In den Geschäftsjahren 2003 und 2002 haben sich die Pensionsrückstellungen wie folgt entwickelt:

Pensionsrückstellungen Mio. €	**2003**	2002
Vortrag	4 020	3 701
Währungsdifferenz Vortrag	– 11	– 14
Änderung Konsolidierungskreis	17	9
Gezahlte Renten	– 145	– 150
Zuführung	439	468
Auflösung	– 4	– 2
Übernahme von Verpflichtungen	11	8
Endstand	**4 327**	**4 020**

Der in der Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Aufwand aus der Dotierung der Pensionsrückstellung setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	**2003**	2002
Dienstzeitaufwand	209	212
Amortisierte versicherungsmathematische Verluste	12	6
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	– 23	6
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	248	254
Erwarteter Ertrag des externen Planvermögens	– 7	– 10
	439	**468**

Der Dienstzeitaufwand und die amortisierten versicherungsmathematischen Gewinne werden als Personalaufwand, die Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen, gemindert um den erwarteten Ertrag des externen Planvermögens, als Zinsaufwand ausgewiesen.

Der tatsächliche Ertrag des externen Planvermögens betrug im Jahr 2003 17 Mio. € (Vorjahr: Verlust –12 Mio. €).

Zur Ermittlung der Pensionsverpflichtungen wurden folgende Prämissen zu Grunde gelegt:

Versicherungsmathematische Annahmen	**31.12.2003** in Prozent	31.12.2002 in Prozent	31.12.2001 in Prozent
Zinssatz	5,5	6,0	6,25
Gehaltssteigerungstrend	2,75	3,0	3,0
Rentensteigerungstrend	1,0 – 2,75	2,0 – 3,0	2,0– 3,0
Krankenkostentrend Rentner	10,0	11,0	8,0
Erwarteter Ertrag des externen Planvermögens	8,75	9,5	10,6

Als biometrische Rechnungsgrundlage wurden die Richttafeln Heubeck 1998 verwendet, die Fluktuationswahrscheinlichkeit wurde alters- und geschlechtsspezifisch geschätzt.

Sonstige Rückstellungen

Im Geschäftsjahr 2003 haben sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

Mio. €	Personal-kosten	Meilenbonus-programm	Gewähr-leistungen	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umwelt-lasten-sanierung	Laufende Prozesse	Restruktu-rierungs-maßnahmen	Sonstige
Stand 01. 01. 2003	582	524	16	199	28	19	64	509
Änderung Konsolidierungskreis	6	–	0*	5	–	0*	–	2
Währungsdifferenzen	– 7	–	– 1	– 10	– 0*	– 0*	– 0*	– 5
Verbrauch	– 343	– 171	– 6	– 54	– 2	– 3	– 28	– 328
Zuführung/Neubildung	329	173	9	29	1	12	15	420
Aufzinsung	0*	–	0*	10	1	–	0*	1
Auflösung	– 35	– 35	– 1	– 38	–	– 8	– 1	– 57
Umgliederungen	– 5	–	–	–	–	– 0*	0*	– 2
Stand 31. 12. 2003	527	491	17	141	28	20	50	540

*unter 1 Mio. €

Die Rückstellungen für Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Altersteilzeitverträgen und noch nicht abgerechneten Vergütungsbestandteilen. Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften resultieren aus schwebenden Dauerschuldverhältnissen oder aus sonstigen Vertragsverhältnissen, bei denen Leistung und Gegenleistung nicht ausgeglichen sind. Rückstellungen für laufende Prozesse sind unter Einschätzung des voraussichtlichen Prozessausgangs gebildet. Die Position Gewährleistungen enthielt im Vorjahr einen Betrag in Höhe von 5 Mio. €, der aus einer Garantie bezüglich der Werthaltigkeit eines verkauften Beteiligungsanteils herrührte.

Die einzelnen Rückstellungsgruppen enthalten kurzfristige Rückstellungen mit Laufzeiten unter einem Jahr und längerfristige Rückstellungen.

Für die abgezinsten, längerfristigen Rückstellungen innerhalb der einzelnen Rückstellungsgruppen wurden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

Mio. €	2004	2005	2006	2007	2008 und Folgejahre
Personalkosten	54	46	33	13	55
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	52	34	8	6	9
Umweltlastensanierung	4	4	3	3	19
Restrukturierungsmaßnahmen	4	1	1	0*	0*

*unter 1 Mio. €

Zum Ende des Geschäftsjahres 2002 waren folgende Zahlungsabflüsse geschätzt worden:

Mio. €	2003	2004	2005	2006	2007 und Folgejahre
Personalkosten	52	43	33	14	82
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	35	47	32	4	9
Umweltlastensanierung	4	4	4	4	19
Restrukturierungsmaßnahmen	6	2	1	0*	0*

*unter 1 Mio. €

34 Langfristige Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden Mio. €	**31. 12. 2003**	davon Restlaufzeit unter einem Jahr	31. 12. 2002	davon Restlaufzeit unter einem Jahr
Anleihen	1 003	–	1 272	288
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 165	90	1 719	462
Sonstige Verbindlichkeiten	1 072	134	1 722	935
	3 240	**224**	**4 713**	**1 685**

Von den in der Tabelle ausgewiesenen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten entfallen 61 Mio. €, von den Sonstigen Verbindlichkeiten 101 Mio. € auf die Veränderung des Konsolidierungskreises.

Die nachfolgenden Tabellen enthalten die Laufzeiten und Konditionen der langfristigen Finanzschulden sowie deren Buch- und Marktwerte:

Anleihen

Gewogener Durchschnittszinssatz	Zinsbindung bis	Buchwert **31. 12. 2003** Mio. €	Marktwert **31. 12. 2003** Mio. €	Buchwert 31. 12. 2002 Mio. €	Marktwert 31. 12. 2002 Mio. €
9,3	2003	–	–	288	316
5,5	2006	230	242	223	230
6,3	2006	128	135	128	134
3,2	2012	645	721	633	683
		1 003	**1 098**	**1 272**	**1 363**

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Gewogener Durchschnittszinssatz	Zinsbindung bis*	Buchwert **31.12.2003** Mio. €	Marktwert **31.12.2003** Mio. €	Buchwert 31.12.2002 Mio. €	Marktwert 31.12.2002 Mio. €
Libor plus Marge	2003	–	–	330	330
7,2	2003	–	–	115	119
6,8	2004	27	27	28	28
Libor/Euribor plus Marge	2005	61	61	63	63
5,9	2005	62	66	66	72
6,8	2006	43	47	45	50
Libor plus Marge	2006	11	11	–	–
Libor plus Marge	2007	219	219	263	263
7,2	2007	104	116	123	142
Libor plus Marge	2008	10	10	9	9
5,7	2008	33	36	–	–
6,0	2008	–	–	27	29
4,8	2009	145	150	–	–
9,3	2009	–	–	9	11
Euribor plus Marge	2009	22	22	–	–
5,8	2010	277	301	296	321
5,6	2011	37	37	–	–
5,1	2011	–	–	123	127
Libor/Euribor plus Marge	2011	104	104	111	111
Euribor plus Marge	2013	10	10	–	–
Libor plus Marge	2015	–	–	111	111
		1165	**1217**	**1719**	**1786**

*Die Laufzeiten der Verträge liegen zum Teil deutlich über den ausgewiesenen Zinsbindungsfristen.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren 172 Mio. € (Vorjahr: 766 Mio. €) besichert.

Sonstige Verbindlichkeiten

Gewogener Durchschnittszinssatz	Zinsbindung bis	Buchwert **31.12.2003** Mio. €	Marktwert **31.12.2003** Mio. €	Buchwert 31.12.2002 Mio. €	Marktwert 31.12.2002 Mio. €
6,7	2003	–	–	91	92
9,2	2003	–	–	–	–
11,5	2003	–	–	624	635
Libor plus Marge	2003	–	–	67	67
Libor plus Marge	2004	94	94	119	119
Libor/Euribor plus Marge	2005	37	37	179	179
Libor/Euribor plus Marge	2006	27	27	28	28
variabel*	2007	6	6	–	–
Libor/Euribor plus Marge	2007	8	8	22	22
6,0	2009	18	19	15	17
Libor/Euribor plus Marge	2010	24	24	–	–
3,6 (Yen)	2011	50	53	82	105
5,3	2011	154	168	–	–
Libor/Euribor plus Marge	2011	31	31	–	–
5,6	2011	–	–	81	88
Libor/Euribor plus Marge	2012	89	89	81	81
variabel*	2012	–	–	11	11
6,5 (USD)	2012	2	2	3	3
2,6 (Yen)	2012	35	41	50	63
Libor/Euribor plus Marge	2013	202	202	81	81
7,8	2014	26	31	27	33
Libor/Euribor plus Marge	2014	60	60	–	–
62 % v. Primerate	2015	5	5	5	5
variabel*	2015	5	5	11	11
Libor/Euribor plus Marge	2015	164	164	103	103
variabel*	2035	35	35	42	42
		1 072	**1 101**	**1 722**	**1 785**

*US tax exempt bond market

Die in den oben stehenden Tabellen angegebenen Marktwerte wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen ermittelt.

35 Übrige Verbindlichkeiten

Mio. €	**31.12. 2003**	davon Restlaufzeit unter einem Jahr	31.12. 2002	davon Restlaufzeit unter einem Jahr
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	72	70	59	56
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	72	72	87	87
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	911	911	939	939
Wechselverbindlichkeiten	0*	0*	0*	0*
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	195	183	154	136
Verbindlichkeiten gegenüber Joint Ventures	12	12	16	15
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	36	35	30	29
Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	5	5	6	6
Negative Marktwerte aus Finanzderivaten	488	–	202	–
Sonstige Verbindlichkeiten	742	657	731	608
– davon aus Steuern	(66)	(64)	(75)	(75)
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(76)	(69)	(73)	(66)
	2 533	**1 945**	**2 224**	**1 876**

*unter 1 Mio. €

Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen enthalten auch den passivischen Saldo aus erhaltenen Anzahlungen und Forderungen aus unfertigen Aufträgen in Höhe von 42 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €).

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen entfallen 21 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €), gegenüber Joint Ventures 12 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €), gegenüber assoziierten Unternehmen 24 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) und gegenüber übrigen Beteiligungen 3 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) auf Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Insgesamt sind in den genannten Positionen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 60 Mio. € (Vorjahr: 97 Mio. €) enthalten.

Die ausgewiesenen Buchwerte der in diesen Positionen erfassten monetären Verbindlichkeiten entsprechen deren Marktwerten.

36 Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend abgegrenzte Buchgewinne aus Finanzierungs-Leasingtransaktionen, die gemäß SIC 27 über die Laufzeit der jeweiligen Leasingverträge erfolgswirksam aufgelöst werden. 31 Mio. € (Vorjahr: 52 Mio. €) der gesamten passiven Rechnungsabgrenzungsposten haben eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr.

Sonstige Erläuterungen

37 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Eventualverbindlichkeiten Mio. €	**31.12.2003**	31.12.2002
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	771	1 036
Aus Gewährleistungsverträgen	970	1 195
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	3	0*

*unter 1 Mio. €

In den Bürgschaften ist ein Betrag von 628 Mio. € (Vorjahr: 751 Mio. €), in den Gewährleistungen von 316 Mio. € (Vorjahr: 379 Mio. €) enthalten, der jeweils Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Joint Ventures betrifft. Insgesamt 628 Mio. € (Vorjahr: 751 Mio. €) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften zugunsten nordamerikanischer Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 610 Mio. € (Vorjahr: 735 Mio. €) gegenüber. Soweit Jahresabschlüsse noch nicht vorliegen, sind die vorgenannten Beträge vorläufig.

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste die Bildung verschiedener Rückstellungen mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 166 Mio. € (Vorjahr: 107 Mio. €) für Folgejahre unterbleiben.

Der im Vorjahr berichtete eventuelle Kaufpreis-Nachbesserungsanspruch aus einem Beteiligungsverkauf in Höhe von 4 Mio. € wurde im Jahr 2003 realisiert. Aus einem weiteren Beteiligungsverkauf des Geschäftsjahres existieren Kaufpreis-Nachbesserungsansprüche in Höhe von maximal 30 Mio. €, von denen 4 Mio. € voraussichtlich in 2004, der Restbetrag in Folgejahren realisiert werden.

Aus vier fest kontrahierten Flugzeugverkäufen und einem Vorvertrag über den Verkauf eines Gebäudes werden im Jahr 2004 voraussichtlich Veräußerungserlöse von 52 Mio. € und Buchgewinne von 25 Mio. € realisiert.

38 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2003 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von insgesamt 3,9 Mrd. € (Vorjahr: 5,8 Mrd. €). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- bzw. Gesellschafterdarlehens-Zusagen von 19 Mio. € (Vorjahr: 0,1 Mrd. €). Aus Kaufverträgen und gewährten Put-Optionen bestehen Übernahmeverpflichtungen für Gesellschaftsanteile in Höhe von 0,3 Mrd. € (Vorjahr: 0,6 Mrd. €). Der negative Marktwert der in Zusammenhang mit dem Erwerb einer Beteiligung gewährten Put-Optionen

ist mit 214 Mio. € (Vorjahr: 150 Mio. €) unter den Sonstigen Verbindlichkeiten passiviert (vgl. Erläuterung 35). Die übrigen Put-Optionen sind nicht zum Zeitwert bilanziert, da dieser nicht verlässlich bestimmbar war.

39 Sicherungspolitik und Finanzderivate

Der Lufthansa Konzern ist als international tätiger Luftverkehrskonzern Währungs-, Zins- und Treibstoff-Preisrisiken sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch ein systematisches Finanzmanagement zu begrenzen.

Preisrisiko

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 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.

Der Lufthansa Konzern befindet sich bezüglich des US-Dollars, insbesondere aufgrund der Flugzeuginvestitionen, in einer Netto-Zahlerposition. Diese Flugzeuginvestitionen werden unmittelbar nach Festkontrahierung zur Hälfte gegen Währungskursschwankungen abgesichert. Die Sicherung der zweiten Hälfte wird in Abhängigkeit von der erwarteten Marktentwicklung vorgenommen. In allen übrigen Währungen liegen grundsätzlich Netto-Einzahlungsüberschüsse vor. Die zu erwartenden Zahlungsströme in den einzelnen Währungen werden zu maximal 75 Prozent des jeweiligen Währungs-Exposures für einen Zeitraum von bis zu 36 Monaten gesichert.

Fest kontrahierte, variabel verzinsliche Verbindlichkeiten werden bis zu 100 Prozent gegen Zinsänderungsrisiken gesichert. Die geplanten Liquiditätsunter- oder Liquiditätsüberdeckungen können in einer Höhe von bis zu 50 Prozent für einen Zeitraum von maximal 24 Monaten abgesichert werden.

Im Geschäftsjahr 2003 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen des Lufthansa Konzerns 7,6 Prozent (Vorjahr: 7,7 Prozent). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis des Konzerns erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoff-Preisrisikos kommen verschiedene Sicherungsinstrumente für den Roh- und Heizölmarkt zum Einsatz. Es ist die Politik des Konzerns, bis zu 90 Prozent des Treibstoffverbrauchs der nächsten 24 Monate auf einer revolvierenden Basis zu sichern.

Kreditrisiko

Der Verkauf von Passage- und Frachtdokumenten wird größtenteils über Agenturen abgewickelt. Diese Agenturen sind überwiegend länderspezifischen Clearingsystemen für die Abrechnung von Passage- bzw. Frachtverkäufen angeschlossen. Die Bonität der Agenten wird von den jeweiligen Clearingstellen überprüft. Das Kreditrisiko bei Verkaufsagenten ist aufgrund der breiten Streuung weltweit relativ gering.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Luftverkehrsgesellschaften werden auf bilateraler Basis oder mittels Verrechnung über ein Clearing House der International Air Transport Association (IATA) beglichen, soweit die einer Leistung zu Grunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen. Die grundsätzliche Verrechnung mittels Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in monatlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. 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.

Bei erkennbaren Risiken werden angemessene Wertberichtigungen auf Forderungen gebildet.

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners, also maximal in Höhe der Summe per Saldo positiver Marktwerte gegenüber den jeweiligen Geschäftspartnern. Zum 31. Dezember 2003 betrug dieses 106 Mio. €, zum 31. Dezember 2002 203 Mio. €. Da die Finanzgeschäfte nur mit Kontrahenten erstklassiger Bonität im Rahmen vorgegebener Limite abgeschlossen werden, ist das tatsächliche Ausfallrisiko gering.

Liquiditätsrisiko

Komplexe Finanzplanungsinstrumente sichern die frühzeitige Erkennung der künftigen Liquiditätssituation, wie sie sich aus den Ergebnissen des Konzernstrategie- und Konzernplanungsprozesses darstellt. Diese Systeme zeigen mit einem Planungshorizont von in der Regel bis zu drei Jahren die zu erwartende Entwicklung der Liquidität auf. Die 12-Monats-Liquiditätsplanung wird täglich auf Basis von Ist-Daten aktualisiert.

Der Lufthansa Konzern verfügt zum 31. Dezember 2003 über nicht ausgeschöpfte kurzfristige Kreditzusagen in Höhe von 1,8 Mrd. € (Vorjahr: 2,0 Mrd. €).

Darüber hinaus bestehen kurzfristige Refinanzierungsmöglichkeiten über ein Commercial Paper Programm mit einem maximalen Emissionsvolumen in Höhe von 1,0 Mrd. €, das zum 31. Dezember 2003 mit 71 Mio. € in Anspruch genommen war.

Zur Absicherung der Wechselkurs-, Zins- und Treibstoff-Preisrisiken bestehen zum Bilanzstichtag folgende Sicherungsgeschäfte:

Mio. €	Absicherung von Zeitwerten Marktwert **31.12.2003**	Absicherung von Zeitwerten Marktwert 31.12.2002	Absicherung von Cashflows Marktwert **31.12.2003**	Absicherung von Cashflows Marktwert 31.12.2002
Zinsswaps	– 2	4	1	– 3
Termingeschäfte Treibstoff-Preissicherung	–	–	–	–
Bandbreiten-Optionen Treibstoff-Preissicherung	–	–	34	1
Sicherungskombinationen Treibstoff-Preissicherung	–	–	48	93
Termingeschäfte Devisensicherung	–	–	– 110	24
Bandbreiten-Optionen Devisensicherung	–	–	– 107	46
Gesamt	**– 2**	**4**	**– 134**	**161**

Die Marktwerte der Derivatgeschäfte sind als Sonstige Vermögenswerte aktiviert bzw. als Sonstige Verbindlichkeiten passiviert.

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 Marktwerte wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt.

Die Treibstoffpreis- und Devisen-Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Cashflows werden sich im Periodenergebnis bzw. in den Anschaffungskosten von gesicherten Investitionen nach derzeitigem Kenntnisstand zum Fälligkeitszeitpunkt wie folgt auswirken:

Geschäftsjahr	Perioden-ergebnis Mio. €	Erstmalige Bewertung von Anschaffungskosten* Mio. €	Gesamt Mio. €
2004	100	– 75	25
2005	15	– 40	– 25
2006	–	– 10	– 10
2007	–	– 32	– 32
2008	–	– 46	– 46
2009	–	– 31	– 31
2010	–	– 10	– 10
2011	–	– 3	– 3
2012	–	– 1	– 1
2013	–	0**	0**
2014	–	0**	0**
2015	–	– 1	– 1
Gesamt	**115**	**– 249**	**– 134**

*negative Vorzeichen bedeuten eine Erhöhung der Anschaffungskosten
**unter 1 Mio. €

Darüber hinaus werden sich Zinsswaps zur Absicherung von Cashflows sukzessive über ihre jeweilige Laufzeit bis zur Endfälligkeit im Periodenergebnis wie folgt auswirken:

Endfälligkeit Geschäftsjahr	Marktwert **31.12.2003** Mio. €
2004	2
2005	– 1
2006	0*
2012	0*
Gesamt	**1**

*unter 1 Mio. €

Die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden konnten, ist der Gewinn- und Verlustrechnung (Erläuterung 16) zu entnehmen.

40 Segmentberichterstattung

Der Lufthansa Konzern ist in sechs wesentlichen Geschäftsfeldern tätig, im Passagier-Linienluftverkehr („Passage“) durch die Deutsche Lufthansa AG, die Lufthansa CityLine GmbH sowie die Air Dolomiti S.p.A., im Fracht-Linienluftverkehr („Logistik“) durch die Lufthansa Cargo AG, in der Flugzeugwartung und -überholung („Technik“) durch die Lufthansa Technik-Gruppe, im Bereich Catering durch die LSG Lufthansa Service/Sky Chefs-Gruppe, im Bereich Touristik durch die Thomas Cook-Gruppe und im Bereich EDV-Dienstleistungen („IT Services“) durch die Lufthansa Systems-Gruppe.

Die Lufthansa Commercial Holding, die Lufthansa International Finance (Netherlands) N.V., die AirPlus Servicekarten GmbH und bis zum 1. März 2003 die START AMADEUS-Gruppe und weitere Beteiligungen, die das operative Geschäft des Lufthansa Konzerns ergänzen, sind als „Service- und Finanzgesellschaften“ zusammengefasst. Das Ergebnis des Geschäftsfelds „Touristik“ ist nur at equity im Konzernergebnis enthalten.

Verkäufe und Erlöse zwischen den Geschäftsfeldern werden grundsätzlich zu Preisen erbracht, wie sie auch mit Dritten vereinbart würden. Verwaltungsleistungen werden als Kostenumlagen berechnet.

Zu den Außenumsätzen bei den Verkehrserlösen siehe auch Erläuterung 6.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern 2003 in Mio. €:

	Passage[1] Lufthansa Passage-Gruppe	**Logistik** Lufthansa Logistik-Gruppe	**Technik**[1] Lufthansa Technik-Gruppe	**Catering**[1] LSG Sky Chefs-Gruppe	**Touristik** Thomas Cook-Gruppe	**IT Services** Lufthansa Systems-Gruppe	**Service- und Finanzgesellschaften**[2]	Summe der Segmente
Außenumsätze	9 774	2 147	1 587	2 200	–	219	30	15 957
– davon Verkehrserlöse	9 549	2 113	–	–	–	–	–	11 662
Konzerninnenumsätze	434	14	1 265	467	–	392	0*	2 572
Umsatzerlöse	10 208	2 161	2 852	2 667	–	611	30	18 529
Übrige Segmenterträge	1 121	174	171	211	– 131	39	335	1 920
– davon aus Equity-Bewertung	– 79	4	6	7	– 131	–	17	– 176
Materialaufwand	5 398	1 391	1 418	1 201	–	54	10	9 472
Personalaufwand	2 101	315	840	1 109	–	205	45	4 615
Abschreibungen	698	120	152	933	–	32	46	1 981
– davon außerplanmäßig	19	6	52	705	–	–	36	818
Sonstiger betrieblicher Aufwand	2 975	475	455	461	–	304	136	4 806
Segmentergebnis	**157**	**34**	**158**	**– 826**	**– 131**	**55**	**128**	**– 425**
– davon aus Equity-Bewertung	– 79	4	6	7	– 131	–	17	– 176
Segmentvermögen	7 184	1 368	1 908	1 586	283	186	1 746	14 261
– davon aus Equity-Bewertung	129	8	78	70	283	–	152	720
Segmentschulden	6 622	585	1 330	816	–	222	724	10 299
– davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–
Segmentinvestitionen	678	31	80	148	–	48	99	1 084
– davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	4	4
Sonstige wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen	183	5	– 8	22	–	– 1	–	201
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	34 935	5 127	17 861	32 967	–	3 121	787	94 798

*unter 1 Mio. €

[1] Vorjahreszahlen aufgrund von Konsolidierungskreisänderungen nur bedingt vergleichbar.

[2] Die Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr ist nur eingeschränkt möglich, im Wesentlichen aufgrund von Konsolidierungskreisänderungen (Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH), Zuordnung der Geldmarktfonds sowie Entkonsolidierung der START AMADEUS zum 28. Februar 2003.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern 2002 in Mio. €:

	Passage Lufthansa Passage-Gruppe	**Logistik** Lufthansa Logistik-Gruppe	**Technik** Lufthansa Technik-Gruppe	**Catering** LSG Sky Chefs-Gruppe	**Touristik** Thomas Cook-Gruppe	**IT Services** Lufthansa Systems-Gruppe	**Service- und Finanzgesellschaften**	Summe der Segmente
Außenumsätze	10 036	2 338	1 623	2 630	–	189	155	16 971
– davon Verkehrserlöse	9 725	2 307	–	–	–	–	–	12 032
Konzerninnenumsätze	425	12	1 185	446	–	368	1	2 437
Umsatzerlöse	10 461	2 350	2 808	3 076	–	557	156	19 408
Übrige Segmenterträge	1 281	262	193	165	– 67	35	647	2 516
– davon aus Equity-Bewertung	– 87	3	10	12	– 67	–	38	– 91
Materialaufwand	5 091	1 445	1 451	1 252	–	45	61	9 345
Personalaufwand	2 047	347	786	1 263	–	190	51	4 684
Abschreibungen	784	115	82	219	–	32	43	1 275
– davon außerplanmäßig	27	–	–	6	–	–	33	66
Sonstiger betrieblicher Aufwand	3 304	537	467	499	–	271	76	5 154
Segmentergebnis	**516**	**168**	**215**	**8**	**– 67**	**54**	**572**	**1 466**
– davon aus Equity-Bewertung	– 87	3	10	12	– 67	–	38	– 91
Segmentvermögen	7 265	1 563	1 914	2 614	408	146	794	14 704
– davon aus Equity-Bewertung	231	9	65	81	408	–	120	914
Segmentschulden	7 064	610	1 275	954	–	206	467	10 576
– davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–
Segmentinvestitionen	632	9	68	104	–	37	234	1 084
– davon aus Equity-Bewertung	101	–	1	–	–	–	–	102
Sonstige wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen	130	19	31	42	–	7	0*	229
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	34 021	5 207	16 116	35 138	–	2 916	737	94 135

*unter 1 Mio. €

Überleitung der Segment- auf Konzernzahlen in Mio. €:

	Summe der Segmente		Überleitung		Konzern	
	2003	2002	**2003**	2002	**2003**	2002
Außenumsätze	15 957	16 971	–	–	15 957	16 971
– davon Verkehrserlöse	11 662	12 032	–	–	11 662	12 032
Konzerninnenumsätze	2 572	2 437	– 2 572	– 2 437	–	–
Umsatzerlöse	18 529	19 408	– 2 572	– 2 437	15 957	16 971
Übrige Erträge	1 920	2 516	– 163	– 398	1 757	2 118
– davon aus Equity-Bewertung	– 176	– 91	176	91	–	–
Materialaufwand	9 472	9 345	– 2 267	– 2 149	7 205	7 196
Personalaufwand	4 615	4 684	– 3	– 24	4 612	4 660
Abschreibungen	1 981	1 275	– 51	– 32	1 930	1 243
– davon außerplanmäßig	818	66	– 35	– 33	783	33
Sonstiger betrieblicher Aufwand	4 806	5 154	– 692	– 756	4 114	4 398
Ergebnis	**– 425**	**1 466**	**278**	**126**	**– 147**	**1 592**
– davon aus Equity-Bewertung	– 176	– 91	176	91	–	–
Vermögen	14 261	14 704	2 471	4 433	16 732	19 137
– davon aus Equity-Bewertung	720	914	–	–	720	914
Schulden	10 299	10 576	3 737	4 389	14 036	14 965
– davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	94 798	94 135	–	–	94 798	94 135

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 Geschäftsfelder, die mit anderen ebenfalls konsolidierten Geschäftsfeldern erzielt wurden, sind in der Überleitungsspalte erkennbar. Bei den übrigen Segmenterträgen wurden ebenfalls die Erträge eliminiert, die aus Beziehungen mit den anderen Geschäftsfeldern stammen (Überleitungsspalte Übrige Erträge). Im Geschäftsjahr 2003 waren dies insbesondere Kursgewinne aus im Konzern vergebenen Fremdwährungsdarlehen in Höhe von 105 Mio. € (Vorjahr: 274 Mio. €) sowie Erträge aus Serviceleistungen im Konzern von 48 Mio. € (Vorjahr: 48 Mio. €). Stehen den eliminierten Umsätzen und Sonstigen Erträgen bei den Gesellschaften, die die Leistungen in Anspruch genommen haben, Segmentaufwendungen gegenüber, so wurden diese ebenfalls eliminiert (Überleitungsspalten Aufwandsarten). Bestimmte Ergebnisteile des Konzern-Finanzergebnisses sind ebenfalls den Segmenterträgen des Geschäftsfeldes zugerechnet, insbesondere die Ergebnisse aus der Equity-Bewertung von Beteiligungen des Geschäftsfeldes. Da diese aus Konzernsicht aber nicht dem betrieblichen, sondern dem Finanzergebnis zugerechnet werden, sind sie für das betriebliche Konzernergebnis in der Überleitung zu eliminieren.

Die Beträge in der Überleitungsspalte Ergebnis resultieren überwiegend aus der Wiederhinzurechnung der negativen Ergebnisse aus der Equity-Bewertung, die Bestandteil der Segmentergebnisse der Geschäftsfelder, nicht aber des betrieblichen Konzernergebnisses sind.

Die Überleitungsspalte für den Bereich Segmentvermögen/-schulden enthält die eliminierten Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Geschäftsfeldern, die Differenz zwischen Marktwerten und Buchwerten von Finanzinstrumenten sowie – auf der Vermögensseite – die im Rahmen der Kapitalkonsolidierung eliminierten Beteiligungsbuchwerte.

Segmentinformationen nach Regionen 2003 in Mio. €:

	Europa inklusive Deutschland	Nord-amerika	Mittel- und Süd-amerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Sonstiges	Summe der Segmente
Verkehrserlöse[1)]	8 145	1 349	223	1 545	154	246	–	11 662
andere Betriebserlöse	1 812	1 516	112	544	207	104	0*	4 295
Übrige Segmenterträge[2)]	1 562	71	8	42	16	8	50	1 757
Erträge aus Equity-Bewertung	– 193	4	2	11	–	–	–	– 176
Segmentvermögen	12 300	1 315	105	431	65	45	–	14 261
– davon aus Equity-Bewertung	594	47	13	66	–	–	–	720
Segmentinvestitionen	938	62	4	77	0*	3	–	1 084
– davon aus Equity-Bewertung	4	–	–	–	–	–	–	4

Segmentinformationen nach Regionen 2002 in Mio. €:

	Europa inklusive Deutschland	Nord-amerika	Mittel- und Süd-amerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Sonstiges	Summe der Segmente
Verkehrserlöse[1)]	8 195	1 470	296	1 681	147	243	–	12 032
andere Betriebserlöse	1 831	2 021	143	598	253	93	0*	4 939
Übrige Segmenterträge[2)]	1 979	35	12	40	22	10	20	2 118
Erträge aus Equity-Bewertung	– 117	15	– 1	12	–	–	–	– 91
Segmentvermögen	11 615	2 442	98	443	44	62	–	14 704
– davon aus Equity-Bewertung	770	53	14	77	–	–	–	914
Segmentinvestitionen	987	79	3	14	1	0*	–	1 084
– davon aus Equity-Bewertung	101	1	–	–	–	–	–	102

*unter 1 Mio. €

[1)] Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

[2)] Die übrigen Segmenterträge entsprechen den betrieblichen Erträgen des Konzerns (inklusive Erträge aus Finanzvermögen).

Die Aufteilung der Verkehrserlöse auf die Regionen erfolgt nach Ursprungsverkaufsorten, die der anderen Betriebserlöse nach dem geographischen Sitz des Kunden und die der übrigen Segmenterträge nach dem Ort der Leistungserbringung. Die aus der Equity-Bewertung resultierenden Posten werden den Regionen abhängig vom Firmensitz des Equity-Unternehmens zugeordnet.

Die Definition der Regionen folgt grundsätzlich geographischen Regeln. Abweichend hiervon sind die in den Staaten der ehemaligen Sowjetunion, in der Türkei und Israel erzielten Verkehrserlöse Europa zugeordnet.

Die Spalte „Sonstiges“ enthält die Posten, die keiner Region zugerechnet werden können.

Lufthansa steuert ihre Luftverkehrsaktivitäten über Netzergebnisse und nicht über regionale Ergebnisbeiträge. Ähnliches gilt für das Geschäftsfeld Catering. Eine Darstellung regionaler Segmentergebnisse ist daher für den Lufthansa Konzern nicht aussagekräftig.

Eine Aufteilung der Verkehrserlöse des Geschäftsfeldes Passage nach Verkehrsgebieten statt nach Ursprungsverkaufsorten befindet sich in den Erläuterungen zum Geschäftsfeld Passage im allgemeinen Teil des Geschäftsberichtes.

41 Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen

Die Geschäftsfelder des Lufthansa Konzerns erbringen im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahe stehende 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 bzw. 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 nahe stehenden Unternehmen, in denen in der Regel die vom Lufthansa Konzern selbst gezahlten Mieten und Umlagen anteilig weiterberechnet werden.

Aus der folgenden Tabelle ist das Volumen der wesentlichen an nahe stehende Unternehmen erbrachten bzw. von nahe stehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ersichtlich:

Unternehmen	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2003 Mio. €	2002 Mio. €	**2003** Mio. €	2002 Mio. €
AFC Aviation Fuel Company mbH	4	7	197	190
Aircraft Maintenance and Engineering Corp.	1	0*	8	5
Albatros Versicherungsdienste GmbH	45	6	58	25
Amadeus Global Travel Distribution S. A.	129	144	177	151
Autobahn Tank & Rast Holding GmbH	9	8	0*	0*
British Midland plc	11	79	31	69
Cargo Future Communications (CFC) GmbH	0*	0*	6	6
Condor Flugdienst GmbH	179	155	21	2
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG	48	25	50	18
Delvag Rückversicherungs-AG	7	1	6	1
Eurowings Luftverkehrs AG	63	126	5	5
Global Tele Sales Ltd.	1	0*	7	6
Global Tele Sales of North America LLC	7	11	18	23
HEICO Aerospace Holdings Corp.	0*	0*	8	8
LRS Lufthansa Revenue Services GmbH	18	9	65	58
Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH	6	5	0*	0*
Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH	13	11	5	4
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH	4	3	23	22
Lufthansa Flight Training GmbH	30	28	73	77
Lufthansa Gebäudemanagement GmbH	2	30	27	31
Lufthansa Global Tele Sales GmbH	1	0*	7	6
Lufthansa Shannon Turbine Technologies Limited	3	3	15	13
Lufthansa SkyShop GmbH	3	5	46	1
Lufthansa Systems Network Services GmbH	0*	0*	16	0*
Lufthansa Technical Training GmbH	6	7	26	25
Lufthansa Technik Brussels N.V.	0*	1	6	4
Lufthansa Technik Budapest Kft	2	1	26	13
Lufthansa Technik Logistik of America LLC	3	4	10	12
Lufthansa Technik Tulsa Corporation	3	2	17	2
LZ-Catering GmbH	8	8	9	8
Miles & More International Ltd.	35	18	0*	0*
Miles & More Marketing GmbH	9	4	1	0*
time:matters GmbH	6	4	0*	0*

*unter 1 Mio. €

Es gibt keine einzelnen Aktionäre der Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern vgl. die Ausführungen in Erläuterung 42.

42 Aufsichtsrat und Vorstand

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf Seite 174/175 angegeben.

Der Aufwand für die Bezüge des Vorstands im Mutterunternehmen enthält für das Geschäftsjahr 2003 nur feste Bezüge in Höhe von 1,8 Mio. € (Vorjahr: feste Bezüge: 2,0 Mio. €, Tantiemen: 2,3 Mio. €, davon 0,6 Mio. € für 2001). Tantiemen sind seit dem Geschäftsjahr 2002 an die Höhe des operativen Konzernergebnisses gebunden. Auch im Geschäftsjahr 2003 nahmen die Vorstandsmitglieder an dem unter Erläuterung 31 dargestellten Optionsprogramm für die Führungskräfte teil, es wurde der programmübliche Abschlag von 56 T€ (20 Prozent) gewährt. Für die Ansprüche aus den Optionen wurden Rückstellungen in Höhe von 33 T€ (Vorjahr: 2 T€) gebildet. Außerdem wurden im Geschäftsjahr 2003 Optionsprämien aus dem Führungskräfte-Programm des Jahres 2000 in Höhe von 25 T€ an ein Vorstandsmitglied ausgezahlt.

Für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben in Tochtergesellschaften bezogen Vorstandsmitglieder feste Vergütungen in Höhe von 6 T€ (Vorjahr: 13 T€).

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 40,7 Mio. € (Vorjahr: 34,0 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2003 betrugen die laufenden Bezüge 3,1 Mio. €, im Geschäftsjahr 2002 2,7 Mio. €, einschließlich der von Tochterunternehmen gewährten Bezüge.

Der Aufwand für die Bezüge des Aufsichtsrats enthält im Geschäftsjahr 2003 Aufwand für feste Vergütungen für die Aufsichtsratstätigkeit bei der Lufthansa AG in Höhe von 500 T€ (Vorjahr: 214 T€). Darüber hinaus fielen im Vorjahr variable Vergütungen von 452 T€ an. Die variablen Vergütungen sind abhängig von der gezahlten Dividende für das Geschäftsjahr. Auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallen die in der Tabelle auf Seite 172 aufgelisteten Beträge.

Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungs- und Tagegelder, fielen in Höhe von insgesamt 51 T€ (Vorjahr: 26 T€) an. Diese Beträge schließen diejenigen Beförderungsvergünstigungen ein, die sich unter Berücksichtigung entsprechender IATA-Bestimmungen ergeben.

Darüber hinaus bekamen Mitglieder des Aufsichtsrats der Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 57 T€ (Vorjahr: 46 T€) vergütet.

Zusammensetzung Aufsichtsrats-Vergütungen 2003/2002

Name	**2003** feste Vergütungen €	**2003** Vergütung für Ausschusstätigkeit €	**2003** Aufsichtsrats-Vergütungen gesamt €	**2002** variable Vergütungen €	**2002** feste Vergütungen €	**2002** Aufsichtsrats-Vergütungen gesamt €
Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h. Jürgen Weber, Vorsitzender *(ab 18. Juni 2003)*	32 301	5 384	**37 685**	–	–	**–**
Frank Bsirske, stellvertretender Vorsitzender	30 000	5 000	**35 000**	31 500	15 000	**46 500**
Dr. Josef Ackermann *(ab 18. Juni 2003)*	10 767	–	**10 767**	–	–	**–**
Dr. Rolf-E. Breuer *(bis 18. Juni 2003)*	9 233	–	**9 233**	21 000	10 000	**31 000**
Manfred Calsow *(ab 18. Juni 2003)*	10 767	2692	**13 459**	–	–	**–**
Dr. Gerhard Cromme	20 000	–	**20 000**	21 000	10 000	**31 000**
Michael Diekmann *(ab 18. Juni 2003)*	10 767	2 692	**13 459**	–	–	**–**
Dipl. Vw. Jürgen Erwert *(ab 18. Juni 2003)*	10 767	–	**10 767**	–	–	**–**
Herbert Flickenschild *(bis 18. Juni 2003)*	9 233	–	**9 233**	21 000	10 000	**31 000**
Peter Geisinger	20 000	2 308	**22 308**	21 000	10 000	**31 000**
Robert Haller *(ab 18. Juni 2003)*	10 767	–	**10 767**	–	–	**–**
Ulrich Hartmann	20 000	5 000	**25 000**	21 000	10 000	**31 000**
Roland Issen *(bis 18. Juni 2003)*	9 233	–	**9 233**	21 000	10 000	**31 000**
Dr. Otto Graf Lambsdorff	20 000	–	**20 000**	21 000	10 000	**31 000**
Eckhard Lieb *(bis 18. Juni 2003)*	9 233	–	**9 233**	21 000	8 548	**29 548**
Franz-Eduard Macht *(bis 18. Juni 2003)*	9 233	2 308	**11 541**	21 000	10 000	**31 000**
Franz Ludwig Neubauer *(bis 18. Juni 2003)*	9 233	–	**9 233**	21 000	10 000	**31 000**
Ilona Ritter	20 000	–	**20 000**	21 000	10 000	**31 000**
Willi Rörig	20 000	–	**20 000**	21 000	10 000	**31 000**
Dr. Klaus G. Schlede *(AR-Vorsitzender bis 18. Juni 2003)*	38 466	14 616	**53 082**	42 000	20 000	**62 000**
Werner Schmidt *(ab 18. Juni 2003)*	10 767	–	**10 767**	–	–	**–**
Jan G. Stenberg *(bis 18. Juni 2003)*	9 233	–	**9 233**	21 000	10 000	**31 000**
Dr. Alfons Titzrath *(bis 18. Juni 2003)*	9 233	2 308	**11 541**	21 000	10 000	**31 000**
Mirco A. Vorwerk *(ab 18. Juni 2003)*	10 767	2 692	**13 459**	–	–	**–**
Patricia Windaus	20 000	–	**20 000**	21 000	10 000	**31 000**
Dr. Hans-Dietrich Winkhaus	20 000	–	**20 000**	21 000	10 000	**31 000**
Dr. Michael Wollstadt	20 000	5 000	**25 000**	21 000	10 000	**31 000**
Dr. Klaus Zumwinkel	20 000	–	**20 000**	21 000	10 000	**31 000**
gesamt	**450 000**	**50 000**	**500 000**	**451 500**	**213 548**	**665 048**

43 Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

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

Köln, den 25. Februar 2004

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Aufsichtsrat und Vorstand

Aufsichtsrat

Dr. Wolfgang Röller
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats
Dresdner Bank AG,
Ehrenvorsitzender

Stimmberechtigte Mitglieder

Dr. Klaus G. Schlede
Ehemaliger stellvertretender
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Lufthansa AG
(AR-Vorsitzender bis 18. Juni 2003)

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h.
Jürgen Weber
Ehemaliger Vorsitzender des
Vorstands Deutsche Lufthansa AG,
Vorsitzender (ab 18. Juni 2003)

Frank Bsirske
Vorsitzender ver.di,
Arbeitnehmervertreter,
Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Josef Ackermann
Vorstandssprecher Deutsche
Bank AG (ab 18. Juni 2003)

Dr. Rolf-E. Breuer
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Bank AG
(bis 18. Juni 2003)

Manfred Calsow
Betriebswirt, Arbeitnehmervertreter
(ab 18. Juni 2003)

Dr. Gerhard Cromme
Vorsitzender des Aufsichtsrats
ThyssenKrupp AG

Michael Diekmann
Vorsitzender des Vorstands
Allianz AG (ab 18. Juni 2003)

Dipl.-Vw. Jürgen Erwert
Kaufm. Angestellter,
Arbeitnehmervertreter
(ab 18. Juni 2003)

Herbert Flickenschild
Purser, Arbeitnehmervertreter
(bis 18. Juni 2003)

Peter Geisinger
Flugkapitän, Arbeitnehmervertreter

Robert Haller
Kaufm. Angestellter,
Arbeitnehmervertreter
(ab 18. Juni 2003)

Ulrich Hartmann
Vorsitzender des Aufsichtsrats
E.ON AG

Roland Issen
Ehemaliger Vorsitzender Deutsche
Angestellten-Gewerkschaft,
Arbeitnehmervertreter
(bis 18. Juni 2003)

Dr. Otto Graf Lambsdorff
Rechtsanwalt, Ehrenpräsident
Deutsche Schutzvereinigung für
Wertpapierbesitz e.V.

Eckhard Lieb
Triebwerksmechaniker,
Arbeitnehmervertreter
(bis 18. Juni 2003)

Franz-Eduard Macht
Kaufm. Angestellter, Arbeitnehmer-
vertreter (bis 18. Juni 2003)

Franz Ludwig Neubauer
Vorsitzender des Vorstands i.R.
Bayerische Landesbank
(bis 18. Juni 2003)

Ilona Ritter
Gewerkschaftssekretärin ver.di,
Arbeitnehmervertreterin

Willi Rörig
Kaufm. Angestellter,
Arbeitnehmervertreter

Werner Schmidt
Vorsitzender des Vorstands
Bayerische Landesbank
(ab 18. Juni 2003)

Jan G. Stenberg
Ehemaliger Präsident und
Vorstandsvorsitzender SAS
(bis 18. Juni 2003)

Dr. Alfons Titzrath
Ehemaliger Vorsitzender des
Aufsichtsrats Dresdner Bank AG
(bis 18. Juni 2003)

Mirco A. Vorwerk
Purser, Vorsitzender UFO,
Arbeitnehmervertreter
(ab 18. Juni 2003)

Patricia Windaus
Flugbegleiterin,
Arbeitnehmervertreterin

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus
Mitglied des Gesellschafter-
ausschusses Henkel KGaA

Dr. Michael Wollstadt
Kaufm. Angestellter,
Arbeitnehmervertreter

Dr. Klaus Zumwinkel
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Post AG

Vorstand

Wolfgang Mayrhuber
Vorsitzender des Vorstands
(ab 18. Juni 2003)
Stellvertretender Vorsitzender
des Vorstands
Ressort Passage
(bis 18. Juni 2003)

Dr. Karl-Ludwig Kley
Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen

Stefan Lauer
Mitglied des Vorstands
Ressort Aviation Services und
Personal

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h.
Jürgen Weber
Vorsitzender des Vorstands
(bis 18. Juni 2003)

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

Dr. Wolfgang Röller
a) HeidelbergCement AG (AR-Vorsitz)

Dr. Klaus G. Schlede
a) Deutsche Postbank AG
Deutsche Telekom AG
Gerling-Konzern Globale Rückversicherungs-AG (bis 31.12.2003)

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber
a) Allianz Lebensversicherungs-AG
Bayer AG
Deutsche Bank AG
Deutsche Post AG
Thomas Cook AG (AR-Vorsitz)
Voith AG
b) Loyalty Partner GmbH[1] (AR-Vorsitz)
Tetra Laval Group, Pully (CH)

Frank Bsirske
a) RWE AG (stellv. AR-Vorsitz)
DAWAG – Deutsche Angestellten-Wohnungsbau AG

Dr. Josef Ackermann
a) Bayer AG
Linde AG
Siemens AG

Dr. Rolf-E. Breuer
a) Bertelsmann AG
Deutsche Bank AG (AR-Vorsitz)
Deutsche Börse AG (AR-Vorsitz)
E.ON AG
b) Compagnie de Saint-Gobain S. A. (Verwaltungsrat)
Kreditanstalt für Wiederaufbau (Verwaltungsrat)
Landwirtschaftliche Rentenbank (Verwaltungsrat)

Manfred Calsow
a) Lufthansa Technik AG[1] (stellv. AR-Vorsitz)

Dr. Gerhard Cromme
a) Allianz AG
Axel Springer Verlag AG
E.ON AG
Ruhrgas AG
Siemens AG
ThyssenKrupp AG (AR-Vorsitz)
Volkswagen AG
b) BNP Paribas S. A., Frankreich
Suez S. A., Paris (Board of Directors)

Michael Diekmann
a) Allianz Dresdner Asset Management GmbH[2] (AR-Vorsitz)
Allianz Lebensversicherungs-AG[2] (AR-Vorsitz)
Allianz Versicherungs-AG[2] (AR-Vorsitz)
BASF AG
Dresdner Bank AG[2] (AR-Vorsitz)
Linde AG
b) Allianz of America, Inc.[2] (Chairman)
Allianz Insurance Ltd., South Africa
Assurances Générales de France[2] (Vizepräsident)
Riunione Adriatica di Sicurtà S.p.A.[2] (Vizepräsident)

Ulrich Hartmann
a) Deutsche Bank AG
E.ON AG (AR-Vorsitz)
Hochtief AG
IKB Deutsche Industriebank AG (AR-Vorsitz)
Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG (AR-Vorsitz)
b) ARCELOR, Luxemburg (Verwaltungsrat)
Henkel KGaA (Gesellschafterausschuss)

Roland Issen
a) DAWAG – Deutsche Angestellten-Wohnungsbau AG
b) Vermögensverwaltung der DAG GmbH (Mitglied der Gesellschafterversammlung)

Dr. Otto Graf Lambsdorff
a) D.A.S. Deutscher Automobil Schutz Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG
HSBC Trinkaus & Burckhardt KGaA
IVECO Magirus AG (AR-Vorsitz)
NSM-Löwen Entertainment GmbH (AR-Vorsitz)

Franz Ludwig Neubauer
a) Deutsche Kreditbank AG (Ehrenmitglied)
HVB Real Estate Bank AG

Ilona Ritter
a) Lufthansa CityLine GmbH[1]

Willi Rörig
a) Lufthansa Cargo AG[1] (stellv. AR-Vorsitz)

Werner Schmidt
a) Deutsche Kreditbank AG[3]
Drees & Sommer AG
Herrenknecht AG (stellv. AR-Vorsitz)
Jenoptik AG
Wieland-Werke AG
b) Bank für Arbeit und Wirtschaft AG, Wien (stellv. AR-Vorsitz)
DekaBank Deutsche Girozentrale AdöR (Verwaltungsrat)
Landesbank Saar AdöR[3] (stellv. Verwaltungsrats-Vorsitz)
LB (Swiss) Privatbank AG, Zürich[3] (Verwaltungsrats-Vorsitz)
Liquiditäts-Konsortialbank GmbH (stellv. Verwaltungsrats-Mitglied)

Jan G. Stenberg
b) B2 Bredband AB, Schweden
(Chairman of the Board)
Cygate Maldata AB, Schweden
Nera ASA, Norwegen
Service Factory AB, Schweden
(Chairman of the Board)
Spring Mobil AB, Schweden
(Chairman of the Board)
Stepstone ASA, Norwegen
(Chairman of the Board)

Dr. Alfons Titzrath
a) Celanese AG

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus
a) BMW AG
Degussa AG
ERGO-Versicherungsgruppe AG
Schwarz-Pharma AG (AR-Vorsitz)
b) Henkel KGaA
(Gesellschafterausschuss)

Dr. Klaus Zumwinkel
a) Allianz Versicherungs-AG
(bis 31.12. 2003)
Deutsche Postbank AG[4] (AR-Vorsitz)
Deutsche Telekom AG (AR-Vorsitz)
KarstadtQuelle AG
b) C. V. International Post Corp. U.A.
(stellv. Board-Vorsitz)
Morgan Stanley (Board of Directors)
(ab 7.1. 2004)

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

Wolfgang Mayrhuber
a) Eurowings Luftverkehrs AG
LSG Lufthansa Service Holding AG[1]
Lufthansa Cargo AG[1]
Lufthansa CityLine GmbH[1]
(AR-Vorsitz)
Lufthansa Technik AG[1]
RWE Systems AG (bis 31.12. 2003)
Thomas Cook AG
Münchener Rückversicherungs-
Gesellschaft AG
b) HEICO Corp., Florida
(Board of Directors)

Dr. Karl-Ludwig Kley
a) Delvag Luftfahrtversicherungs-AG[1]
(AR-Vorsitz)
Gerling Firmen- und Privat-Service AG
(bis 31.12. 2003)
LSG Lufthansa Service Holding AG[1]
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH[1]
(AR-Vorsitz)
Lufthansa Cargo AG[1]
Lufthansa Technik AG[1]
Thomas Cook AG (bis 6. 11. 2003 und
wieder ab 23. 1. 2004)
Vattenfall Europe AG
Westdeutsche Landesbank AG
b) Amadeus Global Travel Distribution
S. A., Madrid (Vorsitz Board of Directors)
KG Allgemeine Leasing GmbH & Co.
(Verwaltungsrat)

Stefan Lauer
a) LSG Lufthansa Service Holding AG[1]
(AR-Vorsitz)
Lufthansa Cargo AG[1] (AR-Vorsitz)
Lufthansa Systems Group GmbH[1]
(AR-Vorsitz)
Lufthansa Technik AG[1] (AR-Vorsitz)
b) AMECO Corp., Beijing
(stellv. Vorsitz Board of Directors)
Landesbank Hessen-Thüringen
Girozentrale (Verwaltungsrat)
Lufthansa Flight Training GmbH[1]
(AR-Vorsitz)
Universitätsklinikum Marburg
(Aufsichtsrat)

a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
[1] Von der Deutschen Lufthansa AG beherrschte Unternehmen
[2] Von der Allianz AG beherrschte Unternehmen
[3] Von der Bayerischen Landesbank beherrschte Unternehmen
[4] Von der Deutschen Post AG beherrschtes Unternehmen

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2003

Name, Sitz	Kapital-anteil	Stimm-rechts-anteil	Eigen-kapital Mio. €	Ergebnis nach Steuern Mio. €
41/42 Bartlett (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100 %	100 %	0	0
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Ronchi dei Legionari, Italien	100 %	100 %	43	4
AirLiance Materials LLC, Wilmington, USA	50 %	50 %	7	0
AIRO Catering Services Eesti OÜ, Tallinn, Estland	54 %	100 %	2	1
AIRO Catering Services Sweden AB, Stockholm, Schweden	54 %	54 %	8	1
BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, USA	100 %	100 %	32	–7
Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong	100 %	100 %	1	0
Condor/Cargo Technik GmbH, Frankfurt/M.	90 %	90 %	2	3
Consolidated Catering Services (China) Ltd., Hongkong	100 %	100 %	1	0
eLSG.SkyChefs, Inc, Irving, Texas, USA	100 %	100 %	–42	–13
Feenagh Investments (Proprietary) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100 %	100 %	2	2
Giulietta Aircraft Leasing Limited, Dublin, Irland	0 %	51 %	0	0
GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Projekt Nr. 5 KG, Grünwald	100 %	100 %	–21	–3
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg	100 %	100 %	195	3
Hawker Pacific Aerospace Inc., Sun Valley, California, USA	100 %	100 %	42	–2
Hawker Pacific Aerospace Ltd., Hayes, Großbritannien	100 %	100 %	4	–6
Inflight Catering (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100 %	100 %	0	0
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald	100 %	50 %	0	0
Lido GmbH Lufthansa Aeronautical Services, Frankfurt/M.	100 %	100 %	4	–4
LLG Nord GmbH & Co. Bravo KG, Norderfriedrichskoog	100 %	67 %	0	4
LLG Nord GmbH & Co. Charlie oHG, Norderfriedrichskoog	100 %	67 %	0	0
LSG Asia GmbH, Kriftel	100 %	100 %	0	0
LSG Catering China Ltd., Hongkong	100 %	100 %	1	0
LSG Catering Guam, Inc., Guam, USA	100 %	100 %	0	0
LSG Catering Hong Kong Ltd., Hongkong	100 %	100 %	50	1
LSG Catering Saipan, Inc., Saipan, Mikronesia	100 %	100 %	0	0
LSG Catering Thailand Ltd., Bangkok, Thailand	100 %	100 %	5	0
LSG Holding Asia Ltd., Hongkong	100 %	100 %	0	0
LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong	100 %	100 %	34	1
LSG Lufthansa Service Cape Town (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100 %	100 %	0	0
LSG Lufthansa Service Catering- und Dienstleistungs-gesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100 %	100 %	0	0
LSG Lufthansa Service Enterprises Ltd., Hongkong	100 %	100 %	0	0
LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH, Kriftel	100 %	100 %	–31	–31
LSG Lufthansa Service Guam, Inc., Guam, USA	100 %	100 %	6	0
LSG Lufthansa Service Holding AG, Kriftel	100 %	100 %	476	–928
LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, Mikronesia	100 %	100 %	11	0
LSG Lufthansa Service USA, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %	52	–9
LSG Sky Chefs Belgium N.V., Zaventem, Belgien	100 %	100 %	1	0
LSG Sky Chefs Building AB, Stockholm, Schweden	100 %	100 %	–4	11
LSG Sky Chefs Catering Logistics GmbH, Neu-Isenburg	100 %	100 %	1	5
LSG Sky Chefs Danmark A/S, Kastrup, Dänemark	100 %	100 %	–26	21
LSG Sky Chefs Deutschland GmbH, Frankfurt/M.	100 %	100 %	7	–2
LSG Sky Chefs Europe Holding Ltd., London, Großbritannien	100 %	100 %	71	0

…Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2003

Name, Sitz	Kapital-anteil	Stimm-rechts-anteil	Eigen-kapital Mio. €	Ergebnis nach Steuern Mio. €
LSG Sky Chefs France S.A., Bobigny, Frankreich	100 %	100 %	–28	–9
LSG Sky Chefs International, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %	–39	–12
LSG Sky Chefs Korea Co. Ltd., Seoul, Korea, Süd	80 %	80 %	23	1
LSG Sky Chefs Norge AS, Oslo, Norwegen	100 %	100 %	–8	13
LSG Sky Chefs S.p.A., Mailand, Italien	100 %	100 %	4	–6
LSG Sky Chefs Schweiz AG, Zürich, Schweiz	100 %	100 %	–2	0
LSG Sky Chefs Sverige AB, Sigtuna, Schweden	100 %	100 %	3	0
LSG Sky Chefs UK Ltd., London, Großbritannien	100 %	100 %	12	–4
LSG Sky Chefs US Acquisition, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %	1616	0
LSG Sky Chefs US Holding 2, Inc., Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %	1298	0
LSG Sky Chefs US Holding, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %	1205	0
LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH, Kriftel	100 %	100 %	614	0
LSG Sky Chefs/GCC Ltd., Feltham, Großbritannien	50 %	51 %	7	1
LSG-Airport Gastronomiegesellschaft mbH, Frankfurt/M.	100 %	100 %	2	0
LSG-Food & Nonfood Handel GmbH, Frankfurt/M.	100 %	100 %	2	–2
LSG-Hygiene Institute GmbH, Neu-Isenburg	100 %	100 %	0	0
LSG-Sky Food GmbH, Alzey	100 %	100 %	–1	1
Lufthansa A.E.R.O. GmbH, Alzey	100 %	100 %	17	1
Lufthansa Airmotive Ireland (Leasing) Ltd., Dublin, Irland	100 %	100 %	2	0
Lufthansa Airmotive Ireland Holdings Ltd., Dublin, Irland	100 %	100 %	29	5
Lufthansa Airmotive Ireland Ltd., Dublin, Irland	100 %	100 %	38	4
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg	100 %	100 %	14	3
Lufthansa Cargo AG, Kelsterbach	100 %	100 %	365	2
Lufthansa CityLine GmbH, Köln	100 %	100 %	119	–5
Lufthansa Commercial Holding GmbH, Köln	100 %	100 %	196	38
Lufthansa International Finance (Netherlands) N. V., Amsterdam, Niederlande	100 %	100 %	0	0
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Alfa-Golf KG, Norderfriedrichskoog	100 %	50 %	–4	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Alfa-Mike KG, Norderfriedrichskoog	100 %	50 %	–4	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Alfa-November KG, Norderfriedrichskoog	100 %	50 %	–4	0
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Alfa-Tango KG, Norderfriedrichskoog	100 %	50 %	–4	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Bravo-Juliett KG, Norderfriedrichskoog	100 %	50 %	–4	0
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Bravo-Mike KG, Norderfriedrichskoog	100 %	50 %	–4	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Bravo-November KG, Norderfriedrichskoog	100 %	50 %	–3	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Echo-Zulu oHG, Grünwald	100 %	67 %	14	2
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Alfa oHG, Grünwald	100 %	67 %	5	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Bravo oHG, Grünwald	100 %	67 %	5	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Charlie oHG, Grünwald	100 %	67 %	5	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Delta oHG, Grünwald	100 %	67 %	9	4
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Echo oHG, Grünwald	100 %	67 %	9	4
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Golf oHG, Grünwald	100 %	67 %	2	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Hotel oHG, Grünwald	100 %	67 %	2	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Quebec oHG, Grünwald	100 %	67 %	3	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Romeo oHG, Grünwald	100 %	67 %	2	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Sierra oHG, Grünwald	100 %	67 %	2	1

…Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2003

Name, Sitz	Kapital-anteil	Stimm-rechts-anteil	Eigen-kapital Mio. €	Ergebnis nach Steuern Mio. €
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Tango oHG, Grünwald	100 %	67 %	2	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Uniform oHG, Grünwald	100 %	67 %	2	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Victor oHG, Grünwald	100 %	67 %	2	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Whiskey oHG, Grünwald	100 %	67 %	0	–1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Yankee oHG, Norderfriedrichskoog	100 %	67 %	2	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Golf-India oHG, Grünwald	100 %	67 %	0	0
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Golf-Lima oHG, Norderfriedrichskoog	100 %	67 %	2	1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Golf-Mike oHG, Norderfriedrichskoog	100 %	67 %	2	1
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg	100 %	100 %	0	1
Lufthansa Systems Airline Services GmbH, Raunheim	100 %	100 %	2	3
Lufthansa Systems Americas, Inc., East Meadow, USA	100 %	100 %	–4	–3
Lufthansa Systems AS GmbH, Norderstedt	100 %	100 %	0	3
Lufthansa Systems Berlin GmbH, Berlin	100 %	100 %	1	1
Lufthansa Systems Business Solutions GmbH, Raunheim	100 %	100 %	–1	4
Lufthansa Systems Group GmbH, Kelsterbach	100 %	100 %	20	20
Lufthansa Systems Infratec GmbH, Kelsterbach	100 %	100 %	11	24
Lufthansa Systems Passenger Services GmbH, Kelsterbach	100 %	100 %	2	4
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100 %	100 %	382	–20
Lufthansa Technik Aircraft Services Ireland Limited, Dublin, Irland	100 %	100 %	1	1
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100 %	100 %	0	–3
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg	100 %	100 %	7	9
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %	100	–3
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51 %	51 %	37	3
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG, Grünwald	100 %	50 %	–10	–4
Orderich Company Ltd., Hongkong	100 %	100 %	0	0
Riga Catering Service SIA, Riga, Lettland	32 %	58 %	0	0
Shannon Aerospace Ltd., Shannon, Irland	100 %	100 %	58	3
Sky Chefs Barcelona S.A., Barcelona, Spanien	100 %	100 %	7	0
Sky Chefs Madrid S.A., Madrid, Spanien	100 %	100 %	–2	–2
Top Flight Taxfree AB, Sigtuna, Schweden	100 %	100 %	1	1
LSG Sky Chefs, Inc., Dover, Delaware, USA	100 %	100 %	223	–294*

**die LSG Sky Chefs, Inc.-Gruppe beinhaltet bereits 48 vollkonsolidierte Gesellschaften (Eigenkapital und Ergebnis der konsolidierten Gruppe)*

…Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2003

Name, Sitz der Gesellschaften innerhalb der LSG Sky Chefs, Inc.-Gruppe	Kapitalanteil	Stimmrechtsanteil
Agesar Limitada, Santiago de Chile, Chile	100 %	100 %**
Arlington Services de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko	100 %	100 %**
Arlington Services Holding Corp., Delaware, USA	100 %	100 %**
Arlington Services Panama S.A., Panama	100 %	100 %**
Arlington Services, Inc., Delaware, USA	100 %	100 %**
Arlington Transition Corporation, Delaware, USA	100 %	100 %**
Bahia Catering Ltda., Salvador, Brasilien	95 %	95 %**
Caterair Airport Properties, Inc., Delaware, USA	100 %	100 %**
Caterair Australia Pty Limited, Sydney, Australien	100 %	100 %**
Caterair Holdings Corporation, Delaware, USA	2 %	100 %**
Caterair In-Flight Services of V.I., Inc., Virgin Islands, USA	2 %	100 %**
Caterair International Corporation, Delaware, USA	2 %	100 %**
Caterair International Japan Limited, Tokio, Japan	2 %	100 %**
Caterair Lebanon SAL, Libanon	100 %	100 %**
Caterair Portugal Assentencia A Bordo, Ltda., Portugal	2 %	76 %**
Caterair Services de Bordo e Hotelania S.A., Rio de Janeiro, Brasilien	100 %	100 %**
Caterair Taiwan In-Flight Services Limited, Taiwan	100 %	100 %**
Catersuprimento de Refeicoes, Ltda., Brasilien	100 %	100 %**
Chef Solutions Inc., Delaware, USA	100 %	100 %**
Cocina del Aire de Provincia, S.A. de C.V., Mexiko	100 %	100 %**
Comercializadora de Services Limitada, Santiago de Chile, Chile	100 %	100 %**
Comisariato de Baja California, S.S. de C.V., Mexiko	100 %	100 %**
Comisariatos Gorte, S.A. de C.V., Mexiko	100 %	100 %**
I & K Distributors Inc., Ohio, USA	100 %	100 %**
Inversiones Turisticas Aeropuerto Panama, S.A., Panama	100 %	100 %**
LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Caracas, Venezuela	80 %	80 %**
LSG Sky Chefs New Zealand Limited, Delaware, USA	100 %	100 %**
LSG Sky Chefs, Inc., Dover, Delaware, USA	100 %	100 %**
LSG/Sky Chefs do Brasil Catering – Refeicoes Ltda., Brasilien	100 %	100 %**
Marriott Export Services, C.A., Venezuela	80 %	100 %**
Marriott International Trade Services, C.A., Venezuela	80 %	100 %**
Orval Kent de Linares, S.A. de C.V., Mexiko	100 %	100 %**
Orval Kent Food Company of Linares, Inc., Delaware, USA	100 %	100 %**
Orval Kent Food Company, Inc., Delaware, USA	100 %	100 %**
Orval Kent Food Company, S.A. de C.V., Mexiko	100 %	100 %**
Pennant Foods, Inc., Delaware, USA	100 %	100 %**
SC International Services Ireland Limited, Dublin, Irland	100 %	100 %**
SC International Services, Inc., Delaware, USA	100 %	100 %**
SCIS Air Security Corporation, Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %**
ServCater International Ltda., Sao Paulo, Brasilien	90 %	90 %**

***in der LSG Sky Chefs, Inc., Dover, Delaware, USA schon voll konsolidiert*

…Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2003

Name, Sitz der Gesellschaften innerhalb der LSG Sky Chefs, Inc.-Gruppe	Kapitalanteil	Stimmrechtsanteil
Sky Chefs Argentina, Inc., Delaware, USA	100 %	100 %**
Sky Chefs Canada Company, Toronto, Kanada	100 %	100 %**
Sky Chefs Chile S.A., Santiago de Chile, Chile	100 %	100 %**
Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexiko	100 %	100 %**
Sky Chefs de Panama, S.A., Panama City, Panama	100 %	100 %**
Sky Chefs International Corporation, Delaware, USA	100 %	100 %**
Sky Chefs, Inc., Delaware, USA	100 %	100 %**
Western Aire Chef, Inc., Delaware, USA	100 %	100 %**

***in der LSG Sky Chefs, Inc., Dover, Delaware, USA schon voll konsolidiert*

Wesentliche Joint Ventures zum 31.12.2003*

Name, Sitz	Kapitalanteil	Stimmrechtsanteil
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., Beijing, China	40,00 %	50,00 %
Alitalia Maintenance Systems S.p.A., Rom, Italien	40,00 %	40,00 %
Amadeus Global Travel Distribution S.A., Madrid, Spanien	18,28 %	27,92 %
Autobahn Tank & Rast Holding GmbH, Bonn	30,32 %	30,32 %
Global Logistics System Europe Company for Cargo Information Services GmbH, Frankfurt/M.	46,85 %	42,86 %
Opodo Limited, London, Großbritannien	19,05 %	19,05 %
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China	29,00 %	22,22 %
Thomas Cook AG, Oberursel	50,00 %	50,00 %

Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2003*

Name, Sitz	Kapitalanteil	Stimmrechtsanteil
Aerococina S.A. de C.V., Mexico City, Mexiko	49,00 %	49,00 %
Aeromar Ltd., Moskau, Rußland	49,00 %	49,00 %
Airest Restaurant- und Hotelbetriebsgesellschaft mbH, Wien, Österreich	30,00 %	30,00 %
Airport Restaurants Ltd., Barbados	49,00 %	49,00 %
Antigua Catering Services Ltd., Antigua, Antigua und Barbuda	49,00 %	49,00 %
Barbados Flight Kitchen Ltd., Barbados	49,00 %	49,00 %
BELAC LLC, Wilmington, USA	20,00 %	20,00 %
British Midland plc, Donington Hall, Großbritannien	30,00 %	30,00 %
Caterair Airport Services Pty Limited, Sydney, Australien	49,00 %	49,00 %
CateringPor – Catering de Portugal, S.A., Portugal	49,00 %	49,00 %
China Air Catering Ltd., Hongkong	50,00 %	50,00 %
CLS Catering Services Ltd., Vancouver, Kanada	40,00 %	40,00 %
Cocina de Vuelos S.A. de C.V., El Salvador	49,00 %	49,00 %
Eurowings Luftverkehrs AG, Nürnberg	24,90 %	24,90 %
Gulf International Caterers, W.L.L., Bahrain	49,00 %	49,00 %
HEICO Aerospace Holdings Corp., Hollywood, USA	20,00 %	20,00 %
Hongkong Beijing Air Catering Ltd., Hongkong	45,00 %	45,00 %
Hongkong Shanghai Air Catering Ltd., Hongkong	45,00 %	45,00 %
Inflight Holding (Cayman) Ltd., San Salvador, Kaimaninseln	49,00 %	49,00 %
Jamestown Investments Ltd., Hongkong	37,50 %	37,50 %
LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd., Hongkong	38,12 %	38,12 %
Nanjing Lukou International Airport LSG Catering Co. Ltd., Nanjing, China	40,00 %	40,00 %
Sancak Havacilik Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	50,00 %	50,00 %
Siam Flight Services Ltd., Bangkok, Thailand	49,00 %	49,00 %
St. Lucia Catering Services Ltd., St. Lucia	49,00 %	49,00 %
St. Thomas Catering Corp., USA	33,00 %	33,00 %
Versair In-Flight Services Ltd., Jamaika	24,00 %	24,00 %
Xi'an Aircraft Catering Co. Ltd., Xi'an, China	30,00 %	30,00 %

**Einbeziehung at equity*

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2003

Lufthansa erzielt trotz Dreifach-Krise operativen Gewinn

Die anhaltende Konjunkturflaute vor allem in Deutschland, der Krieg im Irak und die Auswirkungen der Lungenepidemie SARS haben das Geschäftsjahr 2003 des Lufthansa Konzerns geprägt. Diese drei sich überlagernden Krisen dämpften die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen und führten weltweit zu Überkapazitäten und Preisverfall. Der Lufthansa Konzern konnte dank seines erfolgreichen Kosten- und Kapazitätsmanagements dennoch ein positives operatives Ergebnis von 36 Mio. € erzielen. Außerplanmäßige Abschreibungen auf Firmenwerte und Sachanlagen in Höhe von 783 Mio. € und ein negatives Finanzergebnis führten jedoch zu einem Konzernverlust von –984 Mio. €. Vor diesem Hintergrund können wir für das Geschäftsjahr 2003 keine Dividende zahlen.

Die bereits zu Beginn des Jahres absehbare schwache Entwicklung veranlasste den Vorstand frühzeitig, Maßnahmen zur Ergebnissicherung einzuleiten. Dazu gehören ein Einstellungsstopp, Kürzung der geplanten Investitionen um 200 Mio. €, eine ergänzende D-Check-Initiative „Cash 100“ und Angebotsreduzierungen. Wir haben zwischenzeitlich die Kapazität von bis zu 70 Flugzeugen aus dem Markt genommen. Betroffen war auch unser Interkontinental-Programm. Von April bis Ende August haben wir für die Bodenangestellten der Deutschen Lufthansa AG auf Basis der Krisenklausel des Tarifvertrags Arbeitszeitverkürzungen ohne Lohnausgleich und vom 1. April bis 30. Juni für das Kabinenpersonal Kurzarbeit eingeführt. Mit dem Cockpit-Personal wurden Arbeitszeitflexibilisierungen vereinbart.

Anfang Juli haben wir die Führungsstrukturen im Konzern verschlankt. Die Vorstandsressorts der Deutschen Lufthansa AG wurden auf drei (bisher vier), die Bereichsvorstandsressorts Passage auf vier (bisher fünf) reduziert.

Mitte Februar 2004 haben wir das Effizienzsteigerungs-Programm D-Check erfolgreich abgeschlossen. Projekte mit einer Cashflow-Verbesserung von 1,6 Mrd. € wurden für den Zeitraum 2002 bis 2005 identifiziert, damit wurde das Ziel deutlich übertroffen. Dies hat wesentlich dazu beigetragen, dass Lufthansa im Jahr 2003 ein knapp positives operatives Ergebnis erzielen konnte. Dazu gehörte auch die D-Check „Cash 100“-Initiative, die auf kurzfristige Einsparerfolge ausgerichtet war und die Zielsetzung von 100 Mio. € ebenfalls deutlich übertroffen hat.

Änderungen im Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis hat sich im Jahr 2003 erneut verändert, das beeinträchtigt die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreszahlen. Im Berichtsjahr haben wir die Mehrheit der Anteile an Air Dolomiti S.p.A., Condor/Cargo Technik GmbH, LSG Sky Chefs Korea Co. Ltd. und AirLiance Materials LLC übernommen und sämtliche Anteile an der START AMADEUS GmbH verkauft. Insgesamt 23 Gesellschaften wurden neu konsolidiert, vier sind aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Einzelheiten dazu siehe Konzernanhang, Erläuterung 4, Seite 120. In den folgenden Erläuterungen und

Analysen haben wir beide Geschäftsjahre vergleichbar gerechnet, um in einigen Positionen die Entwicklung der Aufwands- und Ertragsarten deutlicher zu machen. Wir haben in diesen Fällen die Veränderungen des Konsolidierungskreises beider Jahre eliminiert. Die so ermittelten Werte haben wir jeweils in Klammern neben die tatsächlichen Daten gestellt.

Wie in den Vorjahren wurde der Konzernabschluss nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) aufgestellt.

Wirtschaftliches Umfeld

Die Weltwirtschaft hat sich im Jahr 2003 schwächer entwickelt als erwartet. Im Laufe des ersten Halbjahrs mussten die prognostizierten Wachstumsdaten immer weiter zurückgenommen werden. Trotz günstiger monetärer Rahmenbedingungen blieben die Wachstumsimpulse aus, die Konjunktur gewann nicht an Schwung. Der Weltluftverkehr litt zudem unter den Folgen des Irak-Kriegs und SARS. Besonders die Angst vor SARS führte für den Passagierluftverkehr zu Einbußen bisher nicht gekannten Ausmaßes und brachte die Nachfrage für Flüge nach Peking, Hongkong und Singapur in den Monaten April, Mai und Juni fast zum Erliegen.

Erst im zweiten Halbjahr hellten sich die Konjunkturdaten in den USA langsam auf. Im asiatischen Raum setzten sich nach Überwindung von SARS die Auftriebskräfte wieder durch. In der Folge kam es an den Börsen zu markanten Kurserholungen. Im Euroraum war nach der Jahresmitte aber noch immer kein nachhaltiger Aufschwung zu erkennen. Hier wirkten sich auch die Effekte der Euroaufwertung negativ aus. Speziell in Deutschland blieb die Entwicklung unbefriedigend. Erstmals seit zehn Jahren wurde für das Gesamtjahr 2003 ein Wirtschaftsrückgang um 0,1 Prozent verzeichnet. Dies konnte auch die leichte Erholung im vierten Quartal nicht verhindern.

Die schwache Konjunktur, der hohe Anstieg der Arbeitslosenzahlen und die anhaltenden Diskussionen über politische Reformen ließen in Deutschland die privaten Konsumausgaben im Vergleich zum Vorjahr um real –0,1 Prozent zurückgehen. Schwächer als erwartet entwickelte sich auch der Geschäftsreiseverkehr.

Dieses Umfeld führte im Weltluftverkehr vor allem im ersten Halbjahr zu Überkapazitäten und einem deutlichen Verfall der Durchschnittserlöse. In den USA erwirtschaften die meisten renommierten Fluggesellschaften immer noch Verluste. In Europa, speziell in Deutschland, hat der Markteintritt von fast einem Dutzend No-Frills Anbietern die Situation verschärft und die Erlössituation für die großen Netz-Carrier erheblich beeinträchtigt. Die europäische Luftverkehrsorganisation AEA erwartet für alle ihre Mitgliedsgesellschaften für das Jahr 2003 Verluste zwischen 1,1 und 2,4 Mrd. US-Dollar.

Lufthansa Konzern erzielt positives operatives Ergebnis von 36 Mio. €
Im schwierigen Geschäftsjahr 2003 ist es dem Lufthansa Konzern gelungen, den operativen Verlust des ersten Quartals von –415 Mio. € sukzessive abzubauen und für das Gesamtjahr wieder einen operativen Gewinn von 36 Mio. € (Vorjahr: 718 Mio. €) zu erwirtschaften.

Die betrieblichen Erträge sanken insgesamt um 7,2 Prozent auf 17,7 Mrd. €. Die betrieblichen Aufwendungen stiegen trotz der bereits im Frühjahr eingeleiteten Maßnahmen zur Ergebnissicherung um 2,1 Prozent auf 17,8 Mrd. €. Die Aufwendungen enthalten allerdings auch die hohen außerplanmäßigen Wertberichtigungen auf Firmenwerte und sonstiges Anlagevermögen in Höhe von 783 Mio. €. Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit wird demzufolge mit –147 Mio. € ausgewiesen. Im Vorjahr war hier ein positives Ergebnis von 1,6 Mrd. € erzielt worden. 2002 konnten insbesondere durch Beteiligungsverkäufe hohe Buchgewinne erzielt werden. Die Veränderung der Währungsparitäten hat das betriebliche Ergebnis in Summe mit 101 Mio. € belastet.

Auch das Finanzergebnis konnte gegenüber dem Vorjahr nicht deutlich verbessert werden, es lag mit –638 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres (–640 Mio. €). Latente und effektive Steuerbelastungen ließen den Konzernverlust auf –984 Mio. € ansteigen. Im Vorjahr hatte Lufthansa ein positives Konzernergebnis von 717 Mio. € erzielt.

Geschäftsverlauf

Verkehrserlöse um 3,1 Prozent geschrumpft
Das Fluggeschäft erwirtschaftete im Berichtsjahr 11,7 Mrd. € Verkehrserlöse, 3,1 Prozent weniger als im Vorjahr. Bereinigt um die Veränderungen des Konsolidierungskreises wären die Verkehrserlöse um 4,3 Prozent niedriger ausgefallen.

Im Passagegeschäft blieb auch im Jahr 2003 eine nachhaltige Belebung der Nachfrage aus. Die Dreifach-Krise führte zu hohen Überkapazitäten der Branche mit aggressiven Preiskämpfen und zu einem Rückgang der Durchschnittserlöse. Sie nahmen – bezogen auf den verkauften Passagierkilometer – im Gesamtjahr um 4,1 Prozent ab. Im zweiten Quartal waren sie im Höhepunkt der Krisen sogar um 10,0 Prozent eingebrochen. Die Stärke des Euro allein wäre kumulativ über das Gesamtjahr sogar für –5,4 Prozent Yieldverfall verantwortlich gewesen. Dank geschickter Preispolitik und Buchungssteuerung gelang es im zweiten Halbjahr, dem währungsbedingten Yieldverfall teilweise entgegenzusteuern. Die Verkehrserlöse im Geschäftsfeld Passage blieben mit 9,6 Mrd. € um 1,8 Prozent unter Vorjahr.

Die Passage-Fluggesellschaften – dazu gehört nun auch die Air Dolomiti – konnten im Berichtsjahr die Zahl der Fluggäste wieder steigern. 45,4 Millionen Fluggäste, 3,4 Prozent mehr als im Vorjahr, wurden an Bord begrüßt. Der Absatz wuchs um 2,4 Prozent auf 90,7 Mrd. verkaufte Sitzkilometer. Da die Fluggesellschaften das Angebot um 3,5 Prozent ausgeweitet hatten, verfehlte der Sitzladefaktor mit 73,1 Prozent den hohen Wert des Vorjahres um 0,8 Prozentpunkte. In den Verkehrsgebieten Südamerika und Asien/Pazifik blieb der Absatz infolge der schwachen Konjunktur und der Auswirkungen von SARS deutlich unter Vorjahr. Hier hatte Lufthansa allerdings auch flexibel auf die schwache Nachfrage reagiert und das Angebot stark zurückgenommen.

Lufthansa Cargo hat die Kapazitäten im Jahr 2003 nur leicht – um 0,6 Prozent – aufgestockt, konnte aber selbst diese geringfügige Produktionssteigerung nicht am Markt absetzen. Der Absatz ging um 1,0 Prozent zurück, so dass sich der Fracht-Nutzladefaktor um 1,0 Prozentpunkte auf 65,6 Prozent verringerte. Auch das Frachtgeschäft litt unter weiter fallenden Durchschnittserlösen (–7,5 Prozent). Hier hatte der Währungseffekt auf den Yield mit –9,9 Prozent sogar noch größeren Einfluss als im Passagiergeschäft. Der Logistiker im Lufthansa Konzern erwirtschaftete so um 8,5 Prozent niedrigere Verkehrserlöse von 2,1 Mrd. €.

Andere Betriebserlöse um 13,0 Prozent gesunken

Rückläufig waren auch die anderen Betriebserlöse. Sie liegen mit 4,3 Mrd. € um 13,0 Prozent (bereinigt: –13,5 Prozent) unter Vorjahr. Ursache sind im Wesentlichen veränderte Währungsparitäten. Allein aus der Umrechnung der Umsatzerlöse der Gesellschaften, deren Landeswährung nicht die Konzernwährung Euro ist, ergaben sich im Jahr 2003 – verglichen mit den Kursrelationen des Vorjahres – um 364 Mio. € niedrigere Umsätze. Insgesamt sanken deshalb die Umsatzerlöse um 6,0 Prozent auf 16,0 Mrd. €.

Vom Außenumsatz des Konzerns entfielen auf die Geschäftsfelder Passage 61,2 Prozent, Catering 13,8 Prozent, Logistik 13,4 Prozent, Technik 10,0 Prozent, IT Services 1,4 Prozent und auf die im Geschäftsfeld Service- und Finanzgesellschaften nur noch zwei Monate geführte START AMADEUS GmbH 0,2 Prozent.

Der Anteil der Verkehrserlöse am Konzern-Umsatz stieg wieder und liegt im Berichtsjahr bei 73,1 Prozent (Vorjahr: 70,9 Prozent).

Sonstige betriebliche Erträge verringern sich um 17,8 Prozent

Im Geschäftsjahr 2003 blieben die sonstigen betrieblichen Erträge mit 1,7 Mrd. € um 17,8 Prozent unter Vorjahr (bereinigt: –23,4 Prozent).

Aus dem Verkauf von Sachanlagen (insbesondere Fluggerät und Reservetriebwerke) realisierten wir Buchgewinne von 178 Mio. €, aus dem Verkauf sämtlicher Anteile an der START AMADEUS GmbH Buchgewinne von 79 Mio. €. Im Vorjahr hatten wir dagegen Buchgewinne von 503 Mio. € erzielt. Davon entfielen 414 Mio. € auf den Verkauf der 25-Prozent-Anteile an der DHL International Ltd. und 74 Mio. € auf die Abgabe der verbliebenen 49-Prozent-Anteile an der GlobeGround-Gruppe.

In den betrieblichen Erträgen sind auch Kursgewinne enthalten, die überwiegend aus der Entwicklung der Währungsparität zwischen dem Zeitpunkt der Entstehung und der Realisierung von Forderungen und Verbindlichkeiten resultieren. Sie fielen im Jahr 2003 um 96 Mio. € niedriger aus, allerdings sanken die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthaltenen korrespondierenden Kursverluste auch um 66 Mio. €.

Betrieblicher Aufwand wuchs um 2,1 Prozent

Der betriebliche Aufwand betrug insgesamt 17,9 Mrd. € und lag um 2,1 Prozent über dem Vorjahreswert (bereinigt um 0,7 Prozent). Ohne die in dieser Position enthaltenen Abschreibungen von 783 Mio. € für die außerplanmäßigen Wertberichtigungen wäre er 2,2 Prozent (bereinigt 3,7 Prozent) geringer gewesen als im Vorjahr. Hier wirkte sich das erfolgreiche Kostenmanagement des Konzerns positiv aus. Allerdings haben auch die Effekte aus der Umrechnung der Beiträge der Gesellschaften, deren Landeswährung nicht der Konzernwährung Euro entspricht, den Aufwand um 439 Mio. € reduziert.

Materialaufwand

Der Materialaufwand bleibt mit 7,2 Mrd. € insgesamt auf Vorjahresniveau. Hier hatten die Veränderungen des Konsolidierungskreises kaum Auswirkungen, jedoch reduzierten die Effekte aus der Währungsumrechnung der Abschlüsse ausländischer Gesellschaften den Materialaufwand um –177 Mio. €.

Für Treibstoff haben wir 0,4 Prozent mehr, nämlich 1,4 Mrd. €, aufgewendet. Bereinigt wären die Kosten um 1,4 Prozent unter Vorjahr geblieben. Die verbrauchte Treibstoffmenge stieg um 3,5 Prozent (ohne die erstmalig konsolidierte Air Dolomiti nur um 1,7 Prozent). Die Treibstoffpreise in USD inklusive Preissicherung erhöhten sich um 16,0 Prozent, während die Stärke des Euro die Aufwandsposition um 19,1 Prozent entlastete. Im Jahr 2003 erzielten wir wieder ein positives Ergebnis aus der Preissicherung in USD von 121 Mio. €, es war um 26 Mio. € besser als im Vorjahr. Der Anstieg der übrigen Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren um 1,0 Prozent auf 2,1 Mrd. € ist ausschließlich auf die erstmalig konsolidierten Gesellschaften zurückzuführen. Bezogen auf den Konsolidierungskreis des Vorjahres wäre der Aufwand um 4,4 Prozent bzw. 96 Mio. € niedriger gewesen.

Der Aufwand für bezogene Leistungen betrug insgesamt 3,7 Mrd. € und liegt damit auf Vorjahresniveau (bereinigt nahm er um 2,7 Prozent zu).

Mit einem Zuwachs von 2,3 Prozent auf 2,3 Mrd. € entwickelten sich die Gebühren wieder leicht überproportional zur Produktion der Fluggesellschaften des Konzerns (+2,1 Prozent). 817 Mio. € entfallen auf Abfertigungs- und 672 Mio. € auf Flugsicherungsgebühren. Diese stiegen mit 8,0 Prozent überproportional.

Der Lufthansa Konzern hat im Berichtsjahr deutlich mehr für Charter und Operating-Lease von Fluggerät ausgegeben. Der Charteraufwand ist hauptsächlich den Vorschalt-Leases der Airbus A330/A340-Flugzeuge zuzuordnen. Der Aufwand für bezogene Leistungen ist deshalb (bereinigt) um insgesamt 97 Mio. € angestiegen. Die Position „übrige bezogene Leistungen“ blieb insgesamt auf Vorjahresniveau.

Personalaufwand

Der Lufthansa Konzern beschäftigte im Jahresdurchschnitt 0,7 Prozent mehr Mitarbeiter als im Vorjahr. Der Personalaufwand sank um 1,0 Prozent auf 4,6 Mrd. €. Bereinigt um die Veränderungen des Konsolidierungskreises in beiden Jahren ging gegenüber dem Vorjahr die Zahl der im Jahresdurchschnitt Beschäftigten um 2,1 Prozent und der Personalaufwand um 3,3 Prozent oder 0,2 Mrd. € zurück. Die im Frühjahr/Sommer geltenden Maßnahmen zur Reduzierung der Personalkosten – Einstellungsstopp, Kurzarbeit, Arbeitszeitverkürzung – und die Effekte aus der Umrechnung der Beiträge der Gesellschaften, deren Landeswährung nicht der Konzernwährung Euro entspricht, haben die Belastungen aus dem zum 1. Januar 2003 in Kraft getretenen neuen Tarifvertrag kompensiert.

Im Berichtsjahr arbeiteten im Jahresdurchschnitt 94 798 Mitarbeiter im Lufthansa Konzern, für die 3,9 Mrd. € Löhne und Gehälter, 541 Mio. € Sozialabgaben und 207 Mio. € an Aufwendungen für Altersversorgung anfielen.

Abschreibungen

Die auch im Jahr 2003 noch anhaltende Krise des Weltluftverkehrs minderte den Wert eines Teils unseres Anlagevermögens. Wir waren deshalb gezwungen, außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 783 Mio. € vorzunehmen. Davon entfielen 27 Mio. € auf neun endgültig stillgelegte bzw. zum Verkauf bestimmte Flugzeuge und Reservetriebwerke und insgesamt 126 Mio. € auf immaterielle Werte, Gebäude und Sonstige Betriebsanlagen. Die Firmenwerte der LSG Sky Chefs USA-Gruppe wurden um 580 Mio. € und der Firmenwert aus dem Erwerb der BizJet International um 50 Mio. € wertberichtigt. Im Geschäftsjahr 2002 hatten wir außerplanmäßige Abschreibungen auf zwei stillgelegte Flugzeuge und zwei Gebäude von insgesamt 33 Mio. € verbucht.

Die planmäßigen Abschreibungen des Jahres 2003 betrugen 1,1 Mrd. €, das ist ein Minus von 5,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dabei waren insbesondere die Flugzeugabschreibungen um 83 Mio. € niedriger als im Vorjahr, weil im Jahr 2003 für eine Reihe älterer Flugzeuge die Abschreibungsfrist ausgelaufen war. Die überwiegend zum Jahresende zugegangenen neuen Flugzeuge machten sich hier noch nicht bemerkbar.

Sonstiger betrieblicher Aufwand

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen fielen mit 4,1 Mrd. € nochmals deutlich geringer aus. Sie lagen insgesamt um 6,5 Prozent – bereinigt sogar um 8,4 Prozent oder 0,4 Mrd. € – unter dem Vorjahr. Die in Euro umgerechneten Beiträge der Gesellschaften, deren Landeswährung nicht der Konzernwährung Euro entspricht, haben diese Aufwandsposition um 65 Mio. € entlastet. Die Verkaufsprovisionen nahmen mit 12,9 Prozent oder 129 Mio. € erneut stärker ab als die Verkehrserlöse. Auch die Kursverluste sanken wie die im sonstigen betrieblichen Ertrag ausgewiesenen Kursgewinne um 66 Mio. €. Nahezu alle übrigen Positionen konnten ebenfalls reduziert werden. Die Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb blieben auf dem hohen Niveau des Vorjahres und betrugen 102 Mio. €.

Finanzergebnis und Ergebnis nach Steuern

Das Finanzergebnis wird mit –638 Mio. € ausgewiesen. Es setzt sich zusammen aus einem negativen Beteiligungsergebnis von –137 Mio. €, einem leicht verbesserten negativen Zinssaldo von –341 Mio. € und den übrigen Finanzposten von –160 Mio. €.

Das im Vorjahr bereits mit –64 Mio. € negative Beteiligungsergebnis hat sich im Geschäftsjahr 2003 um 73 Mio. € verschlechtert. Hauptursache ist der nach der Equity-Methode bewertete negative Ergebnisbeitrag der Thomas Cook AG. Er betrug –131 Mio. € nach –67 Mio. € im Vorjahr. Im ebenfalls negativen Ergebnisbeitrag der Beteiligung an British Midland plc von insgesamt –76 Mio. € (Vorjahr: –66 Mio. €) sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den Firmenwert in Höhe von 66 Mio. € (Vorjahr: 53 Mio. €) enthalten.

In der Verbesserung des negativen Zinssaldos um 17,8 Prozent spiegelt sich die Reduzierung der Netto-Kreditverschuldung im Jahr 2003 wider.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (–147 Mio. €) und das Finanzergebnis addieren sich zu einem Verlust vor Steuern von –785 Mio. €. Im Vorjahr hatten wir einen Vorsteuergewinn von 1,0 Mrd. € erwirtschaftet. Trotz des negativen Vorsteuerergebnisses fielen Ertragsteuern von insgesamt 164 Mio. € an, davon 101 Mio. € latente und 63 Mio. € effektive Steuern. Die laufende Ertragsteuerbelastung entstand überwiegend aus Zuführungen zu den Rückstellungen für die Betriebsprüfung der Jahre 1996 bis 1998 bei der Deutschen Lufthansa AG sowie aus im In- und Ausland zu zahlenden Ertragsteuern. Eine latente Ertragsteuerbelastung fiel trotz des negativen Konzernergebnisses an, weil für wesentliche Teile des ausgewiesenen Verlustes – insbesondere aus Firmenwertabschreibungen – keine Steuerentlastungen durch aktive latente Steuern gebildet werden dürfen. Diese Aufwendungen sind nicht steuerlich abzugsfähig. Eine detaillierte Steuerüberleitungsrechnung, die die Entwicklung des Ertragsteueraufwands im Einzelnen nachvollziehbar macht, befindet sich im Anhang zum Konzernabschluss, Erläuterung 17. Nach Berücksichtigung des Aufwands für sonstige Steuern (29 Mio. €) und nach Abzug der Gewinnanteile von Minderheitsgesellschaftern (6 Mio. €) wird für das Geschäftsjahr 2003 ein Verlust von –984 Mio. € ausgewiesen. Im Vorjahr war ein Gewinn von 717 Mio. € erwirtschaftet worden.

Keine Dividendenzahlung

Die Deutsche Lufthansa AG als Konzernobergesellschaft weist einen Jahresfehlbetrag nach HGB von –1,2 Mrd. € aus, der durch Entnahme von 509 Mio. € aus den Kapitalrücklagen und 714 Mio. € aus den Gewinnrücklagen vollständig kompensiert wird, so dass das Bilanzergebnis ausgeglichen ist. Vor diesem Hintergrund können wir aber für das Geschäftsjahr 2003 keine Dividende zahlen. Im Vorjahr konnte auf Basis eines Jahresüberschusses von 1,1 Mrd. € und nach Ausgleich des aus dem Jahr 2001 vorgetragenen Verlustvortrags von 797 Mio. € ein Bilanzgewinn von 229 Mio. € erwirtschaftet werden. Er wurde für die Ausschüttung einer Dividende von 0,60 € je Stückaktie verwendet.

Investitionen und Finanzierung

Investitionen gestiegen

Der Lufthansa Konzern hat im Berichtsjahr 1,2 Mrd. € (Vorjahr: 880 Mio. €) investiert. Davon entfielen 567 Mio. € auf vier Airbus A340-600, einen Airbus A300-600, zwei Canadair CRJ200 und neun Canadair CRJ700 sowie auf Anzahlungen für Fluggerät. Acht Flugzeuge, drei Boeing 737 und fünf Airbus A340-200, wurden verkauft.

In Käufe von Unternehmensanteilen und in die Ausstattung von Beteiligungen mit Eigenmitteln und Darlehen wurden insgesamt 223 Mio. € investiert.

Operativer Cashflow erreicht 1,6 Mrd. €

Trotz des negativen Ergebnisses konnte ein operativer Netto-Cashflow (siehe Kapitalflussrechnung Seite 117) von 1,6 Mrd. € erwirtschaftet werden, der nur um 31,6 Prozent niedriger ist als im Vorjahr (2,3 Mrd. €). Das um 1,7 Mrd. € unter dem Vorjahr liegende negative Ergebnis vor Ertragsteuern enthielt im Geschäftsjahr 2003 deutlich höhere, dem Ergebnis hinzuzurechnende Abschreibungen (+829 Mio. €). Hinzu kamen deutlich niedrigere, aus dem Ergebnis zu eliminierende Buchgewinne aus Anlagenverkäufen (+267 Mio. €). Die Veränderung des Working Capital war im Berichtsjahr ebenfalls positiv, lag aber leicht unter der des Vorjahres (–96 Mio. €), so dass der Cashflow trotz des deutlich höheren Ergebnisrückgangs sich nur um 0,7 Mrd. € reduzierte.

Die Netto-Investitionen – der Saldo der Ausgaben und Einnahmen aus dem Kauf bzw. Verkauf von Anlagevermögen einschließlich Zahlungsrückflüsse aus diesen Investitionen – waren mit 557 Mio. € negativ. Im Vorjahr hatten die Einnahmen die Ausgaben um 501 Mio. € übertroffen. Von den insgesamt nach Netto-Investitionen verbliebenen flüssigen Mitteln von 1,0 Mrd. € haben wir 137 Mio. € überwiegend kurzfristig in Wertpapiere investiert.

Die Netto-Kreditverschuldung des Konzerns nahm insgesamt um 542 Mio. € ab und beträgt Ende 2003 noch 591 Mio. €. Damit erreichen wir ein Gearing – Verhältnis von Netto-Kreditverschuldung zu bilanziellem Eigenkapital – von 22,3 Prozent nach 27,5 Prozent am Jahresende 2002.

Eigenkapitalquote sinkt auf 15,9 Prozent

Das Konzern-Eigenkapital reduziert sich in Höhe des Jahresverlustes um 984 Mio. €, aufgrund der Dividendenzahlung für das Vorjahr um –229 Mio. €, durch die Veränderung der Rücklagen aus der erfolgsneutralen Marktbewertung von Finanzinstrumenten um –189 Mio. € und aufgrund sonstiger neutraler Veränderungen insbesondere aus der Währungsumrechnung um –70 Mio. €. Insgesamt beträgt es zum Bilanzstichtag noch 2,7 Mrd. € und liegt damit insgesamt 1,4 Mrd. € unter dem Vorjahreswert von 4,1 Mrd. €. Damit verringert sich die Eigenkapitalquote auf 15,9 Prozent nach 21,6 Prozent zum Jahresende 2002. Die Bilanz verkürzte sich um 2,4 Mrd. € oder 12,6 Prozent auf 16,7 Mrd. €. Auf der Aktivseite nahmen Anlage- und

Umlaufvermögen um je 1,2 Mrd. € ab. Beim Anlagevermögen macht sich bemerkbar, dass die im Geschäftsjahr getätigten Investitionen nicht nur die außerplanmäßigen, sondern auch die laufenden Abschreibungen nicht kompensierten, so dass der Buchwert des Anlagevermögens zurückging. Im Umlaufvermögen nahmen die flüssigen Mittel um 917 Mio. € ab. Der Rückgang ist in Höhe von 624 Mio. € auf die Rückführung von Leasingverbindlichkeiten aus den vorhandenen – im Vorjahr unter den flüssigen Mitteln ausgewiesenen – Bankdeposits zurückzuführen. Die Forderungen und sonstigen Aktiva schrumpften um 270 Mio. €.

Auf der Passivseite nahm das langfristige Kapital aufgrund des Rückgangs des Eigenkapitals um insgesamt 1,3 Mrd. € ab, so dass die Deckung des Anlagevermögens durch langfristig zur Verfügung stehendes Kapital mit 97,1 Prozent in etwa wieder das Vorjahresniveau von 97,8 Prozent erreicht. Das kurzfristige Fremdkapital wurde um 1,1 Mrd. € abgebaut, davon entfallen 624 Mio. € auf die Rückführung von Leasingverbindlichkeiten aus den vorhandenen Bankdeposits.

Netto-Wertschöpfung geringer

Der Lufthansa Konzern hat im Geschäftsjahr 2003 mit 4,4 Mrd. € eine um rund 1,8 Mrd. € geringere Wertschöpfung als im Vorjahr erzielt. Dies resultiert einmal aus einer um 1,3 Mrd. € geringeren Unternehmensleistung, die sich im Wesentlichen aus der Abnahme der Umsatzerlöse ergibt. Der Umsatzrückgang konnte nur zum Teil durch um 189 Mio. € geringere Vorleistungen ausgeglichen werden. Weiterhin haben die um 687 Mio. € höheren Abschreibungen zur Abnahme der Netto-Wertschöpfung geführt. In diesen sind unter anderem die außerordentlichen Abschreibungen auf Firmenwerte in der LSG-Gruppe in Höhe von 580 Mio. € und weitere außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 203 Mio. € enthalten.

Wertorientiertes Management

Seit Anfang 2000 steuern wir den gesamten Lufthansa Konzern nach den Grundsätzen des wertorientierten Managements. Basis dafür ist das Cash-Value-Added-Konzept. Die Lufthansa verfügt über ein geschlossenes System der wertorientierten Steuerung, das inzwischen in allen Planungs-, Steuerungs- und Kontrollprozessen verankert ist. In diesem System wird der CVA auf Konzern-, Geschäftsfeld- und Bereichsebene geplant, berichtet und kontrolliert. Darüber hinaus fließt der CVA als Beurteilungsgröße in das Entlohnungssystem der Top-Führungskräfte ein. Wir haben im Geschäftsbericht 2002 unser wertorientiertes Management ausführlich erläutert, der Text ist auch im Internet abrufbar.

Gegenüber dem Jahr 2002 haben wir für das Berichtsjahr die geschäftsfeldspezifischen Kapitalkosten geringfügig modifiziert und an die aktuellen Kapitalkosten angepasst.

Im Jahr 2003 haben wir aufgrund der gesamtwirtschaftlichen Lage und der speziell in der Luftverkehrsbranche herrschenden Krise das Ziel der Werthaltung mit –745 Mio. € deutlich verfehlt. Die Entwicklung der CVAs im Zeitablauf zeigt, dass es in unserer sehr zyklischen Branche schwierig ist, Jahr für Jahr einen positiven CVA zu erzielen. Entscheidend ist allerdings, dass es gelingt, über einen Zyklus hinweg einen positiven Wertbeitrag zu schaffen.

Risikobericht

Risikofrüherkennungs-/Risikomanagement-System

Als international tätiges Luftverkehrsunternehmen ist die Deutsche Lufthansa AG allgemeinen unternehmerischen und branchenspezifischen Risiken ausgesetzt. Schwerpunkte sind Kapazitäts- und Auslastungsrisiken, Strategierisiken, politische Risiken, operationelle Risiken, Beschaffungsrisiken, tarifpolitische Risiken, Informatikrisiken sowie Finanz- und Treasury-Risiken.

Die Risikopolitik der Deutschen Lufthansa AG erlaubt die Nutzung sich bietender Geschäftsgelegenheiten, solange die Risiken im Rahmen der Wertschaffung unvermeidbar sind. Risikomanagement ist ein grundlegendes Element der Geschäftsprozesse und -entscheidungen.

Die bewusste Steuerung von Chancen und Risiken ist integraler Bestandteil der Unternehmensführung im Lufthansa Konzern. Folglich besteht das Risikofrüherkennungs-/Risikomanagement-System aus einer Vielzahl von Bausteinen, die systematisch in die gesamte Aufbau- und Ablauforganisation der Gesellschaft bzw. ihrer Konzernunternehmen eingebettet sind. Es besteht keine eigenständige Aufbauorganisation, Risikomanagement wird vielmehr als originäre Aufgabe der Leiter aller Geschäftseinheiten sowie der Prozess- und Projektverantwortlichen in den Konzerngesellschaften verstanden. Diese sorgen im Rahmen ihrer Führungsaufgaben auch für die Einbindung der Mitarbeiter in das Risikomanagement-System.

Ein Risikomanagement-Ausschuss, der aus den Leitern der Konzern-Bereiche Controlling, Justiziariat, Revision, Finanzen, Rechnungswesen, Bilanzen und der Konzern-Versicherung besteht, stellt sicher, dass eine laufende funktions- und prozessübergreifende Erkennung und Bewertung von Risiken erfolgt. Alle wesentlichen, potenziell ergebnis- und bestandsgefährdenden Risiken werden in einer Risikolandkarte dokumentiert, die regelmäßig aktualisiert und ergänzt wird. Als wesentliche Risiken sind solche Risiken definiert, die für sich genommen einen Schaden von mindestens einem Drittel des zum Werterhalt notwendigen Ergebnisses verursachen können. Mögliche Interdependenzen zwischen Risiken werden berücksichtigt. Der Risikomanagement-Ausschuss ist verantwortlich für die laufende Weiterentwicklung des Systems und überzeugt sich von dessen Wirksamkeit. Hierbei erstattet er regelmäßig Bericht an den Vorstand. Er entwickelt die risikopolitischen Grundsätze weiter und überwacht deren Einhaltung. Er kommuniziert zudem die Risikopolitik, legt die Dokumentations-Erfordernisse fest und initiiert notwendige Überprüfungen von Teilaspekten des Risikomanagement-Systems durch die Interne Revision.

Auch die im Rahmen des Risikomanagement-Systems der Lufthansa AG vorgesehenen Maßnahmen zur Früherkennung, Begrenzung und Bewältigung dieser Risiken werden regelmäßig überprüft und ergänzt. Zur Begrenzung und Bewältigung der Risiken sind über adäquate Versicherungslösungen hinaus jeweils risikoindividuelle Bewältigungsmaßnahmen vorgesehen. Die Erfahrungen aus den Folgeeffekten der Vorgänge vom 11. September 2001 sowie des Irak-Krieges und der SARS-Epidemie im Berichtsjahr haben die Wirksamkeit des bestehenden Risikomanagement-Systems bestätigt.

Eine Risikoanalyse sowie Möglichkeiten zur Begrenzung und Bewältigung von Risiken sind auch in der Strategie-Entwicklung verankert und fließen in die operative Konzernplanung ein.

Die PwC Deutsche Revision AG hat das Risikofrüherkennungs-System der Deutschen Lufthansa AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung untersucht. Es entspricht den an ein solches System gestellten Anforderungen.

Risiken der künftigen Entwicklung

Im Folgenden haben wir die uns derzeit bekannten wesentlichen Risiken zusammengestellt, die die Entwicklung des Lufthansa Konzerns in den nächsten Jahren beeinflussen können. Die ständige Beobachtung und Beurteilung solcher Situationen und die rechtzeitige Gegensteuerung gehören zum funktionierenden Risikomanagement-System des Lufthansa Konzerns.

Konjunktur- und Wettbewerbsrisiken

Konjunkturschwankungen und geopolitische Entwicklungen haben elementaren Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung des Lufthansa Konzerns. So haben der Irak-Konflikt, der Ausbruch von SARS und die stagnierende Weltkonjunktur die gesamte Luftverkehrsbranche im Geschäftsjahr 2003 stark beeinträchtigt. Der wirtschaftliche Erfolg eines Luftfahrt-Konzerns hängt davon ab, wie flexibel er auf Veränderungen der Nachfrage und des Wettbewerbsumfelds reagieren kann. Lufthansa Cargo und die Passage Airlines haben ihre Kapazitätssteuerung auf schnelle Veränderungen eingestellt und sind in der Lage, ihr Angebot flexibel auf die Marktentwicklung auszurichten. Bei sinkenden Durchschnittserlösen reicht dies aber nicht aus, um die für die Zukunft wichtigen Gewinne zu erwirtschaften. Die weitere Variabilisierung von Fixkostenblöcken – zum Beispiel der Personalkosten – ist hierfür eine unabdingbare Voraussetzung. So sind wettbewerbsfähige, geschäftsfeldspezifische Tarifverträge erforderlich, um mit dem neuen Wettbewerb namentlich durch No-Frills Anbieter in Europa Schritt halten zu können. Der Lufthansa Konzern steht deswegen in Verhandlungen mit den Tarifpartnern.

Neben Personalkosten-Anpassungen erfordert die veränderte Wettbewerbslandschaft auch gänzlich überarbeitete Produktionskonzepte, um mit den Stückkosten der No-Frills Anbieter konkurrieren und damit im Sondertarifsegment an der zusätzlich generierten Nachfrage nach innereuropäischen Flugreisen partizipieren zu können. Lufthansa Passage hat im Rahmen des Projektes „Zukunft Kont“ ihre Produktionsprozesse überarbeitet und wird zum Sommerflugplan 2004 den Kontinentalverkehr darauf ausrichten.

Einem allgemeinen Trend in der globalen Luftverkehrsindustrie folgend hat Lufthansa zum Anfang des Jahres 2004 das historische Handelsvertretermodell im Deutschlandvertrieb aufgekündigt und wird zum 1. September 2004 ihr Vertriebsmodell auf Nettopreisangebote umstellen. Der Wertschöpfungsbeitrag der Reisebüros wird dann künftig – wie in USA schon heute üblich – vom Reisenden und nicht von der Fluggesellschaft vergütet.

Lufthansa wird die mögliche Auswirkung des neuen Modells auf die Entwicklung des Empfehlungsverhaltens der Reisebüros und die Akzeptanz des neuen Modells in Deutschland laufend beobachten.

Ferner fordert die Sicherung profitabler Durchschnittserträge Angebote für den Geschäftsreiseverkehr, die sich qualitativ deutlicher vom Sondertarifsegment absetzen und den Bedürfnissen der Geschäftsreisenden nach zügigem Bodenservice und komfortabler Flugreise gerecht werden. Sowohl im Kontinental- als auch im Interkontinentalverkehr hat Lufthansa deshalb deutliche Verbesserungen im Business Class-Produkt beschlossen und kommuniziert, die ebenfalls im Jahr 2004 umgesetzt werden. Parallel zur prognostizierten konjunkturellen Erholung ist hierdurch eine deutliche Stimulierung der Nachfrage nach Premiumtickets zu erwarten.

Kapitalmarktrisiken

Ihre internationalen Geschäftsaktivitäten setzen Lufthansa sowohl Wechselkurs- als auch Zinsschwankungen an den internationalen Geld-, Kapital- und Devisenmärkten aus. Interne Sicherungsrichtlinien sehen vor, Flugzeuginvestitionen in USD unmittelbar nach Festkontrahierung zur Hälfte zu sichern. Die Sicherung der zweiten Hälfte wird in Abhängigkeit von der Marktentwicklung vorgenommen. Die geplanten Netto-Zahlungsströme in den einzelnen Währungen werden zu maximal 75 Prozent für einen Zeitraum von bis zu 36 Monaten gesichert. Der Sicherungsgrad für variable Zinsverbindlichkeiten kann bis zu 100 Prozent betragen.

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat diese Sicherungspolitik zur Begrenzung der genannten Preisrisiken vorgegeben. Sie ist in internen Richtlinien dokumentiert, ihre Einhaltung wird von der Konzernrevision fortlaufend überprüft. Geeignete Management- und Kontrollsysteme werden zur regelmäßigen Messung, Überwachung und Steuerung der Risiken eingesetzt. Der Aufsichtsrat wird regelmäßig über die Risikopositionen und die erzielten Sicherungsergebnisse informiert.

Über den Stand der Währungs-, Zins- und Treibstoff-Preissicherungsgeschäfte im Einzelnen gibt der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Erläuterung 39, Auskunft.

Liquiditätsrisiken

Die Intensität, mit der weltwirtschaftliche und weltpolitische Krisen, Terror und Epidemien die Luftverkehrsbranche betreffen können, rücken das Risiko nicht ausreichender Liquiditätsreserven zunehmend stärker in den Vordergrund. Lufthansa hat ihre komplexen Finanzplanungssysteme weiter verbessert. Auf Basis einer Mehrjahres-Planung unter Krisensimulation wurde die Höhe der als notwendig erachteten Liquiditätsreserven, definiert als Barreserven zuzüglich freier Kreditlinien, entsprechend angepasst und bisher nicht unterschritten.

Sicherung des Treibstoff-Preisrisikos
Der Treibstoffverbrauch stellt für die gesamte Luftfahrtindustrie unverändert eine wesentliche Aufwandsposition dar. Sie machte im Lufthansa Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr gut 7,6 Prozent der betrieblichen Aufwendungen aus. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können das operative Ergebnis erheblich beeinflussen. Zur Begrenzung des Risikos ungünstiger Treibstoff-Preisentwicklungen setzt der Konzern verschiedene Sicherungsinstrumente für den Roh- und Heizölmarkt ein. Die Sicherungspolitik der Lufthansa sieht grundsätzlich vor, bis zu 90 Prozent des Treibstoffverbrauchs der folgenden 24 Monate auf einer revolvierenden Basis zu sichern. Zum Stichtag bestanden für ca. 72 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs des Jahres 2004 Sicherungen. Bei 35 Prozent des gesicherten Bedarfs ist die Wirkung der Sicherung gegen Preisanstiege infolge abgeschlossener Gegengeschäfte auf ein durchschnittliches Rohöl-Preisniveau von ca. 30,5 USD/bbl begrenzt.

Versicherungsrisiken
Die Kosten für die Versicherung der Flotte sind nach dem 11. September 2001 sprunghaft angestiegen und bewegen sich seitdem auf einem sehr hohen Niveau. Grund dafür sind die enormen Mehrprämien, die für die Absicherung von Kriegs- und kriegsähnlichen Ereignissen gezahlt werden müssen. Lufthansa beobachtet deshalb die Fortentwicklung der bestehenden Modelle zur Absicherung von Terrorrisiken aufmerksam. Hierzu bedarf es fortgesetzter intensiver Zusammenarbeit aller Marktteilnehmer und der internationalen Staatengemeinschaft. Seit März 2003 besteht für die Lufthansa Flotte wieder ein Dritthaftpflichtschutz von 2 Mrd. US-Dollar. Lufthansa hat trotz höherer Kosten zur Vermeidung wirtschaftlicher Risiken diesen Versicherungsschutz abgeschlossen.

Infrastrukturrisiken
Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa ist der geplante Ausbau des Start- und Landebahnsystems auf dem Frankfurter Flughafen von erheblicher Bedeutung. Auch die hessische Landesregierung hat sich nach der eindeutigen Empfehlung der Mediationsrunde für einen Ausbau des Start- und Landebahnsystems ausgesprochen. Er ist eine wichtige Voraussetzung für die Zukunft des Frankfurter Flughafens als internationales Luftverkehrsdrehkreuz. Dies gilt auch für den Bau der Wartungshalle für den ab 2007 geplanten Einsatz des neuen Großraumflugzeugs Airbus A380. Die derzeit im Zusammenhang mit der Ausbauentscheidung diskutierten Auflagen lassen jedoch eine bedarfsgerechte Nutzung nicht zu. So ist insbesondere eine praktikable Nachtflugregelung unabdingbar. Ohne sie müssten Lufthansa Passage und Lufthansa Cargo mittelfristig ihre Flugplanstruktur in Teilen auf andere geeignete Alternativdrehkreuze umstellen.

Engpässe der Flugsicherungen Europas führen noch immer zu erheblichen Verspätungen im Luftverkehr. Die Infrastrukturmängel belasten die Ergebnisse aller europäischen Fluggesellschaften. Darüber hinaus gefährden sie das nachfragegerechte Wachstum der Branche. Mit ihren Wettbewerbern fordert Lufthansa deshalb weiterhin mit Nachdruck von der EU-Kommission und den nationalen Regierungen die Schaffung eines leistungsfähigen europäischen Flugsicherungssystems. Die Bedeutung des infrastrukturellen Umfelds hat Lufthansa seit langem betont und mit der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ mit den Partnern Flughäfen, Flugsicherung, Verbänden und Politik institutionalisiert.

Risiken bei der Entwicklung der Allianzen

Eine der tragenden Säulen des wirtschaftlichen Erfolgs ist die Einbettung der Lufthansa in das weltweit führende Allianz-System, die Star Alliance. Die Verlustsituation, in der sich ein Großteil der Linienfluggesellschaften weltweit befindet, hat bei einigen Partnergesellschaften existenzbedrohende Ausmaße angenommen. Im Dezember 2002 hat der US-Partner United Airlines Gläubigerschutz zur Restrukturierung gemäß Chapter 11 des US-amerikanischen Konkursrechts beantragt. Ihm folgte der kanadische Partner Air Canada am 1. April des Berichtsjahres mit einem entsprechenden CCAA-Antrag nach kanadischem Konkursrecht. Beide Restrukturierungsverfahren dauern noch an und haben bereits zu deutlichen Verbesserungen in der Kostenstruktur der Gesellschaften geführt. Lufthansa beobachtet die Entwicklungen bei United Airlines und Air Canada sorgfältig und steht ihren Partner-Airlines bei den Restrukturierungsmaßnahmen aktiv beratend zur Seite. Mit Air Canada wurde ein langfristiges Kooperationsabkommen abgeschlossen, das nach Billigung durch das kanadische Konkursgericht den Fortbestand der Zusammenarbeit absichert. Die Star Alliance-Präsenz in USA wurde durch den Beschluss, US Airways als neues Mitglied aufzunehmen, weiter manifestiert. Mit einer Beendigung der Restrukturierungsverfahren bei United Airlines und Air Canada und Rückkehr in den normalen Wettbewerb ist im Laufe des Jahres 2004 zu rechnen.

Risiken der Konzerngesellschaften

Passagierrückgang, Reduzierung des Flugangebots sowie außerdem Einschränkungen im Bordserviceangebot der amerikanischen Fluggesellschaften als Folge der Terroranschläge vom 11. September 2001 haben das Flugcatering-Geschäft der LSG Sky Chefs-Gruppe ebenfalls erheblich betroffen. Die verhaltene konjunkturelle Entwicklung und die Krise der

etablierten Luftverkehrsgesellschaften haben die erhoffte Erholung der Nachfrage nach Flugcatering-Leistungen speziell in den USA bisher ausbleiben lassen. Trotz Kapazitätsreduzierung und straffem Kostenmanagement ist eine Stabilisierung der Ergebnissituation bisher nicht gelungen. Der Lufthansa Konzern hat dieser Entwicklung nach Überprüfung ihres Gesamtengagements an der LSG Sky Chefs USA-Gruppe Rechnung getragen und dieses um insgesamt 671 Mio. € wertberichtigt. Davon entfallen 580 Mio. € auf den Firmenwert. Sie hat zudem Maßnahmen zur Portfoliobereinigung wie die Veräußerung des amerikanischen Teilbereichs „Fertigmahlzeiten für den Einzelhandel“ (Chef Solutions) eingeleitet.

Die konjunkturellen Unsicherheiten in Deutschland, der Rückgang der verfügbaren durchschnittlichen Haushaltseinkommen und die anhaltende Angst vor möglichen Terroranschlägen haben das Touristikgeschäft der Thomas Cook-Gruppe stark belastet und führten zu Überkapazitäten im Hotel- und Airline-Bereich. Das veränderte Reiseverhalten und die zunehmende Bedeutung individueller Zusammenstellung von Urlaubspaketen etwa über das Internet stellen den Thomas Cook-Konzern vor neue Herausforderungen. Maßnahmen zur Kapazitätsanpassung wurden mit dem Verkauf von zwölf Boeing 757-200–Flugzeugen Anfang 2004 eingeleitet. Die strategische Neupositionierung ist Aufgabe des seit Jahresbeginn amtierenden neuen Managements.

Sonstige Risiken

Das seit September 2002 in den USA anhängige Sammelklageverfahren gegen 17 Fluggesellschaften wegen angeblicher Kartellrechtsverstöße bei der Kürzung von Agentenprovisionen hat Lufthansa mit den Klägern durch einen Vergleich beigelegt.

Die Konzernstrategie

Lufthansa Konzern mit Fokus auf Stärken: Qualität und Innovation

Die verzögerte Erholung der Weltwirtschaft durch Irak-Krieg und SARS hat die Entwicklung des Lufthansa Konzerns 2003 beeinträchtigt. Durch unsere Erfolgsfaktoren – hohe Flexibilität, konsequentes, wertorientiertes Kosten- und Ertragsmanagement sowie finanzielle Solidität und Kontinuität – konnten wir die Auswirkungen der Krise begrenzen.

Unser Fokus liegt nun auf verstärkten Investitionen in unsere Produkte, um die Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa dauerhaft zu sichern. Kundenorientierung sowie Produktqualität und -differenzierung sind dabei unsere Leitlinien. Gleichzeitig ist unsere Strategie darauf gerichtet, unsere Kostenstrukturen zu optimieren und zu flexibilisieren. So ist es Ziel der „Konzertierten Aktion Personal“ darin fortzufahren, flexible Arbeitszeitmodelle und Vergütungssysteme in allen Geschäftsfeldern aufzubauen.

Strategien der Geschäftsfelder

Unser Kerngeschäft Passage ist als Netz-Airline in der sich verändernden europäischen Airline-Industrie gut positioniert und wird seine führende Rolle darin ausbauen. Angesichts der erfolgreichen Entwicklung der Star Alliance – 2003 wurden Asiana, Spanair sowie LOT Polish Airlines und 2004 wird US Airways aufgenommen – setzen wir auch weiterhin auf Kooperationen und Allianzen. Zur konsequenten Ausschöpfung von Synergiepotenzialen treiben wir die tiefere Integration zum gegenseitigen wirtschaftlichen Vorteil weiter voran.

Auch unsere Regional-Partner haben wir für eine optimierte Zusammenarbeit unter dem gemeinsamen Namen „Lufthansa Regional“ zusammengefasst. Den Passagieren bieten wir damit auch im Regionalsegment ein umfassendes und qualitativ hochwertiges Angebot an Direktflügen und Umsteigeverbindungen.

Ein dauerhaftes Kosten- und Ertragsmanagement zur Steigerung des Unternehmenswertes, die weitere Flexibilisierung zur Erhöhung der Krisenresistenz sowie die nachhaltige Sicherung unseres Infrastrukturbedarfs bleiben auch weiterhin zentrale strategische Aufgaben. Mit der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ wollen wir gemeinsam mit unseren Partnern – den Flughäfen Frankfurt und München, der Flugsicherung, den Verbänden und der Politik – die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland im internationalen Luftverkehr langfristig sichern.

Lufthansa Cargo ist als weltweit führender Anbieter im Airport-to-Airport Frachtsegment strategisch gut aufgestellt. Durch unsere Partnerschaft mit DHL können wir unsere Auslastung weiter optimieren. Mit unserer Innovationsführerschaft im Produkt- und Servicebereich werden wir uns auch weiterhin gegenüber unseren Wettbewerbern differenzieren. Parallel werden wir durch Flottenvereinheitlichung und optimierte Bodenprozesse unsere Kostenposition verbessern.

Lufthansa Technik nimmt weltweit die führende Position als herstellerunabhängiger Gesamtanbieter von Flugzeugtechnik-Leistungen ein. Das Kerngeschäft wird dabei von klassischer Reparatur hin zur Gesamtversorgung einschließlich Engineering- und Logistikleistungen erweitert. Dank

unserer Internationalisierungsstrategie können wir sowohl Produktionsplattformen in Kundennähe anbieten, als auch eine international wettbewerbsfähige Kostenposition sicherstellen.

LSG Sky Chefs ist führender Anbieter von Airline Catering-Leistungen. Das Segment Catering wird mit weiteren Maßnahmen auf die veränderte Nachfragesituation, besonders in den USA, reagieren. Zur Ergebnisstabilisierung werden zusätzliche Effizienzsteigerungs-Maßnahmen sowie Portfolioanpassungen und Produktinnovationen, wie „Buy on Board"-Konzepte, umgesetzt.

Lufthansa Systems ist als Spezialanbieter im Aviation-IT-Markt führend. Dabei greifen besonders die Konzerngesellschaften und deren Partner auf Lufthansa Systems als strategischen IT-Provider zurück.

Mit unserer Beteiligung an der Thomas Cook AG nehmen wir eine Spitzenposition im europäischen Touristik-Markt ein. Auf die anhaltenden Veränderungen im Reiseverhalten in den Kernmärkten gilt es, flexibel zu reagieren. Eine Ausrichtung nach „Profit Centers" sowie Kapazitätsanpassungen waren hier erste Schritte.

Weiterentwicklung des Aviation-Konzerns

Der Aviation-Konzern ist in den letzten Jahren erheblichen Belastungen ausgesetzt gewesen. Unser Geschäftsfeldportfolio ist zwar stabil, aber nicht statisch. Größtes Geschäftsfeld ist und bleibt die Passage. Bei Aufbau und Ausweitung von Geschäftsfeldern orientieren wir uns an unseren Kernkompetenzen und vorhandenen Vermögenswerten.

Personalstrategie

Auch in der Personalstrategie des Lufthansa Konzerns gewinnt nachhaltige Flexibilisierung immer mehr an Bedeutung. Denn im volatilen Geschäft des Luftverkehrs ist die Variabilisierung der Personalkosten ein bestimmender Wettbewerbsfaktor. Auf Flexibilitätsanforderungen in Folge krisenhafter Entwicklungen haben Lufthansa und ihre Tarifpartner bereits in der Vergangenheit Antworten gefunden. So wurde im jüngsten Tarifabschluss für die Mitarbeiter des Boden- und Kabinenpersonals eine Vereinbarung zur Sicherung von Arbeitsplätzen in Krisenzeiten aufgenommen. Diese erlaubt, die Arbeitszeit in Krisenzeiten ohne Lohnausgleich um bis zu 2,5 Stunden abzusenken. Sollten weitergehende Arbeitszeitabsenkungen erforderlich sein, ist dies mit hälftigem Teillohnausgleich möglich. Für die Zukunft strebt Lufthansa eine dauerhafte Berücksichtigung solcher Krisenklauseln im Tarifwerk an, um neben der gesetzlichen Kurzarbeit ein reaktionsschnelles Instrument zur Krisenbewältigung zur Hand zu haben.

Flankiert und unterstützt werden diese Bemühungen durch den weiteren Ausbau flexibler Arbeitszeitmodelle und Vergütungssysteme in allen Geschäftsfeldern, deren Komponenten der jeweiligen Lage des Geschäftsfeldes angepasst werden. Dazu gehören auch befristete Arbeitsverträge, Leiharbeit, Saisonarbeit, Arbeit auf Abruf und der gezielte Einsatz von Teilzeitkräften. Ziel ist es, auf Aus- und Einlastungsschwankungen der Produktion möglichst umfassend und zeitnah reagieren zu können.

Finanzstrategie

Die vorausschauende und langfristig ausgelegte Finanzstrategie der Lufthansa stützt sich auf eine ausgewogene Bilanzstruktur, Unabhängigkeit und Vertrauen.

Eine ausgewogene Bilanzstruktur ist das Kernstück der Finanzstrategie. Die junge und weitgehend unbelastete Flotte gewährt eine hohe operative und finanzielle Flexibilität. Zur Erhaltung einer optimalen Kapitalstruktur wurde ein Zielkorridor für das Gearing in Höhe von 40 bis 60 Prozent definiert. Lufthansa trägt dafür Sorge, dass die Kapitalstruktur auch bei dem ambitionierten Investitionsprogramm der kommenden Jahre optimiert bleibt.

Eine jederzeit verfügbare Liquiditätsreserve gewährt Lufthansa Unabhängigkeit bei ihrer Finanzierung. Sie sichert den Konzern gegenüber zyklischen Schwankungen in der Geschäftstätigkeit und volatilen Finanzmärkten ab. Zur langfristigen Wahrung dieser Unabhängigkeit beginnt Lufthansa bereits in 2004 mit der separierten Kapitaldeckung zukünftiger Pensionszahlungen. In einem Zwei-Stufen-Modell werden die Mittel zunächst in bilanzinternen Spezialfonds geführt, um sie zu gegebener Zeit in ein Treuhandmodell (CTA) auszulagern.

Die Investoren setzen ein hohes Vertrauen in das Profil der Lufthansa. Sie unterstützen dies durch langjährige Partnerschaften. Dieses Vertrauen spiegelt sich auch in den Kreditratings von Standard&Poor's und Moody's wider, die Lufthansa als beste europäische Fluggesellschaft bewerten.

Das ausgewogene Finanzprofil und das Vertrauen der Investoren erlauben Lufthansa die Auswahl verschiedenster Alternativen zur Optimierung ihrer Finanzierung. Sie genießt damit eine in der Industrie herausragende Position.

Ausblick

Die im Jahr 2003 ergebnisbelastenden Faktoren – Irak-Krieg und SARS – haben im Jahresverlauf an Einfluss verloren. Insbesondere die ab Februar 2003 eingeleiteten drastischen Maßnahmen zur Kapazitätsanpassung, Kostensenkungen in allen Bereichen und das Programm D-Check haben ihre Wirkung auf das operative Ergebnis nicht verfehlt.

Der erwartete konjunkturelle Aufschwung trat dagegen nicht ein. Insbesondere in Deutschland und Europa nahmen die Wachstumsraten kontinuierlich ab. In den USA nahm das BIP-Wachstum zwar ganzjährig um rund 3 Prozent zu, ohne jedoch die anderen Wirtschaftsregionen stark beeinflussen zu können. In Japan sprang die Wirtschaft zur Jahresmitte unerwartet an und schloss das Jahr mit einem BIP-Wachstum von rund 2 Prozent ab.

Für das Jahr 2004 wird in den wesentlichen Wirtschaftsregionen wieder mit einem Wachstum der gesamtwirtschaftlichen Leistung gerechnet. Jüngsten Prognosen zufolge wird für die USA ein Wachstum von über 4 Prozent erwartet. Aber auch in Europa und Deutschland geht man zurzeit von einem moderaten BIP-Wachstum von bis zu 2 Prozent aus.

Wenngleich sich die Erwartungen an eine wirtschaftliche Belebung bestätigen und sich mittlerweile das Wachstum auch im Konsumverhalten auszuwirken beginnt, bleibt eine anhaltende Verunsicherung über die Höhe und Dauer des Aufschwungs erhalten. Insbesondere hängt die konjunkturelle Verbesserung von der Entwicklung in den USA ab. Darüber hinaus sind die weiteren Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft und den Luftverkehr kaum abzuschätzen.

Lufthansa wird daher wie im Vorjahr fortfahren, die Kapazitäten knapp zu halten und strikt an der Nachfrage-Entwicklung auszurichten.

Gleichzeitig wird weiter mit Hochdruck am Projekt „Zukunft Kont“ unseres Aktionsplans gearbeitet. Bereits zum Sommer werden die ersten Maßnahmen der Produktverbesserung und der Produktivitätssteigerung umgesetzt sein. Auch die Aktivitäten in der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ und in der „Konzertierten Aktion Personal“ werden konsequent weiter verfolgt. Sie sind Voraussetzung dafür, dass Lufthansa auch in den kommenden Jahren am Wachstum des internationalen Luftverkehrs teilnehmen wird und ihre führende Position im Wettbewerb verteidigen kann.

Unter der Annahme, dass im laufenden Jahr keine neuen Krisenbelastungen eintreten, erwarten wir, im Jahr 2004 neben einem deutlich besseren operativen Ergebnis auch wieder ein positives Konzernergebnis erreichen zu können.

Perspektiven der Geschäftsfelder

Passage

Die Strategie der Passage ist darauf ausgerichtet, über Produktivitätssteigerungen und Produktdifferenzierung zur wertschaffenden Produktion zurückzukehren. Flankiert werden muss dies durch die Verbesserung der politisch-ökonomischen Rahmenbedingungen am Luftverkehrsstandort Deutschland.

Erste Anzeichen einer Konjunkturbelebung wirken sich positiv auf die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Passage aus. Die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Lufthansa Passage ist aber geprägt von den nachhaltig veränderten Rahmenbedingungen und der noch immer latenten Unsicherheit über die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Durch den gestiegenen Wettbewerb der No-Frills Anbieter wird der Druck auf die Durchschnittserlöse im kontinentalen Verkehr bleiben. Dagegen wird nicht erwartet, dass die Auswirkungen der sich abzeichnenden Konsolidierung im Airline-Sektor bereits auf das Geschäftsjahr 2004 Einfluss haben werden.

Im Interkontinental-Verkehr führt die konjunkturelle Belebung und die Überwindung von SARS zu einer Rückkehr auf den alten Wachstumspfad, insbesondere im traditionell renditestarken Asien-Pazifik-Verkehr.

Für 2004 erwartet die Lufthansa Passage ein operatives Ergebnis über Vorjahresniveau.

Logistik

Auch im Jahr 2004 bleiben aufgrund des wirtschaftlichen Umfelds für Lufthansa Cargo große Herausforderungen bestehen. Neben dem konjunkturellen Umfeld hat vor allem der anhaltend starke Euro entscheidenden Einfluss auf den Erfolg der Logistiksparte.

Die Lufthansa Cargo wird im laufenden Jahr fortfahren, die Kernprozesse im gesamten Unternehmen zu untersuchen und auf den Kunden auszurichten. Darüber hinaus wird die Vertiefung der Kooperation mit der Deutschen Post-Tochter DHL Express, der Flottenrollover der Boeing 747-200-Frachter durch MD-11-Frachter sowie der Ausbau des Security Hubs in Frankfurt, exklusiv für Lufthansa Cargo-Kunden, im Vordergrund stehen. Weiterhin werden die im Rahmen des Projektes D-Check initiierten Prozessverbesserungen im Jahr 2004 erstmals voll wirksam.

Mit der erfolgreichen Umsetzung der angestoßenen Maßnahmen erwartet die Logistik-Gruppe 2004 wieder ein positives operatives Ergebnis.

Technik

Für Lufthansa Technik ergeben sich aufgrund der strukturellen Veränderungen im Weltluftverkehr ebenfalls neue Herausforderungen. Der anhaltende Kostendruck bei allen Airlines wirkt sich bereits heute nachhaltig auf das Akquisitionsvolumen und die Margen der Anbieter von Wartungs-, Überholungs- und Reparaturdienstleistungen aus. Nach wie vor sieht sich Lufthansa Technik Forderungen ihrer Kunden nach Preiszugeständnissen

ausgesetzt. Aufgrund der Wettbewerbssituation auf dem Markt für Technik-Leistungen ist zu erwarten, dass sich der Druck auf die Margen noch verstärken wird. Weiterhin erwartet Lufthansa Technik pro Vertrag sinkende Durchschnittserlöse, da die Auftragsvergabe für technische Instandhaltung infolge der anhaltenden Krise in der Airline-Branche in immer kleineren Paketen erfolgt.

Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, werden eine Vielzahl von Optimierungsmaßnahmen durchgeführt. Daneben wird im Rahmen der strategischen Partnerschaft gemeinsam mit Lufthansa Passage Airlines in Produktteams (Wartung, Geräte, Überholung und Triebwerk) an diversen kostensenkenden und effizienzsteigernden Projekten gearbeitet.

Lufthansa Technik rechnet mit einem Umsatzwachstum für 2004, so dass es zumindest möglich sein wird, das operative Ergebnis von 2003 zu wiederholen.

Catering

Die Geschäftsaussichten der LSG Sky Chefs-Gruppe sind abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung der Luftfahrtindustrie. Die Strategie des Unternehmens ist darauf ausgerichtet, die Profitabilität in ihrem Kerngeschäft, dem Airline Catering, zu verbessern. Daneben plant LSG Sky Chefs, ihr in den USA angesiedeltes Geschäftsfeld Convenient Meal Solutions (Chef Solutions) im Jahr 2004 zu verkaufen.

LSG Sky Chefs wird sich im laufenden Jahr auf die weitere Reduzierung der Kosten konzentrieren und als Antwort auf das schwache Umfeld mit schrumpfendem Flugangebot und reduziertem Bordservice eine Reihe von Initiativen starten. LSG Sky Chefs wird das Produktangebot ausbauen, weiter Kostenmanagement und gezieltes Portfolio-Management betreiben. Mit speziellen Initiativen wird auf die niedrigere Anzahl an Flügen und die damit verbundene geringere Abnahme von Mahlzeiten reagiert. Die Sicherung und der Ausbau unseres Absatzes im Bereich Airline Catering, die fortlaufende Weiterentwicklung des Produktes „Buy on Board“ und eine schlanke Organisation sind die Hauptinitiativen. „Lean enterprise“ steht für Kostenreduktion bei der Herstellung, aber auch in der Verwaltung. Dabei soll weltweit die Qualität und Zuverlässigkeit gesteigert werden.

Das Management ist davon überzeugt, dass sich die Gesellschaft durch die erfolgreiche Implementierung der genannten Initiativen im gegenwärtigen wirtschaftlichen Umfeld stabilisieren, für die Zukunft Wachstumspotenzial aufbauen, die Rentabilität verbessern und die Geschäftsrisiken insgesamt verringern kann. Insbesondere für den Fall einer Stabilisierung der Airline-Industrie und einer frühzeitigen Veräußerung von Chef Solutions ist die Gesellschaft zuversichtlich, im Jahr 2004 wieder ein positives Segmentergebnis sowie eine nachhaltige Verbesserung ihres operativen Ergebnisses erzielen zu können.

Thomas Cook

Die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben sich zum Ende des Geschäftsjahres 2002/2003 in den wesentlichen Absatzmärkten verbessert. Die Stimmungsindikatoren für die Gesamtwirtschaft zeigen aufwärts. Davon sollte auch der Tourismus profitieren.

Die Vorausbuchungen für das gesamte Geschäftsjahr 2003/2004 liegen über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Mit zahlreichen Produktinnovationen hat Thomas Cook gute Voraussetzungen geschaffen, am Wachstum teilzuhaben.

Aber Thomas Cook setzt nicht allein auf eine Belebung des Umsatzes. Genauso wichtig ist, dass die bereits im Geschäftsjahr 2002/2003 angestoßenen, unter dem Namen „Projekt ONE“ zusammengefassten Maßnahmen konsequent umgesetzt werden. Darüber hinaus wird das Unternehmensfundament so verändert, dass Strukturen, Abläufe und Prozesse neu gestaltet und profitabler ausgerichtet werden. Hierzu gehört maßgeblich auch die inzwischen umgesetzte Reduzierung der Flugkapazitäten vor allem im deutschen Markt.

Thomas Cook wird im laufenden Geschäftsjahr 2003/2004 voraussichtlich ein deutlich besseres Ergebnis erzielen, auch wenn ein positives Konzernergebnis noch nicht erreicht werden kann.

IT Services

Die von der gesamtwirtschaftlichen Situation abhängige Airline-Branche erwartet auch im Jahr 2004 eine weiterhin schwierige Entwicklung des Geschäfts. Lufthansa Systems sieht trotzdem besondere Chancen durch seine ausgeprägte Kompetenz in den Bereichen Beratung, Software-Entwicklung und Software-Integration von Airline- und Aviation-Prozessen.

Lufthansa Systems bietet zudem ein umfassendes Portfolio an Business Process Outsourcing (BPO)-Leistungen an und erwartet ein überdurchschnittliches Wachstum in diesem Geschäft.

Daneben zählt zur Strategie der Gruppe, dass im Technologie- und Infrastruktur-Geschäft auch Kunden außerhalb des Airline- und Aviation-Markts bedient werden, die ähnliche Anforderungen an Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit stellen wie Airline-Kunden.

Darüber hinaus setzt Lufthansa Systems neben dem klassischen Lizenz- und Beratungsgeschäft weiterhin auf den Ausbau des „Application Service Providing“ (ASP). Auch in 2004 wird daher wieder ein erheblicher Anteil der Erlöse über das Betriebsgeschäft erwartet, hinter dem langfristige und stabile Kundenbeziehungen stehen.

Insgesamt wird das Wachstum der letzten Jahre im konzernexternen Markt weiter fortgesetzt. Neben dem „Heimatmarkt“ Europa werden die Märkte in Amerika und Asien/Pazifik verstärkt erschlossen.

Lufthansa Systems erwartet, dass die gesunde Ergebnislage auch im laufenden Jahr gehalten wird und ein operatives Ergebnis über Vorjahresniveau erreicht werden kann.

Wichtige Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres

Lufthansa hatte der AK Industriebeteiligungs GmbH angeboten, weitere 24,1 Prozent an Eurowings zu übernehmen. Am 2. Januar 2004 hat die AK Industriebeteiligungs GmbH die Annahme dieser Option erklärt. Das Angebot wird 90 Tage nach Zugang der Annahmeerklärung, somit am 1. April 2004 wirksam.

Im Januar hat Lufthansa die Struktur ihres Regionalangebots verändert und die Zusammenarbeit mit den Partner-Airlines Eurowings, Augsburg Airways, Contact Air, Lufthansa CityLine und Air Dolomiti auf eine neue Basis gestellt. Die Flugzeuge der Partner-Airlines werden nunmehr im Wet-Lease-Konzept eingesetzt, das heißt Lufthansa bestimmt die Produktionsplattform und übernimmt auch das wirtschaftliche Risiko für den Streckeneinsatz. Hieraus wird eine Kostenentlastung in dreistelliger Millionenhöhe erwartet.

Die Deutsche Lufthansa hat am 13. Februar 2004 einen Anteil von 13,2 Prozent an der Amadeus Global Travel Distribution S. A. über die Börse Madrid platziert. Die 78 Millionen A-Aktien wurden zu einem Kurs von 5,05 € an institutionelle Investoren verkauft. Lufthansa fließen aus dieser Transaktion 394 Mio. € zu. Damit realisiert der Konzern im laufenden Geschäftsjahr einen Buchgewinn von rund 290 Mio. €. Der Lufthansa Anteil an Amadeus sinkt so von 18,3 auf 5,1 Prozent.

Lufthansa hat Ende letzten Jahres angekündigt, zum 1. September 2004 ein Nettopreismodell in Deutschland einzuführen. Mit dem neuen Vertriebsmodell entfällt der Handelsvertreterstatus der Reisebüros und damit auch die bisherigen Provisionszahlungen. Reisebüros stellen künftig für ihre Vermittlungs- und Beratungsleistung den Kunden ein beliebiges Serviceentgelt in Rechnung. Die Reisebüros, die den neuen Vertriebsvertrag nicht bis zur Annahmefrist am 14. Februar 2004 gegengezeichnet hatten, haben inzwischen eine Kündigung des Vertriebsvertrages erhalten. Damit wird ein einheitlicher Übergang zum neuen Vertriebsmodell Anfang September sichergestellt. Die Neuausrichtung des Vertriebs wird von den großen Reisebüroketten mitgetragen. Gleichwohl haben kleinere Reisebüros sowie die Branchenverbände Widerstand geleistet und Klagen angekündigt.

Prognosen über zukünftige Entwicklungen

Dieser Geschäftsbericht enthält Angaben und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des Lufthansa Konzerns und seiner Gesellschaften beziehen. Die Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde gelegten Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie die im Risikobericht angesprochenen – eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zurzeit erwarteten Ergebnissen abweichen.

Bestätigungsvermerk

Wir haben den von der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft aufgestellten Konzernabschluss, bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 geprüft. Aufstellung und Inhalt des Konzernabschlusses nach den International Financial Reporting Standards des IASB (IFRS) liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung zu beurteilen, ob der Konzernabschluss den IFRS entspricht.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach den deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Konzernabschluss auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung beinhaltet die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IFRS ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sowie der Zahlungsströme des Geschäftsjahres.

Unsere Prüfung, die sich nach den deutschen Prüfungsvorschriften auch auf den vom Vorstand aufgestellten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 erstreckt hat, hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung gibt der Konzernlagebericht zusammen mit den übrigen Angaben des Konzernabschlusses insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar. Außerdem bestätigen wir, dass der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 die Voraussetzungen für eine Befreiung der Gesellschaft von der Aufstellung eines Konzernabschlusses und Konzernlageberichts nach deutschem Recht erfüllen.

Düsseldorf, den 09. März 2004

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pape	Dr. Husemann
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

[Diese Seite ist absichtlich leer]

Konzernabschluss und Konzernlagebericht 2002

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2002

	Anhang	**2002** Mio. €	**2002** Mio. €	2001 Mio. €
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	6)	12 031,9		12 253,0
Andere Betriebserlöse	7)	4 939,5		4 437,0
Umsatzerlöse			**16 971,4**	**16 690,0**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	8)	15,6		25,8
Sonstige betriebliche Erträge	9)	2 102,3		1 472,9
Materialaufwand	10)	– 7 196,0		– 7 623,5
Personalaufwand	11)	– 4 660,1		– 4 480,6
Abschreibungen	12)	– 1 243,3		– 1 714,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	13)	– 4 397,8		– 4 686,1
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit			**+ 1 592,1**	**– 315,6**
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	14)	– 91,4		– 15,9
Übriges Beteiligungsergebnis	14)	+ 28,0		+ 60,3
Zinsergebnis	15)	– 415,1		– 397,9
Übrige Finanzposten	16)	– 161,2		– 75,6
Finanzergebnis			**– 639,7**	**– 429,1**
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit			**+ 952,4**	**– 744,7**
Sonstige Steuern	17)		– 47,7	– 62,2
Ergebnis vor Ertragsteuern			**+ 904,7**	**– 806,9**
Ertragsteuern	17)		– 182,8	+ 202,4
Ergebnis nach Steuern			**+ 721,9**	**– 604,5**
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn			– 5,1	– 28,7
Konzernergebnis			**+ 716,8**	**– 633,2**
„unverwässertes“ Ergebnis je Aktie	18)		**€ +1,88**	**€ –1,66**
„verwässertes“ Ergebnis je Aktie	18)		**€ +1,75**	**–**

Konzernbilanz zum 31. Dezember 2002

Aktiva	Anhang	**31.12.2002** Mio. €	**31.12.2002** Mio. €	31.12.2001 Mio. €
Immaterielle Vermögenswerte	20)	1 714,7		1 909,9
Flugzeuge und Reservetriebwerke	21)	6 988,8		7 551,7
Übrige Sachanlagen	22)	1 359,5		1 351,6
Nach der Equity-Methode bewertete Finanzanlagen	24)	913,6		1 275,9
Übrige Finanzanlagen	24)	737,1		797,3
Anlagevermögen	19)		**11 713,7**	**12 886,4**
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile			**389,1**	**357,6**
			12 102,8	**13 244,0**
Vorräte	25)	397,2		383,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	26)	1 630,0		1 747,4
Übrige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	26)	1 044,7		1 301,4
Wertpapiere	27)	583,6		5,5
Bankguthaben und Kassenbestände	28)	3 054,2		1 176,7
Umlaufvermögen			**6 709,7**	**4 614,7**
Ertragsteuererstattungsansprüche	17) 29)		**205,1**	**262,0**
Rechnungsabgrenzungsposten	30)		**119,3**	**85,2**
Bilanzsumme			**19 136,9**	**18 205,9**

Passiva	Anhang	**31.12.2002** Mio. €	**31.12.2002** Mio. €	31.12.2001 Mio. €
Gezeichnetes Kapital	31)	976,9		976,9
Kapitalrücklage	32)	809,2		680,8
Rücklagen aus der erfolgsneutralen Marktbewertung von Finanzinstrumenten		107,5		175,5
Gewinnrücklagen	32)	1 514,8		2 298,1
Konzernergebnis		716,8		– 633,2
Eigenkapital			**4 125,2**	**3 498,1**
Anteile in Fremdbesitz			**46,8**	**30,1**
Pensionsrückstellungen		4 019,5		3 700,5
Ertragsteuerrückstellungen		260,9		166,6
Übrige Rückstellungen		3 515,4		2 996,3
Rückstellungen	33)		**7 795,8**	**6 863,4**
Langfristige Finanzschulden	34)	4 713,4		4 445,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	35)	938,5		1 126,4
Übrige Verbindlichkeiten	35)	1 285,4		1 901,2
Verbindlichkeiten			**6 937,3**	**7 473,3**
Rechnungsabgrenzungsposten	36)		**231,8**	**341,0**
Bilanzsumme			**19 136,9**	**18 205,9**

Entwicklung des Lufthansa Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Markt-bewertung Sicherungs-geschäfte	Markt-bewertung übrige finanzielle Vermö-genswerte	Unter-schieds-betrag aus Währungs-umrech-nung	Gewinn-rücklagen	Konzern-gewinn	Gesamt
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Stand am 31. Dezember 2000	**976,9**	**680,8**	**–**	**–**	**– 6,1**	**1 772,9**	**689,0**	**4 113,5**
Erstanwendung IAS 39 Anpassung zum 1. Januar 2001	–	–	275,2	58,5	–	40,9	–	374,6
Stand am 1. Januar 2001 angepasst	**976,9**	**680,8**	**275,2**	**58,5**	**– 6,1**	**1 813,8**	**689,0**	**4 488,1**
Umbuchungen	–	–	–	–	–	460,0	– 460,0	–
Dividenden	–	–	–	–	–	–	– 229,0	– 229,0
Konzernergebnis	–	–	–	–	–	–	– 633,2	– 633,2
Marktbewertung von Finanziellen Vermögenswerten und Cashflow-Sicherungen	–	–	59,2	– 15,4	–	–	–	43,8
Erfolgsneutrale Übertragung auf Anschaffungskosten	–	–	– 64,7	–	–	–	–	– 64,7
Ergebniswirksame Auflösung im Periodenergebnis	–	–	– 75,0	– 62,3	–	–	–	– 137,3
Übrige neutrale Veränderungen	–	–	–	–	– 15,5	+ 45,9	–	+ 30,4
Stand am 31. Dezember 2001	**976,9**	**680,8**	**194,7**	**– 19,2**	**– 21,6**	**2 319,7**	**– 633,2**	**3 498,1**
Umbuchungen	–	–	–	–	–	– 633,2	+ 633,2	–
Dividenden	–	–	–	–	–	–	–	–
Konzernergebnis	–	–	–	–	–	–	716,8	716,8
Marktbewertung von Finanziellen Vermögenswerten und Cashflow-Sicherungen	–	–	38,9	11,3	–	–	–	50,2
Erfolgsneutrale Übertragung auf Anschaffungskosten	–	–	– 30,3	10,0	–	–	–	– 20,3
Ergebniswirksame Auflösung im Periodenergebnis	–	–	– 98,5	0,6	–	–	–	– 97,9
Übrige neutrale Veränderungen	–	128,4	–	–	– 44,4	– 105,7	–	– 21,7
Stand am 31. Dezember 2002	**976,9**	**809,2**	**104,8**	**2,7**	**– 66,0**	**1 580,8**	**716,8**	**4 125,2**

Der Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung ist in der Bilanz unter Gewinnrücklagen ausgewiesen. Die sonstigen neutralen Veränderungen resultieren im Wesentlichen aus Kapitalveränderungen bei Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bewertet werden. Die neutrale Veränderung der Kapitalrücklage enthält das Agio aus der Begebung der Wandelanleihe vom 4. Januar 2002.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente des Lufthansa Konzerns im Berichtsjahr verändert haben. Dabei wurden die Zahlungsströme entsprechend IAS 7 nach dem Operativen Cashflow, der dem Mittelzufluss 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 (ohne Festgeldguthaben) und Kassenbestände. Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der Wertpapiere des Umlaufvermögens und längerfristig angelegter Festgeldguthaben.

Kapitalflussrechnung

Kapitalflussrechnung	**2002** Mio. €	2001 Mio. €
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 1.1.	**378,3**	**385,8**
Ergebnis vor Ertragsteuern	904,7	– 806,9
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	1 251,0	1 798,9
Abschreibungen auf Umlaufteile	47,7	39,1
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	– 495,3	– 164,1
Ergebnis aus der Bewertung at equity	19,9	15,9
Zinsergebnis	415,1	397,9
Gezahlte Ertragsteuern	0,2	– 7,4
Veränderung der Vorräte	– 13,5	– 130,9
Veränderung der Forderungen, der sonstigen Vermögensgegenstände und des Rechnungsabgrenzungspostens	204,1	– 988,8
Veränderung der Rückstellungen	758,5	1 107,4
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	– 573,7	394,5
Sonstiges	– 207,1	80,1
Operativer Cashflow	**2 311,6**	**1 735,7**
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	– 363,7	– 1 355,2
Investitionen in Finanzanlagen	– 90,3	– 139,1
Zugänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	– 79,1	– 47,8
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	807,6	111,3
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	– 125,4	– 365,7
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen*	– 10,1	– 1 192,5
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen	176,4	379,6
Zinseinnahmen	136,0	98,3
Erhaltene Dividenden	49,8	79,8
für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	**501,2**	**– 2 431,3**
Investition in Wertpapiere/Geldanlagen in Festgeldguthaben	– 578,1	– 219,9
für Investitionstätigkeit und Geldanlagen eingesetzte Nettozahlungsmittel	**– 76,9**	**– 2 651,2**
Agio aus der Ausgabe einer Wandelanleihe	128,4	–
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	1 019,9	1 413,3
Rückführung langfristiger Finanzschulden	– 530,9	– 527,8
Übrige Finanzschulden	– 489,4	548,0
Gewinnausschüttung	–	– 229,0
Zinsausgaben	– 288,9	– 298,9
für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	**– 160,9**	**905,6**
Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	**2 073,8**	**– 9,9**
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	0,9	2,4
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	**2 453,0**	**378,3**
Wertpapiere	583,6	5,5
Festgeldguthaben	601,2	798,4
Flüssige Mittel gesamt	**3 637,8**	**1 182,2**
Nettozu-/-abnahme der Flüssigen Mittel gesamt	2 455,6	212,4

**abzügl. erworbener Zahlungsmittel von 9,0 Mio. € (Vorjahr: 65,1 Mio. €)*
Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung siehe Seite 114 (Seite F-106 dieses Prospekts)

Konzernanhang der Deutschen Lufthansa AG 2002

1 Grundlagen und Methoden

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Tochtergesellschaften ist nach den International Accounting Standards (IAS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des Standing Interpretations Committee (SIC) erstellt. Alle für das Geschäftsjahr 2002 gültigen Standards wurden berücksichtigt.

Es wurden keine Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach deutschem Recht verwendet, die nicht in Übereinstimmung mit den IAS bzw. SIC stehen.

Die Voraussetzungen des § 292a HGB für eine Befreiung von der Pflicht zur Aufstellung eines Konzernabschlusses nach deutschem Handelsrecht sind erfüllt. Die Beurteilung dieser Voraussetzungen basiert auf dem vom Deutschen Standardisierungsrat veröffentlichten Deutschen Rechnungslegungsstandard Nr. 1 (DRS 1).

Der vorliegende Konzernabschluss enthält folgende, vom deutschen Recht abweichende Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden:

- Umrechnung von Valutaforderungen und -verbindlichkeiten zum Stichtagskurs und ergebniswirksame Behandlung der daraus resultierenden Wertänderungen
- Bilanzierung selbsterstellter immaterieller Vermögenswerte des Anlagevermögens
- anteilige, dem Projektfortschritt entsprechende Gewinnrealisierung bei längerfristigen Kundenaufträgen
- Ansatz von längerfristigen Rückstellungen zum Barwert
- Verzicht auf die Bildung von sonstigen Rückstellungen, soweit die Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme unter 50 Prozent liegt
- Bilanzierung von latenten Steuern nach der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode; Aktivierung von latenten Steueransprüchen aus steuerlichen Verlustvorträgen
- Aktivierung des Vermögenswertes und Passivierung der Restverbindlichkeit bei Finanzierungsleasingverträgen nach den Zuordnungskriterien von IAS 17
- Bewertung der Pensionsrückstellungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Gehaltsentwicklungen und der Korridor-Regel gemäß IAS 19
- Bewertung von Finanzinstrumenten mit Ausnahme von ausgereichten Krediten und Forderungen oder von bis zur Endfälligkeit gehaltenen Finanzinvestitionen zum beizulegenden Zeitwert, wenn dieser verlässlich bestimmbar ist sowie erfolgsneutrale Behandlung der daraus resultierenden Wertänderungen.
- Bewertung von Finanzinstrumenten, sofern sie als Handelsgeschäfte zu qualifizieren sind, zum beizulegenden Zeitwert und erfolgswirksame Behandlung der daraus resultierenden Wertänderungen.

2 Konsolidierungsmethoden

Alle wesentlichen Tochterunternehmen, die unter der rechtlichen und/oder faktischen Kontrolle der Deutschen Lufthansa AG stehen, sind in den Konzernabschluss einbezogen. Wesentliche Joint Ventures und assoziierte Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert, sofern der Konzern 20 bis 50 Prozent der Anteile hält und einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann. Übrige Beteiligungen werden zu Anschaffungskosten angesetzt. Eine Aufstellung der wesentlichen Tochterunternehmen, Joint Ventures und assoziierten Unternehmen befinden sich auf den Seiten 172–177 ff.

Bei erstmaliger Konsolidierung von Tochterunternehmen werden die Anschaffungswerte der Beteiligungen dem Konzernanteil am Buchwert des Eigenkapitals der jeweiligen Gesellschaft gegenübergestellt. Die Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital wird grundsätzlich zunächst entsprechend der Beteiligungsquote des Konzerns den Vermögenswerten und Schulden des Tochterunternehmens insoweit zugeordnet, als deren beizulegende Zeitwerte von den Buchwerten abweichen. Im Rahmen der Folgekonsolidierungen werden die so aufgedeckten stillen Reserven und Lasten entsprechend der Behandlung der korrespondierenden Vermögenswerte und Schulden fortgeführt, abgeschrieben bzw. aufgelöst. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag aus der Kapitalkonsolidierung wird als Geschäftswert aktiviert und über seine voraussichtliche Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Negative Unterschiedsbeträge werden offen von den aktivischen Unterschiedsbeträgen abgesetzt und, soweit sie nicht aus erwarteten Verlusten resultieren, entsprechend der Entwicklung der zugehörigen Positionen des Anlagevermögens über maximal 20 Jahre über die Position Abschreibungen aufgelöst. Negative Unterschiedsbeträge, die vor dem Geschäftsjahr 2000 entstanden sind, werden wie bisher über fünf Jahre erfolgswirksam aufgelöst.

Die Anschaffungskosten von nach der Equity-Methode einbezogenen Beteiligungen werden jährlich um die auf den Lufthansa Konzern entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens bzw. Joint Ventures erhöht bzw. vermindert. Für die Zuordnung und Fortschreibung eines in dem Beteiligungsansatz enthaltenen Unterschiedsbetrags zwischen den Anschaffungskosten der Beteiligung und dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft werden die für die Vollkonsolidierung geltenden Grundsätze entsprechend angewendet.

Die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle werden 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.

Die Konsolidierungsmethoden wurden gegenüber dem Vorjahr unverändert beibehalten.

3 Währungsumrechnung

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. Umrechnungsdifferenzen hieraus sowie aus der Währungsumrechnung von Vorjahresvorträgen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst. Geschäftswerte, die bei ausländischen Tochtergesellschaften aus der Kapitalkonsolidierung entstehen, werden zu historischen Anschaffungswerten fortgeführt.

Die wichtigsten im Konzernabschluss verwendeten Kurse haben sich in Relation zum Euro wie folgt entwickelt:

	2002 Bilanzkurs	**2002** GuV-Durchschnittskurs	2001 Bilanzkurs	2001 GuV-Durchschnittskurs
USD	0,96006	1,05634	1,13340	1,11966
CAD	0,61002	0,67500	0,70917	0,72279
GBP	1,53775	1,59081	1,64177	1,61101
HKD	0,12310	0,13544	0,14468	0,14355
THB	0,02216	0,02455	0,02552	0,02520
SEK	0,10930	0,10956	0,10715	0,10763
NOK	0,13739	0,13361	0,12559	0,12438
DKK	0,13462	0,13460	0,13446	0,13421
CHF	0,68837	0,68148	0,67549	0,66384

4 Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft 47 inländische und 131 ausländische Gesellschaften (im Vorjahr 23 inländische und 124 ausländische Gesellschaften).

Der Konsolidierungskreis 2002 wurde gegenüber dem Vorjahr um die im Mai 2002 gegründete LSG Sky Chefs Belgium N.V. sowie um drei im Juni und eine im Dezember 2002 gegründete Finanzierungsleasing-Objektgesellschaften erweitert. Ende Dezember 2002 wurde die Beteiligung an Shannon Aerospace Ltd. auf 100 Prozent aufgestockt und die finanzielle und operative Kontrolle übernommen.

Die Beteiligungen an Hawker Pacific Aerospace Inc. und Hawker Pacific Aerospace Ltd. wurden im Geschäftsjahr 2002 um insgesamt 34,5 Prozent auf 100 Prozent aufgestockt, davon 7,0 Prozent im Februar, 27,5 Prozent im April 2002. Beide Gesellschaften werden ab dem 1. Januar 2002 unter Berücksichti-

gung des stufenweisen Erwerbs in den Konzernabschluss einbezogen. Für den Erwerb der Anteile an den drei Gesellschaften wurden im Jahr 2002 insgesamt 19,1 Mio. € aufgewendet.

Darüber hinaus wurden erstmalig die Gesellschaften AIRO Catering Services Eesti OÜ, AIRO Catering Services Sweden AB, Feenagh Investments (Proprietary) Ltd., Riga Catering Service SIA, Lido GmbH Lufthansa Aeronautical Services, Lufthansa Process Management GmbH, Lufthansa Systems AS GmbH, Lufthansa Systems Berlin GmbH, Lufthansa Technik Philippines Inc., die GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Projekt Nr. 5 KG sowie sechzehn weitere Finanzierungsleasing-Objektgesellschaften aufgenommen.

Im Konsolidierungskreis sind außerdem Anteile an drei Geldmarktfonds, deren Vermögen dem Konzern zuzurechnen ist, enthalten.

Durch Fusionen mit anderen Gesellschaften des Konsolidierungskreises schieden die Caterair New Zealand Limited (US Comp.), die LSG Lufthansa Service Nordost GmbH und die SkyChefs Inc. Europe aus dem Kreis der konsolidierten Gesellschaften aus.

Die Einbeziehung übriger Tochterunternehmen konnte unterbleiben, da deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns insgesamt von untergeordneter Bedeutung ist. Diese Gesellschaften machen zusammen bis zu fünf Prozent von Umsatz, Ergebnis und Bilanzsumme aus.

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 57 Joint Ventures und 56 assoziierten Unternehmen bilanziert (im Vorjahr je 57 Joint Ventures und assoziierte Unternehmen), von denen neun (Vorjahr: sieben) Joint Ventures und 28 (Vorjahr: 30) assoziierte Unternehmen at equity bewertet werden. Erstmalig wurden in die Equity-Bewertung die Beteiligungen an der OPODO LIMITED sowie an der Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd. einbezogen. Die DHL International Ltd. bzw. die GlobeGround GmbH, die bisher at equity bewertet waren, wurden im November bzw. Juli 2002 verkauft. Zu den hierbei entstandenen Buchgewinnen vgl. Erläuterung 9. Die übrigen Joint Ventures und assoziierten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Aufgrund der Anteilsquote am jeweiligen Joint Venture sind dem Konzern folgende Vermögenswerte, Schulden sowie Aufwendungen und Erträge zuzurechnen:

	2002 Mio. €	2001 Mio. €
Anlagevermögen	2 144,1	2 249,3
Umlaufvermögen	941,3	926,8
Verbindlichkeiten	2 500,3	2 463,9
Aufwendungen	4 698,7	4 519,7
Erträge	4 626,6	4 562,8

Die Auswirkungen der Änderung des Konsolidierungskreises sowie des Kreises der at equity bewerteten Unternehmen sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Bilanz	Konzern **31.12.2002** Mio. €	davon aus Konsolidierungskreisänderungen Mio. €	Konzern 31.12.2001 Mio. €	davon aus Konsolidierungskreisänderungen Mio. €
Anlagevermögen	11713,7	– 36,2	12886,4	+ 1015,8
Umlaufvermögen	6709,7	+ 145,2	4614,7	+ 534,9
Bilanzsumme	19136,9	+ 142,1	18205,9	+ 1741,5
Eigenkapital	4125,2	– 39,2	3498,1	– 335,3
Minderheitenanteile am Kapital	46,8	+ 20,8	30,1	– 29,0
Rückstellungen	7795,8	+ 10,2	6863,4	+ 463,8
Finanzschulden	4713,4	+ 92,0	4445,7	+ 1151,8
Übrige Verbindlichkeiten	2223,9	+ 57,7	3027,6	+ 489,2

Die Auswirkungen der Änderung des Konsolidierungskreises 2002 auf die Bilanz sind bezogen auf die jeweilige Bilanzposition mit Ausnahme der Erhöhung der Minderheitenanteile am Kapital von untergeordneter Bedeutung. Diese entfällt im Wesentlichen auf die Anteile der Minderheitsgesellschafter der Lufthansa Technik Philippines Inc. sowie der AIRO Catering Services Sweden AB am Eigenkapital der jeweiligen Gesellschaft.

Die Auswirkungen aus Konsolidierungskreisänderungen im Jahr 2001 waren im Wesentlichen auf die Erstkonsolidierung der LSG Sky Chefs-Gruppe USA zurückzuführen, die ab dem 1. Juni einbezogen wurde.

Gewinn- und Verlustrechnung	Konzern **31.12.2002** Mio. €	davon aus Konsolidierungskreisänderungen Mio. €	Konzern 31.12.2001 Mio. €	davon aus Konsolidierungskreisänderungen Mio. €
Umsatzerlöse	16971,4	+ 253,1	16690,0	+ 1641,9
Betriebliche Erträge	19089,3	+ 263,6	18188,7	+ 1655,2
Betriebliche Aufwendungen	17497,2	+ 218,7	18504,3	+ 2330,2
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	+ 1592,1	+ 44,9	– 315,6	– 675,0
Finanzergebnis	– 639,7	– 39,0	– 429,1	+ 486,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	+ 952,4	+ 5,9	– 744,7	– 188,8
Steuern	230,5	+ 13,3	+ 140,2	– 53,3
Konzernergebnis	+ 716,8	– 10,4	– 633,2	– 272,5

Die die Gewinn- und Verlustrechnung 2002 betreffenden Effekte sind in den Erläuterungen zu den einzelnen Positionen näher beschrieben, sofern sie wesentlich sind. Über die Veränderung des Konsolidierungskreises hinaus ist die Vergleichbarkeit der einzelnen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung auch dadurch erschwert, dass die im Vorjahr erstmalig konsolidierten Gesellschaften der Onex Food Services (umfirmiert in LSG Sky Chefs LLC) erst ab dem 1. Juni 2001 einbezogen wurden und daher im Vorjahr nur mit dem Ergebnis aus sieben Monaten enthalten waren. Soweit wesentlich, wird bei den einzelnen Erläuterungen hierauf hingewiesen.

5 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Ertrags- und Aufwandsrealisierung
Umsatzerlöse bzw. sonstige betriebliche Erträge werden mit Erbringung der Leistung bzw. mit Übergang der Gefahren auf den Kunden realisiert. Bei kundenbezogener, längerfristiger Fertigung werden die Umsätze nach der percentage-of-completion-Methode dem Leistungsfortschritt entsprechend erfasst.

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung bzw. zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistung werden zum Zeitpunkt der Realisierung der entsprechenden Umsatzerlöse gebildet. Zinserträge und -aufwendungen werden periodengerecht erfasst. Erträge bzw. Aufwendungen aus Gewinnabführungs- bzw. Verlustübernahmeverträgen werden mit Ablauf des Geschäftsjahres realisiert, Dividenden werden zum Ausschüttungszeitpunkt vereinnahmt.

Immaterielle Vermögenswerte
Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, selbsterstellte 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 Nutzungsdauer von fünf Jahren planmäßig linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht aktiviert.

Geschäftswerte aus der Konsolidierung und der Bewertung nach der Equity-Methode werden über ihre voraussichtliche Nutzungsdauer, d.h. über einen Zeitraum von vier bis 20 Jahren planmäßig abgeschrieben. Die voraussichtliche Nutzungsdauer spiegelt dabei jeweils die Erwartung bezüglich der Ausnutzung der durch den Unternehmenserwerb gewonnenen Marktposition und das Wertschöpfungspotenzial des Unternehmens wider.

Sachanlagen
Materielle Vermögenswerte, die im Geschäftsbetrieb länger als ein Jahr genutzt werden, sind mit ihren Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht angesetzt. Die zu Grunde gelegten Nutzungsdauern entsprechen den erwarteten Nutzungsdauern im Konzern. Ausschließlich auf steuerlichen Regelungen beruhende Abschreibungen werden nicht angesetzt.

Neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke werden über zwölf Jahre bis auf einen Restwert von 15 Prozent abgeschrieben.

Für Gebäude werden Nutzungsdauern zwischen 20 und 45 Jahren zu Grunde gelegt, Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge bzw. einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Abschreibungssätze liegen überwiegend zwischen 10 und 20 Prozent pro Jahr. Als Nutzungsdauer von technischen Anlagen und Maschinen werden bis zu zehn Jahre angesetzt. Betriebs- und Geschäftsausstattung wird bei normaler Beanspruchung über drei bis zehn Jahre abgeschrieben.

Finanzierungsleasing
Das wirtschaftliche Eigentum an Leasinggegenständen wird gemäß IAS 17 dann dem Leasingnehmer zugerechnet, wenn dieser im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen aus dem Leasinggegenstand trägt. Sofern das wirtschaftliche Eigentum dem Lufthansa Konzern zuzurechnen ist, erfolgt die Aktivierung zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zum Barwert der Leasingraten zuzüglich gegebenenfalls vom Leasingnehmer getragener Nebenkosten. Die Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern entsprechen denen vergleichbarer, erworbener Vermögenswerte.

Außerplanmäßige Abschreibungen
Immaterielle Vermögenswerte sowie Sachanlagen werden 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 Nettoveräußerungswert bzw. Barwert des erwarteten Mittelzuflusses aus dem Vermögenswert ermittelt.

Finanzanlagen
Finanzanlagen werden am Erfüllungstag, d. h. zum Zeitpunkt des Entstehens bzw. der Übertragung des Vermögenswertes, zu Anschaffungskosten aktiviert. Langfristige unter- bzw. nichtverzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert angesetzt.

Für die Folgebewertung zum Bilanzstichtag werden Finanzanlagen unterschieden in solche, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden und solche, die zur Veräußerung verfügbar sind.

Die zur Veräußerung verfügbaren Finanzanlagen werden zum Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert angesetzt, sofern dieser verlässlich bestimmbar ist. Wertschwankungen zwischen den Bilanzstichtagen werden erfolgsneutral in die Rücklagen eingestellt. Die erfolgswirksame Auflösung der Rücklagen erfolgt entweder mit der Veräußerung oder bei nachhaltigem Absinken des Marktwertes unter die Buchwerte.

Finanzanlagen, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, werden zum Bilanzstichtag zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Sinkt der erzielbare Betrag zum Bilanzstichtag unter den Buchwert, werden erfolgswirksame Wertberichtigungen vorgenommen.

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile werden zu laufend angepassten Preisen, die auf durchschnittlichen Anschaffungskosten basieren, erfasst. Für die Bewertung werden die Ersatzteile den einzelnen Flugzeugmustern zugerechnet und grundsätzlich in Anlehnung an die bei Flugzeugen verrechneten Abschreibungen abgewertet.

Umlaufvermögen
Das Umlaufvermögen umfasst Vorräte sowie finanzielle Vermögenswerte.

Vorräte
Der Posten Vorräte umfasst nicht reparaturfähige Ersatzteile, Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie bezogene Waren und geleistete Anzahlungen auf Vorräte. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten, die auf Basis von Durchschnittspreisen ermittelt werden, oder zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht berücksichtigt. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/Herstellungskosten einerseits und realisierbarem Nettoveräußerungspreis abzüglich noch anfallender Kosten andererseits. Dabei wird grundsätzlich der Nettoveräußerungspreis des Endproduktes zu Grunde gelegt.

Finanzielle Vermögenswerte
Finanzielle Vermögenswerte des Umlaufvermögens umfassen Forderungen, Wertpapiere sowie Bankguthaben und Kassenbestände.

Alle finanziellen Vermögenswerte des Umlaufvermögens werden am Erfüllungstag, d. h. zum Zeitpunkt des Entstehens der Forderung bzw. der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums, zunächst mit ihren Anschaffungskosten angesetzt. Die Anschaffungskosten von unter- bzw. nicht verzinslichen monetären Forderungen entsprechen deren Barwert zum Entstehungszeitpunkt.

Für die Folgebewertung zum Bilanzstichtag werden die finanziellen Vermögenswerte des Umlaufvermögens unterschieden in vom Unternehmen ausgereichte Kredite und Forderungen, zu Handelszwecken gehaltene Vermögenswerte, bis zur Endfälligkeit gehaltene und zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte.

Ausgereichte Kredite und Forderungen sowie bis zur Endfälligkeit gehaltene Forderungen werden in der Folge zu jedem Bilanzstichtag zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Zu Handelszwecken und zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte werden dagegen am Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Forderungen
Forderungen sind, sofern sie nicht zu Handelszwecken gehalten werden, am Bilanzstichtag zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

Kundenforderungen aus zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossenen Fertigungs- bzw. Dienstleistungsaufträgen sind mit ihren Herstellungskosten sowie einem ihrem Fertigstellungsgrad entsprechenden Gewinnaufschlag 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.

Bestehen an der Einbringbarkeit von Forderungen Zweifel, werden diese mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt. Neben den erforderlichen Einzelwertberichtigungen wird erkennbaren Risiken aus dem allgemeinen Kreditrisiko durch Bildung von pauschalierten Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen.

In Fremdwährung valutierende Forderungen werden zum Mittelkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Wertpapiere des Umlaufvermögens
Wertpapiere des Umlaufvermögens sind als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte zum Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet, sofern dieser verlässlich bestimmbar ist. Wertschwankungen zwischen den Bilanzstichtagen werden erfolgsneutral – soweit erforderlich unter Berücksichtigung latenter Steuern – in den Rücklagen abgebildet.

Bankguthaben und Kassenbestände
Flüssige Mittel sind zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt. Fremdwährungsbestände sind zum Mittelkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Derivative Finanzinstrumente
Derivative Finanzinstrumente werden im Lufthansa Konzern entsprechend einer konzerninternen Richtlinie zur Sicherung von Zins- und Währungsrisiken sowie zur Absicherung des Treibstoffpreisrisikos auf Basis einer vom Vorstand definierten und von einem Preissicherungsgremium überwachten Sicherungspolitik eingesetzt. Dabei werden auch Zins- und Währungssicherungsgeschäfte mit nicht konsolidierten Konzerngesellschaften abgeschlossen.

Zur Absicherung von variablen Zinszahlungen werden hauptsächlich Zinsswap-Geschäfte abgeschlossen, bei denen der dem Grundgeschäft zu Grunde liegende variable Zins gegen einen Festzins über die gesamte Laufzeit ausgetauscht wird.

Zur Absicherung von Wechselkursrisiken werden Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen eingesetzt. Dabei kommen auch Bandbreitenoptionen zum Einsatz, die die Kombination eines Kaufs und gleichzeitigen Verkaufs von Devisenoptionen derselben Währung darstellen. Die Bandbreitenoptionen werden als zero-cost-Optionen abgeschlossen, d. h. die zu zahlende Prämie entspricht der Prämie, die aus dem Optionsverkauf resultiert.

Treibstoffpreissicherungen bestehen in Form von Festpreis- und Optionsgeschäften auf dem Roh- und Heizölmarkt.

Alle Finanzderivate werden zu Anschaffungskosten in der Bilanz erfasst und in der Folge zum Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Soweit die eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Cashflow-Sicherungen im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach den Vorschriften des IAS 39 sind, führen die Zeitwertschwankungen nicht zu Auswirkungen auf das Periodenergebnis während der Laufzeit des Derivates.

Sicherungsgeschäfte werden entweder zur Absicherung beizulegender Zeitwerte oder zur Absicherung künftiger Cashflows abgeschlossen.

Im Falle einer wirksamen Absicherung von beizulegenden Zeitwerten gleichen sich die Zeitwertschwankungen des gesicherten Vermögenswertes bzw. der gesicherten Schulden und die des Finanzinstrumentes in der Gewinn- und Verlustrechnung aus.

Zeitwertschwankungen aus einer wirksamen Cashflow-Sicherung werden erfolgsneutral in der entsprechenden Rücklagenposition erfasst.

Ist der gesicherte Zahlungsstrom eine Investition, so wird zum Zeitpunkt des Fälligwerdens des Grundgeschäfts das Ergebnis aus dem Sicherungsgeschäft aus dem Eigenkapital in die Anschaffungskosten der Investition umgesetzt.

In allen anderen Fällen wird der angesammelte Wert im Eigenkapital bei Fälligwerden des gesicherten Zahlungsstroms als Gewinn oder Verlust im Periodenergebnis berücksichtigt.

Soweit die eingesetzten Finanzinstrumente nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte, sondern als Handelsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden, wirken sich alle Zeitwertschwankungen unmittelbar als Gewinn oder Verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung aus.

Sicherungspolitik des Konzerns (siehe Erläuterung 39) ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreisrisiken abzuschließen.

Einzelne notwendige Sicherungsgeschäfte, die bei der Treibstoffpreis- und Devisensicherung genutzt werden, sowie Geschäfte mit nicht konsolidierten Konzerngesellschaften erfüllen dennoch nicht die speziellen Wirksamkeitsdefinitionen des IAS 39. Zeitwertschwankungen aus diesen Geschäften sind daher unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Rückstellungen
Die Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren für leistungsorientierte Altersversorgungspläne. Der in den Pensionsaufwendungen enthaltene Zinsanteil wird als Zinsaufwand im Finanzergebnis ausgewiesen.

Steuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen werden gebildet, soweit eine aus einem vergangenen Ereignis resultierende Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Vermögensabfluss führt und sich diese Vermögensbelastung zuverlässig schätzen lässt. Musste die Rückstellungsbildung unterbleiben, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt ist, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einer Vermögensbelastung führen, werden in Höhe des Barwertes des erwarteten Vermögensabflusses gebildet.

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Rückstellungen in Fremdwährung sind zum Stichtagskurs umgerechnet.

Verbindlichkeiten
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverträgen werden zum Vertragsabschlusszeitpunkt mit dem Barwert der Leasingraten, übrige Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

In Fremdwährung valutierende Verbindlichkeiten werden zum Mittelkurs am Bilanzstichtag bewertet.

Latente Steuerposten
Latente Steuern werden gemäß IAS 12 für 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.

Aufgrund des im Jahr 2002 verabschiedeten Flutopfersolidaritätsgesetzes steigt der inländische Körperschaftsteuersatz, begrenzt auf den Veranlagungszeitraum 2003, um 1,5 Prozent auf 26,5 Prozent. Im Geschäftsjahr 2002 entstandene latente Steueransprüche und -lasten im Inland, die sich voraussichtlich im Veranlagungszeitraum 2003 umkehren, wurden daher mit einem latenten Steuersatz von 36,5 Prozent unter Einbeziehung der Gewerbeertragsteuer, alle übrigen mit einem latenten Steuersatz von 35 Prozent bewertet. Bereits in Vorjahren aktivierte/passivierte latente Steuerposten wurden, soweit sie sich im Veranlagungszeitraum 2003 umkehren, erfolgswirksam bzw. erfolgsneutral angepasst, je nach dem ob sie zu Lasten des Ergebnisses bzw. der Rücklagen gebildet wurden.

Die latenten Steuersätze im Ausland betrugen im Geschäftsjahr 2002 zwölf bis 52 Prozent.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

6 Erlöse aus den Verkehrsleistungen

Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen	2002 Mio. €	2001 Mio. €
Passage	9 725,8	9 859,0
Fracht	2 179,3	2 271,7
Post	126,8	122,3
	12 031,9	**12 253,0**
Liniendienste	11 653,3	11 813,8
Charter	378,6	439,2
	12 031,9	**12 253,0**

Die in der Segmentberichterstattung (Erläuterung 40) ausgewiesenen Verkehrserlöse der Lufthansa Cargo AG beinhalten in beiden Geschäftsjahren in Höhe von 0,6 Mio. € Erträge aus der Beförderung von Passagieren auf Frachtflügen, die in der nebenstehenden Tabelle den Verkehrserlösen Passage zugeordnet sind.

7 Andere Betriebserlöse

Aufteilung nach Tätigkeitsbereichen	2002 Mio. €	2001 Mio. €
Werftleistungen	1 557,9	1 488,0
Cateringleistungen	1 752,9	1 483,7
Convenient Meal Solutions	600,0	366,8
Reiseleistungen (Provisionen)	176,3	182,5
EDV-Leistungen	335,4	292,7
Abfertigungsleistungen	218,0	314,3
Sonstige Leistungen	299,0	309,0
	4 939,5	**4 437,0**

Die Erweiterung des Konsolidierungskreises hat sich in den Werftleistungen mit 182,2 Mio. €, in den Cateringleistungen mit 21,3 Mio. € und in den EDV-Leistungen mit 45,4 Mio. € ausgewirkt. Der starke Anstieg der Cateringleistungen und der Convenient Meal Solutions ist ausschließlich darauf zurückzuführen, dass im Vorjahr die LSG USA-Gruppe erst ab dem 1. Juni 2001 konsolidiert wurde.

Die anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus unfertigen Leistungen im Zusammenhang mit längerfristigen Fertigungs- bzw. Dienstleistungsaufträgen in Höhe von 140,8 Mio. € (Vorjahr: 140,9 Mio. €). Diese Erlöse wurden in Höhe der geschätzten, dem Fertigstellungsgrad entsprechenden anteiligen Auftragserlöse bzw. – sofern das Ergebnis des gesamten Auftrags nicht verlässlich geschätzt werden konnte – in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst. Der Fertigstellungsgrad wurde anhand des Verhältnisses der zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten zu den geschätzten gesamten Auftragskosten ermittelt.

Kumulativ, d. h. unter Berücksichtigung in Vorjahren erfasster Beträge, ergeben sich Kosten für unfertige Aufträge in Höhe von 150,2 Mio. € (Vorjahr: 130,9 Mio. €), die hierauf verrechneten Gewinne betragen 6,8 Mio. € (Vorjahr: 21,1 Mio. €). Von Kunden bereits angezahlt wurden 152,5 Mio. € (Vorjahr: 150,5 Mio. €). Der um Wertberichtigungen verminderte Saldo dieser Beträge ist unter den Forderungen und sonstigen Vermögenswerten (vgl. Erläuterung 26) ausgewiesen. Es wurden 0,5 Mio. € von Kunden einbehalten.

8 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2002 Mio. €	2001 Mio. €
Verminderung/Erhöhung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	+ 3,0	+ 1,8
Andere aktivierte Eigenleistungen	12,6	24,0
	15,6	**25,8**

9 Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge	2002 Mio. €	2001 Mio. €
Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen	503,4	181,6
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	8,7	0,6
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	622,9	477,6
Auflösung von Rückstellungen	246,5	109,1
Erträge aus weiterbelasteten Lieferungen/Leistungen	113,2	128,2
Weiterberechnete Gebühren für EDV-Vertriebssysteme	31,3	34,5
Auflösung Wertberichtigung auf Forderungen/Ausbuchung Verbindlichkeiten	44,7	29,7
Personalüberlassung	32,7	30,5
Schadenersatzleistungen	74,2	33,4
Mieterträge	26,7	28,2
Subleaseerträge Fluggerät	10,1	10,7
Erträge aus dem Abgang von kurzfristigen Finanzinvestitionen	1,8	26,3
Übrige betriebliche Erträge	386,1	382,5
	2 102,3	**1 472,9**

Von den Erträgen aus dem Abgang von Anlagevermögen entfiel 1 Mio. € auf Verkäufe von Fluggerät, 414 Mio. € auf den Verkauf von 25 Prozent der Anteile an der DHL International Ltd. sowie 74,4 Mio. € auf die Veräußerung der verbliebenen 49 Prozent der Anteile an der GlobeGround GmbH.

Im Vorjahr enthielten die Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen 35,0 Mio. € aus dem Verkauf von Fluggerät, 79,7 Mio. € aus dem Verkauf von 51 Prozent der Anteile an der GlobeGround-Gruppe sowie 57,9 Mio. € aus der Veräußerung von Anteilen an der France Telecom.

Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten 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 (Erläuterung 13) ausgewiesen.

Das Bundeskartellamt hatte in der Preisgestaltung auf der Strecke Frankfurt a. M. – Berlin den Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung gesehen und eine Untersagungsverfügung erlassen, gegen die Lufthansa Beschwerde eingelegt hatte. Die in Zusammenhang mit diesem Rechtsstreit in Vorjahren gebildete Rückstellung von 12,8 Mio. € wurde im Geschäftsjahr 2002 aufgelöst, nachdem das Bundeskartellamt aufgrund der geänderten Wettbewerbsverhältnisse angekündigt hat, aus der Verfügung keine Rechte mehr ableiten zu wollen.

Die im Jahr 2001 gebildete Drohverlustrückstellung für einen Cateringvertrag (vgl. Erläuterung 13) konnte nach erfolgreich abgeschlossenen Nachverhandlungen in Höhe von 47 Mio. € aufgelöst werden.

Die übrigen Rückstellungsauflösungen 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 Schadenersatzleistungen enthalten die durch die Bundesregierung gezahlte Entschädigung für die Schäden aus der Schließung des amerikanischen Luftraums zwischen dem 11. und 14. September 2001 in Höhe von 43 Mio. € (vgl. Erläuterung 37).

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen, unter anderem die geldwerten Vorteile aus Zuwendungen des Arbeitgebers (Gegenposten im Personalaufwand), Werbeeinnahmen und Kantinenerträge.

Die Veränderungen des Konsolidierungskreises hatten keinen nennenswerten Einfluss auf die Höhe der sonstigen betrieblichen Erträge.

10 Materialaufwand

Materialaufwand	**2002** Mio. €	2001 Mio. €
Betriebsstoffe für Flugzeuge	1 347,2	1 621,0
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1 269,2	1 392,6
Bezogene Waren	921,3	707,4
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	**3 537,7**	**3 721,0**
Gebühren	2 239,3	2 310,8
Charteraufwendungen	405,3	502,3
Fremdleistungen Technik	501,1	511,7
Borddienstleistungen	161,4	199,5
Operating Lease	16,9	30,0
Fremdleistungen EDV	46,9	29,7
Übrige bezogene Leistungen	287,4	318,5
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	**3 658,3**	**3 902,5**
	7 196,0	**7 623,5**

Der Materialaufwand stieg aufgrund der Erweiterung des Konsolidierungskreises um insgesamt 93,1 Mio. €. Die Aufwendungen für die übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren fielen um 59,5 Mio. € und die Aufwendungen für bezogene Leistungen um 33,6 Mio. € höher aus. Wie bei den Umsatzerlösen wirkt sich im Materialaufwand außerdem im Vergleich zum Vorjahr die ganzjährige Einbeziehung der LSG Sky Chefs-Gruppe USA stark aus.

11 Personalaufwand

Personalaufwand	**2002** Mio. €	2001 Mio. €
Löhne und Gehälter	3 895,3	3 758,2
Soziale Abgaben	510,7	527,8
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	254,1	194,6
	4 660,1	**4 480,6**

Die Steigerung des Personalaufwands resultiert in Höhe von 106,1 Mio. € aus der Erweiterung des Konsolidierungskreises, davon entfallen 88,8 Mio. € auf Löhne und Gehälter, 13,0 Mio. € auf soziale Abgaben und 4,3 Mio. € auf Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung. Die übrige Steigerung des Personalaufwands beruht ausschließlich auf der ganzjährigen Einbeziehung der LSG Sky Chefs-Gruppe USA.

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen (vgl. Erläuterung 33) ausgewiesen. Für Organmitglieder wurden 0,5 Mio. € (Vorjahr: 0,4 Mio. €) zugeführt.

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	**2002**	2001
Bodenpersonal	74 915	69 372
Bordpersonal im Einsatz	17 813	17 509
Personal in Ausbildung	1 407	1 094
	94 135	**87 975**

Auf die erstmalig konsolidierten Gesellschaften entfielen im Jahresdurchschnitt 3 583 Mitarbeiter des Bodenpersonals. Die Mitarbeiterzahlen für diese Gesellschaften sind auf den Zeitpunkt der Erst- bzw. Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet. Darüber hinaus erhöhten sich durch die volle Einbeziehung der LSG Sky Chefs-Gruppe USA die im Jahresdurchschnitt Beschäftigten um weitere 5 847 Mitarbeiter. Zum 31. Dezember 2002 waren 93 796 Mitarbeiter im Konzern beschäftigt (Vorjahr: 90 008).

12 Abschreibungen

Eine Aufteilung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Flugzeuge und übrige Sachanlagen ist den Erläuterungen der jeweiligen Position zu entnehmen. Die Gesamtabschreibungen betragen 1 243,3 Mio. € (Vorjahr: 1 714,1 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2002 wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 33,1 Mio. € vorgenommen, davon entfielen 26,9 Mio. € auf zwei stillgelegte Boeing 747-200, die auf den voraussichtlich erzielbaren Netto-Veräußerungswert abgeschrieben wurden. Weitere 6,2 Mio. € betreffen Gebäude, deren Nutzungswert, ermittelt als Barwert der Zahlungsüberschüsse, unter den Buchwert gesunken war. Im Vorjahr waren außerplanmäßige Abschreibungen auf einen Firmenwert im Segment Catering in Höhe von 495,4 Mio. € vorgenommen worden. Auslöser dieser außerplanmäßigen Abschreibung waren die Terroranschläge vom 11. September 2001, als deren direkte Folge starke Umsatz- und Ergebnisrückgänge bei der Gruppe zu verzeichnen waren.

Aus der erstmaligen zeitanteiligen Abschreibung der Firmenwerte der neuen Konzerngesellschaften in Höhe von 2,4 Mio. € sowie deren eigenem Beitrag zur Position Abschreibungen entstanden insgesamt höhere Abschreibungen von 20,2 Mio. €.

13 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen	2002 Mio. €	2001 Mio. €
Verkaufsprovisionen für Agenturen	997,1	1 077,8
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	647,6	594,6
Personalabhängiger Aufwand	538,4	585,3
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	245,0	259,0
Zuführung zu Drohverlust-Rückstellungen für einen Cateringvertrag	–	180,0
Werbung und Verkaufsförderung	152,8	145,6
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	534,6	431,0
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	132,1	193,8
Aufwendungen aus weiterberechneten Lieferungen/ Leistungen	131,4	163,4
Sonstige Serviceleistungen	118,0	147,0
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	106,6	33,1
Wertberichtigungen auf Forderungen	86,0	101,0
Verluste aus Anlagenabgängen	8,1	17,5
Verluste aus dem Abgang von kurzfristigen Finanzinvestitionen	0,0*	30,2
Verluste aus dem Abgang von übrigem Umlaufvermögen	0,1	4,7
Aufwendungen für Restrukturierung	–	15,7
Übrige betriebliche Aufwendungen	700,0	706,4
	4 397,8	**4 686,1**

*unter 0,1 Mio. €

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen Entstehungszeitpunkt (Monatsdurchschnittskurs) und Zahlungszeitpunkt (Kassakurs) sowie Kursverluste aus der Bewertung zum Stichtagskurs (vgl. Erläuterung 9).

Die Veränderung des Konsolidierungskreises hatte keine Auswirkungen auf die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen.

14 Beteiligungsergebnis

Beteiligungsergebnis	2002 Mio. €	2001 Mio. €
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	32,4	28,6
Ergebnis aus Joint Ventures	– 46,3	+ 47,3
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	– 40,2	– 38,6
Ergebnis aus übrigen Beteiligungen	+ 13,0	+ 20,6
Aufwendungen aus Verlustübernahme	– 22,3	– 13,5
	– 63,4	**+ 44,4**

Erträge und Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen. Im Ergebnis aus Joint Ventures sind Verluste von 49,6 Mio. € (Vorjahr: Gewinne 40,3 Mio. €) sowie im Ergebnis aus assoziierten Unternehmen Verluste von 41,7 Mio. € (Vorjahr: 56,2 Mio. €) enthalten, die nach der Equity-Methode ermittelt wurden.
Im Ergebnis aus assoziierten Unternehmen ist eine außerplanmäßige Abschreibung auf das assoziierte Unternehmen British Midland plc

von 53,5 Mio. € enthalten. Die Ermittlung des zu erzielenden Betrages erfolgte auf der Ebene der Zahlungsmittel generierenden Einheit British Midland plc. Dieser entspricht dem Nutzungswert.

Die Ergebnisbeiträge der Gesellschaften, die erstmalig nach der Equity-Methode bilanziert wurden, beliefen sich nach anteiliger Abschreibung der Firmenwerte auf – 20,0 Mio. €.

15 Zinsergebnis

Zinsergebnis	**2002** Mio. €	2001 Mio. €
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	33,2	48,0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	109,7	52,2
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 558,0	– 498,1
	– 415,1	**– 397,9**

Durch Aufnahme der neuen Gesellschaften in den Konsolidierungskreis des Lufthansa Konzerns erhöhte sich der negative Zinssaldo um 1,6 Mio. €.

Die Zinsaufwendungen enthalten 14,1 Mio. € (Vorjahr: 10,9 Mio. €) aus der Aufzinsung von in Vorjahren abgezinsten längerfristigen sonstigen Rückstellungen.

16 Übrige Finanzposten

Übrige Finanzposten	**2002** Mio. €	2001 Mio. €
Abschreibungen auf Finanzanlagen	– 64,0	– 54,8
Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	– 0,9	–
Ergebnis aus der Marktbewertung von Derivaten*	– 96,3	– 20,8
	– 161,2	**– 75,6**

*betrifft Derivatgeschäfte, die als Handelsgeschäfte zu qualifizieren waren

Der Beitrag der erstmalig konsolidierten Gesellschaften zu den übrigen Finanzposten belief sich auf – 9,9 Mio. €, zu den Abschreibungen auf Finanzanlagen – 7,5 Mio. €.

17 Steuern

Sonstige Steuern	**2002** Mio. €	2001 Mio. €
Laufender Steueraufwand	48,8	63,6
Auflösung von Steuerrückstellungen/-verbindlichkeiten	– 0,6	– 1,0
Erstattungen für Vorjahre	– 0,5	– 0,4
	47,7	**62,2**

Ertragsteuern	**2002** Mio. €	2001 Mio. €
Laufender Ertragsteueraufwand	57,5	19,5
Auflösung von Steuerrückstellungen	– 3,7	– 6,1
Erstattungen für Vorjahre	– 5,0	– 29,0
Latente Steuern	134,0	– 186,8
	182,8	**– 202,4**

Erträge sind mit negativem Vorzeichen versehen

Durch die Erweiterung des Konsolidierungskreises sind die Sonstigen Steuern um 0,9 Mio. €, die laufenden Ertragsteuern um 1,7 Mio. € und die latenten Steuern um 10,7 Mio. € höher ausgefallen.

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 von 35 Prozent multipliziert. Dieser setzt sich aus einem Steuersatz von 25 Prozent für Körperschaftsteuer und zehn Prozent für Gewerbeertragsteuer zusammen. Aufgrund des Flutopfersolidaritätsgesetzes werden latente Steuerposten, die sich voraussichtlich im Veranlagungszeitraum 2003 umkehren, im Geschäftsjahr 2002 mit einem Steuersatz von 36,5 Prozent bewertet.

	2002 Mio. € Bemessungsgrundlage	**2002** Mio. € Steueraufwand	2001 Mio. € Bemessungsgrundlage	2001 Mio. € Steueraufwand
Erwartete(r) Ertragsteueraufwand/-erstattung	904,7	316,6	– 806,9	– 282,4
Steuerfreie Einnahmen, sonstige Abzugsbeträge und permanente Differenzen		– 223,4	– 65,8	+ 23,0
Steuerlich nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Geschäftswerte	139,5	+ 48,9	202,0	+ 70,7
Bei ausländischen Beteiligungen angefallene Verluste (Vorjahr: thesaurierte Gewinne), die nicht mit latenten Steuern belastet sind	– 19,9	+ 7,0	15,7	– 5,5
Aufstockung des latenten Steuersatzes auf 36,5 Prozent für temporäre Differenzen, die sich 2003 umkehren (Flutopfersolidaritätsgesetz)	–	– 5,7	–	–
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz	–	+ 34,9	–	+ 17,1
Steuererstattung auf Vorjahresdividende	–	–	–	– 48,8
Sonstige	–	+ 4,5	–	+ 23,5
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand		**182,8**		**– 202,4**

Für den Fall der Vollausschüttung bestehen latente Steueransprüche von 100,3 Mio. € (Vorjahr: 93,2 Mio. €), die aus den in Vorjahren entstandenen, mit einem höheren Körperschaftsteuersatz versteuerten, thesaurierten Gewinnen, resultieren. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung eine Dividende von 0,60 € je Stückaktie für das Geschäftsjahr 2002 vorschlagen. Auf diese Dividende wird dem Unternehmen eine Steuergutschrift von 38,2 Mio. € erteilt werden.

Im Rahmen der Equity-Bewertung werden latente Steuern auf thesaurierte Gewinne der Beteiligungen in Höhe der bei Ausschüttung fälligen Steuern gebildet.

Im Geschäftsjahr 2002 wurden passive latente Steuern erfolgsneutral in Höhe von 80,3 Mio. € (Vorjahr: aktive latente Steuern 26,4 Mio. €) gebildet.

Die Steuerabgrenzungen 2002 und 2001 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

	31.12.2002 Mio. € aktivisch	**31.12.2002** Mio. € passivisch	31.12.2001 Mio. € aktivisch	31.12.2001 Mio. € passivisch
Verlustvorträge und Steuergutschriften	89,4	– 238,1	105,7	– 380,5
Steuerliche Sonderabschreibungen, steuerfreie Rücklagen	–	190,3	–	245,9
Pensionsrückstellungen	25,2	– 281,6	10,8	– 285,3
Finanzierungsleasing Fluggerät	–	99,8	–	– 120,5
Abschreibungen	7,4	450,0	23,9	377,1
Eliminierte Wertberichtigungen auf konzerninterne Ausleihungen	–	–	–	101,3
Marktbewertung Finanzinstrumente	9,6	62,3	4,9	101,3
Übrige Rückstellungen	62,4	– 107,0	108,2	35,3
Sonstige	11,1	– 5,4	8,5	41,3
	205,1	**170,3**	**262,0**	**115,9**

Neben den genannten latenten Steueransprüchen aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften bestehen noch Steueransprüche aus Verlustvorträgen in Höhe von 138,3 Mio. € (Vorjahr: 62,3 Mio. €), die nicht angesetzt werden konnten. Von diesen sind 8,3 Mio. € nur bis in das Jahr 2004, 39,9 Mio. € bis 2005, 4,5 Mio. € bis 2006, 1,4 Mio. € bis 2007, 2,2 Mio. € bis 2008, 19,2 Mio. € bis 2009, 3,9 Mio. € bis 2011 und 10,6 Mio. € bis 2012 nutzbar.

Die Werthaltigkeit der innerhalb LSG Sky Chefs-Gruppe USA aktivierten Steueransprüche aus Verlustvorträgen in Höhe von 68,7 Mio. USD ist dadurch belegt, dass der Konzern über ausreichende Steuerstrategien verfügt, um die Verlustvorträge nutzen zu können. Darüber hinaus wird mit einer weiteren Verbesserung der operativen Ergebnisse der Gruppe gerechnet.

18 Ergebnis je Aktie

Das „unverwässerte“ Ergebnis je Aktie wird als Quotient aus dem Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktienzahl ermittelt. Zur Ermittlung des „verwässerten“ Ergebnisses je Aktie werden die Stammaktien, die bei Ausübung der Wandlungsrechte aus der am 4. Januar 2002 begebenen Wandelanleihe der Deutschen Lufthansa AG maximal ausgegeben werden könnten, dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres 2002 in Umlauf befindlichen Aktien zugerechnet. Das Konzernergebnis wird um die für die Wandelanleihen aufgewendeten Beträge erhöht.

	2002	2001
„Unverwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	+ 1,88	– 1,66
Konzernergebnis in Mio. €	+ 716,8	– 633,2
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	381 525 263	381 314 578

	2002	2001
„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	+ 1,75	– 1,66
Konzernergebnis in Mio. €	+ 716,8	– 633,2
+ Zinsaufwand Wandelanleihe	+ 21,6	–
– laufende und latente Steuern	– 7,4	–
Berichtigtes Periodenergebnis	+ 731,0	– 633,2
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	418 319 946	381 314 578

Erläuterungen zur Konzernbilanz
Aktiva

19 Anlagevermögen

Mio. €	Immaterielle Vermögens-werte	Flugzeuge und Reserve-triebwerke	Übriges Sachanlage-vermögen	Finanz-anlagen	Summe Anlage-vermögen
Anschaffungskosten					
Stand 01. 01. 2002	2 975,3	14 958,6	3 094,5	2 425,8	23 454,2
Währungsdifferenzen	– 127,1	– 1,7	– 158,6	– 27,4	– 314,8
Änderung Konsolidierungskreis	27,3	51,0	170,1	– 100,6	147,8
Zugänge	53,6	441,8	212,9	314,1	1 022,4
Abgänge	73,9	319,7	107,3	575,4	1 076,3
Umbuchungen	0,2	–	– 0,2	–	–
Stand 31. 12. 2002	2 855,4	15 130,0	3 211,4	2 036,5	23 233,3
Abschreibungen					
Stand 01. 01. 2002	1 065,4	7 406,9	1 742,9	352,6	10 567,8
Währungsdifferenzen	– 30,1	– 0,4	– 82,3	– 0,7	– 113,5
Änderung Konsolidierungskreis	3,4	36,5	55,9	– 1,2	94,6
Zugänge	155,8	854,7	232,8	129,9	1 373,2
Abgänge	53,8	156,5	97,4	86,1	393,8
Zuschreibungen	–	–	0,0*	8,7	8,7
Umbuchungen	0,0*	–	0,0*	–	–
Stand 31. 12. 2002	1 140,7	8 141,2	1 851,9	385,8	11 519,6
Buchwert 31. 12. 2002	**1 714,7**	**6 988,8**	**1 359,5**	**1 650,7**	**11 713,7**
Buchwert 01. 01. 2002	**1 909,9**	**7 551,7**	**1 351,6**	**2 073,2**	**12 886,4**

*unter 0,1 Mio. €

Im Sachanlagevermögen sind auch gemietete Vermögenswerte enthalten, die wegen der Gestaltung der zu Grunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing dem wirtschaftlichen, nicht aber dem juristischen Eigentum des Konzerns zugerechnet werden. Die Entwicklung dieser Vermögenswerte ist in Erläuterung 23 dargestellt.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren Grundschulden in Höhe von 16,6 Mio. € (Vorjahr: 18,1 Mio. €). Für Grundvermögen im Wert von 303,3 Mio. € (Vorjahr: 307,4 Mio. €) besteht ein grundbücherliches Ankaufsrecht. Von dem gesamten Sachanlagevermögen dienen außerdem 1 394,0 Mio. € (Vorjahr: 954,3 Mio. €) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen.

20 Immaterielle Vermögenswerte

Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Selbst-erstellte Software	Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung	Passivischer Unterschieds-betrag	Geleistete Anzahlungen	Gesamt
Anschaffungskosten						
Stand 01.01.2002	520,7	35,2	2 394,4	– 8,2	33,2	2 975,3
Währungsdifferenzen	– 43,2	–	– 81,3	–	– 2,6	– 127,1
Änderung Konsolidierungskreis	3,7	0,1	22,7	– 0,1	0,9	27,3
Zugänge	36,0	3,4	16,7	– 20,6	18,1	53,6
Abgänge	65,3	1,3	2,4	–	4,9	73,9
Umbuchungen	– 51,6	10,4	71,4	–	–30,0	0,2
Stand 31.12.2002	400,3	47,8	2 421,5	– 28,9	14,7	2 855,4
Abschreibungen						
Stand 01.01.2002	255,8	18,7	792,7	– 3,1	1,3	1 065,4
Währungsdifferenzen	– 15,0	–	– 14,9	–	– 0,2	– 30,1
Änderung Konsolidierungskreis	0,8	0,2	2,4	0,0*	–	3,4
Zugänge	46,6	4,4	102,2	– 0,7	3,3	155,8
Abgänge	52,0	0,8	0,0*	–	1,0	53,8
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	– 14,0	–	17,5	– 0,1	– 3,4	0,0*
Stand 31.12.2002	222,2	22,5	899,9	– 3,9	0,0*	1 140,7
Buchwert 31.12.2002	**178,1**	**25,3**	**1 521,6**	**– 25,0**	**14,7**	**1 714,7**
Buchwert 01.01.2002	**264,9**	**16,5**	**1 601,7**	**– 5,1**	**31,9**	**1 909,9**

*unter 0,1 Mio. €

Die Zugänge der Geschäftswerte aus der Konsolidierung betreffen mit 2,5 Mio. € den Erwerb von Anteilen an Hawker Pacific Aerospace Inc. und mit 12,7 Mio. € an Hawker Pacific Aerospace Ltd. Die Firmenwerte werden jeweils über 15 Jahre abgeschrieben. Der Zugang eines passivischen Unterschiedsbetrags aus der Erstkonsolidierung betrifft den Erwerb von Shannon Aerospace Ltd. mit 20,3 Mio. €. Die Auflösung erfolgt entsprechend der Entwicklung des Anlagevermögens über 16 Jahre.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 11,0 Mio. € (Vorjahr: 27,0 Mio. €) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 1,7 Mio. € (Vorjahr: 4,4 Mio. €) wurden bereits fest bestellt, sind aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns gelangt.

21 Flugzeuge und Reservetriebwerke

Mio. €	Flugzeuge und Reservetriebwerke	Anzahlungen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke	Gesamt
Anschaffungskosten			
Stand 01.01.2002	14 601,1	357,5	14 958,6
Währungsdifferenzen	– 1,7	–	– 1,7
Änderung Konsolidierungskreis	51,0	–	51,0
Zugänge	81,5	360,3	441,8
Abgänge	234,4	85,3	319,7
Umbuchungen	173,6	– 173,6	–
Stand 31.12.2002	14 671,1	458,9	15 130,0
Abschreibungen			
Stand 01.01.2002	7 406,9	–	7 406,9
Währungsdifferenzen	– 0,4	–	– 0,4
Änderung Konsolidierungskreis	36,5	–	36,5
Zugänge	854,7	–	854,7
Abgänge	156,5	–	156,5
Zuschreibungen	–	–	–
Umbuchungen	–	–	–
Stand 31.12.2002	8 141,2	–	8 141,2
Buchwert 31.12.2002	**6 529,9**	**458,9**	**6 988,8**
Buchwert 01.01.2002	**7 194,2**	**357,5**	**7 551,7**

In der Position Flugzeuge sind 16 Flugzeuge mit einem Buchwert von 1 197,8 Mio. € ausgewiesen, die Gegenstand von Transaktionen sind, die der Realisierung von Barwertvorteilen aus cross border Leasingkonstruktionen dienen. Bei diesen Transaktionen wird in der Regel ein 40- oder 50-jähriger Headleasevertrag mit einem Leasingnehmer auf den Bermudas abgeschlossen. Die von diesem zu entrichtenden Leasingraten werden in einer Summe an den Leasinggeber gezahlt. Gleichzeitig schließt der Leasinggeber einen Sublease-Vertrag mit kürzerer Laufzeit (zwischen 14 und 16 Jahren) mit dem Leasingnehmer ab und entrichtet die hieraus entstehenden Leasingzahlungsverpflichtungen in einer Summe schuldbefreiend an eine Bank.

Da Risiken und Chancen an dem Flugzeug ebenso wie das juristische Eigentum wie vor der Transaktion im Lufthansa Konzern verbleiben, werden die Flugzeuge gemäß SIC 27 nicht als Leasinggegenstände nach IAS 17 behandelt, sondern so, wie sie ohne Abschluss dieser Transaktion behandelt werden würden.

Mit der Transaktion sind operative Einschränkungen verbunden; das Flugzeug darf nicht überwiegend im amerikanischen Luftraum eingesetzt werden.

Der realisierte Barwertvorteil aus diesen Transaktionen wird über die Laufzeit des Sublease-Vertrages ratierlich ergebniswirksam vereinnahmt. Im Jahr 2002 wurden hieraus 9,9 Mio. € im Sonstigen betrieblichen Ertrag realisiert (Vorjahr: 9,0 Mio. €).

Darüber hinaus enthält die Position 7 Flugzeuge mit einem Buchwert von 453,3 Mio. €, die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungskonditionen an japanische Leasinggesellschaften bzw. Leasinggesellschaften auf den Bermudas verkauft und zurückgeleast wurden. Die Laufzeit der Leasingverträge beträgt zwischen zehn und 26 Jahren. Lufthansa hat das Recht, zu einem bestimmten Zeitpunkt die Flugzeuge zu einem festgelegten Preis zurückzuerwerben.

Da Risiko und Chancen an diesen Flugzeugen beim Lufthansa Konzern verbleiben, werden die Flugzeuge ebenfalls nach SIC 27 nicht als Leasinggegenstände behandelt. Operative Einschränkungen bestehen für die zwei über Leasinggesellschaften auf den Bermudas finanzierten Flugzeuge. Diese dürfen nicht überwiegend im amerikanischen Luftraum eingesetzt werden.
Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt zum 31.12.2002 5,7 Mrd. € (Vorjahr: 8,2 Mrd. €).

22 Übriges Sachanlagevermögen

Mio. €	Grundstücke und Bauten	Als Finanzinvestitionen - gehaltene Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungskosten						
Stand 01.01.2002	1 361,6	21,8	439,7	1 155,6	115,8	3 094,5
Währungsdifferenzen	– 72,8	–	– 8,6	– 60,4	– 16,8	– 158,6
Änderung Konsolidierungskreis	101,6	–	27,9	39,0	1,6	170,1
Zugänge	33,5	0,4	20,9	76,1	82,0	212,9
Abgänge	6,8	–	10,1	85,4	5,0	107,3
Umbuchungen	61,9	–	0,5	35,3	– 97,9	– 0,2
Stand 31.12.2002	1 479,0	22,2	470,3	1 160,2	79,9	3 211,4
Abschreibungen						
Stand 01.01.2002	525,7	1,4	371,1	841,8	2,9	1 742,9
Währungsdifferenzen	– 34,2	–	– 7,4	– 40,2	– 0,5	– 82,3
Änderung Konsolidierungskreis	26,2	–	11,3	18,4	–	55,9
Zugänge	75,3	0,8	28,5	128,2	–	232,8
Abgänge	4,7	–	8,1	84,6	–	97,4
Zuschreibungen	–	–	–	0,0*	–	0,0*
Umbuchungen	0,3	–	– 0,9	3,0	– 2,4	0,0*
Stand 31.12.2002	588,6	2,2	394,5	866,6	–	1 851,9
Buchwert 31.12.2002	**890,4**	**20,0**	**75,8**	**293,6**	**79,7**	**1 359,5**
Buchwert 01.01.2002	**835,9**	**20,4**	**68,6**	**313,8**	**112,9**	**1 351,6**

*unter 0,1 Mio. €

Die Anschaffungskosten der Grundstücke und Gebäude enthalten Rückbaukosten für Mietereinbauten in Höhe von 6,4 Mio. €.
Die ausschließlich als Finanzinvestition gehaltenen Gebäude haben einen Marktwert zum 31. Dezember 2002 von 22,2 Mio. € (Vorjahr: 21,8 Mio. €). Der Marktwert wurde in beiden Jahren ohne Einschaltung eines Gutachters aus dem Kaufpreis des Jahres 2000, den zwischenzeitlich angefallenen Sanierungskosten sowie den Herstellungskosten für die neuen Gebäudeteile ermittelt. Die Mieteinnahmen betrugen 1,3 Mio. € (Vorjahr: 1,9 Mio. €).

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht des Konzerns übergegangene Sachanlagen, weisen folgende Werte auf:

	31.12.2002 Mio. €	31.12.2001 Mio. €
Grundstücke und Bauten	2,0	3,6
Technische Anlagen	18,4	6,6
Betriebs- und Geschäftsausstattung	23,9	22,4
	44,3	**32,6**

23 Gemietete und vermietete Vermögenswerte

Mio. €	vermietete Flugzeuge und Reserve-triebwerke	gemietete Flugzeuge und Reserve-triebwerke	gemietete Bauten	vermietete Bauten und Grund-stücke	gemietete Technische Anlagen	gemietete Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung
Anschaffungskosten						
Stand 01. 01. 2002	142,8	2 538,3	126,6	21,8	38,2	46,1
Währungsdifferenzen	–	–	– 2,1	–	0,0*	– 5,8
Änderung Konsolidierungskreis	–	– 570,6	–	–	–	2,3
Zugänge	–	–	–	0,4	2,3	0,3
Abgänge	–	64,0	0,6	–	2,5	–
Umbuchungen	177,2	– 622,0	– 0,1	–	– 33,5	2,1
Stand 31. 12. 2002	320,0	1 281,7	123,8	22,2	4,5	45,0
Abschreibungen						
Stand 01. 01. 2002	71,5	1 019,0	39,8	1,4	31,5	30,1
Währungsdifferenzen	–	–	– 1,2	–	0,0*	– 4,1
Änderung Konsolidierungskreis	–	– 28,1	–	–	–	0,1
Zugänge	15,4	82,7	4,0	0,8	1,6	4,6
Abgänge	–	0,6	0,6	–	1,3	0,4
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	142,0	– 290,1	–	–	– 30,0	2,3
Stand 31. 12. 2002	228,9	782,9	42,0	2,2	1,8	32,6
Buchwert 31. 12. 2002	**91,1**	**498,8**	**81,8**	**20,0**	**2,7**	**12,4**
Buchwert 01. 01. 2002	**71,3**	**1 519,3**	**86,8**	**20,4**	**6,7**	**16,0**

*unter 0,1 Mio. €

Finanzierungsleasing
Die Summe der gemieteten Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns gem. IAS 17 zuzurechnen ist, beträgt 595,7 Mio. € (Vorjahr: 1 628,8 Mio. €), davon entfallen 498,8 Mio. € (Vorjahr: 1 519,3 Mio. €) auf Flugzeuge.

Die Flugzeug-Finanzierungsleasingverträge sind in der Regel im Rahmen einer festen Grundmietzeit, die mindestens vier Jahre beträgt, unkündbar und haben eine maximale Gesamtlaufzeit von zwölf Jahren. Nach Ablauf der Mietzeit besteht in der Regel ein Ankaufsrecht für den Leasingnehmer zum jeweiligen Restwert zuzüglich eines Aufschlags von 25 Prozent der Differenz zwischen dem Restwert gemäß Leasingvertrag und einem höheren Marktwert. Übt der Leasingnehmer die Option nicht aus, wird der Leasinggeber das Flugzeug bestmöglich am Markt verwerten. Überschüsse des Vermarktungserlöses über den Restwert stehen zu 75 Prozent dem Leasingnehmer zu. Liegt der Vermarktungserlös unter dem Restwert, ist die Differenz vom Leasingnehmer auszugleichen. In diesen Leasingverträgen sind zum Teil variable Leasingzahlungen insoweit vereinbart, als der darin enthaltene Zinsanteil an die Marktzinsentwicklung, in der Regel an den 6-Monats-Libor, gekoppelt wurde.

Daneben bestehen Finanzierungsleasingverträge für Gebäude und Gebäudeteile, Technische Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung in unterschiedlichsten Ausprägungen.

Für Gebäude und Gebäudeteile liegen die Vertragslaufzeiten zwischen 10 und 39 Jahren. Die Leasingverträge beinhalten teilweise auf Basis variabler, teilweise auf Basis fixer Zinssätze zu entrichtende Leasingraten sowie Kaufoptionen zum Ende der vertraglichen Laufzeit. Eine Auflösung der Verträge ist nicht bzw. nur gegen Entrichtung einer Vorfälligkeitsentschädigung und Übernahme des Leasinggegenstands möglich. Vertragsverlängerungsoptionen liegen – soweit vorhanden – ausschließlich auf Seiten des Vermieters.

Für Technische Anlagen liegen die Vertragslaufzeiten zwischen drei und 15 Jahren. Die Leasingverträge enthalten fixe Leasingraten sowie Kaufoptionen am Ende der Laufzeit. Eine Verlängerung der Verträge ist überwiegend seitens des Leasingnehmers möglich bzw. erfolgt automatisch, sofern nicht widersprochen wird. Eine Auflösung der Verträge ist entweder gar nicht oder nur gegen Entrichtung einer Vorfälligkeitsentschädigung und Erwerb des Vermögenswertes möglich.

Für Betriebs- und Geschäftsausstattung liegen die Vertragslaufzeiten zwischen drei und acht Jahren. Die Verträge enthalten teilweise auf Basis variabler, teilweise auf Basis fixer Zinssätze ermittelte Leasingraten sowie überwiegend Kaufoptionen zum Ende der Leasinglaufzeit. Eine Verlängerung der Verträge seitens des Leasingnehmers ist teilweise möglich. Eine Auflösung der Verträge ist entweder gar nicht oder nur gegen Erwerb der Vermögenswerte und Entrichtung einer Vorfälligkeitsentschädigung möglich.

Aus den Finanzierungsleasingverträgen werden in den Folgeperioden folgende Leasingzahlungen fällig, wobei die variablen Leasingraten auf Basis des zuletzt gültigen Zinssatzes fortgeschrieben wurden:

	2003 Mio. €	2004–2007 Mio. €	ab 2008 Mio. €
Leasing-zahlungen	353,5	230,4	144,8
Abzinsungs-beträge	11,9	24,3	74,5
Barwerte	341,6	206,1	70,3

Operating Leases

Neben den Finanzierungsleasingverträgen sind in erheblichem Umfang Mietverträge abgeschlossen, die von ihrem wirtschaftlichen Inhalt her als Operating-Lease-Verträge zu qualifizieren sind, so dass der Leasinggegenstand dem Leasinggeber zuzurechnen ist. Neben weiteren sieben Flugzeugen handelt es sich hierbei hauptsächlich um Gebäudemietverträge.

Die Operating-Lease-Verträge für Flugzeuge haben Laufzeiten zwischen zwei und zehn Jahren. Die Verträge enden in der Regel automatisch nach Ablauf der Vertragslaufzeit, zum Teil bestehen Mietverlängerungsoptionen.

Die Mietverträge für Gebäude haben Laufzeiten bis zu 25 Jahren. Die Einrichtungen auf den Flughäfen Frankfurt und München sind auf 30 Jahre gemietet.

Folgende Beträge werden in den Folgeperioden fällig:

	2003 Mio. €	2004–2007 Mio. €	ab 2008 Mio. €
Flugzeuge	16,2	22,0	–
Gebäude	259,0	1 054,1	259,9 p.a.
Übrige Mietverträge	64,9	239,4	54,3 p.a.
	340,1	**1 315,5**	**314,2 p.a.**
Einzahlungen aus Untervermietung (Sublease)	1,4	1,5	–

Zwölf Flugzeuge, die im wirtschaftlichen und juristischen Eigentum des Konzerns stehen, sind im Wege des Operating-Lease vermietet. Aus diesen Verträgen, die Laufzeiten zwischen drei und sieben Jahren haben, resultieren folgende Einzahlungen:

	2003 Mio. €	2004–2007 Mio. €	ab 2008 Mio. €
Einzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen	13,9	3,7	–

24 Finanzanlagen

Finanzanlagen entwickelten sich im Geschäftsjahr 2002 wie folgt:

Mio. €	Anteile an verbundenen Unternehmen	Ausleihungen an verbundene Unternehmen	Anteile an Joint Ventures	Ausleihungen an Joint Ventures	Anteile an assoziierten Unternehmen	Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	Beteiligungen	Ausleihungen an Beteiligungen	Wertpapiere des Anlage-vermögens	Sonstige Ausleihungen	Vorfinanzie-rung von Mietobjekten	Gesamt
Anschaffungskosten												
Stand 01.01.2002	181,6	240,6	769,8	149,8	726,6	7,6	50,4	0,4	51,4	227,8	19,8	2425,8
Währungsdifferenzen	– 1,3	0,0*	– 5,1	–	– 21,0	–	0,0*	–	–	0,0*	–	– 27,4
Änderung Konsolidierungskreis	– 56,0	– 15,1	– 29,5	–	– 0,5	–	–	–	–	0,5	–	– 100,6
Zugänge	15,7	57,5	66,6	10,2	111,7	22,0	2,3	–	14,6	13,5	–	314,1
Abgänge	12,7	33,2	133,0	1,6	354,2	3,4	17,0	0,1	0,0*	16,4	3,8	575,4
Umbuchungen	27,8	0,4	– 14,2	– 0,4	– 13,6	–	–	–	– 0,1	0,1	–	–
Stand 31.12.2002	155,1	250,2	654,6	158,0	449,0	26,2	35,7	0,3	65,9	225,5	16,0	2036,5
Abschreibungen												
Stand 01.01.2002	4,7	27,7	48,4	7,7	87,3	0,6	14,8	–	30,0	131,4	–	352,6
Währungsdifferenzen	– 0,5	–	–	–	– 0,2	–	–	–	–	–	–	– 0,7
Änderung Konsolidierungskreis	– 0,7	–	0,0*	–	– 0,5	–	–	–	–	–	–	– 1,2
Zugänge	7,4	14,0	12,1	1,2	65,6	–	0,5	–	23,2	5,9	–	129,9
Abgänge	–	11,9	–	–	59,4	–	14,8	–	–	–	–	86,1
Zuschreibungen	–	–	–	6,1	–	0,6	–	–	–	2,0	–	8,7
Umbuchungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Stand 31.12.2002	10,9	29,8	60,5	2,8	92,8	–	0,5	–	53,2	135,3	–	385,8
Buchwert 31.12.2002	**144,2**	**220,4**	**594,1**	**155,2**	**356,2**	**26,2**	**35,2**	**0,3**	**12,7**	**90,2**	**16,0**	**1650,7**
Buchwert 01.01.2002	**176,9**	**212,9**	**721,4**	**142,1**	**639,3**	**7,0**	**35,6**	**0,4**	**21,4**	**96,4**	**19,8**	**2073,2**

*unter 0,1 Mio. €

Die Positionen Ausleihungen und Vorfinanzierung von Mietobjekten enthalten Beträge in Höhe von 28,2 Mio. € (Vorjahr: 33,2 Mio. €) bzw. 3,5 Mio. € (Vorjahr: 6,9 Mio. €), die eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr haben.

In den Anteilen an Joint Ventures bzw. assoziierten Unternehmen sind 581,4 Mio. € bzw. 332,2 Mio. € (Vorjahr: 674,9 Mio. € bzw. 601,0 Mio. €) enthalten, die nach der Equity-Methode bewertet wurden.

Von den Anteilen an verbundenen Unternehmen sind unverändert Geschäftsanteile im Wert von 5,1 Mio. € als Sicherheiten für bestehende Kreditverbindlichkeiten begeben.

Die unter den Finanzanlagen in den Positionen Beteiligungen und in den Wertpapieren des Anlagevermögens enthaltenen Vermögenswerte, die zur Veräußerung verfügbar sind, sind soweit ein Marktwert verlässlich bestimmbar war, zu diesem angesetzt.

Für Beteiligungen mit einem Buchwert von 216,1 Mio. € (Vorjahr: 268,6 Mio. €) und Wertpapiere des Anlagevermögens mit einem Buchwert von 5,4 Mio. € (Vorjahr: 17,5 Mio. €) war kein Marktwert ermittelbar, da kein aktiver Markt mit öffentlich zugänglichen Marktpreisen besteht. Der Buchwert der Ausleihungen und der Vorfinanzierung von Mietobjekten entspricht deren Marktwert.

Im Geschäftsjahr 2002 wurden Beteiligungen mit einem Buchwert von 3,7 Mio. € (Vorjahr: 9,3 Mio. €) verkauft, die vorher nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden konnten, da kein aktiver Markt bestand. Hierbei wurden insgesamt Gewinne in Höhe von 5,3 Mio. € (Vorjahr: 1,2 Mio. €) erzielt.

Eine bisher zum beizulegenden Zeitwert bewertete Beteiligung wird nunmehr vollkonsolidiert. Der erfolgsneutral in der Marktbewertungsrücklage enthaltene Betrag aus der Differenz zwischen Anschaffungskosten und dem beizulegenden Zeitwert in Höhe von – 10,0 Mio. € wurde erfolgsneutral aufgelöst.

25 Vorräte

Vorräte	**31.12.2002** Mio. €	31.12.2001 Mio. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	318,1	305,2
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	77,0	75,2
Geleistete Anzahlungen	2,1	3,3
	397,2	**383,7**

Der Buchwert der zum niedrigeren Nettoveräußerungswert angesetzten Vorräte beträgt 192,3 Mio. € (Vorjahr: 214,1 Mio. €). Aus in früheren Jahren vorgenommenen Wertberichtigungen wurden im Vorjahr 2,1 Mio. € aufgeholt. Vorräte im Wert von 53,4 Mio. € (Vorjahr: 35,9 Mio. €) sind als Kreditsicherheiten verpfändet.

26 Forderungen und Sonstige Vermögenswerte

Forderungen und Sonstige Vermögenswerte	31.12.2002 Mio. €	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr Mio. €	31.12.2001 Mio. €	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr Mio. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 630,0	2,9	1 747,4	4,4
davon: aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(60,8)	–	(68,5)	–
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	214,8	0,7	400,8	1,1
davon: aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(2,0)	–	(1,3)	–
Forderungen gegen Joint Ventures	69,3	31,2	47,6	0,1
davon: aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(0,0)*	–	(0,1)	–
Forderungen gegen assoziierte Unternehmen	26,8	0,4	57,4	3,0
davon: aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(0,0)*	–	(0,1)	–
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	5,5	–	1,2	–
davon: aus unfertigen Aufträgen abzüglich erhaltener Anzahlungen	(0,5)	–	(0,2)	–
Positive Marktwerte aus Finanzderivaten	234,6	–	335,4	–
Sonstige Vermögenswerte	493,7	94,3	459,0	86,3
	2 674,7	**129,5**	**3 048,8**	**94,9**

*unter 0,1 Mio. €

Von den Forderungen gegen verbundene Unternehmen entfallen 143,7 Mio. € (Vorjahr: 23,8 Mio. €), von den Forderungen gegen Joint Ventures 34,3 Mio. € (Vorjahr: 24,4 Mio. €), von den Forderungen gegen assoziierte Unternehmen 16,1 Mio. € (Vorjahr: 24,6 Mio. €) und gegen übrige Beteiligungen 5,5 Mio. € (Vorjahr: 1,2 Mio. €) auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Insgesamt sind in den genannten Positionen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 199,6 Mio. € (Vorjahr: 74,0 Mio. €) enthalten.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind 2,4 Mio. € (Vorjahr: 154,7 Mio. €) als Kreditsicherheiten begeben.

Die Sonstigen Vermögenswerte enthalten Steueransprüche an Finanzbehörden und Steuerämter von 58,8 Mio. € (Vorjahr: 67,8 Mio. €), die nicht Ertragsteuern betreffen. Erwartete Erstattungen für rückgestellte Verpflichtungen sind mit 4,4 Mio. € (Vorjahr: 4,4 Mio. €) in der Gesamtsumme der Sonstigen Vermögenswerte enthalten.

In Höhe von insgesamt 73,4 Mio. € sind monetäre Vermögenswerte als Kreditsicherheiten begeben.

Die ausgewiesenen Buchwerte der unter den Forderungen und Sonstigen Vermögenswerten erfassten finanziellen Vermögenswerte sind mit Ausnahme der Sicherungsgeschäfte zu fortgeführten Anschaffungskosten ermittelt, da es sich ausschließlich um vom Unternehmen ausgereichte Forderungen bzw. Kredite handelt.

Die fortgeführten Anschaffungskosten dieser monetären Vermögenswerte entsprechen deren Marktwerten.

27 Wertpapiere des Umlaufvermögens

Sofern ein Marktwert verlässlich bestimmbar war, sind Wertpapiere in Übereinstimmung mit IAS 39 zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für Wertpapiere mit einem Buchwert von 3,6 Mio. € (Vorjahr: 2,7 Mio. €) war ein Marktwert nicht verlässlich bestimmbar.

28 Bankguthaben und Kassenbestände

Die Euro-Guthaben bei Kreditinstituten waren zum Bilanzstichtag bei verschiedenen Banken zu Zinssätzen zwischen 2,7 und 3,4 Prozent verzinst (Vorjahr: zwischen 2,4 und 3,8 Prozent). USD-Guthaben waren zum Zinssatz von durchschnittlich 1,6 Prozent angelegt (Vorjahr: USD-Tagegeld zum Zinssatz von 2,2 Prozent). Im Vorjahr waren außerdem GBP-Termingelder zu einem Zinssatz von 4,0 Prozent angelegt. Längerfristig angelegte Bankguthaben in Höhe von 626 Mio. USD sind zu Sätzen von durchschnittlich 11,5 Prozent verzinst. Der Marktwert dieser Guthaben beträgt 634,7 Mio. €. In gleicher Höhe bestehen Finanzschulden.

Währungsguthaben sind zum Kurs am Bilanzstichtag bewertet.

Von den Bankguthaben sind 480,9 Mio. € (Vorjahr: 571,7 Mio. €) für zugesagte Kreditlinien verpfändet, im Vorjahr waren zusätzlich 293,6 Mio. € für bestehende Kredite verpfändet.

29 Ertragsteuererstattungsansprüche

Der Posten enthält aktive latente Steuern in Höhe von 205,1 Mio. € (Vorjahr: 262,0 Mio. €).

30 Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rechnungsabgrenzungsposten enthält vorausbezahlte Beträge, bei denen der dazugehörige Aufwand Folgejahren zuzuordnen ist. 44,1 Mio. € (Vorjahr: 20,3 Mio. €) weisen eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Erläuterungen zur Konzernbilanz Passiva

31 Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 976,9 Mio. €.

Das Grundkapital ist in 381 600 000 auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt, auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 € am Grundkapital.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 19. Juni 2002 wurde die bis zum 15. Juni 2004 befristete Ermächtigung des Vorstands, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um bis zu 100 Mio. € durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien (Genehmigtes Kapital A) gegen Bareinlage zu erhöhen, aufgehoben.

In derselben Hauptversammlung wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 18. Juni 2007 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um bis zu 200 Mio. € durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautende Stückaktien (Genehmigtes Kapital A) gegen Bar- oder Sacheinlage zu erhöhen. Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Bei Aktienausgabe gegen Sacheinlagen kann das Bezugsrecht ausgeschlossen werden, im Falle der Aktienausgabe gegen Bareinlagen können Spitzenbeträge vom Bezugsrecht der Aktionäre ausgenommen werden.

Der Vorstand ist darüber hinaus bis zum 15. Juni 2004 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 25 Mio. € 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.

In der ordentlichen Hauptversammlung vom 16. Juni 1999 wurde der Vorstand bis zum 15. Juni 2004 ermächtigt, einmalig oder mehrmals Wandelschuldverschreibungen und/oder Optionsschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 1 Milliarde € mit Laufzeiten bis zu 15 Jahren zu begeben. In diesem Zusammenhang wurde bedingtes Kapital zur Durchführung einer bedingten Erhöhung des Grundkapitals um 97 689 600 € durch Ausgabe von 38 160 000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien beschlossen. Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 19. Juni 2002 wurde diese Ermächtigung in dem Umfang aufgehoben, wie noch nicht von ihr Gebrauch gemacht wurde. Im Rahmen dieser Ermächtigung hat der Vorstand zuvor mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom 5. Dezember 2001 unter Ausnutzung des dafür zur Verfügung stehenden bedingten Kapitals mit Wirkung zum 4. Januar 2002 eine Wandelanleihe über 750 Mio. € begeben. Das Bezugsrecht der Altaktionäre wurde ausgeschlossen. Es wurden insgesamt 750 000 Wandlungsrechte ausgegeben, die das Recht zur Wandlung in bis zu 37 202 380 Aktien der Lufthansa AG zu einem Kurs von 20,16 € verbriefen. Die Anleihe hat eine Laufzeit bis zum 4. Dezember 2012 und wird mit 1,25 Prozent verzinst. Lufthansa ist zur Kündigung der Anleihe berechtigt, soweit der gewichtete Durchschnittskurs der Aktie an 20 Tagen während eines Zeitraums von 30 Tagen mindestens 130 Prozent des jeweils gültigen Wandlungspreises entspricht oder der Gesamtnennbetrag der ausstehenden Teilschuldverschreibungen weniger als 75 Mio. € beträgt. Jeweils zum 4. Januar 2006, 2008 und 2010 hat jeder Anleihegläubiger das Recht, die Rückzahlung der von ihm gehaltenen Teilschuldverschreibungen zum Nennbetrag inklusive aufgelaufener Zinsen zu verlangen.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 19. Juni 2002 wurde der Vorstand bis zum 18. Juni 2007 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen bis zu 1 Milliarde € mit Laufzeiten bis zu 15 Jahren

zu begeben. In diesem Zusammenhang besteht bedingtes Kapital zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um 97 689 000 € durch Ausgabe von 38 160 000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, als die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder von Optionsscheinen aus Optionsschuldverschreibungen von ihrem Wandlungs- und/oder Optionsrecht Gebrauch machen.

Im Geschäftsjahr 2002 hat die Lufthansa AG insgesamt 468 710 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 10,30 € erworben. Dies entspricht 0,12 Prozent vom Grundkapital.

Die Aktien wurden wie folgt verwendet:

– 43 685 Aktien als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung für außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Lufthansa AG und 25 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 15,00 €

– 425 025 Aktien als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung für Führungskräfte der Lufthansa AG und 32 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 7,84 €. Die Lufthansa AG und ihre Konzerngesellschaften gewähren für diese Aktien eine Outperformance-Option, die das Recht beinhaltet, bei Programmende eine Barzahlung, abhängig von der Wertentwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu der eines Konkurrenzindex, zu erhalten.

Eine inhaltlich gleich strukturierte Outperformance-Option wurde von der Lufthansa AG und ihren Konzerngesellschaften als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung für Führungskräfte bereits 1999, 2000 und 2001 gewährt. Die Laufzeiten der Programme betragen jeweils mindestens drei Jahre. Die Outperformance-Option des Jahres 1999 wurde im Geschäftsjahr 2002 nach Ablauf der Programmlaufzeit fällig und ausgezahlt. Die bereits im Vorjahr hierfür gebildeten Rückstellungen wurden voll verbraucht. Zum 1. Januar 2002 wurden im Rahmen der Programme insgesamt 1 164 474 Aktien, zum 31. Dezember 2002 1 190 166 Aktien von Führungskräften/Kapitänen gehalten. Die Rückstellungen für gegebenenfalls fällige Barzahlungen aus diesen Programmen betragen 9,0 Mio. € (Vorjahr: 15,6 Mio. €).

Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

32 Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer Wandelanleihe. Die in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage beträgt unverändert 25,6 Mio. €, im Übrigen handelt es sich um andere Gewinnrücklagen.

33 Rückstellungen

Rückstellungen	31.12.2002 Mio. €	davon im Folgejahr fällig Mio. €	31.12.2001 Mio. €	davon im Folgejahr fällig Mio. €
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4 019,5	125,9	3 700,5	126,3
Rückstellungen für laufende Ertragsteuern	90,6	90,6	50,7	50,7
Rückstellungen für latente Steuern	170,3	–	115,9	–
Rückstellungen für laufende Sonstige Steuern	35,2	35,2	33,3	33,3
Verpflichtungen aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	670,2	670,2	569,8	569,8
Ausstehende Rechnungen	868,8	844,2	658,9	638,2
Sonstige Rückstellungen	1 941,2	1 541,5	1 734,3	1 308,7
	7 795,8	**3 307,6**	**6 863,4**	**2 727,0**

Pensionsrückstellungen
Für Mitarbeiter im Inland sowie für die ins Ausland entsandten Mitarbeiter bestehen betriebliche Altersversorgungszusagen. Für Mitarbeiter, die vor 1995 in den Konzern eingetreten sind, wird die Gesamtversorgungszusage der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder als Betriebsrentenzusage fortgeführt. Mitarbeitern des Bordpersonals ist zusätzlich eine Übergangsversorgung für den Zeitraum ab Beendigung des fliegerischen Beschäftigungsverhältnisses bis zum Einsetzen der gesetzlichen/betrieblichen Altersversorgung zugesagt. In beiden Fällen hängen die zugesagten Leistungen vom Endgehalt vor dem Ausscheiden ab (Endgehaltspläne).

Mitarbeiter, die nach 1994 neu eingestellt wurden, haben eine betriebliche Versorgungszusage, bei der ein Gehaltsbestandteil in einen Rentenbaustein umgewandelt wird und die Altersrente als Summe der Rentenbausteine definiert wird (Durchschnittsgehaltsplan). Nach IAS 19 sind auch diese Zusagen als leistungsorientierte Zusagen einzustufen und dementsprechend im Verpflichtungsumfang und bei den Kosten berücksichtigt.

Für Mitarbeiter im Ausland hängen die zugesagten Leistungen im Wesentlichen von der Dienstzugehörigkeit und dem zuletzt bezogenen Gehalt ab.

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung erfolgt überwiegend über Pensionsrückstellungen. Die zugesagten Leistungen werden jährlich unter Anwendung des Verfahrens der laufenden Einmalprämie (Projected Unit Credit Methode) bewertet.

Für die Mitarbeiter des Geschäftsfelds Catering in den USA, die vor 1996 eingestellt wurden, besteht ein Anspruch auf betriebliche Leistungen, der im Wesentlichen von der Dienstzugehörigkeit und dem bezogenen Gehalt abhängig ist. Die Leistungen werden über einen externen Fonds finanziert.

Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen und der Ermittlung der Pensionskosten wird die 10 Prozent-Korridor-Regel angewendet. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste werden nicht berücksichtigt, soweit sie zehn Prozent des Verpflichtungsumfangs nicht übersteigen.

Der den Korridor übersteigende Betrag wird über die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Belegschaft ergebniswirksam verteilt und bilanziell erfasst. Wegen nicht erfasster versicherungsmathematischer Verluste sind die bilanzierten Pensionsrückstellungen niedriger als der Barwert der Pensionsverpflichtungen:

Finanzierungsstand	**2002** Mio. €	2001 Mio. €
Barwert fondsfinanzierter Pensionsverpflichtungen	204,0	183,8
Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	4 234,3	3 759,5
Externes Planvermögen	– 92,0	– 115,1
Nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste/Gewinne	– 326,8	– 127,7
	4 019,5	**3 700,5**

Die Veränderung des Finanzierungsstands gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Herabsetzung des Rechnungszinses sowie auf der Änderung des Leistungsrechtes der VBL zum 01. 01. 2002.

Das von den Pensionsverpflichtungen abgesetzte Planvermögen ist zu Marktwerten bewertet.

In den Geschäftsjahren 2002 und 2001 haben sich die Pensionsrückstellungen wie folgt entwickelt:

Pensionsrückstellungen	**2002** Mio. €	2001 Mio. €
Vortrag	3 700,5	3 354,3
Währungsdifferenz Vortrag	– 13,8	3,1
Änderung Konsolidierungskreis	8,6	80,3
Gezahlte Renten	– 150,3	– 111,0
Zuführung	468,4	376,1
Auflösung	– 2,3	– 0,3
Übernahme von Verpflichtungen	8,4	– 2,0
Endstand	**4 019,5**	**3 700,5**

Der in der Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Aufwand aus der Dotierung der Pensionsrückstellung setzt sich wie folgt zusammen:

	2002 Mio. €	2001 Mio. €
Dienstzeitaufwand	211,7	177,2
Amortisierte versicherungsmathematische Verluste/Gewinne	6,0	– 5,0
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	5,7	18,4
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	254,7	199,4
Erwarteter Ertrag des externen Planvermögens	– 9,7	– 13,9
	468,4	**376,1**

Der Dienstzeitaufwand und die amortisierten versicherungsmathematischen Gewinne werden als Personalaufwand, die Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen als Zinsaufwand ausgewiesen.

Der tatsächliche Verlust des externen Planvermögens betrug im Jahr 2002 –12,1 Mio. € (Vorjahr: –13,0 Mio. €).

Zur Ermittlung der Pensionsverpflichtungen wurden folgende Prämissen zu Grunde gelegt:

Versicherungsmathematische Annahmen	**31.12.2002** in Prozent	31.12.2001 in Prozent	31.12.2000 in Prozent
Zinssatz	6,0	6,25	6,5
Gehaltssteigerungstrend	3,0	3,0	3,0
Rentensteigerungstrend	2,0 – 3,0	2,0 – 3,0	2,0 – 3,0
Erwarteter Ertrag des externen Planvermögens	9,5	10,6	–

Als biometrische Rechnungsgrundlage wurden die Richttafeln Heubeck 1998 verwendet, die Fluktuationswahrscheinlichkeit wurde alters- und geschlechtsspezifisch geschätzt.

Sonstige Rückstellungen

Im Geschäftsjahr 2002 haben sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

Mio. €	Personal-kosten	Meilenbonus-programm	Gewähr-leistungen	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umwelt-lasten-sanierung	Laufende Prozesse	Restruktu-rierungs-maßnahmen	Sonstige
Stand 01.01.2002	401,4	441,6	20,0	269,4	28,9	34,2	80,4	458,4
Änderung Konsolidierungskreis	2,6	–	2,6	2,8	–	–	0,0*	7,1
Währungsdifferenzen	– 1,2	–	– 0,2	– 2,0	0,0*	– 0,5	–	– 3,3
Verbrauch	– 163,3	– 169,7	– 7,0	– 55,7	– 1,6	– 6,1	– 31,0	– 299,7
Zuführung/Neubildung	364,0	280,4	8,2	26,8	1,0	11,6	12,6	452,5
Aufzinsung	0,4	–	0,4	13,1	–	–	0,1	0,1
Auflösung	– 12,9	– 28,3	– 8,7	– 55,3	–	– 20,4	– 0,6	– 109,0
Umgliederungen	– 9,0	–	0,3	0,2	–	0,3	2,5	2,8
Stand 31.12.2002	582,0	524,0	15,6	199,3	28,3	19,1	64,0	508,9

*unter 0,1 Mio. €

Die Rückstellungen für Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Altersteilzeitverträgen und noch nicht abgerechneten Vergütungsbestandteilen. Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften resultieren aus schwebenden Dauerschuldverhältnissen oder aus sonstigen Vertragsverhältnissen, bei denen Leistung und Gegenleistung nicht ausgeglichen sind. Rückstellungen für laufende Prozesse sind unter Einschätzung des voraussichtlichen Prozessausgangs gebildet.

Die Position Gewährleistungen enthält einen Betrag in Höhe von 4,7 Mio. € (Vorjahr: 7,6 Mio. €), der aus einer Garantie bezüglich der Werthaltigkeit eines verkauften Beteiligungsanteils herrührt. Die Position Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften enthielt im Vorjahr 7,7 Mio. €, die eine Garantie eines auf dem Drittmarkt realisierbaren Mindestkaufpreises für ein Grundstück betrafen.

Die einzelnen Rückstellungsgruppen enthalten kurzfristige Rückstellungen mit Laufzeiten unter einem Jahr sowie längerfristige Rückstellungen.

Für die abgezinsten, längerfristigen Rückstellungen innerhalb der einzelnen Rückstellungsgruppen wurden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

Mio. €	2003	2004	2005	2006	2007 und Folgejahre
Personalkosten	52,2	43,0	32,9	13,7	81,8
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	34,5	47,2	32,1	3,5	9,4
Umweltlastensanierung	3,7	3,7	3,7	3,7	18,6
Restrukturierungsmaßnahmen	5,9	2,2	1,0	0,2	0,0*

*unter 0,1 Mio. €

34 Langfristige Finanzschulden

Langfristige Finanzschulden	**31.12.2002** Mio. €	davon Restlaufzeit unter einem Jahr Mio. €	31.12.2001 Mio. €	davon Restlaufzeit unter einem Jahr Mio. €
Anleihen	1 272,1	288,0	683,7	–
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1 719,6	462,7	1 884,4	111,8
Sonstige Verbindlichkeiten	1 721,7	934,6	1 877,6	428,8
	4 713,4	**1 685,3**	**4 445,7**	**540,6**

Von den in der Tabelle ausgewiesenen Finanzschulden entfallen auf die Veränderung des Konsolidierungskreises in den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten 92,0 Mio. €.

Die nachfolgenden Tabellen enthalten die Laufzeiten und Konditionen der langfristigen Finanzschulden sowie deren Buch- und Marktwerte:

Anleihen

Gewogener Durchschnittszinssatz	Zinsbindung bis	Buchwert **31.12.2002** Mio. €	Marktwert **31.12.2002** Mio. €	Buchwert 31.12.2001 Mio. €	Marktwert 31.12.2001 Mio. €
9,3	2003	288,0	316,0	–	–
5,5	2006	222,9	229,9	215,9	205,0
6,3	2006	127,8	134,1	127,8	133,5
9,3	2007	–	–	340,0	410,2
3,2	2012	633,4	683,2	–	–
		1 272,1	**1 363,2**	**683,7**	**748,7**

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

Gewogener Durchschnitts-zinssatz	Zinsbindung bis*	Buchwert **31.12.2002** Mio. €	Marktwert **31.12.2002** Mio. €	Buchwert 31.12.2001 Mio. €	Marktwert 31.12.2001 Mio. €
Libor plus Marge	2002	–	–	31,4	31,4
5,3	2002	–	–	4,3	4,3
Libor plus Marge	2003	329,6	329,6	–	–
7,2	2003	115,4	119,0	115,1	121,3
6,8	2004	27,4	28,5	27,7	29,3
Libor plus Marge	2005	63,3	63,3	–	–
5,9	2005	66,1	71,6	71,2	75,7
6,8	2006	45,0	49,6	46,9	50,7
Libor plus Marge	2007	263,1	263,1	685,8	685,8
7,3	2007	123,3	141,6	134,8	145,5
Libor plus Marge	2008	9,4	9,4	–	–
6,0	2008	26,7	29,4	28,3	30,1
9,3	2009	9,1	11,0	–	–
5,9	2010	295,6	321,1	342,9	358,9
5,1	2011	123,4	126,7	123,5	126,0
Libor plus Marge	2011	111,0	111,0	136,5	136,5
Libor plus Marge	2015	111,2	111,2	136,0	136,0
		1719,6	**1786,1**	**1884,4**	**1931,5**

*Die Laufzeiten der Verträge liegen zum Teil deutlich über den ausgewiesenen Zinsbindungsfristen.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren 766,4 Mio. € (Vorjahr: 754,8 Mio. €) besichert.

Sonstige Verbindlichkeiten

Gewogener Durchschnitts-zinssatz	Zinsbindung bis	Buchwert **31.12.2002** Mio. €	Marktwert **31.12.2002** Mio. €	Buchwert 31.12.2001 Mio. €	Marktwert 31.12.2001 Mio. €
5,5	2002	–	–	205,7	212,2
Libor plus Marge	2002	–	–	48,7	48,7
1,8 (Yen)	2002	–	–	117,9	119,2
6,6	2003	–	–	95,2	114,1
6,7	2003	90,6	92,0	–	–
9,2	2003	–	–	710,8	804,1
11,5	2003	623,9	634,7	–	–
Libor plus Marge	2003	66,7	66,7	67,2	67,2
Libor plus Marge	2004	119,4	119,4	144,7	144,7
Libor plus Marge	2005	179,2	179,2	204,3	204,3
Libor plus Marge	2006	28,4	28,4	29,8	29,8
variabel*	2007	–	–	5,5	5,5
Libor	2007	21,6	21,6	–	–
6,0	2009	15,1	17,1	17,9	18,9
4,9	2011	–	–	42,1	37,0
3,6 (Yen)	2011	81,8	104,4	–	–
5,6	2011	81,1	88,3	–	–
Libor plus Marge	2012	80,9	80,9	–	–
variabel*	2012	11,3	11,3	9,1	9,1
6,5 (USD)	2012	2,7	3,3	–	–
2,6 (Yen)	2012	50,0	63,0	–	–
Libor plus Marge	2013	80,8	80,8	80,1	80,1
7,8	2014	27,0	32,9	27,8	33,2
62 % v. Primerate	2015	5,5	5,5	6,4	6,4
variabel*	2015	10,8	10,8	8,8	8,8
Libor plus Marge	2015	102,9	102,9	–	–
8,2	2024	–	–	6,0	9,0
variabel*	2035	42,0	42,0	49,6	49,6
		1721,7	**1785,2**	**1877,6**	**2001,9**

*US tax excempt bond market

Die in den oben stehenden Tabellen angegebenen Marktwerte wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen ermittelt.

35 Übrige Verbindlichkeiten

Übrige Verbindlichkeiten	31.12. 2002 Mio. €	davon Restlaufzeit unter einem Jahr Mio. €	31.12. 2001 Mio. €	davon Restlaufzeit unter einem Jahr Mio. €
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	58,6	55,8	460,4	453,1
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	87,6	87,6	84,7	84,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	938,5	938,3	1 126,4	1 126,2
Wechselverbindlichkeiten	0,7	0,7	0,9	0,9
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	153,9	135,7	261,7	253,0
Verbindlichkeiten gegenüber Joint Ventures	15,8	15,3	48,8	48,3
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	29,7	29,0	42,0	40,7
Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	5,9	5,9	12,2	12,2
Negative Marktwerte aus Finanzderivaten	202,0	–	73,9	–
Sonstige Verbindlichkeiten	731,2	608,1	916,6	805,9
– davon aus Steuern	(75,3)	(75,3)	(71,5)	(71,5)
– davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(73,2)	(66,4)	(67,7)	(61,1)
	2 223,9	**1 876,4**	**3 027,6**	**2 825,0**

Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen enthalten auch den passivischen Saldo aus erhaltenen Anzahlungen und Forderungen aus unfertigen Aufträgen in Höhe von 61,3 Mio. € (Vorjahr: 69,6 Mio. €).

Von den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen entfallen 60,8 Mio. € (Vorjahr: 106,0 Mio. €), gegenüber Joint Ventures 15,7 Mio. € (Vorjahr: 48,7 Mio. €), gegenüber assoziierten Unternehmen 14,5 Mio. € (Vorjahr: 35,7 Mio. €) und gegenüber übrigen Beteiligungen 5,7 Mio. € (Vorjahr: 10,4 Mio. €) auf Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Insgesamt sind in den genannten Positionen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 96,7 Mio. € (Vorjahr: 200,8 Mio. €) enthalten.

Die ausgewiesenen Buchwerte der in diesen Positionen erfassten monetären Verbindlichkeiten entsprechen deren Marktwerten.

36 Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend abgegrenzte Buchgewinne aus Finanzierungs-Leasingtransaktionen, die gemäß IAS 17 über die Laufzeit der jeweiligen Leasingverträge erfolgswirksam aufgelöst werden. 52,3 Mio. € (Vorjahr: 46,9 Mio. €) der gesamten passiven Rechnungsabgrenzungsposten haben eine Restlaufzeit von weniger als einem Jahr.

Sonstige Erläuterungen

37 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Eventual-verbindlichkeiten	**31.12.2002** Mio. €	31.12.2001 Mio. €
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckgebühren	1 035,7	1 422,3
Aus Gewährleistungsverträgen	1 194,9	1 446,8
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0,0*	130,4

*unter 0,1 Mio. €

In den Bürgschaften ist ein Betrag von 751,2 Mio. € (Vorjahr: 899,4 Mio. €), in den Gewährleistungen von 378,6 Mio. € (Vorjahr: 481,1 Mio. €) enthalten, der jeweils Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Joint Ventures darstellt. Der Ausweis beinhaltet mit insgesamt 751,2 Mio. € (Vorjahr: 899,4 Mio. €) die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften zugunsten nordamerikanischer Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 735,0 Mio. € (Vorjahr: 878,5 Mio. €) gegenüber. Wegen noch nicht vorliegender Jahresabschlüsse sind die vorgenannten Beträge zum Teil vorläufig.

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste die Bildung verschiedener Rückstellungen mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 106,6 Mio. € (Vorjahr: 85,7 Mio. €) für Folgejahre unterbleiben.

Als Entschädigung für die durch die Sperrung des amerikanischen Luftraums zwischen dem 11. und 14. September entstandenen Schäden leistete die Bundesregierung im September eine Kompensationszahlung von insgesamt 43,0 Mio. €. Das erwartete Volumen in Höhe von 69,6 Mio. € konnte nicht vollständig realisiert werden.

Aus einem Beteiligungsverkauf besteht ein Kaufpreisnachbesserungsanspruch in Höhe von 3,5 Mio. €, der voraussichtlich im Folgejahr realisiert wird.

38 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2002 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen und für immaterielle Vermögenswerte von insgesamt 5,8 Mrd. € (Vorjahr: 8,2 Mrd. €). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- bzw. Gesellschafterdarlehenszusagen von 0,1 Mrd. € (Vorjahr: 0,1 Mrd. €). Aus Kaufverträgen und gewährten Putoptionen bestehen Übernahmeverpflichtungen für Gesellschaftsanteile in Höhe von 0,6 Mrd. € (Vorjahr: 0,7 Mrd. €). Der negative Marktwert der in Zusammenhang mit dem Erwerb einer Beteiligung gewährten Putoptionen ist mit 150 Mio. € unter den sonstigen Verbindlichkeiten passiviert (vgl. Erläuterung 35). Die übrigen Putoptionen sind nicht zum Zeitwert bilanziert, da dieser nicht verlässlich bestimmbar war.

39 Sicherungspolitik und Finanzderivate

Der Lufthansa Konzern ist als international tätiger Luftverkehrskonzern Währungs-, Zins- und Treibstoffpreisrisiken sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch ein systematisches Finanzmanagement zu begrenzen.

Preisrisiko
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 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.

Der Lufthansa Konzern befindet sich bezüglich des US-Dollars, insbesondere aufgrund der Flugzeuginvestitionen in einer Netto-Zahlerposition. Diese Flugzeuginvestitionen werden unmittelbar nach Festkontrahierung gegen Währungskursschwankungen zur Hälfte abgesichert. Die Sicherung der zweiten Hälfte wird in Abhängigkeit von den erwarteten Marktentwicklungen vorgenommen. In allen übrigen Währungen liegen grundsätzlich Netto-Einzahlungsüberschüsse vor. Die zu erwartenden Zahlungsströme in den einzelnen Währungen werden zu maximal 75 Prozent des jeweiligen Währungsexposures für einen Zeitraum von bis zu 36 Monaten gesichert.

Fest kontrahierte, variabel verzinsliche Verbindlichkeiten werden bis zu 100 Prozent gegen Zinsänderungsrisiken gesichert. Die geplanten Liquiditätsunter- oder Liquiditätsüberdeckungen können in einer Höhe von bis zu 50 Prozent für einen Zeitraum von maximal 24 Monaten abgesichert werden.

Im Geschäftsjahr 2002 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen des Lufthansa Konzerns 7,7 Prozent (Vorjahr: 8,8 Prozent). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis des Konzerns erheblich beeinflussen. Lufthansa profitiert aber davon, dass sie über eine der jüngsten Flotten aller großen Luftverkehrsgesellschaften mit einem entsprechend niedrigeren Treibstoffbedarf verfügt.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisrisikos kommen verschiedene Sicherungsinstrumente für den Roh- und Heizölmarkt zum Einsatz. Es ist die Politik des Konzerns, bis zu 90 Prozent des Treibstoffverbrauchs der nächsten 24 Monate auf einer revolvierenden Basis zu sichern.

Kreditrisiko
Der Verkauf von Passage- und Frachtdokumenten wird größtenteils über Agenturen abgewickelt. Diese Agenturen sind überwiegend länderspezifischen Clearingsystemen für die Abrechnung von Passage- bzw. Frachtverkäufen angeschlossen. Die Bonität der Agenten wird von den jeweiligen Clearingstellen überprüft. Das Kreditrisiko bei Verkaufsagenten ist aufgrund der breiten Streuung weltweit relativ gering.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Luftverkehrsgesellschaften werden, soweit die einer Leistung zu Grunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen, auf bilateraler Basis oder mittels Verrechnung über ein Clearing House der International Air Transport Association (IATA) beglichen. Die grundsätzliche Verrechnung

mittels Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in monatlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. Im Einzelfall wird im jeweiligen Leistungsvertrag bei sonstigen Geschäften eine gesonderte Sicherheit gefordert.

Für alle übrigen Leistungsbeziehungen gilt, dass in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, zur Vermeidung von Zahlungsausfällen genutzt werden.

Erkennbaren Risiken wird durch angemessene Dotierung von Wertberichtigungen auf Forderungen Rechnung getragen.

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Summe per Saldo positiver Marktwerte gegenüber den jeweiligen Geschäftspartnern. Zum 31. Dezember 2002 betrug dieses 203,0 Mio. €, zum 31. Dezember 2001 328,2 Mio. €. Da die Finanzgeschäfte nur mit Kontrahenten erstklassiger Bonität im Rahmen vorgegebener Limite abgeschlossen werden, ist das tatsächliche Ausfallrisiko gering.

Liquiditätsrisiko
Zur frühzeitigen Erkennung der künftigen Liquiditätssituation, wie sie sich aus den Ergebnissen des Konzernstrategie- und Konzernplanungsprozesses darstellt, sind komplexe Finanzplanungsinstrumente im Einsatz. Diese Systeme zeigen mit einem Planungshorizont von in der Regel bis zu drei Jahren die zu erwartende Liquiditätsentwicklung auf. Die 12-Monats-Liquiditätsplanung wird täglich auf Basis von Ist-Daten aktualisiert.

Der Lufthansa Konzern verfügt zum 31. Dezember 2002 über nicht ausgeschöpfte kurzfristige Kreditzusagen in Höhe von rund 2 027 Mio. € (Vorjahr: 1 521 Mio. €).

Darüber hinaus bestehen kurzfristige Refinanzierungsmöglichkeiten über ein Commercial Paper Programm mit einem maximalen Emissionsvolumen in Höhe von 1,0 Mrd. €, das zum 31. Dezember 2002 nicht in Anspruch genommen war (Vorjahr: Inanspruchnahme 47 Mio. €).

Zur Absicherung der Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisrisiken bestehen zum Bilanzstichtag folgende Sicherungsgeschäfte:

	Absicherung von Zeitwerten Marktwert **31.12.2002** Mio. €	Absicherung von Zeitwerten Marktwert 31.12.2001 Mio. €	Absicherung von Cashflows Marktwert **31.12.2002** Mio. €	Absicherung von Cashflows Marktwert 31.12.2001 Mio. €
Zinsswaps	4,4	– 1,6	– 3,0	–
Termingeschäfte Treibstoffpreissicherung	–	–	–	– 3,5
Bandbreiten-Optionen Treibstoffpreissicherung	–	–	0,8	– 0,8
Sicherungskombinationen Treibstoffpreissicherung	–	–	93,0	53,1
Termingeschäfte Devisensicherung	–	–	23,8	– 2,8
Bandbreiten-Optionen Devisensicherung	–	–	46,6	268,6
Gesamt	**4,4**	**– 1,6**	**161,2**	**314,6**

Die Marktwerte der Derivatgeschäfte sind als Sonstige Vermögenswerte aktiviert bzw. als sonstige Verbindlichkeiten passiviert.

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 Marktwerte wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt.

Die Treibstoffpreis- und Devisensicherungsgeschäfte zur Absicherung von Cashflows werden sich im Periodenergebnis bzw. in den Anschaffungskosten von gesicherten Investitionen zum Fälligkeitszeitpunkt nach derzeitigem Kenntnisstand wie folgt auswirken:

Geschäftsjahr	Periodenergebnis Mio. €	Erstmalige Bewertung von Anschaffungskosten Mio. €	Gesamt Mio. €
2003	94,6	40,3	134,9
2004	22,3	6,4	28,7
2005	7,4	– 6,8	0,6
Gesamt	**124,3**	**39,9**	**164,2**

Darüber hinaus werden sich Zinsswaps zur Absicherung von Cashflows sukzessive über ihre jeweilige Laufzeit bis zur Endfälligkeit im Periodenergebnis wie folgt auswirken:

Endfälligkeit Geschäftsjahr	Marktwert **31.12.2002** Mio. €
2003	0,5
2004	1,1
2005	– 2,4
2012	– 2,2
Gesamt	**– 3,0**

Die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden konnten, ist der Gewinn- und Verlustrechnung (Erläuterung 16) zu entnehmen.

Nach der Insolvenz des Herstellers Fairchild/Dornier werden 60 fest bestellte Flugzeuge des Typs FD 728 nicht mehr hergestellt. Für die auf dieses Grundgeschäft in Vorjahren abgeschlossenen wirksamen Devisensicherungsgeschäfte ist die Sicherungsbeziehung im Jahr 2002 entfallen.

40 Segmentberichterstattung

Der Lufthansa Konzern ist in sechs wesentlichen Geschäftsfeldern tätig, im Passagier-Linienluftverkehr („Passage“) durch die Deutsche Lufthansa AG und die Lufthansa CityLine GmbH, im Fracht-Linienluftverkehr („Logistik“) durch die Lufthansa Cargo AG, in der Flugzeugwartung und -überholung („Technik“) durch die Lufthansa Technik-Gruppe, im Bereich Catering durch die LSG Lufthansa Service/Sky Chefs-Gruppe, im Bereich Touristik durch die Thomas Cook-Gruppe und im Bereich EDV-Dienstleistungen (IT Services) durch die Lufthansa Systems-Gruppe.

Die Lufthansa Commercial Holding, die Lufthansa International Finance (Netherlands) N.V., die START-Gruppe und weitere Beteiligungen, die das operative Geschäft des Lufthansa Konzerns ergänzen, sind als „Service- und Finanzgesellschaften“ zusammengefasst. Das Ergebnis des Geschäftsfelds „Touristik“ ist nur at equity im Konzernergebnis enthalten.

Verkäufe und Erlöse zwischen den Geschäftsfeldern werden grundsätzlich zu Preisen erbracht, wie sie auch mit Dritten vereinbart würden. Verwaltungsleistungen werden als Kostenumlagen berechnet.

Zu den Außenumsätzen bei den Verkehrserlösen siehe auch Erläuterung 6.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern 2002 in Mio. €:

	Passage Lufthansa Passage-Gruppe	**Logistik** Lufthansa Cargo	**Technik**[1] Lufthansa Technik-Gruppe	**Catering**[1] LSG Sky Chefs-Gruppe	**Touristik** Thomas Cook-Gruppe	**IT Services**[1] Lufthansa Systems-Gruppe	**Service- und Finanzgesellschaften**[2]	Summe der Segmente
Außenumsätze	10 035,7	2 338,5	1 622,7	2 629,7	–	189,6	155,2	16 971,4
– davon Verkehrserlöse	9 725,2	2 306,7	–	–	–	–	–	12 031,9
Konzerninnenumsätze	425,5	12,0	1 185,6	446,1	–	367,8	0,3	2 437,3
Umsatzerlöse	10 461,2	2 350,5	2 808,3	3 075,8	–	557,4	155,5	19 408,7
Übrige Segmenterträge	1 280,3	262,4	193,5	164,8	– 66,5	34,4	647,8	2 516,7
– davon aus Equity-Bewertung	– 87,4	3,1	9,8	11,8	– 66,5	–	37,9	– 91,3
Materialaufwand	5 090,7	1 445,4	1 451,4	1 251,6	–	44,8	61,3	9 345,2
Personalaufwand	2 046,9	347,3	786,3	1 263,3	–	190,2	51,4	4 685,4
Abschreibungen	784,1	115,3	82,3	218,5	–	31,8	42,7	1 274,7
– davon außerplanmäßig	26,9	–	–	6,2	–	–	32,7	65,8
Sonstiger betrieblicher Aufwand	3 303,8	537,3	467,0	499,4	–	271,4	76,1	5 155,0
Segmentergebnis	**516,0**	**167,6**	**214,8**	**7,8**	**– 66,5**	**53,6**	**571,8**	**1 465,1**
– davon aus Equity-Bewertung	– 87,4	3,1	9,8	11,8	– 66,5	–	37,9	– 91,3
Segmentvermögen	7 265,3	1 563,0	1 913,7	2 613,6	408,0	145,8	793,7	14 703,1
– davon aus Equity-Bewertung	230,7	8,6	65,4	80,8	408,0	–	120,1	913,6
Segmentschulden	7 063,7	609,7	1 275,2	953,9	–	206,3	466,7	10 575,5
– davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–
Segmentinvestitionen	631,7	9,0	67,8	103,7	–	37,2	233,9	1 083,3
– davon aus Equity-Bewertung	101,5	–	0,6	–	–	–	–	102,1
Sonstige wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen	129,9	18,7	31,5	41,6	–	6,8	0,2	228,7

[1] Vorjahreszahlen aufgrund von Konsolidierungskreisänderungen nur bedingt vergleichbar.
[2] Das Vorjahr enthält die damals unter dem Geschäftsfeld Ground Services ausgewiesene GlobeGround-Gruppe. Nach Veräußerung der GlobeGround-Gruppe zum 31. Juli 2001 wird die GlobeGround GmbH als Minderheitsbeteiligung bis 1. Juli 2002 at equity bewertet und ist im Ergebnis der Lufthansa Commercial Holding enthalten.

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern 2001 in Mio. €:

	Passage Lufthansa Passage-Gruppe	**Logistik** Lufthansa Cargo	**Technik** Lufthansa Technik-Gruppe	**Catering** LSG Sky Chefs-Gruppe	**Touristik** Thomas Cook-Gruppe	**IT Services** Lufthansa Systems-Gruppe	**Service- und Finanz-gesellschaften**[2)]	Summe der Segmente
Außenumsätze	10 182,9	2 421,6	1 540,9	2 066,6	–	126,0	352,0	16 690,0
– davon Verkehrserlöse	9 858,4	2 394,6	–	–	–	–	–	12 253,0
Konzern-innenumsätze	449,6	16,0	1 293,9	448,8	–	352,1	7,9	2 568,3
Umsatzerlöse	10 632,5	2 437,6	2 834,8	2 515,4	–	478,1	359,9	19 258,3
Übrige Segmenterträge	1 304,1	253,8	152,4	96,1	6,7	16,9	259,6	2 089,6
– davon aus Equity-Bewertung	– 3,4	0,5	9,2	– 11,0	6,7	–	– 17,9	– 15,9
Materialaufwand	5 616,4	1 568,6	1 594,0	1 020,8	–	31,8	102,6	9 934,2
Personalaufwand	2 030,9	334,0	746,3	1 085,2	–	135,7	166,8	4 498,9
Abschreibungen	794,9	116,8	78,5	651,5	–	35,4	61,3	1 738,4
– davon außerplanmäßig	–	–	–	495,4	–	–	–	495,4
Sonstiger betrieblicher Aufwand	3 345,7	606,5	413,9	723,2	–	264,4	141,1	5 494,8
Segmentergebnis	**148,7**	**65,5**	**154,5**	**– 869,2**	**6,7**	**27,7**	**147,7**	**– 318,4**
– davon aus Equity-Bewertung	– 3,4	0,5	9,2	– 11,0	6,7	–	– 17,9	– 15,9
Segmentvermögen	7 657,4	1 694,3	1 869,7	2 969,6	496,8	115,4	1 137,4	15 940,6
– davon aus Equity-Bewertung	211,6	–	98,2	96,2	496,8	–	373,1	1 275,9
Segmentschulden	6 985,7	515,3	1 230,7	1 139,6	–	177,0	484,7	10 533,0
– davon aus Equity-Bewertung	–	0,2	–	–	–	–	–	0,2
Segment-investitionen	1 166,6	128,7	64,8	1 380,0	–	34,6	178,1	2 952,8
– davon aus Equity-Bewertung	233,7	–	–	–	–	–	–	233,7
Sonstige wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen	114,8	10,4	20,7	25,2	–	5,1	0,4	176,6

[2)] Das Vorjahr enthält die damals unter dem Geschäftsfeld Ground Services ausgewiesene GlobeGround-Gruppe. Nach Veräußerung der GlobeGround-Gruppe zum 31. Juli 2001 wird die GlobeGround GmbH als Minderheitsbeteiligung bis 1. Juli 2002 at equity bewertet und ist im Ergebnis der Lufthansa Commercial Holding enthalten.

Überleitung der Segment- auf Konzernzahlen in Mio. €:

	Summe der Segmente		Überleitung		Konzern	
	2002	2001	**2002**	2001	**2002**	2001
Außenumsätze	16 971,4	16 690,0	–	–	16 971,4	16 690,0
– davon Verkehrserlöse	12 031,9	12 253,0	–	–	12 031,9	12 253,0
Konzerninnenumsätze	2 437,3	2 568,3	– 2 437,3	– 2 568,3	–	–
Umsatzerlöse	19 408,7	19 258,3	– 2 437,3	– 2 568,3	16 971,4	16 690,0
Übrige Erträge	2 516,7	2 089,6	– 398,8	– 590,9	2 117,9	1 498,7
– davon aus Equity-Bewertung	– 91,3	– 15,9	91,3	15,9	–	–
Materialaufwand	9 345,2	9 934,2	– 2 149,2	– 2 310,7	7 196,0	7 623,5
Personalaufwand	4 685,4	4 498,9	– 25,3	– 18,3	4 660,1	4 480,6
Abschreibungen	1 274,7	1 738,4	– 31,4	– 24,3	1 243,3	1 714,1
– davon außerplanmäßig	65,8	495,4	– 32,7	–	33,1	495,4
Sonstiger betrieblicher Aufwand	5 155,0	5 494,8	– 757,2	– 808,7	4 397,8	4 686,1
Ergebnis	**1 465,1**	**– 318,4**	**127,0**	**2,8**	**1 592,1**	**– 315,6**
– davon aus Equity-Bewertung	– 91,3	– 15,9	91,3	15,9	–	–
Vermögen	14 703,1	15 940,6	4 433,8	2 265,3	19 136,9	18 205,9
– davon aus Equity-Bewertung	913,6	1 275,9	–	–	913,6	1 275,9
Schulden	10 575,5	10 533,0	4 389,4	4 144,7	14 964,9	14 677,7
– davon aus Equity-Bewertung	–	0,2	–	–	–	0,2

Die Überleitungsspalte beinhaltet zum einen die aus Konsolidierungsvorgängen resultierenden Effekte, zum anderen die Beträge, die sich aus der unterschiedlichen Definition von Inhalten der Segmentposten im Vergleich zu den dazugehörigen Konzernposten ergeben.

Bei den Umsatzerlösen enthält die Überleitungsspalte die eliminierten Umsätze der Geschäftsfelder, die mit anderen ebenfalls konsolidierten Geschäftsfeldern erzielt wurden. Aus der Summe der in den Geschäftsfeldern ausgewiesenen übrigen Segmenterträge wurden ebenfalls diejenigen eliminiert, die aus Beziehungen mit den anderen Geschäftsfeldern stammen. Im Geschäftsjahr 2002 waren dies insbesondere Kursgewinne aus im Konzern vergebenen Fremdwährungsdarlehen in Höhe von 274,0 Mio. € (Vorjahr: 404,0 Mio. €) sowie Erträge aus Serviceleistungen im Konzern von 47,5 Mio. € (Vorjahr: 62,3 Mio. €). Soweit den eliminierten Umsätzen und sonstigen Erträgen bei den Gesellschaften, die die Leistungen in Anspruch genommen haben, Segmentaufwendungen gegenüberstehen, wurden diese ebenfalls eliminiert (Überleitungsspalte Aufwendungen). Bestimmte Ergebnisteile des Finanzergebnisses des Konzerns sind ebenfalls den Segmenterträgen des Geschäftsfeldes zugerechnet, insbesondere die Ergebnisse aus der Equity-Bewertung von Beteiligungen des Geschäftsfeldes. Da diese aus Konzernsicht aber nicht dem betrieblichen, sondern dem Finanzergebnis zugerechnet werden, sind sie für das betriebliche Konzernergebnis in der Überleitung zu eliminieren.

Die in der Überleitungsspalte Ergebnis enthaltenen Beträge resultieren überwiegend aus ergebniswirksamen Konsolidierungseffekten aus Beziehungen zwischen den Geschäftsfeldern untereinander sowie den Abschreibungen auf die Firmenwerte, die erst auf Konzernebene vorgenommen werden. Im Geschäftsjahr 2001 ist hierin auch die außerplanmäßige Abschreibung auf einen Firmenwert in Höhe von 495,4 Mio. € enthalten.

Im Bereich Segmentvermögen/-schulden enthält die Überleitungsspalte die eliminierten Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Geschäftsfeldern, die Differenz zwischen Marktwerten und Buchwerten von Finanzinstrumenten sowie auf der Vermögensseite die im Rahmen der Kapitalkonsolidierung eliminierten Beteiligungsbuchwerte.

Segmentinformationen nach Regionen 2002 in Mio. €:

	Europa inklusive Deutschland	Nord-amerika	Mittel- und Süd-amerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Sonstiges	Summe der Segmente
Verkehrserlöse[1]	8 195,1	1 470,0	296,5	1 680,5	147,2	242,6	–	12 031,9
andere Betriebserlöse	1 831,0	2 021,4	142,8	597,5	253,0	93,5	0,3	4 939,5
Übrige Segmenterträge[2]	1 979,2	34,7	11,7	40,6	22,1	9,8	19,8	2 117,9
Erträge aus Equity-Bewertung	– 117,5	14,8	– 0,9	12,3	–	–	–	– 91,3
Segmentvermögen	11 614,3	2 441,6	98,0	443,3	43,6	62,3	–	14 703,1
– davon aus Equity-Bewertung	769,6	53,4	13,8	76,8	–	–	–	913,6
Segmentinvestitionen	986,7	79,1	2,7	14,0	0,4	0,4	–	1 083,3
– davon aus Equity-Bewertung	101,5	0,6	–	–	–	–	–	102,1

Segmentinformationen nach Regionen 2001 in Mio. €:

	Europa inklusive Deutschland	Nord-amerika	Mittel- und Süd-amerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Sonstiges	Summe der Segmente
Verkehrserlöse[1]	8 345,3	1 524,4	361,3	1 619,8	162,3	237,5	2,4	12 253,0
andere Betriebserlöse	1 802,9	1 691,0	118,9	447,6	272,3	103,9	0,4	4 437,0
Übrige Segmenterträge[2]	1 070,5	332,9	8,9	33,4	16,6	10,5	25,9	1 498,7
Erträge aus Equity-Bewertung	31,5	– 59,9	1,4	11,1	–	–	–	– 15,9
Segmentvermögen	12 488,3	2 847,1	140,2	325,2	79,4	60,4	–	15 940,6
– davon aus Equity-Bewertung	954,0	226,5	17,7	77,5	0,2	–	–	1 275,9
Segmentinvestitionen	1 617,2	1 327,0	2,9	4,5	0,8	0,4	–	2 952,8
– davon aus Equity-Bewertung	233,7	–	–	–	–	–	–	233,7

[1] Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.
[2] Die übrigen Segmenterträge entsprechen den betrieblichen Erträgen des Konzerns (inklusive Erträge aus Finanzvermögen).

Die Aufteilung der Verkehrserlöse auf die Regionen erfolgt nach Ursprungsverkaufsorten, die der anderen Betriebserlöse nach dem geographischen Sitz des Kunden und die der übrigen Segmenterträge nach dem Ort der Leistungserbringung. Die aus der Equity-Bewertung resultierenden Posten werden den Regionen abhängig vom Firmensitz des Equity-Unternehmens zugeordnet.

Die Definition der Regionen folgt grundsätzlich geographischen Regeln. Abweichend hiervon sind bei der Aufteilung der Verkehrserlöse die Staaten der ehemaligen Sowjetunion sowie die Türkei und Israel Europa zugeordnet.

Die Spalte „Sonstiges“ enthält die Posten, die keiner Region zugerechnet werden können.

Lufthansa steuert ihre Luftverkehrsaktivitäten über Netzergebnisse und nicht über regionale Ergebnisbeiträge. Ähnliches gilt für das Geschäftsfeld Catering. Eine Darstellung regionaler Segmentergebnisse ist daher für den Lufthansa Konzern nicht aussagekräftig.

Eine Aufteilung der Verkehrserlöse des Geschäftsfeldes Passage nach Verkehrsgebieten statt nach Ursprungsverkaufsorten befindet sich in den Erläuterungen zum Geschäftsfeld Passage im allgemeinen Teil des Geschäftsberichtes.

41 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

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, in denen die zum Teil gegenseitige Inanspruchnahme von Dienstleistungen geregelt ist. 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 bzw. 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.

Das Volumen der wesentlichen an nahestehende Unternehmen erbrachten bzw. von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Unternehmen	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2002 Mio. €	2001 Mio. €	**2002** Mio. €	2001 Mio. €
AFC Aviation Fuel Company mbH	6,7	0,0*	190,1	258,9
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee	13,2	11,4	0,0*	83,7
Albatros Versicherungsdienste GmbH	5,9	1,3	25,4	23,2
Amadeus Global Travel Distribution S. A.	143,6	91,1	150,5	166,2
Autobahn Tank & Rast Holding GmbH	8,1	6,7	0,4	0,0*
British Midland plc	79,4	66,2	68,8	87,2
Cargo Future Communications (CFC) GmbH	0,0*	0,2	6,0	4,9
Condor/Cargo Technik GmbH	88,1	41,7	30,7	30,2
Condor Flugdienst GmbH	154,6	174,6	1,8	2,2
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG	25,3	17,6	18,0	15,6
Eurowings Luftverkehrs AG	126,0	74,1	4,9	255,7
Global Tele Sales Ltd.	0,3	0,4	5,8	7,4
Global Tele Sales of North America LLC	11,1	9,1	22,7	25,4
HEICO Aerospace Holdings Corp.	0,0*	0,0*	7,8	3,1
LRS Lufthansa Revenue Services GmbH	9,4	15,6	57,8	55,9
Lufthansa Airmotive Ireland (Leasing) Ltd.	1,4	0,0*	6,6	4,5
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH	5,9	14,6	66,5	53,7
Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH	11,3	0,8	4,4	0,2
Lufthansa Catering Logistik GmbH	4,9	4,5	43,8	44,0
Lufthansa Druck und Distribution GmbH	2,3	2,3	8,4	13,2
Lufthansa //eCommerce GmbH	0,4	0,8	13,0	14,5
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH	2,8	1,7	22,1	24,3
Lufthansa Flight Training GmbH	27,7	23,7	77,3	68,8
Lufthansa Gebäudemanagement GmbH	29,9	3,7	31,0	34,3
Lufthansa Global Tele Sales GmbH	0,4	0,6	6,2	4,3
Lufthansa Shannon Turbine Technologies Limited	2,9	1,1	12,9	16,5
Lufthansa SkyShop GmbH	5,3	–	1,4	–
Lufthansa Technik Budapest Kft	0,6	0,1	12,9	0,0*
Lufthansa Technik Logistik of America LLC	4,0	2,1	12,1	9,5
Lufthansa Technical Training GmbH	6,6	1,8	24,5	21,2
LZ-Catering GmbH	8,0	6,5	7,6	7,1
Miles & More International Ltd.	17,9	30,0	0,2	0,8
Thomas Cook AG	13,9	12,6	0,0*	0,0*
Traventec Ltd.	0,0*	0,0*	5,4	4,9

*unter 0,1 Mio. €

Einzelne Aktionäre der Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern existieren nicht. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern vgl. die Ausführungen in Erläuterung 42.

42 Aufsichtsrat und Vorstand

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf Seite 168/169 angegeben.

Der Aufwand für die Bezüge des Vorstands im Mutterunternehmen enthält für das Geschäftsjahr 2002 feste Bezüge in Höhe von 2,0 Mio. € (Vorjahr: 1,8 Mio. €) und Tantiemen in Höhe von 1,7 Mio. €. Die Tantiemen sind seit dem Geschäftsjahr 2002 an die Höhe des operativen Konzernergebnisses gebunden. Darüber hinaus nahmen Vorstandsmitglieder im Jahr 2002 erstmalig an dem unter Erläuterung 31) dargestellten Optionsprogramm für die Führungskräfte teil. Im Rahmen dieses Programms haben drei Mitglieder des Vorstandes 15 306 Lufthansa Aktien über den Aktienmarkt zum Schlusskurs von 9,80 € abzüglich des programmüblichen Abschlags von 30 T € erworben. Für die Ansprüche aus den Optionen wurden zum 31. 12. 2002 Rückstellungen in Höhe von 2 T€ gebildet. Außerdem wurden im Geschäftsjahr 2002 Optionsprämien aus dem Führungskräfteprogramm des Jahres 1999 in Höhe von 35 T€, im Geschäftsjahr 2001 aus dem Führungskräfteprogramm des Jahres 1998 in Höhe von 45 T€ an ein Vorstandsmitglied ausgezahlt.

Im Geschäftsjahr 2002 erhielten die Vorstandsmitglieder außerdem für das Jahr 2001 Tantiemen von 0,6 Mio. €. Im Geschäftsjahr 2001 wurden für das Jahr 2000 weitere 0,2 Mio. € Tantiemen nachvergütet.

Für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben in Tochtergesellschaften bezogen Vorstandsmitglieder feste Vergütungen in Höhe von 13 T€ (Vorjahr: 9 T€).

Einem Vorstandsmitglied in Vorjahren gewährtes Restdarlehen von 12 T€ mit einem Zinssatz von 4 Prozent wurde im Jahr 2002 vollständig getilgt.

Der Aufwand für die Bezüge des Aufsichtsrats enthält Tantiemen in Höhe von 497 T€ sowie feste Bezüge von 241 T€ (Vorjahr: 240 T€). Die Tantiemen sind überwiegend abhängig von der gezahlten Dividende. Die festen Bezüge schließen diejenigen Beförderungsvergünstigungen ein, die sich unter Berücksichtigung entsprechender IATA-Bestimmungen ergeben.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 34,0 Mio. € (Vorjahr: 32,9 Mio. €). Die laufenden Bezüge betrugen im Geschäftsjahr 2002 2,7 Mio. €, im Geschäftsjahr 2001 2,6 Mio. € für 2001 und 2 T€ für 2000, einschließlich der von Tochterunternehmen gewährten Bezüge.

43 Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

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

Köln, den 28. Februar 2003

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Aufsichtsrat und Vorstand

Aufsichtsrat

Dr. Wolfgang Röller
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats
Dresdner Bank AG,
Ehrenvorsitzender

Stimmberechtigte Mitglieder

Dr. Klaus G. Schlede
Ehemaliger stellvertretender Vorstands-
vorsitzender Deutsche Lufthansa AG,
Vorsitzender

Frank Bsirske
Vorsitzender ver.di, Arbeitnehmervertreter,
Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Rolf-E. Breuer
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Bank AG

Dr. Gerhard Cromme
Vorsitzender des Aufsichtsrats
ThyssenKrupp AG

Herbert Flickenschild
Purser, Arbeitnehmervertreter

Peter Geisinger
Flugkapitän, Arbeitnehmervertreter

Ulrich Hartmann
Vorstandsvorsitzender E.ON AG

Roland Issen
Ehemaliger Vorsitzender
Deutsche Angestellten-Gewerkschaft,
Arbeitnehmervertreter

Dr. Otto Graf Lambsdorff
Rechtsanwalt,
Ehrenpräsident Deutsche Schutzvereinigung
für Wertpapierbesitz e. V.

Eckhard Lieb
Triebwerksmechaniker, Arbeitnehmervertreter

Franz-Eduard Macht
Kaufm. Angestellter, Arbeitnehmervertreter

Franz Ludwig Neubauer
Vorsitzender des Vorstands i. R.
Bayerische Landesbank Girozentrale

Ilona Ritter
Gewerkschaftssekretärin ver.di,
Arbeitnehmervertreterin

Willi Rörig
Kaufm. Angestellter, Arbeitnehmervertreter

Jan G. Stenberg
Ehemaliger Präsident und Vorstands-
vorsitzender SAS

Dr. Alfons Titzrath
Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats
Dresdner Bank AG

Patricia Windaus
Flugbegleiterin, Arbeitnehmervertreterin

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus
Mitglied des Gesellschafterausschusses
Henkel KGaA

Dr. Michael Wollstadt
Kaufm. Angestellter, Arbeitnehmervertreter

Dr. Klaus Zumwinkel
Vorstandsvorsitzender Deutsche Post AG

Vorstand

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Jürgen Weber
Vorsitzender des Vorstands

Wolfgang Mayrhuber
Stellvertretender Vorsitzender des Vorstands
(ab 1. April 2002)
Ressort Passage

Dr. Karl-Ludwig Kley
Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen

Stefan Lauer
Mitglied des Vorstands
Ressort Personal

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

Dr. Wolfgang Röller
a) HeidelbergCement AG (AR-Vorsitz)

Dr. Klaus G. Schlede
a) Thomas Cook AG
Deutsche Postbank AG
Gerling-Konzern Globale Rückversicherungs-AG

Dr. Rolf-E. Breuer
a) Bertelsmann AG
Deutsche Bank AG (AR-Vorsitz)
Deutsche Börse AG (AR-Vorsitz)
E.ON AG
b) Compagnie de Saint-Gobain S.A. (Verwaltungsrat)
Kreditanstalt für Wiederaufbau (Verwaltungsrat)
Landwirtschaftliche Rentenbank (Verwaltungsrat)

Frank Bsirske
a) RWE AG (stellv. AR-Vorsitz)
DAWAG – Deutsche Angestellten-Wohnungsbau AG

Dr. Gerhard Cromme
a) Allianz AG
Axel Springer Verlag AG
E.ON AG
Ruhrgas AG
Siemens AG
ThyssenKrupp AG (AR-Vorsitz)
Volkswagen AG
b) Suez S.A., Paris (Board of Directors)

Ulrich Hartmann
a) Hochtief AG
IKB Deutsche Industriebank AG (AR-Vorsitz)
Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG (AR-Vorsitz)
E.ON Energie AG[1] (AR-Vorsitz)
RAG Aktiengesellschaft (AR-Vorsitz)
Ruhrgas AG[1] (AR-Vorsitz)
b) ARCELOR, Luxemburg (Verwaltungsrat)
Henkel KGaA (Gesellschafterausschuss)
Powergen Limited, London[1]
(Vorsitz Board of Directors)

Roland Issen
a) DAWAG – Deutsche Angestellten-Wohnungsbau AG
b) Vermögensverwaltung der DAG GmbH
(Mitglied der Gesellschafterversammlung)

Dr. Otto Graf Lambsdorff
a) D.A.S. Deutscher Automobil Schutz
Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG
IVECO Magirus AG (AR-Vorsitz)
NSM AG (AR-Vorsitz)
HSBC Trinkaus & Burckhardt KGaA
Victoria Lebensversicherung AG
Victoria Versicherung AG
b) IVECO N.V., Amsterdam (Board of Directors)

Franz Ludwig Neubauer
a) Deutsche Kreditbank AG (Ehrenmitglied)
Gabriel Sedlmayr Spaten-Franziskaner-Bräu KGaA (stellv. AR-Vorsitz)
HVB Real Estate Bank AG
Thüga AG

Ilona Ritter
a) Lufthansa CityLine GmbH[2]

Willi Rörig
a) Lufthansa Cargo AG[2] (stellv. AR-Vorsitz)

Jan G. Stenberg
b) B2 Bredband AB, Schweden
(Chairman of the Board)
Cygate AB, Schweden (Chairman of the Board)
Nera ASA, Norwegen
Service Factory AB, Schweden
(Chairman of the Board)
Stepstone ASA, Norwegen
(Chairman of the Board)

Dr. Alfons Titzrath
a) Celanese AG
RWE AG

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus
a) BMW AG
Degussa AG
Deutsche Telekom AG
ERGO-Versicherungsgruppe AG
Schwarz-Pharma AG (AR-Vorsitz)
b) Henkel KGaA (Gesellschafterausschuss)

Dr. Klaus Zumwinkel
a) Allianz Versicherungs-AG
Deutsche Postbank AG[3] (AR-Vorsitz)
Deutsche Telekom AG (AR-Vorsitz)
Tchibo Holding AG
b) Danzas Holding AG[3] (Verwaltungsrats-Vorsitz)
Deutsche Post Ventures GmbH[3]
(Investment-Komitee)
DHL Worldwide Express B.V., Amsterdam[3]
(Board of Directors)
C.V. International Post Corp. U.A.
(stellv. AR-Vorsitz)

Mandate der Vorstandsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

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

a) Allianz Lebensversicherungs-AG
KarstadtQuelle AG
LSG Lufthansa Service Holding AG[2)]
(AR-Vorsitz)
Lufthansa Cargo AG[2)]
Lufthansa Technik AG[2)]
(AR-Vorsitz)
Thomas Cook AG
(AR-Vorsitz)

b) Loyalty Partner GmbH[2)]
(AR-Vorsitz)

Wolfgang Mayrhuber

a) Eurowings Luftverkehrs AG
Lufthansa CityLine GmbH[2)]
(AR-Vorsitz)
Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
RWE Systems AG

b) AMECO Corp., Beijing
(stellv. Vorsitz Board of Directors)
HEICO Corp., Florida
(Board of Directors)

Dr. Karl-Ludwig Kley

a) Delvag Luftfahrtversicherungs-AG[2)] (AR-Vorsitz)
Gerling Firmen- und Privat-Service AG
LSG Lufthansa Service Holding AG[2)]
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH[2)] (AR-Vorsitz)
Lufthansa Cargo AG[2)]
Lufthansa Systems Group GmbH[2)] (AR-Vorsitz)
Lufthansa Technik AG[2)]
Thomas Cook AG
Vattenfall Europe AG

b) Air Dolomiti S. p. A. Linee Aeree Regionali Europee
(stellv. Vorsitz Board of Directors)
Amadeus Global Travel Distribution S. A., Madrid
(Vorsitz Board of Directors)
KG Allgemeine Leasing GmbH & Co. (Verwaltungsrat)
Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale
(Verwaltungsrat)

Stefan Lauer

a) Lufthansa Cargo AG[2)]
(AR-Vorsitz)
Lufthansa Systems Group GmbH[2)]
Lufthansa Technik AG[2)]

b) Lufthansa Flight Training GmbH[2)]
(AR-Vorsitz)
MVP Versuchs- und Planungsgesellschaft für
Magnetbahnsysteme mbH

a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
[1)] Von der E.ON AG beherrschte Unternehmen
[2)] Von der Deutschen Lufthansa AG beherrschte Unternehmen
[3)] Von der Deutschen Post AG beherrschte Unternehmen

Verbundene Unternehmen

Wesentliche verbundene Unternehmen 2002

Name, Sitz	Kapital-anteil	Stimm-rechts-anteil	Eigen-kapital* Mio. €	Ergebnis nach Steuern* Mio. €
AIRO Catering Services Eesti OÜ, Tallinn, Estland	54 %	100 %	1,4	0,4
AIRO Catering Services Sweden AB, Stockholm, Schweden	54 %	54 %	6,2	1,2
BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, Oklahoma, USA	100 %	100 %	46,5	– 2,2
Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong	100 %	100 %	1,3	0,1
Consolidated Catering Services (China) Ltd., Hongkong	100 %	100 %	1,2	0,0
eLSG.SkyChefs, Inc., Irving, Texas, USA	100 %	100 %	– 40,1	– 30,5
Feenagh Investments (Proprietary) Ltd., Johannesburg, Südafrika	80 %	80 %	2,1	1,5
Globe Services Sweden AB, Stockholm, Schweden	100 %	100 %	0,4	0,0
GOAL Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. Projekt Nr. 5 KG, Grünwald	100 %	100 %	– 15,3	– 4,4
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg	100 %	100 %	192,8	60,6
Hawker Pacific Aerospace Inc., Sun Valley, California, USA	100 %	100 %	45,2	– 2,4
Hawker Pacific Aerospace Ltd., Hayes, Großbritannien	100 %	100 %	6,7	– 7,2
Lido GmbH Lufthansa Aeronautical Services, Frankfurt/M.	100 %	100 %	3,8	– 4,3
LLG Nord GmbH & Co. Bravo KG, Norderfriedrichskoog	100 %	67 %	51,7	0,5
LSG-Airport Gastronomiegesellschaft mbH, Frankfurt/M.	100 %	100 %	2,4	0,7
LSG Catering China Ltd., Hongkong	100 %	100 %	1,3	0,6
LSG Catering Guam, Inc., Guam, USA	100 %	100 %	10,2	11,2
LSG Catering Hong Kong Ltd., Hongkong	100 %	100 %	50,5	5,8
LSG Catering Saipan, Inc., Saipan, Micronesia	100 %	100 %	– 0,2	0,0
LSG Catering Thailand Ltd., Bangkok, Thailand	100 %	100 %	6,3	0,3
LSG-Food & Nonfood Handel GmbH, Frankfurt/M.	100 %	100 %	1,1	– 0,2
LSG Holding Asia Ltd., Hongkong	100 %	100 %	– 0,3	0,0
LSG-Hygiene Institute GmbH, Neu-Isenburg	100 %	100 %	– 0,2	– 0,1
LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong	100 %	100 %	39,5	0,7
LSG Lufthansa Service Cape Town (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	80 %	80 %	1,0	0,3
LSG Lufthansa Service Catering- und Dienstleistungs-gesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100 %	100 %	0,0	0,4
LSG Lufthansa Service Enterprises Ltd., Hongkong	100 %	100 %	0,0	0,0
LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH, Kriftel	100 %	100 %	1,2	11,3
LSG Lufthansa Service Guam, Inc., Guam, USA	100 %	100 %	15,4	2,6
LSG Lufthansa Service Holding AG, Kriftel	100 %	100 %	440,1	– 27,2
LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, Micronesia	100 %	100 %	11,6	1,5
LSG Lufthansa Service Switzerland AG, Zürich, Schweiz	100 %	100 %	– 2,8	– 0,3
LSG Lufthansa Service Training Denmark A/S, Kopenhagen, Dänemark	100 %	100 %	0,0	0,0
LSG Lufthansa Service Training Norway AS, Oslo, Norwegen	100 %	100 %	0,0	0,0
LSG Lufthansa Service Training Sweden AB, Malmö, Schweden	100 %	100 %	– 0,8	0,0
LSG Lufthansa Service USA, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %	4,1	– 4,0

**Eigenkapital und Ergebnis nach IAS*

…Wesentliche verbundene Unternehmen 2002

Name, Sitz	Kapital-anteil	Stimm-rechts-anteil	Eigen-kapital* Mio. €	Ergebnis nach Steuern* Mio. €
LSG Sky Chefs Belgium N.V., Zaventem, Belgien	100 %	100 %	0,6	0,6
LSG Sky Chefs Danmark A/S, Kastrup, Dänemark	100 %	100 %	– 38,5	24,4
LSG Sky Chefs Deutschland GmbH, Frankfurt/M.	100 %	100 %	– 13,0	– 7,1
LSG Sky Chefs Europe Holding Ltd., London, Großbritannien	100 %	100 %	68,6	– 0,2
LSG Sky Chefs France S.A., Bobigny, Frankreich	100 %	100 %	– 19,3	– 12,2
LSG Sky Chefs/GCC Ltd., Feltham, Großbritannien	50 %	51 %	8,8	2,3
LSG Sky Chefs International, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %	– 43,4	– 28,9
LSG Sky Chefs LLC, Dover, Delaware, USA	100 %	100 %	– 10,8**	– 80,1**
LSG Sky Chefs Norge AS, Oslo, Norwegen	100 %	100 %	– 11,9	11,8
LSG Sky Chefs S.p.A., Mailand, Italien	100 %	100 %	2,3	– 2,4
LSG Sky Chefs Sverige AB, Stockholm, Schweden	100 %	100 %	– 15,6	19,6
LSG Sky Chefs US Acquisition, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %	1 608,3	0,0
LSG Sky Chefs US Holding 2, Inc., Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %	1 197,2	– 15,8
LSG Sky Chefs US Holding, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %	1 215,0	0,0
LSG-Sky Food GmbH, Alzey	100 %	100 %	– 1,0	1,3
Lufthansa A.E.R.O. GmbH, Alzey	100 %	100 %	16,7	4,0
Lufthansa Airmotive Ireland Holdings Ltd., Dublin, Ireland	100 %	100 %	39,1	16,9
Lufthansa Airmotive Ireland Ltd., Dublin, Ireland	100 %	100 %	47,7	4,8
Lufthansa Cargo AG, Kelsterbach	100 %	100 %	348,4	535,2
Lufthansa CityLine GmbH, Köln	100 %	100 %	132,6	51,0
Lufthansa Commercial Holding GmbH, Köln	100 %	100 %	179,3	532,8
Lufthansa International Finance (Netherlands) N. V., Amsterdam, Niederlande	100 %	100 %	0,0	0,0
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Echo-Zulu oHG, Grünwald	100 %	67 %	0,0	0,0
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Alfa oHG, Grünwald	100 %	67 %	3,7	2,6
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Bravo oHG, Grünwald	100 %	67 %	3,7	2,6
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Charlie oHG, Grünwald	100 %	67 %	3,7	2,6
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Delta oHG, Grünwald	100 %	67 %	5,9	7,0
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Echo oHG, Grünwald	100 %	67 %	6,0	7,2
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Golf oHG, Grünwald	100 %	67 %	1,5	1,8
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Hotel oHG, Grünwald	100 %	67 %	1,5	1,8
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Quebec oHG, Grünwald	100 %	67 %	1,6	2,0
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Romeo oHG, Grünwald	100 %	67 %	1,0	2,3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Sierra oHG, Grünwald	100 %	67 %	1,0	2,3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Tango oHG, Grünwald	100 %	67 %	1,0	2,3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Uniform oHG, Grünwald	100 %	67 %	1,0	2,3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Victor oHG, Grünwald	100 %	67 %	1,0	2,3
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Whiskey oHG, Grünwald	100 %	67 %	0,4	0,7
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Fox-Yankee oHG, Grünwald	100 %	67 %	0,0	0,0
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Golf-India oHG, Grünwald	100 %	67 %	– 0,6	– 0,8
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Golf-Lima oHG, Grünwald	100 %	67 %	0,1	0,1
Lufthansa Leasing GmbH & Co. Golf-Mike oHG, Grünwald	100 %	67 %	0,0	– 0,1

** Eigenkapital und Ergebnis nach IAS*
***die LSG Sky Chefs LLC-Gruppe beinhaltet bereits 75 vollkonsolidierte Gesellschaften (Eigenkapital und Ergebnis der konsolidierten Gruppe)*

…Wesentliche verbundene Unternehmen 2002

Name, Sitz	Kapital-anteil	Stimm-rechts-anteil	Eigen-kapital* Mio. €	Ergebnis nach Steuern* Mio. €
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg	100 %	100 %	– 0,2	0,4
Lufthansa Systems Airline Services GmbH, Kelsterbach	100 %	100 %	1,6	2,1
Lufthansa Systems AS GmbH, Norderstedt	100 %	100 %	0,3	3,1
Lufthansa Systems Berlin GmbH, Berlin	100 %	100 %	1,3	1,6
Lufthansa Systems Business Solutions GmbH, Raunheim	100 %	100 %	– 0,8	– 1,0
Lufthansa Systems Group GmbH, Kelsterbach	100 %	100 %	19,2	29,0
Lufthansa Systems Infratec GmbH, Kelsterbach	100 %	100 %	7,1	26,5
Lufthansa Systems North America Inc., East Meadow, USA	100 %	100 %	– 1,7	– 1,7
Lufthansa Systems Passenger Services GmbH, Kelsterbach	100 %	100 %	1,4	6,3
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100 %	100 %	347,3	26,8
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungs-gesellschaft mbH, Hamburg	100 %	100 %	0,0	– 3,2
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg	100 %	100 %	– 1,9	1,4
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 %	58,1	– 10,1
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51 %	51 %	36,8	2,7
Margian AB, Sundbyberg, Schweden	100 %	100 %	0,0	0,0
Orderich Company Ltd., Hongkong	100 %	100 %	0,2	0,0
Riga Catering Service SIA, Riga, Lettland	32 %	58 %	0,9	0,8
Sky Chefs Barcelona S.A., Barcelona, Spanien	100 %	100 %	7,5	2,5
Sky Chefs Madrid S.A., Madrid, Spanien	100 %	100 %	0,5	0,3
Sky Chefs UK Ltd., London, Großbritannien	100 %	100 %	16,5	– 0,6
START AMADEUS GmbH, Bad Homburg v.d.H.	66 %	66 %	35,9	3,0
Top Flight Catering AB, Sigtuna, Schweden	100 %	100 %	2,0	– 0,6
Top Flight Catering Göteborg AB, Sigtuna, Schweden	100 %	100 %	0,1	– 0,1
Top Flight Catering Malmö AB, Sigtuna, Schweden	100 %	100 %	0,1	0,1
Top Flight Catering Stockholm AB, Sigtuna, Schweden	100 %	100 %	0,3	0,0
Top Flight Taxfree AB, Sigtuna, Schweden	100 %	100 %	0,4	0,5

**Eigenkapital und Ergebnis nach IAS*

...Wesentliche verbundene Unternehmen 2002

Name, Sitz der Gesellschaften innerhalb der LSG Sky Chefs LLC-Gruppe	Kapital-anteil	Stimmrechts-anteil
Agesar Limitada, Chile	100 %	100 % **
Arlington Services de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko	100 %	100 % **
Arlington Services Holding Corp., Delaware, USA	100 %	100 % **
Arlington Services Panama S.A., Panama	100 %	100 % **
Arlington Services, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
Bahia Catering Ltda., Brasilien	95 %	95 % **
Bethesda Services, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
Cafes Finas Recife Ltda., Brasilien	95 %	95 % **
Caterair Airport Properties, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
Caterair Australia Pty Limited, Australien	100 %	100 % **
Caterair Consulting Services Corp., Delaware, USA	100 %	100 % **
Caterair Holdings Corporation, Delaware, USA	27 %	100 % **
Caterair In-Flight Services of V.I., Inc., Virgin Islands, USA	100 %	100 % **
Caterair International Corporation, Delaware, USA	100 %	100 % **
Caterair International Japan Limited, Japan	100 %	100 % **
Caterair International Transition Corp., Delaware, USA	100 %	100 % **
Caterair International, Inc. (II), Delaware, USA	100 %	100 % **
Caterair Lebanon SAL, Libanon	100 %	100 % **
Caterair New Zealand Limited, Delaware, USA	100 %	100 % **
Caterair Portugal Assentencia A Bordo, Ltda., Portugal	100 %	100 % **
Caterair Services de Bordo e Hotelania S.A., Brasilien	100 %	100 % **
Caterair St. Thomas Holding Corp., Delaware, USA	100 %	100 % **
Caterair Taiwan In-Flight Services Limited, Taiwan	100 %	100 % **
Catersuprimento de Refeicoes, Ltda., Brasilien	100 %	100 % **
Cocina del Aire de Provincia, S.A. de C.V., Mexiko	100 %	100 % **
Comercializadora de Services Limitada, Chile	100 %	100 % **
Comisariato de Baja California, S.S. de C.V., Mexiko	100 %	100 % **
Comisariatos Gorte, S.A. de C.V., Mexiko	100 %	100 % **
Commissaria Santos Dummont Ltda., Brasilien	100 %	100 % **
I & K Distributors Inc., Ohio, USA	100 %	100 % **
Inversiones Turisticas Aeropuerto Panama, S.A., Panama	100 %	100 % **
JFK Caterers, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Venezuela	80 %	80 % **
LSG Sky Chefs LLC, Dover, Delaware, USA	100 %	100 % **
LSG/Sky Chefs do Brasil Catering - Refeicoes Ltda., Brasilien	100 %	100 % **
Marriott Export Services, C.A., Venezuela	80 %	100 % **
Marriott International Trade Services, C.A., Venezuela	80 %	100 % **
Mrs Crockett's Kitchens, Inc., Texas, USA	100 %	100 % **

***in der LSG Sky Chefs LLC-Gruppe schon voll konsolidiert*

...Wesentliche verbundene Unternehmen 2002

Name, Sitz der Gesellschaften innerhalb der LSG Sky Chefs LLC-Gruppe	Kapital-anteil	Stimmrechts-anteil
Ogden Aviation Food Services (ALC) Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
Ogden Aviation Food Services, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Acceptance Corp., Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Capital Corp. II, Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Capital Corp., Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Credit Corp. II, Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Credit Corp., Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Equity Corp. II, Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Equity Corp., Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Finance Corp. II, Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Finance Corp., Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Fiscal Corp. II, Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Fiscal Corp., Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Funds Corp. II, Delaware, USA	100 %	100 % **
Onex Ohio Funds Corp., Delaware, USA	100 %	100 % **
Orval Kent de Linares, S.A. de C.V., Mexiko	100 %	100 % **
Orval Kent Food Company of Linares, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
Orval Kent Food Company of Rio Bravo, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
Orval Kent Food Company, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
Orval Kent Food Company, S.A. de C.V., Mexiko	100 %	100 % **
Orval Kent Holding Co., Delaware, USA	100 %	100 % **
Ozark Salad Co., Delaware, USA	100 %	100 % **
Pennant Foods Holding Company, Delaware, USA	100 %	100 % **
Pennant Foods, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
SC International Services Ireland Limited, Irland	100 %	100 % **
SC International Services, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
SCIS Air Security Corporation, Wilmington, Delaware, USA	100 %	100 % **
SCIS Food Services Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
ServCater International Ltda., Brasilien	90 %	90 % **
Sky Chefs Argentine, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
Sky Chefs Canada Company, Kanada	100 %	100 % **
Sky Chefs Chile S.A., Chile	100 %	100 % **
Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexiko	100 %	100 % **
Sky Chefs de Panama, S.A., Panama	100 %	100 % **
Sky Chefs International Corporation, Delaware, USA	100 %	100 % **
Sky Chefs, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **
Western Aire Chef, Inc., Delaware, USA	100 %	100 % **

***in der LSG Sky Chefs LLC-Gruppe schon voll konsolidiert*

Wesentliche Joint Ventures*

Name, Sitz	Kapital-anteil	Stimmrechts-anteil
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., Beijing, China	40,00 %	50,00 %
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Ronchi dei Legionari, Italien	20,69 %	20,69 %
Amadeus Global Travel Distribution S.A., Madrid, Spanien	18,28 %	27,92 %
Autobahn Tank & Rast Holding GmbH, Bonn	31,04 %	31,04 %
Global Logistics System Europe Company for Cargo Information Services GmbH, Frankfurt/M.	46,85 %	42,86 %
OPODO LIMITED, London, Großbritannien	22,86 %	22,86 %
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China	29,00 %	22,22 %
Shannon Aerospace Ltd., Shannon, Irland	50,00 %	50,00 %
Thomas Cook AG, Oberursel	50,00 %	50,00 %

Wesentliche assoziierte Unternehmen*

Name, Sitz	Kapital-anteil	Stimmrechts-anteil
Aerococina S.A. de C.V., Mexiko	49,00 %	49,00 %
Aeromar Ltd., Moskau, Russland	49,00 %	49,00 %
Airest Restaurant- und Hotelbetriebsgesellschaft mbH, Wien, Österreich	30,00 %	30,00 %
Airport Restaurants Ltd., Barbados	49,00 %	49,00 %
Antigua Catering Services Ltd., Antigua	49,00 %	49,00 %
Barbados Flight Kitchen Ltd., Barbados	49,00 %	49,00 %
BELAC LLC, Wilmington, Delaware, USA	20,00 %	20,00 %
British Midland plc, Donington Hall, Großbritannien	30,00 %	30,00 %
Caterair Airport Services Pty Limited, Sydney, Australien	49,00 %	49,00 %
Catering Por, Portugal	49,00 %	49,00 %
China Air Catering Ltd., Hongkong	50,00 %	50,00 %
CLS Catering Services Ltd., Vancouver, Kanada	40,00 %	40,00 %
Cocina de Vuelos S.A. de C.V., El Salvador	49,00 %	49,00 %
DHL International Ltd., Bermuda, USA**	25,03 %	25,03 %
Eurowings Luftverkehrs AG, Nürnberg	24,90 %	24,90 %
GlobeGround GmbH, Frankfurt/M.***	49,00 %	49,00 %
Gulf International Caterers, W.L.L., Bahrain	49,00 %	49,00 %
HEICO Aerospace Holdings Corp., Hollywood, Florida, USA	20,00 %	20,00 %
Hongkong Beijing Air Catering Ltd., Hongkong	45,00 %	45,00 %
Hongkong Shanghai Air Catering Ltd., Hongkong	45,00 %	45,00 %
Inflight Holding (Cayman) Ltd., Cayman Islands	49,00 %	49,00 %
Jamestown Investments Ltd., Hongkong	37,50 %	37,50 %
LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd., Hongkong	38,12 %	38,12 %
Nanjing Lukou International Airport LSG Catering Co Ltd., Nanjing, China	40,00 %	40,00 %
Sancak Havacilik Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	50,00 %	50,00 %
Siam Flight Services Ltd., Bangkok, Thailand	49,00 %	49,00 %
St. Lucia Catering Services Ltd., St. Lucia	49,00 %	49,00 %
St. Thomas Catering Corp., Delaware, USA	33,00 %	33,00 %
Versair In-Flight Services Ltd., Jamaika	24,00 %	24,00 %
Xi'an Aircraft Catering Co. Ltd., Xi'an, Shaanxi, China	30,00 %	30,00 %

* *Einbeziehung at equity*
** *bis zum 20.11.02 at Equity bewertet; zum 20.11. verkauft*
*** *bis zum 1.7.02 at Equity bewertet; zum 1.7. verkauft*

Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2002

Mit deutlich verbessertem Ergebnis wieder in der Spitzengruppe der Branche

Im Geschäftsjahr 2002 stellte sich die zu Beginn des Jahres erwartete Erholung der Weltwirtschaft und der Luftfahrtbranche nicht ein. Dennoch gelang es dem Lufthansa Konzern, einen operativen Gewinn von 718 Mio. € (Vorjahr: 28 Mio. €) zu erzielen. Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit erreichte sogar 1,6 Mrd. €, im Vorjahr war ein Verlust von 0,3 Mrd. € ausgewiesen worden. Nach Steuern liegt das Konzernergebnis bei 717 Mio. €. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung eine Dividende von 0,60 € pro Aktie vorschlagen.

Das gute Ergebnis ist Folge der im September 2001 eingeleiteten Maßnahmen zur Investitionskontrolle und Kostensenkung, die wir im Berichtsjahr konsequent fortgesetzt haben. Den Fluggesellschaften des Lufthansa Konzerns gelang es außerdem, durch geschickte Kapazitäts- und Preispolitik eine höhere Auslastung sowie stabile Durchschnittserlöse zu erzielen.

Mit dazu beigetragen hat auch unser Effizienzsteigerungs-Programm D-Check. Zusammen mit D-Check akut wurde bereits im August das avisierte Jahresziel 2002 von 409 Mio. € zusätzlichem Cashflow erreicht. Zum Jahresende hatten wir Projekte definiert, die einen zusätzlichen Cashflow von insgesamt 909 Mio. € generieren.

Änderungen im Konsolidierungskreis
Der Konsolidierungskreis hat sich im Jahr 2002 gegenüber dem Vorjahr erneut verändert, dies beeinträchtigt die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreszahlen. Neu aufgenommen wurden weitere Gesellschaften aus den Geschäftsfeldern Technik, Catering und IT Services. Einzelheiten dazu siehe Konzernanhang, Erläuterung 4, Seite 118. Darüber hinaus wird die Vergleichbarkeit im Wesent-

lichen dadurch erschwert, dass im Konzernabschluss 2001 die erstmals konsolidierten Gesellschaften der LSG Sky Chefs-Gruppe USA erst ab 1. Juni in den Zahlen enthalten sind – nach der Übernahme der Mehrheit der Anteile. Die GlobeGround-Gruppe war noch bis zum 31. Juli – bis zur Veräußerung der Mehrheit an Penauille – in den Zahlen des Jahres 2001 enthalten.

In den folgenden Erläuterungen und Analysen haben wir beide Geschäftsjahre vergleichbar gerechnet, um in einigen Positionen die Entwicklung der Aufwands- und Ertragsarten nachvollziehbar zu machen. Wir haben in diesen Fällen die Veränderungen des Konsolidierungskreises beider Jahre eliminiert.

Wie in den Vorjahren wurde der Konzernabschluss nach den International Accounting Standards (IAS) unter Berücksichtigung der Interpretationen des Standing Interpretations Committee (SIC) aufgestellt.

Wirtschaftliches Umfeld

Der Konjunkturverlauf war im Geschäftsjahr 2002 insgesamt enttäuschend. In den ersten Monaten zeigte die Weltwirtschaft zwar leichte Erholungstendenzen, die ein Anspringen der Konjunktur in der zweiten Jahreshälfte erwarten ließen. Im weiteren Verlauf des Jahres schwächten die drohende militärische Auseinandersetzung im Irak, die Erhöhung der Ölpreise und die im Herbst erneut deutlich einbrechenden Aktienkurse weltweit die Investitions- und Konsumbereitschaft. Dies dämpfte die wirtschaftliche Entwicklung, so dass die BIP-Wachstumsraten in den großen Industrieländern am Jahresende deutlich hinter den Prognosen zurückblieben. Auch die US-Konjunktur verlor nach anfänglich starkem Wachstum zunehmend an Dynamik. Im Jahresverlauf führte der solide, wenngleich verhaltene Aufschwung hier zu einem BIP-Wachstum um 2,4 Prozent.

In unserem wichtigsten Markt Deutschland dämpften die „Teuro“-Debatte, die steigende Arbeitslosigkeit und die Diskussion um höhere Steuern und Abgaben den privaten Konsum und die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen. Die pessimistische Stimmung ließ den privaten Verbrauch um 0,5 Prozent schrumpfen – trotz einer Steigerung des verfügbaren Einkommens um 1 Prozent. Nach vorläufigen Zahlen wuchs in Deutschland die Wirtschaft lediglich um 0,2 Prozent.

Dieses Umfeld und die unverändert vorhandene Angst vor weiteren Terroranschlägen verzögerten in der Luftverkehrsbranche eine nachhaltige Erholung und die Rückkehr zu früheren Leistungsdaten. Nach Einschätzung des Luftfahrt-Weltverbandes, der International Air Transport Association IATA, werden die Linienfluggesellschaften auf ihren internationalen Routen im Jahr 2002 rund fünf bis sieben Milliarden Dollar Verlust eingeflogen haben. Davon betroffen sind vor allem die nordamerikanischen Fluggesellschaften.

Im Geschäftsjahr 2002 konnten auch die Fluggesellschaften des Lufthansa Konzerns die früheren Leistungsdaten noch nicht wieder erreichen. Hatten in den ersten Monaten noch die Folgen der Terroranschläge die Nachfrage gehemmt, so machten sich später die schwache Konjunktur und die Zurückhaltung der Konsumenten negativ bemerkbar. Hinzu kam speziell im Kontinentalverkehr der sich verstärkende Wettbewerb. Das Geschäftsfeld Passage verzeichnete erstmals in seiner Geschichte zwei Jahre in Folge schrumpfende Passagierzahlen. Auch in der Logistik führte die gedämpfte Konjunktur speziell in Deutschland erneut zu schwächeren Tonnagen. Insgesamt erreichte der Absatz (Passage und Fracht) gemessen in Tonnenkilometern dagegen fast wieder das Niveau des Vorjahres.

Die Folgen der Luftfahrtkrise stellten sich im Geschäftsfeld Technik im Jahr 2002 mit der erwarteten Zeitverzögerung ein. Im Geschäftsfeld Catering hemmte die anhaltende Krise in der Luftfahrtindustrie die Erholung. Besonders in den USA ist die Entwicklung unverändert geprägt von rückläufigen Passagierzahlen, reduziertem Borddienstangebot und hohem Preisdruck.

Positives Konzernergebnis von 717 Mio. € ausgewiesen

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen erzielte der Lufthansa Konzern im Geschäftsjahr 2002 ein operatives Ergebnis von 718 Mio. € nach 28 Mio. € im Jahr 2001. Es reicht zwar nicht an das Rekordergebnis des Jahres 2000 heran, liegt aber wieder auf dem Niveau der guten Ergebnisse, die Ende der 90er Jahre erzielt wurden.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit war mit 1,6 Mrd. € sogar um 1,9 Mrd. € besser als im Vorjahr, in dem ein Verlust von 0,3 Mrd. € ausgewiesen wurde. Ursache für die positive Entwicklung sind gleichermaßen die um 4,9 Prozent auf 19,1 Mrd. € gestiegenen betrieblichen Erträge und die Reduzierung des betrieblichen Aufwands um 5,4 Prozent auf 17,5 Mrd. €. Der Saldo der nicht operativen betrieblichen Posten war 2002 deutlich positiv. Hier wirkten sich die aus Veräußerungen erzielten hohen Buchgewinne aus. Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit des Vorjahres war demgegenüber belastet durch den stichtagsbedingten Wertberichtigungsbedarf auf den Firmenwert der LSG Sky Chefs-Gruppe USA und durch die Bildung von Drohverlustrückstellungen für einen Catering-Vertrag.

Die Veränderung der Währungsparitäten hat das abgelaufene Geschäftsjahr mit 138 Mio. € negativ beeinflusst.

Nach Abzug wieder einsetzender effektiver und latenter Steuerbelastung erzielte der Lufthansa Konzern ein um 1,4 Mrd. € verbessertes Konzernergebnis von 717 Mio. €. Im Vorjahr war ein Verlust von –633 Mio. € ausgewiesen worden.

Geschäftsverlauf

Verkehrserlöse um 1,8 Prozent gesunken

Die Fluggesellschaften des Konzerns erwirtschafteten insgesamt 12,0 Mrd. € Verkehrserlöse, 1,8 Prozent weniger als im Vorjahr, davon entfielen 9,7 Mrd. € auf das Geschäftsfeld Passage.

Die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen erholte sich insgesamt langsamer als ursprünglich erwartet. Im Geschäftsjahr 2002 beförderten die Passage-Fluggesellschaften 43,9 Millionen Fluggäste, 3,8 Prozent weniger als im Geschäftsjahr 2001. Dank geschickter Kapazitäts- und Preispolitik gelang es, die Auslastung der Flüge zu steigern und die Durchschnittserlöse stabil zu halten.

Dem um 5,2 Prozent reduzierten Angebot stand ein Nachfragerückgang von nur 2,0 Prozent gegenüber. Der Sitzladefaktor konnte so um 2,4 Prozentpunkte auf 73,9 Prozent gesteigert werden. Den größten Nachfragerückgang verzeichneten die Verkehrsgebiete Europa, Nord- und Südamerika, hier hatten wir allerdings das Angebot auch am deutlichsten zurückgenommen.

Da sich die Durchschnittserlöse – bezogen auf den verkauften Passagierkilometer – noch um 0,7 Prozent verbesserten, konnte der Rückgang der Verkehrserlöse im Geschäftsfeld Passage auf 1,3 Prozent begrenzt werden.

Lufthansa Cargo hat das Angebot an Tonnenkilometern im Jahr 2002 noch deutlicher – um 4,7 Prozent – verringert und konnte die abgesetzte Leistung sogar um 1,1 Prozent steigern. Der Frachtnutzladefaktor stieg um 3,8 Prozentpunkte auf 66,6 Prozent. Da dies mit einem deutlichen Einbruch der Frachtdurchschnittserlöse um 4,7 Prozent einherging, sanken die Verkehrserlöse gegenüber dem Vorjahr um 3,7 Prozent.

Andere Betriebserlöse lassen Umsatz um 1,7 Prozent wachsen

Die anderen Betriebserlöse stiegen um 0,5 Mrd. € oder 11,3 Prozent auf 4,9 Mrd. € und überkompensierten den Rückgang der Verkehrserlöse. Die Umsatzerlöse insgesamt nahmen deshalb um 1,7 Prozent auf 17,0 Mrd. € zu. Der Anteil der Verkehrserlöse am Konzern-Umsatz sank weiter und liegt im Berichtsjahr bei 70,9 Prozent.

Das Wachstum der anderen Betriebserlöse resultiert jedoch ausschließlich aus den Veränderungen des Konsolidierungskreises. Ohne die erstmalig konsolidierten Gesellschaften und bereinigt um die Beiträge der LSG Sky Chefs-Gruppe USA wären die anderen Betriebserlöse um 5,3 Prozent und die Umsatzerlöse um 2,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr gesunken.

Zum Außenumsatz des Konzerns trugen die Geschäftsfelder Passage 59,1 Prozent, Logistik 13,8 Prozent, Catering 15,5 Prozent, Technik 9,6 Prozent, IT Services 1,1 Prozent und die im Geschäftsfeld Service- und Finanzgesellschaften zusammengefassten Gesellschaften 0,9 Prozent bei.

Sonstige betriebliche Erträge stiegen um 42,7 Prozent
Im Geschäftsjahr 2002 nahmen die sonstigen betrieblichen Erträge um 42,7 Prozent auf 2,1 Mrd. € zu. Dies ist im Wesentlichen auf deutlich höhere Ergebnisbeiträge aus Veräußerungen zurückzuführen.

Aus dem Verkauf der 25-Prozent-Anteile an der DHL International Ltd. erzielten wir Buchgewinne von 0,4 Mrd. €, aus der Abgabe der verbliebenen 49-Prozent-Anteile an der GlobeGround-Gruppe Buchgewinne von 0,1 Mrd. €. Im Vorjahr konnten wir insgesamt lediglich 0,2 Mrd. € Buchgewinne realisieren. In den betrieblichen Erträgen sind auch Kursgewinne enthalten, die überwiegend aus der Kursentwicklung zwischen dem Zeitpunkt der Entstehung und der Realisierung von Forderungen und Verbindlichkeiten resultieren. Sie fielen im Jahr 2002 um 0,1 Mrd. € höher aus, allerdings stiegen die in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthaltenen korrespondierenden Kursverluste in gleicher Höhe.

Die sonstigen betrieblichen Erträge enthalten auch die von der Bundesregierung an die Lufthansa gezahlte Entschädigung von 43 Mio. € für die während der Sperrung des amerikanischen Luftraums zwischen dem 11. und 14. September 2001 entstandenen Schäden.

Betrieblichen Aufwand um 5,4 Prozent reduziert
Dank des strikten Kostenmanagements sank der betriebliche Aufwand um 5,4 Prozent auf 17,5 Mrd. €. Bereinigt um die Veränderung des Konsolidierungskreises und um die Beiträge der LSG Sky Chefs-Gruppe USA wäre die Reduzierung mit 6,9 Prozent noch deutlicher ausgefallen. Alle betrieblichen Aufwandsarten konnten reduziert werden.

Materialaufwand
Der Materialaufwand ging insgesamt um 5,6 Prozent – bereinigt um 10,4 Prozent – zurück und betrug im Berichtsjahr 7,2 Mrd. €.

Die Treibstoffaufwendungen schrumpften um 16,9 Prozent auf 1,3 Mrd. €. Hier wirkten sich zum einen die infolge der Kapazitätsreduzierungen um 3,9 Prozent geringere Menge und zum anderen die niedrigeren Preise inklusive Preissicherung in USD mit einem Minus von 9,9 Prozent aus. Die Stärke des Euro führte zu einer weiteren Entlastung der Aufwandsposition um 3,1 Prozent. Das im Jahr 2002 erzielte Ergebnis aus der Preissicherung in USD war wieder mit 95 Mio. € positiv und erreichte damit das Niveau des Vorjahres.

Die Aufwendungen für bezogene Waren stiegen um 30,3 Prozent auf 0,9 Mrd. €. Der Anstieg ist ausschließlich darauf zurückzuführen, dass die LSG Sky Chefs-Gruppe USA im Konzernabschluss 2001 nur sieben Monate enthalten war. Ohne deren Beiträge zu dieser Position in beiden Jahren wären auch diese Aufwendungen um 7,5 Prozent niedriger ausgefallen als im Vorjahr.

Für die übrigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe gaben wir 1,3 Mrd. € aus, das waren 8,8 Prozent weniger als im Vorjahr. Bereinigt um die Änderungen des Konsolidierungskreises wäre die Reduzierung mit 12,8 Prozent noch deutlicher gewesen.

Der Aufwand für bezogene Leistungen betrug insgesamt 3,7 Mrd. €, er sank gegenüber dem Vorjahr um 6,3 Prozent – bereinigt um 7,0 Prozent.

Trotz der Kapazitätsreduzierung der Fluggesellschaften des Konzerns um 5,0 Prozent, gingen die Gebühren nur um 3,1 Prozent zurück. Für Gebühren haben wir insgesamt 2,2 Mrd. € aufgewendet. 0,8 Mrd. € davon entfallen auf Abfertigungs- und 0,6 Mrd. € auf Flugsicherungsgebühren. Sie verringerten sich gegenüber dem Vorjahr lediglich um 3,2 bzw. 1,3 Prozent.

Charteraufwendungen, Fremdleistungen Technik und sonstige bezogene Leistungen konnten ebenfalls deutlich reduziert werden. Insgesamt nahmen die anderen bezogenen Leistungen um 10,9 Prozent auf 1,4 Mrd. € ab. Bereinigt um die Effekte aus erstmaliger Konsolidierung hätten sogar 11,8 Prozent weniger als im Vorjahr aufgewendet werden müssen.

Personalaufwand
Im Jahresdurchschnitt beschäftigte der Lufthansa Konzern 7,0 Prozent mehr Mitarbeiter als im Vorjahr. Der Personalaufwand stieg um 4,0 Prozent auf 4,7 Mrd. €. Bereinigt um die Veränderungen des Konsolidierungskreises und um die Beiträge der LSG Sky Chefs-Gruppe USA in beiden Jahren betrug der Personalzuwachs im Jahresdurchschnitt noch 0,5 Prozent, während der Personalaufwand um 0,4 Prozent geringer ausfiel als im Vorjahr. Auf dieser Basis wurden 1,9 Prozent weniger für Löhne und Gehälter und 2,6 Prozent weniger für Soziale Abgaben gezahlt. Gegenläufig stiegen die Aufwendungen für Altersversorgung aufgrund höherer Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen um 32,8 Prozent. Ursachen für diese Zunahme ist im Wesentlichen das geänderte Leistungsrecht der VBL zum 1.1. 2002.

Durch die Veränderungen des Konsolidierungskreises und die Berücksichtigung der Mitarbeiter der LSG Sky Chefs-Gruppe USA für ein volles Geschäftsjahr hat sich die Mitarbeiterzahl im Konzern im Jahresdurchschnitt um 5 797 Mitarbeiter oder 6,6 Prozent erhöht. Insgesamt beschäftigte der Lufthansa Konzern im Berichtsjahr durchschnittlich 94 135 Mitarbeiter, für die 3,9 Mrd. € Löhne und Gehälter, 0,5 Mrd. € Sozialabgaben und 0,3 Mrd. € an Aufwendungen für Altersversorgung anfielen.

Abschreibungen
Im Geschäftsjahr 2002 verbuchten wir außerplanmäßige Abschreibungen auf zwei stillgelegte Flugzeuge und zwei Gebäude von insgesamt 33 Mio. €. Im Vorjahr hatten wir dagegen außerplanmäßige Abschreibungen von 495 Mio. € auf den Firmenwert der LSG Sky Chefs-Gruppe USA vorgenommen. Die planmäßigen Abschreibungen des Jahres 2002 bewegen sich mit 1,2 Mrd. € auf Vorjahresniveau.

Sonstiger betrieblicher Aufwand
Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen fielen mit 4,4 Mrd. € deutlich geringer aus als im Vorjahr. Eingespart wurden insgesamt 6,1 Prozent – bereinigt sogar 8,2 Prozent. Dabei nahmen die Verkaufsprovisionen mit 7,5 Prozent stärker ab als die Verkehrserlöse. Um 0,1 Mrd. € oder 224,2 Prozent sind dagegen die Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb gestiegen. Auch die Kursverluste nahmen um 0,1 Mrd. € zu. Ihnen stehen Kursgewinne in gleicher Höhe gegenüber. Nahezu alle übrigen Positionen konnten deutlich reduziert werden.

Finanzergebnis und Ergebnis nach Steuern
Das Finanzergebnis wird mit –640 Mio. € ausgewiesen. Es setzt sich zusammen aus einem negativen Beteiligungsergebnis von –64 Mio. €, einem negativen Zinssaldo von –415 Mio. € und den übrigen Finanzposten von –161 Mio. €.

Das mit 45 Mio. € positive Beteiligungsergebnis des Vorjahres wurde im Geschäftsjahr 2002 um 109 Mio. € verfehlt. Der nach der Equity-Methode bewertete negative Ergebnisbeitrag der Thomas Cook AG betrug –67 Mio. €, im Vorjahr lag er mit 7 Mio. € im positiven Bereich. Im ebenfalls negativen Ergebnisbeitrag der Beteiligung an British Midland plc von insgesamt –66 Mio. € sind außerplanmäßige Abschreibungen auf den Firmenwert in Höhe von 53 Mio. € enthalten.

Zur Erhöhung des negativen Zinssaldos um 4,3 Prozent hat der Zinsanteil aus der Zuführung zu den Pensionsrückstellungen 255 Mio. € beigetragen. Bereinigt um die Änderungen des Konsolidierungskreises und die LSG Sky Chefs-Gruppe USA hätte sich der Zinssaldo gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Prozent vermindert.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit und das Finanzergebnis addieren sich zu einem positiven Vorsteuerergebnis von 1,0 Mrd. €, das 1,7 Mrd. € besser ist als im Vorjahr. Die aus Vorjahren vorhandenen steuerlichen Verlustvorträge wurden durch das positive Jahresergebnis reduziert. Die effektive Ertragsteuerbelastung betrug daher nur 49 Mio. €. Der Verbrauch der steuerlichen Verlustvorträge führt aber in dem Maße zu entsprechendem latenten Steueraufwand wie die in Vorjahren aus den Verlusten aktivierten latenten Steueransprüche abgebaut werden. So betrug der latente Steueraufwand insgesamt 134 Mio. €. Nach Berücksichtigung des Aufwands für sonstige Steuern (48 Mio. €) und nach Abzug der Gewinnanteile von Minderheitsgesellschaftern (5 Mio. €) wird für das Geschäftsjahr 2002 ein Gewinn von 717 Mio. € ausgewiesen. Im Vorjahr war ein Verlust von –633 Mio. € angefallen.

Gewinnverwendung
Die Deutsche Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2002 einen Jahresüberschuss von 1,1 Mrd. € (Vorjahr: Verlust von – 0,8 Mrd. €) aus.

Nach Ausgleich des aus dem Vorjahr vorgetragenen Verlustvortrags von 797 Mio. € und einer Einstellung von 85 Mio. € in die Gewinnrücklagen ergibt sich ein Bilanzgewinn von 229 Mio. €. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 18. Juni 2003 vorschlagen, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende von 0,60 € je Stückaktie auszuschütten.

Investitionen und Finanzierung

Investitionen deutlich zurückgefahren
Der Lufthansa Konzern hat 2002 im Rahmen des Programms zur Ergebnissicherung seine Investitionstätigkeit deutlich zurückgefahren und nur 0,9 Mrd. € (Vorjahr: 3,0 Mrd. €) investiert. 0,4 Mrd. € entfielen auf Investitionen in eine neue Boeing 747-400, in fünf Canadair CRJ 700 sowie in Flugzeuganzahlungen. Drei Flugzeuge wurden verkauft, drei weitere Flugzeuge wurden nach Verwertung ihrer Ersatzteile im Konzern verschrottet.

In Käufe von Unternehmensanteilen und in die Ausstattung von Beteiligungen mit Eigenmitteln und Darlehen wurden insgesamt 0,2 Mrd. € investiert.

Operativer Cashflow erreicht 2,3 Mrd. €
Dank des guten operativen Ergebnisses konnte ein operativer Netto-Cashflow (siehe Kapitalflussrechnung Seite 115) von 2,3 Mrd. € erwirtschaftet werden, er lag um 33,2 Prozent über dem des Vorjahres (1,7 Mrd. €). Das um 1,7 Mrd. € über dem Vorjahr liegende Ergebnis vor Ertragsteuern enthielt im Geschäftsjahr 2002 deutlich geringere, dem Ergebnis hinzuzurechnende Abschreibungen (– 0,6 Mrd. €) sowie deutlich höhere, aus dem Ergebnis zu eliminierende Buchgewinne aus

Anlagenverkäufen (–0,3 Mrd. €). Da die Entwicklung des Working Capital im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 0,2 Mrd. € zudem nicht ganz die Hälfte der konsolidierungskreisbedingten Erhöhung von 0,4 Mrd. € im Vorjahr betrug, wurde das erzielte Mehrergebnis bis auf 0,6 Mrd. € kompensiert. Der operative Brutto-Cashflow vor Ertragsteuerzahlungen beträgt ebenfalls 2,3 Mrd. € (Vorjahr 1,7 Mrd. €).

Die Netto-Investitionen – der Saldo der Ausgaben und Einnahmen aus dem Kauf bzw. Verkauf von Anlagevermögen einschließlich Zahlungsrückflüsse aus diesen Investitionen – waren mit 0,5 Mrd. € ebenfalls positiv. Im Vorjahr hatten die Ausgaben die Einnahmen um 2,4 Mrd. € übertroffen. Die insgesamt erwirtschafteten Flüssigen Mittel von 2,8 Mrd. € haben wir mit 0,6 Mrd. € in Wertpapieranlagen investiert.

Die Netto-Verschuldung des Konzerns nahm insgesamt um 2,7 Mrd. € ab und beträgt Ende 2002 noch 1,1 Mrd. €. Damit erreichen wir ein Gearing – Verhältnis von Netto-Kreditverschuldung zu bilanziellem Eigenkapital – von 27,5 Prozent nach 109,0 Prozent am Jahresende 2001.

Eigenkapitalquote erholt sich auf 21,6 Prozent

Das Konzern-Eigenkapital steigt hauptsächlich durch das gute Jahresergebnis um 0,6 Mrd. €. Aus der Begebung einer Wandelanleihe vom 4. Januar 2002 konnten weitere 0,1 Mrd. € als Agio den Rücklagen zugeführt werden. Ein gegenläufiger Effekt von –0,1 Mrd. € ergibt sich insbesondere aus der Realisierung der positiven Marktwerte für Sicherungsgeschäfte, die im Vorjahr eigenkapitalerhöhend in den Rücklagen enthalten waren und die im Geschäftsjahr 2002 fällig wurden. Das Eigenkapital fällt daher mit 4,1 Mrd. € um 0,6 Mrd. € höher aus als im Vorjahr. So verbesserte sich die Eigenkapitalquote auf 21,6 Prozent. Die Bilanzsumme wuchs um 0,9 Mrd. € oder 5,1 Prozent auf 19,1 Mrd. €. Der Anstieg auf der Aktivseite resultiert ausschließlich aus dem Umlaufvermögen, das um 2,1 Mrd. € zunahm. Das Anlagevermögen sank um 1,2 Mrd. €, insbesondere durch die laufenden Abschreibungen bei gleichzeitig reduzierter Investitionstätigkeit. Im Umlaufvermögen nahmen die Flüssigen Mittel um 2,5 Mrd. € zu, die Forderungen schrumpften dagegen um 0,4 Mrd. €.

Auf der Passivseite erhöhte sich das langfristige Kapital aufgrund des Anstiegs des Eigenkapitals um insgesamt 0,1 Mrd. €, so dass die Deckung des Anlagevermögens durch langfristig zur Verfügung stehendes Kapital wieder 97,8 Prozent (Vorjahr: 88,9 Prozent) beträgt.

Netto-Wertschöpfung um 45,7 Prozent gesteigert

Der Lufthansa Konzern hat im Geschäftsjahr 2002 eine Netto-Wertschöpfung von 6,2 Mrd. € nach 4,2 Mrd. € im Vorjahr erzielt. Davon entfielen auf die Mitarbeiter 75,5 Prozent oder 4,7 Mrd. €. 9,0 Prozent oder 0,6 Mrd. € mussten an Zinsen aufgebracht werden, 0,1 Prozent oder 5 Mio. € standen Minderheitsgesellschaftern zu. Von den darüber hinaus erwirtschafteten 15,4 Prozent stehen dem Staat aufgrund latenter Steuerschulden 3,8 Prozent zu, 11,6 Prozent verbleiben zunächst im Unternehmen.

Risikobericht

Risikofrüherkennungs-/ Risikomanagement-System

Als international tätiges Luftverkehrsunternehmen ist Lufthansa allgemeinen unternehmerischen und branchenspezifischen Risiken ausgesetzt. Schwerpunkte sind Kapazitäts- und Auslastungsrisiken, Strategierisiken, politische Risiken, operationelle Risiken, Beschaffungsrisiken, tarifpolitische Risiken, Informatikrisiken sowie Finanz- und Treasury-Risiken. Unsere Risikopolitik erlaubt die Nutzung sich bietender Geschäftsgelegenheiten und das Eingehen damit verbundener Risiken, solange die Risiken im Rahmen der Wertschaffung unvermeidbar sind.

Die bewusste Steuerung von Chancen und Risiken ist integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Folglich besteht das Risikofrüherkennungs-/Risikomanagement-System aus einer Vielzahl von Bausteinen, die systematisch in die gesamte Aufbau- und Ablauforganisation im Konzern eingebettet sind. Es besteht keine eigenständige Aufbauorganisation, Risikomanagement wird vielmehr als originäre Aufgabe der Leiter aller Geschäftseinheiten sowie der Prozess- und Projektverantwortlichen in den Konzerngesellschaften verstanden. Diese sorgen im Rahmen ihrer Führungsaufgabe auch für die Einbindung der Mitarbeiter in das Risikomanagement-System.

Der Risikomanagement-Ausschuss stellt sicher, dass eine laufende funktions- und prozessübergreifende Erkennung und Bewertung von Risiken erfolgt. Er ist verantwortlich für die laufende Weiterentwicklung des Systems und überzeugt sich von dessen Wirksamkeit. Hierbei erstattet er regelmäßig Bericht an den Vorstand. Er entwickelt die risikopolitischen Grundsätze weiter und überwacht deren Einhaltung. Er kommuniziert zudem die Risikopolitik, legt die Dokumentationserfordernisse fest und initiiert notwendige Überprüfungen von Teilaspekten des Risikomanagement-Systems durch die Interne Revision.

Die Obergesellschaften der Geschäftsfelder stellen sicher, dass auch deren Tochtergesellschaften in das Risikomanagement-System eingebunden sind.

Alle wesentlichen, potenziell ergebnis- und bestandsgefährdenden Risiken werden in einer Risikolandkarte dokumentiert, die regelmäßig aktualisiert und ergänzt wird. Als wesentliche Risiken sind solche Risiken definiert, die für sich genommen, bei mittlerer Eintrittswahrscheinlichkeit einen Schaden von mindestens einem Drittel des zum Werterhalt notwendigen Konzernergebnisses verursachen können. Mögliche Interdependenzen zwischen Risiken werden berücksichtigt.

Die im Rahmen des Risikomanagement-Systems vorgesehenen Maßnahmen zur Früherkennung, Begrenzung und Bewältigung dieser Risiken werden ebenfalls regelmäßig überprüft und ergänzt. Zur Begrenzung und Bewältigung der Risiken sind über adäquate Versicherungslösungen hinaus jeweils risikoindividuelle Bewältigungsmaßnahmen vorgesehen. Die Erfahrungen aus den Vorgängen vom 11. September 2001 und ihren Folgeeffekten haben die Wirksamkeit des bestehenden Risikomanagement-Systems bestätigt.

Eine Risikoanalyse sowie Möglichkeiten zur Begrenzung und Bewältigung von Risiken sind auch in der Strategieentwicklung verankert und fließen in die operative Konzernplanung ein.

Die PwC Deutsche Revision AG hat das Risiko-Früherkennungssystem der Lufthansa AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung untersucht. Es entspricht den an ein solches System gestellten Anforderungen.

Risiken der künftigen Entwicklung
Die weltweite Konjunktur bzw. die ökonomischen Rahmenbedingungen und deren Schwankungen haben elementaren Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung der Lufthansa.

Konjunktur- und geopolitische Risiken
Die Nachwirkungen der Terroranschläge vom 11. September 2001 und die negative Entwicklung der Weltkonjunktur haben die Luftverkehrsbranche auch im Geschäftsjahr 2002 nachhaltig betroffen. Terroristische Folgeanschläge wie auf Djerba, Bali oder in Kenia haben zur allgemeinen Verunsicherung der Öffentlichkeit und zu verhaltener Entwicklung der Reisenachfrage geführt. Im Fall des Ausbruchs eines Krieges gegen den Irak ist zu befürchten, dass sich dieser Effekt verschärft. Die geopolitischen Unwägbarkeiten haben im Zusammenspiel mit der konjunkturellen Flaute in der Weltwirtschaft signifikante Auswirkungen auf die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen.

Die Passagierzahlen im internationalen Linienluftverkehr erreichten insgesamt noch nicht wieder das Niveau des Jahres 2000. Das gute Ergebnis des Jahres 2002 ist im Wesentlichen auf erfolgreiche Kapazitätsanpassung und auf ein straffes Kostenmanagement zurückzuführen. Diese Entwicklung zeigt deutlich, dass die Wettbewerbsfähigkeit in der Luftverkehrsbranche davon abhängt, wie flexibel auf Veränderungen der Nachfrage und des Wettbewerbsumfelds reagiert wird. Die weitere Variabilisierung von Fixkostenblöcken, insbesondere der Personalkosten, ist hierfür eine unabdingbare Voraussetzung. So sind wettbewerbsfähige, geschäftsfeldspezifische Tarifverträge erforderlich, um mit dem neuen Wettbewerb namentlich durch No-Frills Carrier in Europa Schritt halten zu können.

Risiko durch Streiks
Vor diesem Hintergrund kommt auch dem Streikrisiko eine wachsende Bedeutung zu. Schlüssel-Berufsgruppen können mit relativ kurzzeitigen Streiks den Flugbetrieb massiv beeinträchtigen und überproportional hohe Schäden auslösen. Der Warnstreik der ver.di in Zusammenhang mit den Tarifverhandlungen für den öffentlichen Dienst hat zudem gezeigt, dass der Lufthansa Flugbetrieb diesem Risiko auch im Rahmen von konzernfremden Arbeitskämpfen ausgesetzt ist.

Sicherung des Treibstoff-Preisrisikos
Der Treibstoffverbrauch stellt eine wesentliche Aufwandsposition dar. Sie machte im abgelaufenen Geschäftsjahr knapp acht Prozent der betrieblichen Aufwendungen aus. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können das operative Ergebnis erheblich beeinflussen. Zur Begrenzung des Risikos ungünstiger Treibstoff-Preisentwicklungen kommen verschiedene Sicherungsinstrumente für den Roh- und Heizölmarkt zum Einsatz. Die Sicherungspolitik der Lufthansa AG sieht grundsätzlich vor, bis zu 90 Prozent des Treibstoffverbrauchs der folgenden 24 Monate auf einer revolvierenden Basis zu sichern. Zum Stichtag bestanden für ca. 63 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs des Jahres 2003 bzw. ca. 2 Prozent des Bedarfs des Jahres 2004 Sicherungen. Bei 53 Prozent des gesicherten Bedarfs für 2003 sowie sämtlichen Sicherungsgeschäften für 2004 ist die Wirkung der Sicherung gegen Preisanstiege infolge abgeschlossener Gegengeschäfte auf ein durchschnittliches Rohöl-Preisniveau von ca. 29 USD pro Barrel begrenzt.

Kapitalmarktrisiken
Seine internationalen Geschäftsaktivitäten setzen den Lufthansa Konzern sowohl Wechselkurs- als auch Zinsschwankungen an den internationalen Geld-, Kapital- und Devisenmärkten aus. Interne Sicherungsrichtlinien sehen vor, Flugzeuginvestitionen in USD unmittelbar nach Festkontrahierung zur Hälfte zu sichern. Die Sicherung der

zweiten Hälfte wird in Abhängigkeit von der Marktentwicklung vorgenommen. Die geplanten Netto-Zahlungsströme in den einzelnen Währungen werden zu maximal 75 Prozent für einen Zeitraum von bis zu 36 Monaten gesichert. Der Sicherungsgrad für variable Zinsverbindlichkeiten kann bis zu 100 Prozent betragen.

Diese Sicherungspolitik zur Begrenzung der genannten Preisrisiken wird vom Vorstand der Lufthansa vorgegeben. Sie ist in internen Richtlinien dokumentiert, ihre Einhaltung wird von der Konzernrevision fortlaufend überprüft. Geeignete Management- und Kontrollsysteme werden zur regelmäßigen Messung, Überwachung und Steuerung der Risiken eingesetzt. Über die Risikopositionen und die erzielten Sicherungsergebnisse wird dem Aufsichtsrat regelmäßig berichtet.

Über den Stand der Währungs-, Zins- und Treibstoff-Preissicherungsgeschäfte im einzelnen gibt der Konzernabschluss der Lufthansa AG (Erläuterung 39) Auskunft.

Infrastrukturrisiken
Dem geplanten Ausbau des Start- und Landebahnsystems auf dem Frankfurter Flughafen kommt im Hinblick auf die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa eine erhebliche Bedeutung zu. Auch die hessische Landesregierung hat sich nach der eindeutigen Empfehlung der Mediationsrunde für einen Ausbau des Start-/Landebahnsystems ausgesprochen. Er ist eine wichtige Voraussetzung für die Zukunft des Frankfurter Flughafens als internationales Luftverkehrsdrehkreuz. Die derzeit im Zusammenhang mit der Ausbauentscheidung diskutierten Auflagen lassen jedoch eine bedarfsgerechte Nutzung nicht zu. So ist insbesondere eine praktikable Nachtflugregelung unabdingbar. Ohne sie müsste die Lufthansa mittelfristig ihre Flugplanstruktur auf geeignete Alternativdrehkreuze wie München umstellen.

Engpässe der Flugsicherungen Europas führen noch immer zu erheblichen Verspätungen im Luftverkehr. Die Infrastrukturmängel belasten die Ergebnisse aller europäischen Fluggesellschaften. Darüber hinaus gefährden sie das nachfragegerechte Wachstum des Luftverkehrs. Mit ihren Wettbewerbern fordert Lufthansa deshalb weiterhin mit Nachdruck von der EU-Kommission und den nationalen Regierungen die Schaffung eines leistungsfähigen europäischen Flugsicherungssystems im Sinne eines „single sky“. Die Bedeutung des infrastrukturellen Umfelds hat Lufthansa u. a. durch die Ernennung eines Generalbevollmächtigten für Infrastruktur unterstrichen. Er ist unmittelbar an den Vorstand angebunden und koordiniert alle Infrastrukturfragen zentral.

Risiken bei der Entwicklung der Allianzen
Eine der tragenden Säulen des wirtschaftlichen Erfolgs ist die Einbettung der Lufthansa in das weltweit führende Allianz-System, die Star Alliance. Sie bietet ihren Kunden abgestimmte Flugverbindungen zu 684 Zielen in 125 Ländern. Die Verlustsituation, in der sich ein Großteil der Linienfluggesellschaften weltweit befindet, hat bei einigen Partnergesellschaften existenzbedrohende Ausmaße angenommen. So meldete der Star Alliance-Partner Ansett im vergangenen Jahr Insolvenz an, und auch der wichtige US-Partner United Airlines hat im Dezember 2002 Gläubigerschutz zur Restrukturierung gemäß Chapter 11 des US-amerikanischen Insolvenzrechts beantragt. Lufthansa beobachtet die Entwicklungen bei United Airlines sorgfältig und steht ihr bei den Restrukturierungsmaßnahmen aktiv beratend zur Seite.

Risiken bei der Ersatzteilbeschaffung
Die zum Teil monopolistische Marktstruktur bei Herstellern von Triebwerkersatzteilen setzt das Unternehmen grundsätzlich dem Risiko der Steigerung von Ersatzteil-Preisen aus. Diese Entwicklung wird außerdem durch die Tendenz zur Konsolidierung auf der Herstellerseite verschärft. Lufthansa versucht, das dadurch entstehende wirtschaftliche Risiko zu begrenzen. So hat die Lufthansa Technik mit Hilfe ihrer Beteiligungen die Einkaufsquellen für Triebwerkersatzteile erweitert. Darüber hinaus wurden die Verhandlungen mit den Triebwerksherstellern mit dem Ziel der Stärkung der Einkaufsmacht im Verbund weiter intensiviert.

Versicherungsrisiken
Die Kosten für die Versicherung der Konzern-Flotte sind nach dem 11. September 2001 sprunghaft angestiegen und bewegen sich seitdem auf einem sehr hohen Niveau. Grund dafür sind die exorbitanten Mehrprämien, die für die Absicherung von Kriegs- und kriegsähnlichen Ereignissen gezahlt werden müssen. Eine Zuspitzung der Auseinandersetzung mit dem Irak und neue terroristische Anschläge bergen das Risiko weiter ansteigender Prämien. Deshalb gilt unser besonderes Interesse der Fortentwicklung der bestehenden Modelle zur Absicherung von Terrorrisiken. Hierzu bedarf es einer intensiven Zusammenarbeit aller Marktteilnehmer und der internationalen Staatengemeinschaft.

Risiken der Konzerngesellschaften
Passagierrückgang, Reduzierung des Flugangebots sowie außerdem Einschränkungen im Bordserviceangebot der amerikanischen Fluggesellschaften als Folge der Terroranschläge vom 11. September 2001 haben das Flug-Catering-Geschäft der LSG Sky Chefs-Gruppe ebenfalls erheblich betroffen. Straffes Kostenmanagement, die Integration des im Juni 2001 erworbenen operativen US-Geschäfts und Umsatzsteigerungen gegenüber dem Einbruch nach dem 11. September sind jedoch erste Anzeichen für die Rückkehr zu guten Renditen des Engagements der Lufthansa AG in dieses Geschäftsfeld.

Sonstige Risiken
Der District Court in North Carolina hat im September 2002 eine Klage von über 30 000 US-Reisebüros gegen 13 US-Fluggesellschaften und vier außeramerikanische Fluggesellschaften – darunter auch Lufthansa – wegen angeblich wettbewerbswidrigen Zusammenwirkens bei den Provisionssenkungen in den Jahren 1997 bis 2002 als „class action“ zugelassen. Lufthansa ist sich keines Wettbewerbsverstoßes bewusst, genießt mit ihrem Allianzpartner United Airlines von den US-Behörden gewährte „antitrust-immunity“ und hält die Sammelklage für unbegründet.

Die Konzernstrategie

Aviation-Konzern hat sich in der Krise bewährt

Die gedämpfte Weltkonjunktur und schwache Wirtschaftsdaten in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinträchtigen weiter die Entwicklung des Lufthansa Konzerns. Im Geschäftsjahr 2002 haben wir die Krise deutlich besser gemeistert als unsere Wettbewerber. Unsere Erfolgsfaktoren waren und sind hohe Flexibilität, konsequentes wertorientiertes Kosten- und Ertragsmanagement sowie unsere finanzielle Solidität und Kontinuität. Für alle Geschäftsfelder hat die Steigerung des Unternehmenswertes weiterhin oberste Priorität.

Es hat sich gezeigt, dass sich die Lufthansa Strategie des breit aufgestellten Aviation-Konzerns auch in schwierigen Zeiten bewährt. Durch die dezentrale Geschäftsfeldstruktur erreichen wir ein hohes Maß an Flexibilität und kurze Entscheidungswege innerhalb der Geschäftsfelder. Die marktorientierte Gestaltung der internen wie externen Kunden-/Lieferantenbeziehungen brachte uns eine erhebliche Effizienzsteigerung, und damit zusätzlichen Spielraum zur Krisenbeherrschung. Gleichzeitig nutzen wir auch weiterhin die Synergien des Konzernverbundes. Die nicht im Luftverkehr engagierten Geschäftsfelder wurden über die letzten Jahre überproportional ausgebaut, um geschäftsfeldspezifische Risiken im Konzern besser auszugleichen. Die Geschäftsfelder Technik, Catering und IT Services haben ihren Geschäftsanteil mit externen Kunden stetig erhöht.

Ebenso wie der Aviation-Konzern an sich auf Flexibilität und Krisenfestigkeit hin ausgerichtet ist, ist die Erhöhung der Krisenresistenz bereits seit Jahren ein fester Bestandteil der Geschäftsfeldstrategie. Als Erfolge der letzten Jahre sind hier ein optimiertes Kapazitäts- und Ertragsmanagement sowie intelligente Steuerungssysteme zu nennen. Zusätzlich wurde konsequent auf eine Variabilisierung von Kosten gesetzt.

Strategien der Geschäftsfelder

Unser Kerngeschäft Passage ist als Netz Airline in der sich zügig verändernden europäischen Airline-Industrie hervorragend positioniert. Es wird seine führende Rolle weiter ausbauen. Angesichts der erfolgreichen Entwicklung der Star Alliance setzen wir auch weiterhin auf Kooperationen und Allianzen. Gerade in schwierigen Zeiten treiben wir die tiefere Integration zur konsequenten Ausschöpfung von Synergiepotenzialen zum gegenseitigen wirtschaftlichen Vorteil weiter voran.

Das No-Frills Geschäftsmodell beobachten wir auch weiterhin aufmerksam. Wir reagieren besonnen, einerseits um einer möglichen Bedrohung entgegenzuwirken, andererseits aber auch um Chancen dieses Marktsegments zu nutzen. So haben wir bereits in 2002 ein neues Tarifkonzept im Deutschland- und Europaverkehr erfolgreich eingeführt.

Ein dauerhaftes Kosten- und Ertragsmanagement zur Steigerung des Unternehmenswertes, die weitere Flexibilisierung zur Erhöhung der Krisenresistenz sowie die nachhaltige Sicherung unseres Infrastrukturbedarfs bleiben auch weiterhin zentrale strategische Aufgaben. Wir werden uns mit allen verfügbaren Mitteln gegen Wettbewerbsverzerrungen durch staatliche Subventionen für unsere Wettbewerber wehren.

Lufthansa Cargo ist als weltweit führender Anbieter im Airport-to-Airport Frachtsegment strategisch gut aufgestellt. Auch weiterhin werden wir uns durch unsere Innovationsführerschaft im Produkt- und Servicebereich

gegenüber unseren Wettbewerbern differenzieren. Ebenso streben wir einen weiteren Ausbau und die Vertiefung der Cargo-Allianz WOW an.

Lufthansa Technik nimmt weltweit die führende Position als herstellerunabhängiger Gesamtanbieter von Flugzeug-Technikleistungen ein. Das Kerngeschäft wird dabei von klassischer Reparatur hin zur Gesamtversorgung inklusive Engineering- und Logistikleistungen erweitert. Dank unserer Internationalisierungs-Strategie können wir sowohl Produktionsplattformen in Kundennähe anbieten, als auch eine international wettbewerbsfähige Kostenposition sicherstellen.

Im Catering-Segment werden wir die Integration von LSG und Sky Chefs erfolgreich abschließen und die wirtschaftliche Gesundung des durch die Terroranschläge des 11. September 2001 besonders betroffenen Geschäftsfeldes erreichen. Den veränderten Rahmenbedingungen im Catering-Bereich begegnen wir mit einer Erweiterung unserer logistischen Dienstleistungen über das reine Catering hinaus.

Strategisches Ziel der Lufthansa Systems ist es, sich als führendes Aviation-Systemhaus zu etablieren. Dabei positioniert sich das Unternehmen insbesondere als strategischer IT-Provider der Konzerngesellschaften und ihrer Allianzpartner.

Mit unserer Beteiligung an der Thomas Cook AG nehmen wir eine Spitzenposition im europäischen Touristik-Markt ein. Mit dem Abschluss der Integration von Thomas Cook UK und C&N und der parallelen Umgestaltung zum vollintegrierten Touristik-Konzern wird die Wirtschaftlichkeit nachhaltig verbessert werden. Hier gilt es nun, das neue Marken- und Produktportfolio am Markt zu etablieren und flexibel auf das veränderte Verbraucherverhalten zu reagieren.

Weiterentwicklung des Aviation-Konzerns
Das Konzept des Aviation-Konzerns wird in den nächsten Jahren konsequent fortgeführt. Unser Geschäftsfeldportfolio ist dabei stabil, aber nicht statisch. Größtes Geschäftsfeld ist und bleibt jedoch die Passage. Bei Aufbau und Ausweitung von Geschäftsfeldern orientieren wir uns an unseren Kernkompetenzen und vorhandenen Vermögenswerten.

Dabei richten wir uns unverändert nach den Grundsätzen des wertorientierten Managements. Bei allen Aktivitäten, Investitionen und Akquisitionen hat die Steigerung des Unternehmenswertes oberste Priorität. Basis ist das so genannte Cash-Value-Added (CVA)-Konzept. Im Jahr 2002 haben wir das Konzept in wesentlichen Elementen ergänzt. Wir verfügen jetzt über ein geschlossenes und in sich schlüssiges Wertmanagement-System auf Konzern- und Geschäftsfeldebene. Im abgelaufenen Jahr konnten wir für den Konzern einen positiven CVA von 404 Mio. € erwirtschaften.

Die Erfolgsfaktoren der Vergangenheit gelten auch weiterhin: Permanente Kostendisziplin auch in vermeintlich guten Zeiten, kontrolliertes risikominimierendes Wachstum, beispielsweise über Kooperationen und Allianzen, und ein Höchstmaß an Flexibilität in Planung und Umsetzung bestimmen unsere weitere Entwicklung. Grundlage für die zukünftige Ausgestaltung des Aviation-Konzerns ist eine gesunde und allzeit krisenresistente Bilanz, der wir besonderes Augenmerk widmen. Gute Corporate Governance bleibt für uns die Basis der Unternehmensführung. Die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex haben wir in unsere Führungsprinzipen integriert.

Finanzstrategie

Lufthansa hat ihre starke finanzielle Position weiter ausgebaut. Die traditionell konservative Finanzpolitik, größtmögliche Flexibilität und eine angemessene Liquiditätsvorsorge ermöglichen ihr eine optimale Nutzung der Finanzierungsalternativen und schirmen sie gegen Schwankungen an den Finanzmärkten ab.

Für das Gearing (Netto-Kreditverschuldung/ Eigenkapital zu Buchwerten) haben wir einen Zielkorridor von 40–60 Prozent definiert. Es gelang uns, das Gearing kurzfristig auf 27,5 Prozent zurückzuführen, nachdem es im Vorjahr durch den Erwerb der ausstehenden LSG Sky Chefs Anteile und die Konsolidierung ihrer Verbindlichkeiten oberhalb des Zielkorridors gelegen hatte.

Die moderate Verschuldung sowie die junge und weitgehend unbelastete Flotte sichern Lufthansa eine in der Branche herausragende Position in den Finanzierungsmöglichkeiten, die auch durch entsprechende Ermächtigungen der Hauptversammlung unterlegt ist. Diese Flexibilität zu erhalten und für eine optimale Konzernfinanzierung zu nutzen, ist erklärtes Ziel der Finanzstrategie.

Zur Absicherung gegenüber zyklischen Schwankungen unterhält Lufthansa eine jederzeit verfügbare Liquiditätsreserve. Der dadurch geschaffene Puffer sichert das Investitionsprogramm des Konzerns unabhängig von den Bedingungen an den Finanzmärkten ab.

So betreibt Lufthansa eine vorausschauende und langfristig ausgelegte Finanzierungspolitik. Bei der Gestaltung und Umsetzung baut sie auf intensive und langjährige Partnerschaften.

Die finanzielle Stärke der Lufthansa spiegelt sich auch in ihren Kreditratings wider. Mit BBB+ von Standard & Poor's und Baa1 von Moody's Investor Services hält Lufthansa das beste Kredit-Rating der europäischen Fluggesellschaften und konnte den Vorsprung gegenüber vielen Konkurrenten weiter ausbauen. Diese Ratings wurden Ende 2002 bestätigt.

Ausblick

Das Jahr 2002 war das wirtschaftlich, finanziell und operativ schwierigste Jahr in der Geschichte der Weltluftfahrt seit dem zweiten Weltkrieg. Die Folgen der gegenwärtigen Krise sind bereits jetzt tiefgreifender als erwartet. Hatte es nach dem Golfkrieg Anfang der neunziger Jahre elf Monate gedauert, bis sich ein Konjunkturaufschwung einstellte, so sind jetzt – 16 Monate nach dem 11. September – noch keine Anzeichen für eine durchgreifende Erholung der Weltwirtschaft erkennbar.

Nach Einschätzung des ifo-Instituts wird sich die Konjunktur nur zögerlich beleben: Der Irak-Konflikt, die Entwicklung des Euro und der Anstieg der Rohölpreise stehen einer Konjunkturbelebung im Wege. Zudem wird erwartet, dass sich die wichtigsten Regionen der Weltwirtschaft unterschiedlich entwickeln. Im Euroraum wird für das Bruttoinlandsprodukt ein Wachstum von 1,5 Prozent, für

die US-Wirtschaft von 2,5 Prozent und für die japanische Wirtschaft von 1,25 Prozent prognostiziert. In Deutschland erwartet die Regierung nur noch 1 Prozent Wirtschaftswachstum. Vor dem Hintergrund des rückläufigen Wirtschaftswachstums im letzten Quartal 2002 erscheint die Möglichkeit einer Rezession immer wahrscheinlicher.

Die anhaltende Verunsicherung und Kaufzurückhaltung der Konsumenten schlägt sich auch in ihrem Reiseverhalten nieder. So hat sich das Geschäft in den ersten Wochen des Jahres weiter abgeschwächt. Wir werden deshalb unsere Kapazitätsentscheidungen weiterhin an der Nachfrage ausrichten und, wo sinnvoll, geplante Aufstockungen zurücknehmen. Da wir über eine von Leasingverpflichtungen nahezu unbelastete Flotte verfügen, können wir schnell und flexibel Flugzeuge am Boden halten.

Die künftige konjunkturelle Entwicklung hängt unmittelbar von Dauer und Ausgang der Irak-Krise ab. Eine belastbare Prognose über den Verlauf des Geschäftsjahres 2003 ist deshalb zur Zeit nicht möglich. Aber auch wenn es nicht zu einer kriegerischen Auseinandersetzung mit dem Irak kommt, kann aus heutiger Sicht das Ergebnis des Vorjahres nicht wieder erreicht werden. Zur Ergebnissicherung haben wir im Februar einschneidende Maßnahmen beschlossen. Dazu gehören weitere Kapazitätsreduzierungen im Deutschland- und Europaverkehr. Damit werden insgesamt 31 Flugzeuge bei Lufthansa und 15 bei Lufthansa CityLine und den Regionalpartnern freigestellt sein. Die geplanten Investitionen wurden um 200 Mio. € gekürzt und ein sofortiger konzernweiter Einstellungsstopp beschlossen. Eine ergänzende D-Check-Initiative „Cash 100“ soll noch in diesem Jahr einen zusätzlichen Cashflow von rund 100 Mio. € erzielen.

Die unsichere Lage indes könnte das Ausscheiden von Wettbewerbern nach sich ziehen und somit eine Konsolidierung der Industrie in Europa fördern. Lufthansa ist strategisch und finanziell gut aufgestellt, um ihre Position auch bei einer länger andauernden Krise halten zu können.

Perspektiven der Geschäftsfelder

In allen Prognosen zur Entwicklung der Geschäftsfelder haben wir einen Irak-Krieg und seine unvorhersehbaren Folgen ausgeklammert.

Passage
Die bereits ab dem 4. Quartal 2002 beobachtete Abschwächung der Nachfrage speziell im Premium-Kundenbereich hat sich zu Beginn des Jahres 2003 fortgesetzt, da die Wirtschaftsbelebung und damit eine Zunahme des Geschäftsreiseverkehrs ausblieb. Eine durchgreifende Änderung ist in der ersten Jahreshälfte nicht zu erwarten. Die Sparmaßnahmen vieler Firmen bei den Reisekosten werden sich weiter negativ auf die Nachfrage im Geschäftsreiseverkehr auswirken. Für den Interkontinentalverkehr sehen wir jedoch weiterhin eine solide Nachfrageentwicklung. Dabei werden wir verstärkt neue kostengünstigere Flugzeugtypen wie den Airbus A330 einsetzen und so eine wirtschaftliche Bedienung im Langstreckenverkehr sicherstellen. Im Kontinentalverkehr gehen wir von einer Intensivierung des Wettbewerbs aus. Mit den bereits eingeleiteten Maßnahmen der Kapazitätsanpassung zum Sommerflugplan 2003 sehen wir uns auf dem richtigen Weg. Dennoch erwarten wir für das Geschäftsfeld Passage nicht, das Ergebnis des Jahres 2002 wieder erreichen zu können.

Logistik
Lufthansa Cargo wird im Jahr 2003 Organisationsstruktur und -prozesse weiter straffen. Die Vertiefung und Ausweitung der Allianzen und Partnerschaften im Luftfrachtbereich hat wie schon im abgelaufenen Geschäftsjahr einen hohen Stellenwert. So sollen Marktchancen verbessert und durch Synergien auch Kosten reduziert werden. Daneben wird auch der Logistiker im Lufthansa Konzern flexibel auf die Veränderung des Marktumfeldes und der Warenströme reagieren und die Kapazitäten entsprechend anpassen.

Der Airfreight Development Index der Lufthansa Cargo und zahlreiche Konjunkturprognosen lassen für die zweite Hälfte des Jahres 2003 in wichtigen Märkten eine moderate Erholung erwarten. Vor diesem Hintergrund plant Lufthansa Cargo, das gute Ergebnis des abgelaufenen Jahres zu wiederholen.

Technik
Die anhaltende Krise in der Luftfahrtindustrie wird sich auch im Jahr 2003 negativ auf Preise und Margen der Anbieter technischer Instandhaltungen und Dienstleistungen auswirken. Lufthansa Technik sieht aber auch Chancen in der gegenwärtigen Marktlage, da viele Fluggesellschaften auf Grund der kritischen Situation ihre Fertigungstiefe reduzieren und Technik-Bereiche stilllegen. Dies gilt auch für die Triebwerkinstandhaltung, die einen wichtigen Geschäftsbereich des Unternehmens darstellt.

Die Lufthansa Technik rechnet mit einem Umsatzzuwachs für 2003 – insbesondere aus verschobenen Flugzeugüberholungen der Lufthansa Passage Airline. Gleichzeitig hat sich das Unternehmen flexibel aufgestellt und kann schnell auf Veränderungen reagieren. Bei voller Wirkung der eingeleiteten Vertriebssteigerungs- und Kostensenkungsaktivitäten geht die Lufthansa Technik davon aus, bestenfalls erneut ein Ergebnis auf dem Niveau des Jahres 2002 ausweisen zu können.

Catering
LSG Sky Chefs hat im abgelaufenen Jahr eine Reihe von Ergebnis sichernden Maßnahmen eingeleitet. Dazu gehören kontinuierliche Senkung der Gemeinkosten, Produkterweiterung, schlanke Produktion und Produktstandardisierungen. Insbesondere im Geschäftsfeld Airline Catering hat das Unternehmen auf das geringere Flugvolumen und die zurückgehende Nachfrage nach Bordmahlzeiten mit der Umsetzung wichtiger Initiativen insbesondere zur Verschlankung der Produktions-, Beschaffungs- und Verwaltungsprozesse reagiert. Die Zusammenführung der früheren LSG- und Sky Chefs-Geschäftsfelder ist zügig und erwartungsgemäß vorangekommen, die Organisationen wurden vereint und gestrafft. Dies wird sich vorteilhaft auf das Geschäftsvolumen und die Wirtschaftlichkeit des Konzerns auswirken. LSG Sky Chefs strebt an, im Jahr 2003 ein positives operatives Ergebnis zu erzielen.

Touristik
Thomas Cook rechnet im laufenden Geschäftsjahr trotz der aktuell verhaltenen Buchungsentwicklung mit einer leichten Erholung der Nachfrage und einem Umsatzwachstum. Allerdings dürfte in Deutschland wegen der schleppenden Konjunkturerholung die Entwicklung hinter dem europäischen Wachstum zurückbleiben. Bessere Aussichten werden in Großbritannien, in West-/Osteuropa und vor allem in außereuropäischen Märkten gesehen. Positive Effekte werden von den eingeleiteten Maßnahmen zur Kostensenkung erwartet.

Die Thomas Cook AG strebt für das Geschäftsjahr 2002/2003 ein ausgeglichenes Ergebnis nach Steuern an.

IT Services
Lufthansa Systems sieht für den Airline- und Aviation-IT-Markt das Erreichen der Talsohle und erwartet eine Erholung des Marktes in den folgenden Jahren. Besondere Chancen am Markt rechnet sich die Gruppe als einziger Anbieter für ein integriertes Full Service Portfolio aus einer Hand aus. Dieses Produkt richtet sich nicht nur an die Luftverkehrsbranche. Verstärkte Nachfrage nach Outsourcing-Dienstleistungen erwartet das Unternehmen aus der Notwendigkeit zur Restrukturierung und Kostensenkung durch die anhaltende Luftfahrtkrise. Zudem ermöglicht die breite Kundenbasis eine Risiko-

streuung und verbessert die Kostenstruktur. Deshalb sieht Lufthansa Systems gute Chancen, das gute Ergebnis des Jahres 2002 im laufenden Geschäftsjahr zu übertreffen.

Wichtige Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres

Die Lufthansa Commercial Holding GmbH hat ihre Anteile von 66 Prozent am Reisevertriebssysem START AMADEUS, Bad Homburg, an die Amadeus Global Travel Distribution S. A., Madrid verkauft.
Am 26. Februar wurden nach kartellrechtlicher Genehmigung die Anteile an die Amadeus Global übergeben. Damit ist Amadeus Global alleiniger Gesellschafter der START AMADEUS GmbH. Der Kaufpreis beträgt rund 100 Mio. €.

Aus Lufthansa Konzern-Mitteln wird am 20. März 2003 zum Zweck der Zinsersparnis ein Teil der externen Verbindlichkeiten der SC International Services, Inc., einer Tochtergesellschaft der LSG Sky Chefs, getilgt. Dies hat LSG Sky Chefs am 18. Februar bekanntgegeben. Die Rückzahlung wird zu einem Abfluss an liquiden Mitteln des Lufthansa Konzerns in Höhe von ca. 650 Mio. USD führen.

In der Tarifrunde für das Boden- und Kabinenpersonal ist im Rahmen der Schlichtung am 28. Februar eine Einigung erreicht worden. Danach wird die Tariftabelle in drei Stufen erhöht: Zum 1. Januar um 3,2 Prozent, zum 1. Oktober um 1,8 Prozent und zum 1. Mai 2004 um weitere 1,2 Prozent. Die Tarifvereinbarung hat eine Gesamtlaufzeit von 26 Monaten, sie gilt bis 31. Dezember 2004. Für November und Dezember 2002 wurde eine Einmalzahlung in Höhe von 250 € und eine Ergebnisbeteiligung am Jahresergebnis 2002 von 1,8 Prozent einer Jahresvergütung vereinbart, das zu 50 Prozent abhängig ist vom Konzernergebnis und zu 50 Prozent vom Geschäftsfeldergebnis. Außerdem erhalten die Mitarbeiter als Anerkennung für ihre besonderen Leistungen im Zuge der Bewältigung der schwierigen Zeit nach dem 11. September eine einmalige Sonderzuwendung von 2 Prozent einer Jahresvergütung. Zusätzlich werden Mittel für die Erneuerung der Entgeltstruktur des Bodenpersonals und für die Versorgung des Kabinenpersonals mit Wirkung ab 1. Januar 2003 zur Verfügung gestellt. Der Vertrag regelt zudem Eckpunkte, die in Krisenzeiten sofortige personalkostensenkende Maßnahmen durch entsprechende flexible Arbeitszeitregelungen möglich machen. Für die das Jahr 2002 betreffenden Beträge hat Lufthansa ausreichend Rückstellungen gebildet.

Prognosen über zukünftige Entwicklungen

Dieser Geschäftsbericht enthält Angaben und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des Lufthansa Konzerns und seiner Gesellschaften beziehen. Die Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zu Grunde gelegten Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie die im Risikobericht angesprochenen – eintreten, so können die tatsächlichen Ergebnisse von den zur Zeit erwarteten Ergebnissen abweichen.

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang, für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2002 geprüft. Aufstellung und Inhalt des Konzernabschlusses nach den International Accounting Standards (IAS) liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung zu beurteilen, ob der Konzernabschluss den IAS entspricht.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach den deutschen Prüfungsvorschriften und unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung und der International Standards on Auditing (ISA) vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden kann, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehlaussagen ist. Im Rahmen der Prüfung werden die Nachweise für die Wertansätze und Angaben im Konzernabschluss auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Nach unserer Überzeugung auf der Grundlage unserer Prüfung vermittelt der Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IAS ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sowie der Zahlungsströme des Geschäftsjahres.

Unsere Prüfung, die sich nach den deutschen Prüfungsvorschriften auch auf den vom Vorstand aufgestellten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2002 erstreckt hat, hat zu keinen Einwendungen geführt. Nach unserer Überzeugung gibt der Konzernlagebericht insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar. Außerdem bestätigen wir, dass der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2002 die Voraussetzungen für eine Befreiung der Gesellschaft von der Aufstellung eines Konzernabschlusses und Konzernlageberichts nach deutschem Recht erfüllen.

Düsseldorf, den 04. März 2003

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pape	Dr. Husemann
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

[Diese Seite ist absichtlich leer]

Ungeprüfter Konzernzwischenabschluss zum 31. März 2004

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das 1. Quartal 2004

	Januar–März **2004** Mio. €	Januar–März 2003 Mio. €
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	2 886	2 611
Andere Betriebserlöse	1 008	1 092
Umsatzerlöse	**3 894**	**3 703**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	3
Sonstige betriebliche Erträge	588	408
Materialaufwand	– 1 898	– 1 793
Personalaufwand	– 1 171	– 1 177
Abschreibungen	– 262	– 282
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 925	– 1 165
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**231**	**– 303**
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	– 91	– 89
Übriges Beteiligungsergebnis	7	13
Zinsergebnis	– 84	– 102
Übrige Finanzposten	– 8	– 35
Finanzergebnis	**– 176**	**– 213**
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	**55**	**– 516**
Sonstige Steuern	– 12	0*
Ergebnis vor Ertragsteuern	**43**	**– 516**
Ertragsteuern	19	159
Ergebnis nach Steuern	**62**	**– 357**
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	0*	1
Konzernergebnis	**62**	**– 356**
„unverwässertes" Ergebnis je Aktie**	**€ 0,16**	**€ – 0,93**
„verwässertes" Ergebnis je Aktie**	**€ 0,15**	**–**

**unter 1,0 Mio. €*

***Das „unverwässerte" Ergebnis je Aktie wird ermittelt aus dem Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der Aktienzahl, die im Berichtszeitraum in Umlauf sind. Beim „verwässerten" Ergebnis je Aktie werden auch die Aktien einbezogen, die bei Ausübung der Wandlungsrechte aus der Wandelanleihe der Deutschen Lufthansa AG (ausgegeben am 4. Januar 2002) maximal ausgegeben werden könnten. Dabei wird das Konzernergebnis um die für die Wandelanleihen aufgewendeten Beträge erhöht.*

Konzernbilanz zum 31. März 2004

Aktiva	31. März **2004** Mio. €	31. Dezember 2003 Mio. €	31. März 2003 Mio. €
Immaterielle Vermögenswerte	933	953	1 681
Flugzeuge und Reservetriebwerke	7 196	6 815	7 068
Übrige Sachanlagen	1 478	1 297	1 341
Nach der Equity-Methode bewertete Finanzanlagen	535	720	805
Übrige Finanzanlagen	653	696	717
Anlagevermögen	**10 795**	**10 481**	**11 612**
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	**418**	**404**	**393**
	11 213	**10 885**	**12 005**
Vorräte	416	421	426
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 715	1 498	1 722
Übrige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1 060	929	1 143
Wertpapiere	807	720	844
Bankguthaben und Kassenbestände	2 141	2 001	2 083
Umlaufvermögen	**6 139**	**5 569**	**6 218**
Ertragsteuererstattungsansprüche	**197**	**194**	**241**
Rechnungsabgrenzungsposten	**61**	**84**	**110**
Bilanzsumme	**17 610**	**16 732**	**18 574**

Passiva	31. März **2004** Mio. €	31. Dezember 2003 Mio. €	31. März 2003 Mio. €
Gezeichnetes Kapital	977	977	977
Kapitalrücklage	809	809	809
Rücklagen aus der erfolgsneutralen Marktbewertung von Finanzinstrumenten	60	– 82	94
Gewinnrücklagen	961	1 933	2 220
Konzernergebnis	62	– 984	– 356
Eigenkapital	**2 869**	**2 653**	**3 744**
Anteile in Fremdbesitz	**47**	**43**	**61**
Pensionsrückstellungen	4 443	4 327	4 122
Ertragsteuerrückstellungen	324	332	109
Übrige Rückstellungen	3 989	3 394	4 143
Rückstellungen	**8 756**	**8 053**	**8 374**
Langfristige Finanzschulden	3 611	3 312	4 109
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	669	911	768
Übrige Verbindlichkeiten	1 478	1 550	1 277
Verbindlichkeiten	**5 758**	**5 773**	**6 154**
Rechnungsabgrenzungsposten	**180**	**210**	**241**
Bilanzsumme	**17 610**	**16 732**	**18 574**

Entwicklung des Lufthansa Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Marktbewertung Sicherungsgeschäfte	Marktbewertung übrige finanzielle Vermögenswerte	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Gewinnrücklagen	Konzerngewinn	Gesamt
	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €	Mio. €
Stand am 31. Dezember 2002	**977**	**809**	**105**	**3**	**– 66**	**1 580**	**717**	**4 125**
Umbuchungen	–	–	–	–	–	717	– 717	–
Dividenden	–	–	–	–	–	–	–	–
Konzernergebnis	–	–	–	–	–	–	– 356	– 356
Marktbewertung von Finanziellen Vermögenswerten und Cashflow-Sicherungen	–	–	7	3	–	–	–	10
Erfolgsneutrale Übertragung auf Anschaffungskosten	–	–	2	–	–	–	–	2
Ergebniswirksame Auflösung im Periodenergebnis	–	–	– 25	– 1	–	–	–	– 26
Übrige neutrale Veränderungen	–	–	–	–	– 10	– 1	–	– 11
Stand am 31. März 2003	**977**	**809**	**89**	**5**	**– 76**	**2 296**	**– 356**	**3 744**
Stand am 31. Dezember 2003	**977**	**809**	**– 87**	**5**	**– 120**	**2 053**	**– 984**	**2 653**
Umbuchungen	–	–	–	–	–	– 984	984	–
Dividenden	–	–	–	–	–	–	–	–
Konzernergebnis	–	–	–	–	–	–	62	62
Marktbewertung von Finanziellen Vermögenswerten und Cashflow-Sicherungen	–	–	42	101	–	–	–	143
Erfolgsneutrale Übertragung auf Anschaffungskosten	–	–	29	–	–	–	–	29
Ergebniswirksame Auflösung im Periodenergebnis	–	–	– 29	– 1	–	–	–	– 30
Übrige neutrale Veränderungen	–	–	–	–	10	2	–	12
Stand am 31. März 2004	**977**	**809**	**– 45**	**105**	**– 110**	**1 071**	**62**	**2 869**

Der Unterschiedsbetrag aus der Währungsumrechnung ist in der Bilanz unter Gewinnrücklagen ausgewiesen. Die sonstigen neutralen Veränderungen resultieren im Wesentlichen aus Kapitalveränderungen bei Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bewertet werden.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente des Lufthansa Konzerns im Berichtszeitraum verändert haben. Dabei wurden die Zahlungsströme entsprechend IAS 7 nach dem Operativen Cashflow, der dem Mittelzufluss 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 (ohne Festgeldguthaben) und Kassenbestände. Der Bestand an Flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der Wertpapiere des Umlaufvermögens und längerfristig angelegter Festgeldguthaben.

Kapitalflussrechnung

	Januar–März **2004** Mio. €	Januar–März 2003 Mio. €
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 1.1.	**2001**	**2453**
Ergebnis vor Ertragsteuern	43	– 516
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	266	300
Abschreibungen auf Umlaufteile	13	20
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	– 326	– 86
Ergebnis aus der Bewertung at equity	88	87
Zinsergebnis	84	102
Gezahlte Ertragsteuern	3	1
Veränderung der Vorräte	5	– 30
Veränderung der Forderungen, der sonstigen Vermögensgegenstände und des Rechnungsabgrenzungspostens	– 295	– 401
Veränderung der Rückstellungen	719	737
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	– 241	57
Sonstiges	– 100	51
Operativer Cashflow	**259**	**322**
Operativer Brutto-Cashflow	*256*	*321*
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	– 635	– 173
Investitionen in Finanzanlagen	– 7	– 20
Zugänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	– 27	– 23
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen	395	–
Ausgaben aus Käufen von nicht konsolidierten Anteilen	– 8	– 8
Ausgaben aus Käufen von konsolidierten Anteilen*	–	– 8
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen**	36	65
Zinseinnahmen	43	42
Erhaltene Dividenden	8	13
für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	**– 195**	**– 112**
Veräußerungen von Wertpapieren/Geldanlagen in Wertpapiere	– 87	– 260
für Investitionstätigkeit und Geldanlagen eingesetzte Nettozahlungsmittel	**– 282**	**– 372**
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	323	–
Rückführung langfristiger Finanzschulden	– 146	– 782
Übrige Finanzschulden	50	– 58
Gewinnausschüttung	–	–
Zinsausgaben	– 66	– 79
für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	**161**	**– 919**
Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten	**138**	**– 969**
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	2	1
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31. 3.	**2141**	**1485**
Wertpapiere	807	844
Festgeldguthaben	–	598
Flüssige Mittel gesamt	**2948**	**2927**
Nettozu-/-abnahme der Flüssigen Mittel gesamt	227	– 711

**Im 1. Quartal 2003 abzüglich erworbener Zahlungsmittel von 1 Mio. €*
***Im 1. Quartal 2003 abzüglich veräußerter Zahlungsmittel von 51 Mio. €*
Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung siehe Seite 18 (Seite F-194 in diesem Prospekt)

[Diese Seite ist absichtlich leer]

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

Der vorliegende Zwischenbericht zum 31. März 2004 wurde in Übereinstimmung mit den Vorschriften des IAS 34 erstellt. Bei der Aufstellung des Zwischenabschlusses haben wir dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie im Konzernabschluss 2003 angewandt.

Im ersten Quartal 2004 haben wir den Konsolidierungskreis gegenüber dem Jahresabschluss um insgesamt sieben Gesellschaften, gegenüber dem ersten Quartal 2003 um zusätzliche 17 Gesellschaften erweitert. Die Vergleichbarkeit der Vorjahreszahlen ist dadurch nur leicht eingeschränkt.

Air Dolomiti S.p.A. ist ab dem 2. Quartal des Vorjahres rückwirkend zum 1. Januar 2003 in das Zahlenwerk einbezogen worden. In diesem Bericht wurden die Vorjahreszahlen entsprechend angepasst.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen beliefen sich auf insgesamt 650 Mio. € (Vorjahr: 209 Mio. €). Davon wurden 562 Mio. € in Flugzeuge bzw. Anzahlungen für Fluggerät investiert, der Rest entfiel auf das übrige Sachanlagevermögen und Finanzanlagen. Lufthansa hat von Januar bis März 2004 jeweils drei neue Airbus 340-600 und A330-300, Air Dolomiti eine ATR 700 in Dienst gestellt. Weitere drei A340-600 und sieben A330-300 werden bis Ende 2005 ausgeliefert.

Wesentliche Ereignisse im Berichtszeitraum

Lufthansa hat am 13. Februar einen Anteil von 13,2 Prozent an der Amadeus Global Travel Distribution S.A. über die Börse von Madrid platziert. Die 78 Millionen A-Aktien wurden zu einem Kurs von 5,05 € an institutionelle Investoren verkauft. Lufthansa flossen aus dieser Transaktion 394 Mio. € zu. Damit realisierte der Konzern einen Buchgewinn von 292 Mio. €. Der Anteil der Lufthansa an Amadeus sank von 18,3 auf 5,1 Prozent.

Seit Januar betreibt Lufthansa das Regional-Partnerkonzept unter dem Namen „Lufthansa Regional“. Die Zusammenarbeit der Partner-Airlines, Lufthansa CityLine, Eurowings, Augsburg Airways, Contact Air und Air Dolomiti fußt nun auf einer neuen Basis. Die Flugzeuge der Partner werden im Wet-Lease-Konzept eingesetzt. Lufthansa bestimmt die Produktionsplattform und übernimmt auch das wirtschaftliche Risiko für den Streckeneinsatz.

Lufthansa hat Ende letzten Jahres angekündigt, zum 1. September 2004 ein neues Vertriebsmodell in Deutschland einzuführen. Nach dem Nettopreismodell entfällt der Handelsvertreterstatus der Reisebüros und damit auch die bisherigen Provisionszahlungen. Reisebüros können künftig den Kunden ein beliebiges Serviceentgelt in Rechnung stellen. Die Mehrzahl der deutschen Reisebüros hat die Änderungsverträge zum neuen Vertriebsmodell unterschrieben. Diejenigen Reisebüros, die bis 14. Februar 2004 nicht gegengezeichnet hatten, haben eine Kündigung des Vertriebsvertrags erhalten. Damit wird ein einheitlicher Übergang zum neuen Vertriebsmodell sichergestellt. Gleichwohl haben kleinere Reisebüros sowie die Branchenverbände Widerstand geleistet und Klagen angekündigt.

Wesentliche Ereignisse nach Ende des Berichtszeitraums

Seit 1. April hält Lufthansa durch die Übernahme weiterer 24,1 Prozent von der AK Industriebeteiligungs GmbH 49 Prozent an Eurowings.

Zum 1. Juni 2004 verkauft Lufthansa – vorbehaltlich der kartellrechtlichen Zustimmung – die Lufthansa Gebäudemanagement-Gruppe (LGM) an die Hochtief Facility Management GmbH. Lufthansa setzt damit ihr aktives Beteiligungsmanagement fort. Die entsprechenden Verträge wurden am 5. Mai unterzeichnet.

Lufthansa CityLine hat Anfang Mai mit den Gewerkschaften Vereinigung Cockpit und UFO (Unabhängige Flugbegleiter Organisation) tarifvertragliche Einigungen für die 1600 Mitarbeiter im Cockpit und in der Kabine erreicht, die die Produktivität und Flexibilität erhöhen und die Wettbewerbsfähigkeit der Regional-Airline deutlich steigern. Der Manteltarifvertrag wurde grundlegend überarbeitet, er hat eine Laufzeit von 33 Monaten und gilt

bis zum 31. Dezember 2006. Die Vergütungsverträge wurden – ohne Erhöhungen der Gehälter – um jeweils 30 Monate verlängert. Damit werden die Kostenstrukturen der Lufthansa CityLine bis Ende 2006 um mehr als 40 Mio. € verbessert und ein wichtiger Beitrag zum Aktionsplan geleistet.

Auswirkungen der Änderung des Konsolidierungskreises Lufthansa Konzern

In den Konzernabschluss werden neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft alle wesentlichen in- und ausländischen verbundenen Unternehmen einbezogen. Im ersten Quartal 2004 wurden die Lufthansa Flight Training GmbH, die cargo counts GmbH, die JETtainer GmbH, die Lufthansa Cargo Charter Agency GmbH, die time:matters GmbH, die MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH Co.KG (alle zum 1.1.2004) und die am 20.1.2004 neu gegründete Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH erstmalig konsolidiert. Gegenüber dem Vorjahresquartal 2003 ist der Konsolidierungskreis zusätzlich um die Lufthansa Airmotive Ireland (Leasing) Ltd., die Lufthansa Technik Aircraft Services Ireland Ltd., die LSG Asia GmbH, die LSG Sky Chefs Korea Co Ltd., die 41/42 Bartlett (Pty) Ltd., die Inflight Catering (Pty) Ltd., acht Flugzeug-Leasing Gesellschaften sowie um drei erst zum Jahresende 2003 erstmalig konsolidierte Gesellschaften (AirLiance Materials LLC sowie zwei Grundstücksobjektgesellschaften), erweitert.

Air Dolomiti S.p.A. war im Vorjahr nach dem Erwerb der Mehrheit der Anteile am 16. April 2003 im 2.Quartal 2003 rückwirkend für ein halbes Jahr einbezogen worden. Im vorliegenden Bericht wurden die Zahlen für das 1.Quartal 2003 entsprechend angepasst.

Die folgenden Tabellen zeigen die wesentlichen Auswirkungen aus den Veränderungen des Konsolidierungskreises.

Bilanz

	Konzern **31. März 2004** Mio. €	davon aus Konsolidierungskreisveränderungen des 1. Quartals 2004 Mio. €
Anlagevermögen	10 795	51
Umlaufvermögen	6 815	17
Bilanzsumme	17 610	68
Eigenkapital	2 869	10
Minderheitenanteile am Kapital	47	0*
Rückstellungen	8 756	56
Finanzschulden	3 611	7
Übrige Verbindlichkeiten	2 327	– 5

**unter 0,5 Mio. €*

Gewinn- und Verlustrechnung

	Konzern **Januar–März 2004** Mio. €	davon aus Konsolidierungskreisveränderungen zum 1. Quartal 2003 Mio. €
Umsatzerlöse	3 894	47
Betriebliche Erträge	4 487	61
Betriebliche Aufwendungen	– 4 256	– 52
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	231	9
Finanzergebnis	– 176	– 9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	55	0*
Steuern und Ergebnisanteile Fremdbesitz	7	0*
Konzernergebnis	62	0*

**unter 0,5 Mio. €*

Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Eventualverbindlichkeiten	**31. 3. 2004** Mio. €	31. 12. 2003 Mio. €
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	811	771
Aus Gewährleistungsverträgen	955	970
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	3	3

Wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme musste die Bildung verschiedener Rückstellungen mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 201 Mio. € für Folgejahre unterbleiben. Zum Bilanzstichtag 2003 waren dies 166 Mio. €.

Aus der im Konzernabschluss 2003 beschriebenen Eventualforderung in Zusammenhang mit einem Beteiligungsverkauf in Höhe von 30 Mio. € wurden im ersten Quartal 2004 2 Mio. € cash- und erfolgswirksam realisiert. Die ausstehende Eventualforderung hieraus wurde neu kalkuliert und beträgt nunmehr für die Folgejahre noch 25 Mio. €.

Aus einem zum Jahresende 2003 bereits kontrahierten Flugzeugverkauf sind im ersten Quartal 9 Mio. € zugeflossen. Hieraus resultierten Buchgewinne von 6 Mio. €. Aus fünf weiteren fest kontrahierten Flugzeugverkäufen und einem Vorvertrag über den Verkauf eines Gebäudes werden im Jahr 2004 voraussichtlich weiter Veräußerungserlöse in Höhe von 55 Mio. € und Buchgewinne von 25 Mio. € realisiert.

Ende März 2004 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte von 3,5 Mrd. €. Im Konzernabschluss 2003 betrug dieses noch 3,9 Mrd. €.

Gezeichnetes Kapital

Der Vorstand ist weiterhin bis zum 15. Juni 2004 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 25 Mio. € durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen.

Umsatzerlöse

Die Durchschnittserlöse in der Passage verbesserten sich im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 2,4 Prozent, in der Fracht gaben sie um 8,5 Prozent nach. Im ersten Quartal 2003 waren sie um 12,2 (Passage) und 6,1 Prozent zurückgegangen. Von Januar bis März 2004 stiegen die Verkehrserlöse um 10,5 Prozent auf 2,9 Mrd. €. Der Konzernumsatz wuchs um 5,2 Prozent auf 3,9 Mrd. €.

Die anderen Betriebserlöse sanken dagegen um 7,7 Prozent auf 1,0 Mrd. €. Davon entfielen 472 Mio € auf das Geschäftsfeld Catering und 403 Mio € auf das Geschäftsfeld Technik. Während die Lufthansa Technik-Gruppe ihren Außenumsatz auf Vorjahresniveau halten konnte, verzeichnete die LSG Sky Chefs-Gruppe um 10,9 Prozent oder 58 Mio € niedrigere Außenumsätze als im Vorjahr. Ursache waren Währungseffekte und die schwache Geschäftsentwicklung in den USA. Der Anteil der Verkehrserlöse am Gesamtumsatz steigt weiter und erreicht 74,1 Prozent.

Die sonstigen betrieblichen Erträge wuchsen um 44,1 Prozent auf 588 Mio €. Sie enthalten u. a. die Erlöse aus dem Verkauf von 13,2 Prozent Anteilen an der Amadeus Global Travel Distribution S. A. (292 Mio € Buchgewinn).

Aufwand

Die Maßnahmen zur nachhaltigen Kostenreduzierung sowie Währungseffekte ließen die betrieblichen Aufwendungen um 3,6 Prozent auf 4,3 Mrd. € absinken. Dabei verringerten sich die Personalkosten um 0,5 Prozent. Die Zahl der Mitarbeiter ging um 1,4 Prozent zurück. Zum 31. März 2004 beschäftigte der Lufthansa Konzern 93.479 Mitarbeiter. Um die Veränderungen des Konsolidierungskreises bereinigt lag die Zahl um 1,7 Prozent unter dem Vorjahr.

Rückläufig waren auch die Abschreibungen, sie sanken um 7,1 Prozent. Der Materialaufwand stieg dagegen mit einem Plus von 5,9 Prozent nahezu parallel zur Produktionsausweitung. Die Ausgaben für Treibstoff zogen um 1,5 Prozent auf 339 Mio € an. Die Steigerungsrate setzt sich zusammen aus der höheren Menge (+ 5,2 Prozentpunkte), den gestiegenen Preisen einschließlich Preissicherung (+ 8,7 Prozentpunkte) und aus der veränderten Währungsparität (– 12,4 Prozentpunkte). Ohne Preissicherung wäre die Treibstoffrechnung um 36 Mio € höher ausgefallen. Die Gebühren wuchsen um 2,3 Prozent und damit schwächer als die abgesetzte Leistung. Ursache waren die um 8,2 Prozent bzw. 7,6 Prozent niedrigeren Flugsicherungs- und Landegebühren.

Ergebnis

Im traditionell schwächsten ersten Quartal erwirtschaftete der Lufthansa Konzern ein positives Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit von 231 Mio €. Es war um 534 Mio € besser als im Vorjahr, wo ein Verlust von 303 Mio € ausgewiesen wurde.

Das Finanzergebnis belief sich auf – 176 Mio € (Vorjahr: – 213 Mio €), es lag damit um 37 Mio € über dem Vorjahresergebnis. Hier wirkte sich der niedrigere Zinssaldo (– 17,8 Prozent) von – 84 Mio € positiv aus.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stieg um 571 Mio € auf 55 Mio €. Nach Berücksichtigung einer Steuergutschrift ergibt sich ein positives Konzernergebnis von 62 Mio € (Vorjahr: – 356 Mio €).

Vermögens- und Finanzlage zum Ende des ersten Quartals

Die Veränderungen des Konsolidierungskreises gegenüber dem Bilanzstichtag 2003 beeinträchtigen die Vergleichbarkeit der Vermögens- und Finanzlage nicht wesentlich.

Zum Ende des ersten Quartals 2004 beträgt die Bilanzsumme 17,6 Mrd. € und liegt um 5,2 Prozent oder 0,9 Mrd. € über dem Wert zum Jahresende 2003. Von dieser Erhöhung entfallen 314 Mio. € auf das Anlagevermögen und 570 Mio. € auf das Umlaufvermögen. Die im ersten Quartal 2004 erstmalig konsolidierten Gesellschaften trugen zur Steigerung des Anlagevermögens und der Bilanzsumme insgesamt 68 Mio. € bei. Während die Erhöhung des Anlagevermögens überwiegend auf den Zugang von Flugzeugen und Reservetriebwerken zurückzuführen ist, nahmen im Umlaufvermögen die Forderungen um 348 Mio. € und die Flüssigen Mittel und Wertpapiere um 227 Mio. € zu.

Auf der Passivseite verbesserte sich das Eigenkapital wieder um 216 Mio. €, neben dem positiven Konzernergebnis auch aufgrund der positiven Veränderung der Marktwerte von Finanzinstrumenten um 142 Mio. €, davon entfallen 98 Mio. € auf den Übergang zur Marktbewertung der Amadeus Global. Die Eigenkapitalquote stieg wieder auf 16,3 Prozent nach 15,9 Prozent zum Ende des Vorjahres.

Bei einem positiven Ergebnis vor Ertragsteuern von 43 Mio. € (Vorjahr: Verlust von 516 Mio. €) konnte ein positiver Operativer Cashflow von 259 Mio. € erwirtschaftet werden, der allerdings 19,6 Prozent unter dem des Vorjahres von 322 Mio. € liegt. Hauptursachen hierfür sind, dass die im Ergebnis enthaltenen Buchgewinne aus dem Verkauf der Anteile an Amadeus in Höhe von 292 Mio. € dem Investitionsbereich zugeordnet werden und zudem die Veränderung des Working Capital im ersten Quartal 2004 88 Mio. € positiv beigetragen hat (Vorjahr: 414 Mio. €).

Aus dem operativen Cashflow wurden 87 Mio. € in Wertpapieren angelegt, der verbleibende Betrag von 172 Mio. € wurde voll für Investitionstätigkeit verwendet, die sich insgesamt auf 195 Mio. € belief. Den Investitionsausgaben von 650 Mio. €, davon 562 Mio. € für Flugzeuge und Flugzeuganzahlungen, standen Zins- und Dividendeneinnahmen sowie Einnahmen aus dem Verkauf der Anteile an Amadeus von 394 Mio. € gegenüber.

Aus der Finanzierungstätigkeit, d. h. der Aufnahme von Finanzschulden in Zusammenhang mit dem Abschluss von Finanzierungs-Leasingverträgen, planmäßigen Tilgungen sowie Zinszahlungen flossen dem Konzern insgesamt 161 Mio. € zu, so dass die Flüssigen Mittel insgesamt um 227 Mio. € zunahmen. Die Netto-Kreditverschuldung beträgt zum Ende des 1. Quartals 663 Mio. € (Jahresende 2003: 591 Mio. €). Das Gearing beträgt 23,1 Prozent (Jahresende 2003: 22,3 Prozent).

Segmentberichterstattung für den Lufthansa Konzern 1. Quartal 2004

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar–März 2004 in Mio. €:

	Passage[1] Lufthansa Passage-Gruppe	**Logistik**[2] Lufthansa Logistik-Gruppe	**Technik**[2] Lufthansa Technik-Gruppe	**Catering** LSG Sky Chefs-Gruppe	**Touristik** Thomas Cook-Gruppe	**IT Services** Lufthansa Systems-Gruppe	**Service- und Finanz-gesellschaften**[3]	Summe der Segmente
Außenumsätze	2 418	545	403	472	–	56	–	3 894
– davon Verkehrserlöse	2 370	516	–	–	–	–	–	2 886
Konzern-innenumsätze	122	0*	367	114	–	92	–	695
Umsatzerlöse	2 540	545	770	586	–	148	–	4 589
Übrige Segmenterträge	235	42	33	19	– 76	6	400	659
– davon aus Equity-Bewertung	– 9	2	– 1	– 3	– 76	–	– 4	– 91
Materialaufwand	1 466	375	388	270	–	13	5	2 517
Personalaufwand	517	83	239	264	–	52	18	1 173
Abschreibungen	158	29	23	48	–	6	4	268
– davon außerplanmäßig	–	1	–	–	–	–	–	1
Sonstiger betrieblicher Aufwand	679	113	93	104	–	76	43	1 108
Segmentergebnis	**– 45**	**– 13**	**60**	**– 81**	**– 76**	**7**	**330**	**182**
– davon aus Equity-Bewertung	– 9	2	– 1	– 3	– 76	–	– 4	– 91
Segmentvermögen	8 262	1 405	1 992	1 591	246	192	2 392	16 080
– davon aus Equity-Bewertung	122	10	78	69	246	–	10	535
Segmentschulden	6 828	620	1 346	842	–	236	1 323	11 195
– davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–
Segment-investitionen	543	25	23	18	–	7	31	647
– davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	2	–	–	4	6
Sonstige wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen	– 5	0*	– 1	5	–	0*	0*	– 1
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	34 430	5 083	18 105	31 540	–	3 156	1 165	93 479

**unter 0,5 Mio. €*
[1] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund der nachträglichen Konsolidierung der Air Dolomiti
[2] Vorjahreszahlen aufgrund von Konsolidierungskreisänderungen nur bedingt vergleichbar
[3] Vorjahreszahlen aufgrund des Verkaufs der START AMADEUS GmbH zum 28. 2. 2003 und der Neukonsolidierung der Lufthansa Flight Training GmbH nicht vergleichbar

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern Januar–März 2003 in Mio. €:

	Passage Lufthansa Passage-Gruppe	**Logistik** Lufthansa Cargo	**Technik** Lufthansa Technik-Gruppe	**Catering** LSG Sky Chefs-Gruppe	**Touristik** Thomas Cook-Gruppe	**IT Services** Lufthansa Systems-Gruppe	**Service- und Finanz-gesellschaften**	Summe der Segmente
Außenumsätze	2 155	530	403	530	–	44	41	3 703
– davon Verkehrserlöse	2 089	522	–	–	–	–	–	2 611
Konzern-innenumsätze	103	3	344	112	–	93	15	670
Umsatzerlöse	2 258	533	747	642	–	137	56	4 373
Übrige Segmenterträge	306	43	44	27	– 83	6	94	437
– davon aus Equity-Bewertung	– 13	1	1	2	– 83	–	3	– 89
Materialaufwand	1 366	343	391	260	–	11	10	2 381
Personalaufwand	518	84	222	286	–	51	16	1 177
Abschreibungen	178	28	20	47	–	7	17	297
– davon außerplanmäßig	–	–	–	–	–	–	15	15
Sonstiger betrieblicher Aufwand	869	124	141	142	–	68	30	1 374
Segmentergebnis	**– 367**	**– 3**	**17**	**– 66**	**– 83**	**6**	**77**	**– 419**
– davon aus Equity-Bewertung	– 13	1	1	2	– 83	–	3	– 89
Segmentvermögen	7 723	1 548	1 967	2 499	320	138	913	15 108
– davon aus Equity-Bewertung	197	9	65	80	320	–	134	805
Segmentschulden	7 466	645	1 367	911	–	230	404	11 023
– davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–
Segment-investitionen	126	2	25	15	–	9	15	192
– davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–	–	–
Sonstige wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen	33	3	7	5	–	–	0*	48
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	35 228	5 178	17 398	32 777	–	3 007	1 171	94 759

**unter 0,5 Mio. €*

Überleitung der Segment- auf Konzernzahlen in Mio. €:

	Summe der Segmente Januar–März **2004**	2003	Überleitung Januar–März **2004**	2003	Konzern Januar–März **2004**	2003
Außenumsätze	3 894	3 703	–	–	3 894	3 703
– davon Verkehrserlöse	2 886	2 611	–	–	2 886	2 611
Konzerninnenumsätze	695	670	– 695	– 670	–	–
Umsatzerlöse	4 589	4 373	– 695	– 670	3 894	3 703
Übrige Segmenterträge	659	437	– 66	– 26	593	411
– davon aus Equity-Bewertung	– 91	– 89	91	89	–	–
Materialaufwand	2 517	2 381	– 619	– 588	1 898	1 793
Personalaufwand	1 173	1 177	– 2	–	1 171	1 177
Abschreibungen	268	297	– 6	– 15	262	282
– davon außerplanmäßig	1	15	–	– 15	1	–
Sonstiger betrieblicher Aufwand	1 108	1 374	– 183	– 209	925	1 165
Segmentergebnis	**182**	**– 419**	**49**	**116**	**231**	**– 303**
– davon aus Equity-Bewertung	– 91	– 89	91	89	–	–
Segmentvermögen	16 080	15 108	1 530	3 466	17 610	18 574
– davon aus Equity-Bewertung	535	805	–	–	535	805
Segmentschulden	11 195	11 023	3 499	3 746	14 694	14 769
– davon aus Equity-Bewertung	–	–	–	–	–	–

Segmentinformationen nach Regionen Januar–März 2004 in Mio. €:

	Europa inklusive Deutschland	Nord-amerika	Mittel- und Süd-amerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Sonstiges	Summe der Segmente
Verkehrserlöse[1)]	2 085	284	52	367	39	59	–	2 886
andere Betriebserlöse	432	347	26	151	37	15	0*	1 008
Umsatzerlöse	2 517	631	78	518	76	74	0*	3 894

**unter 0,5 Mio. €*
[1)] ermittelt nach Ursprungsverkaufsort

Segmentinformationen nach Regionen Januar–März 2003 in Mio. €:

	Europa inklusive Deutschland[2)]	Nord-amerika[2)]	Mittel- und Süd-amerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Sonstiges	Summe der Segmente[2)]
Verkehrserlöse[1)]	1 878	262	52	332	31	56	–	2 611
andere Betriebserlöse	460	388	32	135	57	20	0*	1 092
Umsatzerlöse	2 338	650	84	467	88	76	0*	3 703

**unter 0,5 Mio. €*
[1)] ermittelt nach Ursprungsverkaufsort
[2)] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund der nachträglichen Konsolidierung der Air Dolomiti

Jahresabschluss und Lagebericht der Deutsche Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2003

Deutsche Lufthansa AG
Gewinn- und Verlustrechnung
für das Geschäftsjahr 2003

	Anhang		2003 Mio. €		2003 Mio. €		2002 Mio. €
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	16)		8 727,2				8 993,0
Andere Betriebserlöse	17)		342,8				435,4
Umsatzerlöse					**9 070,0**		**9 428,4**
Sonstige betriebliche Erträge	18)		1 550,7				1 471,7
Materialaufwand	19)	-	4 649,7			-	4 434,9
Personalaufwand	20)	-	2 127,6			-	2 126,1
Abschreibungen	21)	-	917,3			-	815,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	22)	-	2 995,2			-	3 489,7
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit				**-**	**69,1**	**+**	**33,7**
Beteiligungsergebnis	23)	-	1 000,7			+	1 152,2
Zinsergebnis	24)	+	70,0			+	69,3
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	25)	-	159,7			-	80,1
Finanzergebnis				**-**	**1 090,4**	**+**	**1 141,4**
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit				**-**	**1 159,5**	**+**	**1 175,1**
Steuern	26)			-	64,0	-	64,1
Jahresfehlbetrag (Vorjahr Jahresüberschuss)	28)			**-**	**1 223,5**	**+**	**1 111,0**
Verlustvortrag aus dem Vorjahr					-	-	797,2
Entnahmen aus der Kapitalrücklage				+	509,2		-
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen				+	714,3		-
Einstellungen in andere Gewinnrücklagen					-	-	84,8
Bilanzgewinn	28)				**-**	**+**	**229,0**

[Diese Seite ist absichtlich leer]

Deutsche Lufthansa AG
Bilanz zum 31. Dezember 2003

Aktiva	Anhang	31.12.2003 Mio. €	31.12.2003 Mio. €	31.12.2002 Mio. €
Immaterielle Vermögensgegenstände		58,4		56,6
Flugzeuge		3 433,1		3 918,7
Übrige Sachanlagen		67,7		73,0
Finanzanlagen	4)	4 820,7		4 356,6
Anlagevermögen	3)		**8 379,9**	**8 404,9**
Vorräte	5)	18,4		17,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6)	640,6		594,6
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6)	1 079,0		1 142,0
Wertpapiere	7)	702,0		600,5
Schecks, Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	7)	1 861,6		2 874,5
Umlaufvermögen			**4 301,6**	**5 229,3**
Rechnungsabgrenzungsposten	8)		**114,5**	**130,0**
Bilanzsumme			**12 796,0**	**13 764,2**

Passiva	Anhang	31.12.2003 Mio. €	31.12.2003 Mio. €	31.12.2002 Mio. €
Gezeichnetes Kapital	9)	976,9		976,9
Kapitalrücklage	10)	300,0		809,2
Gewinnrücklagen	10)	402,2		1 116,4
Bilanzgewinn	28)	-		229,0
Eigenkapital			**1 679,1**	**3 131,5**
Sonderposten mit Rücklageanteil	11)		**64,5**	**440,2**
Rückstellungen	12)		**5 939,0**	**5 633,2**
Anleihen		895,4		883,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		491,7		606,0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen		2 024,1		930,0
Übrige Verbindlichkeiten		1 646,5		2 079,7
Verbindlichkeiten	13)		**5 057,7**	**4 499,0**
Rechnungsabgrenzungsposten			**55,7**	**60,3**
Bilanzsumme			**12 796,0**	**13 764,2**

Deutsche Lufthansa AG Anlagenspiegel 2003

Angaben in Mio Euro	Entwicklung der Anschaffungswerte					Entwicklung der kumulierten Abschreibungen						Buchwerte	Buchwerte
	Stand 01.01.2003	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand 31.12.2003	Stand 01.01.2003	Zugänge	Abgänge	Zuschreibungen	Umbuchungen	Stand 31.12.2003	Stand 31.12.2003	Stand 31.12.2002
I. Immaterielle Vermögensgegenstände													
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	123,2	11,3	0,5	3,1	137,1	76,8	16,7	0,5	-	-	93,0	44,1	46,4
2. Geleistete Anzahlungen	10,2	7,2	-	-3,1	14,3	-	-	-	-	-	-	14,3	10,2
	133,4	**18,5**	**0,5**	**-**	**151,4**	**76,8**	**16,7**	**0,5**	**-**	**-**	**93,0**	**58,4**	**56,6**
II. Flugzeuge													
1. Flugzeuge mit Zubehör	9.900,6	416,3	242,2	185,7	10.260,4	6.498,1	879,8	179,8	-	-	7.198,1	3.062,3	3.402,5
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	516,2	40,3	-	-185,7	370,8	-	-	-	-	-	-	370,8	516,2
	10.416,8	**456,6**	**242,2**	**-**	**10.631,2**	**6.498,1**	**879,8**	**179,8**	**-**	**-**	**7.198,1**	**3.433,1**	**3.918,7**
III. Übrige Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	120,1	5,6	4,1	2,0	123,6	74,1	5,5	2,5	-	-	77,1	46,5	46,0
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	143,8	10,9	7,5	0,2	147,4	119,1	15,3	7,2	-	-	127,2	20,2	24,7
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2,3	0,9	-	-2,2	1,0	-	-	-	-	-	-	1,0	2,3
	266,2	**17,4**	**11,6**	**-**	**272,0**	**193,2**	**20,8**	**9,7**	**-**	**-**	**204,3**	**67,7**	**73,0**
IV. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.987,0	104,1	-	21,0	2.112,1	394,2	-	-	-	-	394,2	1.717,9	1.592,8
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1.958,7	635,1	187,6	-	2.406,2	36,0	61,9	-	3,1	-	94,8	2.311,4	1.922,7
3. Beteiligungen	757,7	0,0	0,0	-13,3	744,4	70,0	90,0	-	-	-	160,0	584,4	687,7
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	58,0	-	-	-	58,0	-	1,4	-	-	-	1,4	56,6	58,0
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	7,9	0,0	0,0	-	7,9	2,5	-	-	-	-	2,5	5,4	5,4
6. Sonstige Ausleihungen	213,2	75,8	12,0	-7,7	269,3	137,1	2,0	-	2,2	-	136,9	132,4	76,1
7. Vorfinanzierung von Mietobjekten	13,9	-	1,3	-	12,6	-	-	-	-	-	-	12,6	13,9
	4.996,4	**815,0**	**200,9**	**-**	**5.610,5**	**639,8**	**155,3**	**-**	**5,3**	**-**	**789,8**	**4.820,7**	**4.356,6**
Summe Anlagevermögen	**15.812,8**	**1.307,5**	**455,2**	**-**	**16.665,1**	**7.407,9**	**1.072,6**	**190,0**	**5,3**	**-**	**8.285,2**	**8.379,9**	**8.404,9**

Anhang der Deutschen Lufthansa AG 2003

1) Anwendung des HGB

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

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

2) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

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

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

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

Sachanlagevermögen
Die planmäßigen Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen werden - abhängig von der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer - auf Basis der Anschaffungs- und Herstellungskosten errechnet. Steuerlich zulässige Vereinfachungsregeln werden in Anspruch genommen. Ab dem Geschäftsjahr 1997 werden auch Flugzeuge mit Zubehör im Zugangsjahr nach der Halbjahresregel abgeschrieben. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben.

Flugzeuge
Neue Verkehrsflugzeuge werden über 12 Jahre bis auf einen Restbuchwert von 15 Prozent abgeschrieben. Über die voraussichtliche Nutzungsdauer von 12 Jahren hinaus genutzte Verkehrsflugzeuge werden seit dem Geschäftsjahr 2000 bis auf einen Restbuchwert von 10 Prozent abgeschrieben. Flugzeugneuzugänge, auf die § 82 f EStDV nicht mehr anwendbar ist, werden degressiv, alle übrigen linear abgeschrieben. Gebraucht erworbene Flugzeuge werden ohne Berücksichtigung von Restbuchwerten innerhalb von 8 Jahren degressiv abgeschrieben.

Übrige Sachanlagen
Für Gebäude wird eine Nutzungsdauer zwischen 20 und 50 Jahren zugrunde gelegt, Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge bzw. einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben. Betriebs- und Geschäftsausstattung wird bei normaler Beanspruchung über 3 bis 14 Jahre abgeschrieben.
Ab dem Geschäftsjahr 1997 angeschaffte Betriebs- und Geschäftsausstattung wird in Anlehnung an die steuerlichen Möglichkeiten degressiv abgeschrieben, übrige Betriebs- und Geschäftsausstattung wird linear abgeschrieben.

Finanzanlagen
Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung notwendiger Wertberichtigungen bilanziert.

Umlaufvermögen
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungskosten bilanziert, Bestandsrisiken werden durch angemessene Abschläge berücksichtigt. Wertpapiere werden zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung notwendiger Wertberichtigungen bilanziert.

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

Rückstellungen
Die Rückstellungen für Pensionen werden zum Teilwert angesetzt, der nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Verwendung der Rechnungstafeln 1998 und unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 6 Prozent ermittelt ist.

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

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

Erläuterungen zur Bilanz
Aktiva

3) Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Jahr 2003 ist in einer gesonderten Übersicht dargestellt.

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

Darüber hinaus sind von der Lufthansa AG langfristig zwei Airbus A321, zwei Boeing 747-400 und zwei Airbus A340 geleast.

4) Finanzanlagen

Die wesentlichen Beteiligungen sind:

Gesellschaft	Anteile in %	Eigenkapital Mio. €		Ergebnis nach Steuern Mio. €	
Lufthansa CityLine GmbH, Köln	100	25,6	-	9,7	*)
Lufthansa Cargo AG, Kelsterbach	100	158,8	-	18,9	*)
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100	368,6	-	54,9	*)
LSG Lufthansa Service Holding AG, Kriftel	100	314,2	-	963,9	*)
Lufthansa Systems Group GmbH, Kelsterbach	100	21,0	+	19,4	*)
Lufthansa Flight Training GmbH, Frankfurt/Main	100	20,5	+	7,6	*)
Lufthansa Commercial Holding GmbH, Köln	100	142,5	+	22,9	*)
Delvag Luftfahrtversicherungs-AG, Köln	100	19,6	+	3,6	*)
Lufthansa International Finance (Netherlands) N.V., Amsterdam	100	0,9	+	0,3	**)
Eurowings Luftverkehrs AG, Nürnberg	25	44,4	+	5,8	****)
Air Dolomiti S.p.A.L.A.R.E., Ronchi dei Legionari	100	43,0	+	4,3	**)
British Midland plc, Donnington Hall	30	39,5	+	2,8	****)
Thomas Cook AG, Oberursel	50	405,8	-	170,6	***)
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, Beijing	40	54,8	+	12,3	**)

*) vor Gewinnabführung/Verlustübernahme
**) vorläufiges Ergebnis
***) Geschäftsjahr vom 1.11.2002 bis 31.10.2003
****) Geschäftsjahr 2002

Eine vollständige Liste aller wesentlichen verbundenen Unternehmen, Joint Ventures und assoziierten Unternehmen wird im Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG veröffentlicht, der beim Handelsregister
(HRB 2168) hinterlegt ist.

Eine vollständige Liste des Anteilsbesitzes ist beim Handelsregister (HRB 2168) hinterlegt.

5) Vorräte

Vorräte	31.12.03 Mio. €	31.12.02 Mio. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	5,3	6,5
Fertige Erzeugnisse und Waren	13,1	11,2
	18,4	**17,7**

6) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	31.12.03 Mio. €	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	31.12.02 Mio. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	640,6	-	594,6
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	803,2	135,5	845,6
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	50,6	0,4	30,2
Sonstige Vermögensgegenstände	225,2	84,1	266,2
	1 719,6	**220,0**	**1 736,6**

7) Wertpapiere und flüssige Mittel

Die Kassen- und Bankbestände bestehen fast ausschließlich aus Guthaben bei Kreditinstituten. Währungsguthaben, mit deren Transfer in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist, werden mit einem angemessenen Abschlag versehen und als Sonstige Vermögensgegenstände ausgewiesen. Der Posten Wertpapiere enthält nur sonstige Wertpapiere, hierin enthalten sind Anteile an drei Geldmarktfonds in Höhe von 500,0 Mio. €, vier Commercial Papers in Höhe von 91,7 Mio. € sowie neun weitere fest und variabel verzinsliche kurzfristige Wertpapieranlagen in Höhe von 110,3 Mio. €.

8) Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten enthält vorausbezahlte Leasingraten und Zinsen aus Finanzierungsleasingverträgen für Fluggerät von 86,0 Mio. €.

Erläuterungen zur Bilanz
Passiva

9) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 976,9 Mio. €.

Das Grundkapital ist in 381 600 000 auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt, auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 € am Grundkapital.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 19. Juni 2002 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 18. Juni 2007 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um bis zu 200 Mio. € durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautende Stückaktien (Genehmigtes Kapital A) gegen Bar- oder Sacheinlage zu erhöhen. Den Aktionären ist grundsätzlich ein Bezugsrecht einzuräumen. Bei Aktienausgabe gegen Sacheinlagen kann das Bezugsrecht ausgeschlossen werden, im Falle der Aktienausgabe gegen Bareinlagen können Spitzenbeträge vom Bezugsrecht der Aktionäre ausgenommen werden.

In derselben Hauptversammlung wurde der Vorstand bis zum 18. Juni 2007 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen bis zu 1 Milliarde € mit Laufzeiten bis zu 15 Jahren zu begeben. In diesem Zusammenhang besteht bedingtes Kapital zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um 97 689 000 € durch Ausgabe von 38 160 000 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, als die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder von Optionsscheinen aus Optionsschuldverschreibungen von ihrem Wandlungs- und/oder Optionsrecht Gebrauch machen.

Der Vorstand ist darüber hinaus bis zum 15. Juni 2004 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 25 Mio. € 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.

Mit Wirkung zum 4. Januar 2002 hatte die Lufthansa AG eine Wandelanleihe über 750 Mio. € begeben. Das Bezugsrecht der Altaktionäre wurde ausgeschlossen. Es wurden insgesamt 750 000 Wandlungsrechte ausgegeben, die das Recht zur Wandlung in bis zu 37 202 380 Aktien der Lufthansa AG zu einem Kurs von 20,16 € verbriefen.

Im Geschäftsjahr 2003 hat die Lufthansa AG insgesamt 1 595 270 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 11,21 € erworben. Dies entspricht 0,42 Prozent vom Grundkapital.
Die Aktien wurden wie folgt verwendet:

- 1 231 112 Aktien als Angebot an die Mitarbeiter der Lufthansa AG und 30 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2002 zum Kurs von 11,06 €.
- 345 787 Aktien als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung für Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Lufthansa AG und 23 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 12,43 €. Die Lufthansa AG und ihre Konzerngesellschaften gewähren für diese Aktien eine Outperformance-Option, die das Recht beinhaltet, bei Programmende eine Barzahlung, abhängig von der Wertentwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu der eines Konkurrenzindex, zu erhalten.

18 371 Aktien wurden zum Durchschnittskurs von 12,21 € wieder verkauft.

Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

10) Rücklagen

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

Die in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage beträgt unverändert 25,6 Mio. €, im übrigen handelt es sich um andere Gewinnrücklagen.

Zum Ausgleich des Jahresfehlbetrags wurden 509,2 Mio. € aus der Kapitalrückklage und 714,3 Mio. € aus den anderen Gewinnrücklagen entnommen.

11) Sonderposten mit Rücklageanteil

Im Sonderposten mit Rücklageanteil ist der Unterschiedsbetrag zwischen den handelsrechtlichen und den aufgrund steuerrechtlicher Vorschriften zulässigen Abschreibungen ausgewiesen. § 82 f EStDV erlaubte, auf neue Luftfahrzeuge zusätzlich zu den planmäßigen Abschreibungen bis zu 30 Prozent der Anschaffungskosten abzuschreiben. Nach den zum Ende des Geschäftsjahres 2003 vorliegenden Ergebnissen der steuerlichen Außenprüfung ist § 82 f EStDV nur auf Luftfahrzeuge anwendbar, die vor dem 1. Januar 1995 angeschafft wurden. In Vorjahren gemäß § 82 f EStDV gebildete Sonderposten mit Rücklageanteil von 301,5 Mio. € für Flugzeuge, die nach diesem Zeitpunkt angeschafft wurden, wurden zum 31.12.2003 vollständig als Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Diesen Erträgen stehen außerplanmäßige Abschreibungen auf die betreffenden Flugzeuge in gleicher Höhe gegenüber (vgl. auch Erläuterungen 18 u. 21).
Aufgrund der Veränderungen des Sonderpostens mit Rücklageanteil wird das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit unter Berücksichtigung der zuvor genannten außerplanmäßigen Abschreibungen um 74,3 Mio. € höher (Vorjahr: 144,0 Mio. €) und der Jahresfehlbetrag um 74,3 Mio. € niedriger (Vorjahr: Jahresüberschuss 144,0 Mio. € höher) ausgewiesen.
Darüber hinaus wurde der noch bestehende Sonderposten mit Rücklageanteil für eine steuerfreie Rücklage gemäß StEntlG 1999/2000/2002 im Geschäftsjahr 2003 planmäßig aufgelöst.

Die Ertragsteuer bei Auflösung des noch bestehenden Sonderpostens verteilt sich aufgrund des Auflösungszeitraums auf bis zu 3 Jahre.

12) Rückstellungen

Rückstellungen	31.12.03 Mio. €	31.12.02 Mio. €
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2 856,9	2 574,6
Steuerrückstellungen	107,3	83,0
Verpflichtungen aus noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	1 097,8	1 173,6
Sonstige Rückstellungen	1 877,0	1 802,0
	5 939,0	**5 633,2**

Für Mitarbeiter im Inland sowie für die ins Ausland entsandten Mitarbeiter besteht seit dem Ausscheiden der Lufthansa AG als Beteiligte aus der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder eine firmeneigene betriebliche Altersversorgung. Darüber hinaus ist in den Pensionsrückstellungen die Übergangsversorgung für das fliegende Personal enthalten.

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

13) Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten	Restlaufzeit bis ein Jahr Mio. €	Restlaufzeit über fünf Jahre Mio. €	insgesamt 31.12.03 Mio. €	insgesamt 31.12.02 Mio. €
Anleihen	-	645,4	895,4	883,3
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	54,2	278,0	491,7	606,0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1,7	-	1,7	3,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	517,7	-	517,7	586,6
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1 889,2	-	2 024,1	930,0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	35,1	-	35,1	29,6
Sonstige Verbindlichkeiten	405,4	531,6	1 092,0	1 459,7
davon aus Steuern	(32,3)	-	(32,3)	(32,5)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(31,2)	(0,9)	(32,1)	(29,7)
	2 903,3	**1 455,0**	**5 057,7**	**4 499,0**

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen
Folgende, von der Lufthansa International Finance (Netherlands) N.V. begebene Anleihe ist noch im Umlauf:

Anleihen		Mio. €
6 1/4 % Inhaber-Teilschuldverschreibungen von	1986/2006	127,8

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind 124,7 Mio. € durch Flugzeuge gesichert.

Von den sonstigen Verbindlichkeiten sind Verpflichtungen aus Finanzierungsleasingverträgen von 751,8 Mio. € durch die entsprechenden Flugzeuge gesichert.

14) Haftungsverhältnisse

Haftungsverhältnisse	31.12.03 Mio. €	31.12.02 Mio. €
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	768,2	1 078,5
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	617,4	813,0
Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	2,6	130,4

Der Ausweis beinhaltet mit 629,3 Mio. € die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften zugunsten nordamerikanischer Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 611,9 Mio. € gegenüber. Wegen noch nicht vorliegender Jahresabschlüsse sind die vorgenannten Beträge zum Teil vorläufig.

15) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Bestellobligo für Investitionen

Das Bestellobligo für Investitionen im Sachanlagevermögen beträgt zum 31.12.2003 3,7 Mrd. €. Von den daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden 1,3 Mrd. € in den Jahren 2005 bis 2008, 0,5 Mrd. € in den Jahren 2009 bis 2011 und 0,9 Mrd. € in den Jahren 2012 bis 2015 fällig.

Aus Kaufverträgen und gewährten Putoptionen ergeben sich Übernahmeverpflichtungen von Gesellschaftsanteilen in Höhe von 286,7 Mio. € von denen 85,2 Mio. € frühestens im Jahr 2005 fällig werden.

Verpflichtungen aus Mietverträgen

Die Geschäftstätigkeit wird fast ausschließlich in gemieteten Räumen ausgeübt. Die Mietverträge laufen in der Regel 5 bis 10 Jahre. Die Einrichtungen auf den Flughäfen Frankfurt und Hamburg sind auf 30 Jahre gemietet und zum Teil von uns vorfinanziert. Insgesamt werden jährlich rund 206 Mio. € für Mieten aufgewendet.

Aus bis zum Bilanzstichtag abgeschlossenen langfristigen Finanzierungsleasingverträgen für Fluggerät entstanden im Geschäftsjahr 2003 Belastungen in Höhe von 52 Mio. €, die sich in den Folgejahren auf bis zu 15 Mio. € pro Jahr abbauen werden.

Währungs-, Zins- und Treibstoffpreissicherungen
Zum 31.12.2003 bestanden - überwiegend im Rahmen von Bandbreitenoptionen - folgende Risikopositionen aus Sicherungsgeschäften zur Abdeckung von Wechselkurs- und Zinsschwankungen sowie Treibstoffpreisschwankungen in USD:

Währungen

Mio. USD 180,0	verkaufte Put-Optionen	durchschnittlich € 0,815	Laufzeiten bis maximal 2004
Mio. USD 644,8	Terminkäufe	durchschnittlich € 0,867	Laufzeiten bis maximal 2005
Mio. JPY 23 261,4	Terminverkäufe	durchschnittlich € 0,0096	Laufzeiten bis maximal 2005
Mio. AUD 16,5	Terminverkäufe	durchschnittlich € 0,597	Laufzeiten bis maximal 2004
Mio. GBP 48,4	Terminverkäufe	durchschnittlich € 1,571	Laufzeiten bis maximal 2004
Mio. HKD 292,5	Terminverkäufe	durchschnittlich € 0,122	Laufzeiten bis maximal 2005
Mio. CHF 241,3	Terminverkäufe	durchschnittlich € 0,683	Laufzeiten bis maximal 2005
Mio. CAD 6,1	Terminverkäufe	durchschnittlich € 0,631	Laufzeiten bis maximal 2004
Mio. HUF 3 720,0	Terminverkäufe	durchschnittlich € 0,004	Laufzeiten bis maximal 2005
Mio. ZAR 7,5	Terminverkäufe	durchschnittlich € 0,117	Laufzeiten bis maximal 2004
Mio. SGD 11,4	Terminverkäufe	durchschnittlich € 0,561	Laufzeiten bis maximal 2004

Die genannten Geschäfte sind teilweise durch Gegengeschäfte mit Konzerngesellschaften/Beteiligungen glattgestellt.

Zinsen

Mio. € 551,4	Swapgeschäfte 2,56 % bis 5,61 %	gegen 3– bis 12-Monats- EURIBOR -2,39 % bis +0,755 %	Laufzeiten bis maximal 2014
Mio. € 156,0	Swapgeschäfte 1- bis 6-Monats- USD LIBOR +0,0 % bis 0,75 %	gegen 3,375 % bis 5,445 %	Laufzeiten bis maximal 2012
Mio. € 20,0	Swap 2,9575 %	gegen 3- Monats-EURIBOR	Laufzeit bis 2004
Mio. € 40,0	Swapgeschäfte 1- bis 3- Monats-EURIBOR +0,30 % bis 0,85 %	gegen 5,125 % bis 5,25 %	Laufzeiten bis maximal 2004
Mio. € 23,4	Swap 3-Monats-EURIBOR +0,25 %	gegen 3- Monats-USD LIBOR +0,25 %	Laufzeiten bis 2004
Mio. € 25,0	Swap 3- Monats- EURIBOR +0,28 %	gegen 3- Monats-EURIBOR +0,09 %	Laufzeit bis 2004
Mio. € 12,3	Swapgeschäfte 6- Monats- USD LIBOR +0,60 %	gegen 6- Monats-EURIBOR +0,63 %	Laufzeiten bis maximal 2014

Die Geschäfte sind teilweise durch Gegengeschäfte mit Konzerngesellschaften glattgestellt.

Treibstoffpreise
Es bestehen Sicherungen für das Geschäftsjahr 2004 in Form von Kaufoptionen und Bandbreitenoptionen, wobei die Preisfindung auf Durchschnittspreisen beruht. Rückstellungen für drohende Verluste aus diesen schwebenden Geschäften waren zum Bilanzstichtag nicht zu bilden.

Das Gesamtvolumen der gesicherten Mengen betrug zum Stichtag ca. 73 % des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs des Jahres 2004. Bei 36 % des Bedarfs für 2004 ist die Wirkung der Sicherungsgeschäfte gegen Preisanstiege infolge abgeschlossener Gegenschäfte auf ein durchschnittliches Rohöl - Preisniveau von ca. 30,5 USD/bbl begrenzt.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

16) Erlöse aus den Verkehrsleistungen

Passageverkehrserlöse nach Strecken	2003 Mio. €	2002 Mio. €
Europa	3 871,4	4 050,7
Nordamerika	2 131,7	2 068,0
Asien/Pazifik	1 863,5	2 018,9
Südamerika	249,7	296,4
Afrika	366,3	346,6
Nahost	244,6	212,4
	8 727,2	**8 993,0**

Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen	2003 Mio. €	2002 Mio. €
Liniendienste	8 290,0	8 559,4
Charter	437,2	433,6
	8 727,2	**8 993,0**

17) Andere Betriebserlöse

Aufteilung nach Tätigkeitsbereichen	2003 Mio. €	2002 Mio. €
Abfertigungsleistungen/ Bordverkauf	135,0	151,3
Reiseleistungen (Provisionen)	197,4	269,6
Sonstige	10,4	14,5
	342,8	**435,4**

Die anderen Betriebserlöse wurden zu 77 Prozent in Europa (Vorjahr: 87 Prozent) erwirtschaftet.

18) Sonstige betriebliche Erträge

Sonstige betriebliche Erträge	2003 Mio. €	2002 Mio. €
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	375,8	144,0
Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen	80,1	4,0
Kursgewinne aus Fremdwährungsbewertung	368,9	510,0
Auflösung von Rückstellungen	87,3	195,9
Weiterberechnete Gebühren für EDV-Vertriebssysteme	30,7	31,3
Erträge aus weiterbelasteten Lieferungen/Leistungen	106,4	110,3
Serviceleistungen für Konzerngesellschaften	65,2	63,8
Personalüberlassung	42,7	36,5
Schadenersatzleistungen	10,1	52,9
Mieterträge	19,9	20,7
Ausgleichsposten für die Inanspruchnahme von Rückstellungen	36,0	25,5
Übrige betriebliche Erträge	327,6	276,8
	1 550,7	**1 471,7**

Die Auflösung des Sonderpostens mit Rücklageanteil entfällt mit 59,6 Mio. € auf die zeitanteilige Auflösung des auf die Flugzeuge entfallenden Sonderpostens (sogenannter Rücklauf) und mit 301,5 Mio. € auf in Vorjahren gebildete Sonderposten für nach dem 31.12.1994 angeschaffte Flugzeuge (vgl. Erläuterung 11). Darüber hinaus waren aus dem Sonderposten gemäß § 82 f EStDV aufgrund von Flugzeugabgängen 14,5 Mio. € und aus der steuerfreien Rücklage gemäß Steuerentlastungsgesetz 1999/2000/2002 planmäßig 0,2 Mio. € aufzulösen.

19) Materialaufwand

Materialaufwand	2003 Mio. €	2002 Mio. €
Betriebsstoffe für Flugzeuge	1 016,2	1 011,7
Übrige Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	58,0	57,2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3 575,5	3 366,0
	4 649,7	**4 434,9**

20) Personalaufwand

Personalaufwand	2003 Mio. €	2002 Mio. €
Löhne und Gehälter	1 489,8	1 532,7
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	637,8	593,4
davon für Altersversorgung	(398,4)	(370,0)
	2 127,6	**2 126,1**

Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	2003	2002
Bodenpersonal	15 472	15 588
Bordpersonal im Einsatz	16 156	15 898
Personal in Ausbildung	263	250
	31 891	**31 736**

21) Abschreibungen

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände, Flugzeuge und übrige Sachanlagen sind im Anlagenspiegel aufgegliedert. Auf in den Jahren 1995 bis 1998 angeschaffte Flugzeuge wurden außerplanmäßige Abschreibungen von 301,5 Mio. € vorgenommen. Sie ergeben sich als Anpassung an die Ergebnisse der steuerlichen Außenprüfung durch nachträgliche Berücksichtigung degressiver Abschreibungen auf die betreffenden Flugzeuge (vgl. Erläuterung 11).
Auf vier B 747-200 Flugzeuge wurden aufgrund dauerhafter Wertminderung gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 9,6 Mio. € vorgenommen.

22) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Sonstige betriebliche Aufwendungen	2003 Mio. €	2002 Mio. €
Verkaufsprovisionen für Agenturen	700,0	855,0
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	264,2	268,7
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	200,9	218,5
Flugzeugleasingraten aus Finanzierungsleasingverträgen	52,3	86,2
Werbung und Verkaufsförderung	128,2	128,5
Kursverluste aus Fremdwährungsbewertung	543,4	736,2
Aufwendungen für den Zahlungsverkehr (insb. Kreditkartenprovisionen)	84,6	90,7
Versicherungsaufwand für den Flugbetrieb	77,3	91,3
Reiseaufwendungen	133,5	146,3
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	43,7	61,0
Übrige betriebliche Aufwendungen	767,1	807,3
	2 995,2	**3 489,7**

23) Beteiligungsergebnis

Beteiligungsergebnis	2003 Mio. €	2002 Mio. €
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit verbundenen Unternehmen	84,2	1 208,1
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-1 089,6	-61,2
Erträge aus Beteiligungen	4,7	5,3
davon von verbundenen Unternehmen	(1,3)	(0,0*)
	-1 000,7	**1 152,2**

* unter 0,1 Mio. €

Erträge/Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen.

24) Zinsergebnis

Zinsergebnis	2003 Mio. €	davon verbundene Unternehmen Mio. €	2002 Mio. €	davon verbundene Unternehmen Mio. €
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	107,2	97,5	116,3	107,0
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	102,0	29,6	85,6	28,0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-139,2	-44,7	-132,6	-41,2
	70,0	**82,4**	**69,3**	**93,8**

25) Abschreibungen auf Finanzanlagevermögen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Auf die Beteiligung an der British Midland plc, Donnington Hall, wurden aufgrund nachhaltig gesunkener Ertragskraft außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB in Höhe von 90,0 Mio. € vorgenommen.
Auf ein der LSG Service Holding AG, Kriftel, gewährtes US Dollar-Darlehen wurden aufgrund nachhaltig gesunkenen Umrechnungskurses außerplanmäßige Abschreibungen gemäß § 253 Abs. 2 Satz 3 HGB in Höhe von 61,9 Mio. € vorgenommen.

26) Steuern

Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2003 Mio. €	2002 Mio. €
Ertragsteueraufwand	40,6	42,6
Auflösung Steuerrückstellungen	-0,9	-2,4
Erstattungen für Vorjahre	0,0*	-4,2
	39,7	**36,0**

* unter 0,1 Mio. €

Sonstige Steuern	2003 Mio. €	2002 Mio. €
Steueraufwand	32,0	28,6
Auflösung Steuerrückstellungen/ -verbindlichkeiten	-7,3	-0,3
Erstattungen für Vorjahre	-0,4	-0,2
	24,3	**28,1**

Steuern	**64,0**	**64,1**

Erträge sind durch negative Vorzeichen gekennzeichnet.

27) Aufsichtsrat und Vorstand

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf Seite 34 angegeben. Der Aufwand für die Bezüge des Vorstands der Lufthansa enthält für das Geschäftsjahr 2003 nur feste Bezüge von 1,8 Mio. €. Darüber hinaus nahmen Vorstandsmitglieder im Jahr 2003 an dem unter Erläuterung 9) dargestellten Optionsprogramm für die Führungskräfte teil. Im Rahmen dieses Programms haben drei Mitglieder des Vorstandes 9 242 Lufthansa-Aktien über den Aktienmarkt zum Schlusskurs von 12,43 € mit dem programmüblichen Abschlag von 56 T€ erworben bzw. eingebracht. Für die Ansprüche aus dem Optionsprogramm des Jahres 2002 wurden zum 31.12.2003 zusätzlich 35 T€ zurückgestellt. Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr 2003 Optionsprämien aus dem Führungskräfteprogramm des Jahres 2000 in Höhe von 25 T€ an ein Vorstandsmitglied ausgezahlt.
Der Aufwand für die Bezüge des Aufsichtsrats enthält nur feste Bezüge von 551 T€. Die festen Beträge schließen diejenigen Beförderungsvergünstigungen ein, die sich unter Berücksichtigung entsprechender IATA-Bestimmungen ergeben.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsrückstellungen in Höhe von 31,9 Mio. €. Die laufenden Bezüge betrugen 3,1 Mio. €.

28) Bilanzgewinn

Der Jahresfehlbetrag von 1 223,5 Mio. € wurde durch Entnahmen aus der Kapitalrücklage von 509,2 Mio. € und Entnahmen aus den anderen Gewinnrücklagen von 714,3 Mio. € ausgeglichen.

29) Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

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

Köln, den 16. Januar 2004

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Aufsichtsrat und Vorstand

Aufsichtsrat

Dr. Wolfgang Röller
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats
Dresdner Bank AG
Ehrenvorsitzender

Stimmberechtigte Mitglieder

Dr. Klaus G. Schlede
Ehemaliger stellvertretender
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Lufthansa AG
(AR-Vorsitzender bis 18. Juni 2003)

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h.
Jürgen Weber
Ehemaliger Vorsitzender
des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG
Vorsitzender
(ab 18. Juni 2003)

Frank Bsirske
Vorsitzender ver.di
Arbeitnehmervertreter
Stellvertretender Vorsitzender

Dr. Josef Ackermann
Vorstandssprecher
Deutsche Bank AG
(ab 18. Juni 2003)

Dr. Rolf-E. Breuer
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Bank AG
(bis 18. Juni 2003)

Manfred Calsow
Betriebswirt
Arbeitnehmervertreter
(ab 18. Juni 2003)

Dr. Gerhard Cromme
Vorsitzender des Aufsichtsrats
ThyssenKrupp AG

Michael Diekmann
Vorsitzender des Vorstands
Allianz AG
(ab 18. Juni 2003)

Dipl.-Vwt. Jürgen Erwert
Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmervertreter
(ab 18. Juni 2003)

Herbert Flickenschild
Purser
Arbeitnehmervertreter
(bis 18. Juni 2003)

Peter Geisinger
Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Robert Haller
Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmervertreter
(ab 18. Juni 2003)

Ulrich Hartmann
Vorsitzender des Aufsichtsrats
E.ON AG

Roland Issen
Ehemaliger Vorsitzender Deutsche
Angestellten-Gewerkschaft
Arbeitnehmervertreter
(bis 18. Juni 2003)

Dr. Otto Graf Lambsdorff
Rechtsanwalt
Ehrenpräsident
Deutsche Schutzvereinigung für
Wertpapierbesitz e.V.

Eckhard Lieb
Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmervertreter
(bis 18. Juni 2003)

Franz-Eduard Macht
Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmervertreter
(bis 18. Juni 2003)

Franz Ludwig Neubauer
Vorsitzender des Vorstands i.R.
Bayerische Landesbank
(bis 18. Juni 2003)

Ilona Ritter
Gewerkschaftssekretärin ver.di
Arbeitnehmervertreterin

Willi Rörig
Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmervertreter

Werner Schmidt
Vorsitzender des Vorstands
Bayerische Landesbank
(ab 18. Juni 2003)

Jan G. Stenberg
Ehemaliger Präsident und
Vorstandsvorsitzender SAS
(bis 18. Juni 2003)

Dr. Alfons Titzrath
Ehemaliger Vorsitzender
des Aufsichtsrats
Dresdner Bank AG
(bis 18. Juni 2003)

Mirco A. Vorwerk
Purser, Vorsitzender UFO
Arbeitnehmervertreter
(ab 18. Juni 2003)

Patricia Windaus
Flugbegleiterin
Arbeitnehmervertreterin

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus
Mitglied des
Gesellschafterausschusses
Henkel KGaA

Dr. Michael Wollstadt
Kaufm. Angestellter
Arbeitnehmervertreter

Dr. Klaus Zumwinkel
Vorstandsvorsitzender
Deutsche Post AG

Vorstand

Wolfgang Mayrhuber
Vorsitzender des Vorstands
(ab 18. Juni 2003)
Stellvertretender Vorsitzender
des Vorstands
Ressort Passage
(bis 18. Juni 2003)

Dr. Karl-Ludwig Kley
Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen

Stefan Lauer
Mitglied des Vorstands
Ressort Aviation Services
und Personal

Dipl.-Ing. Dr.-Ing. E.h.
Jürgen Weber
Vorsitzender des Vorstands
(bis 18. Juni 2003)

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

Dr. Wolfgang Röller

a) HeidelbergCement AG (AR-Vorsitz)

Dr. Klaus G. Schlede

a) Deutsche Postbank AG
Deutsche Telekom AG
Gerling-Konzern Globale Rückversicherungs-AG (bis 31.12.2003)

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

a) Allianz Lebensversicherungs-AG
Bayer AG
Deutsche Bank AG
Deutsche Post AG
Thomas Cook AG (AR-Vorsitz)
Voith AG
b) Loyalty Partner GmbH[1] (AR-Vorsitz)
Tetra Laval Group, Pully (CH)

Frank Bsirske

a) RWE AG (stellv. AR-Vorsitz)
DAWAG - Deutsche Angestellten-Wohnungsbau AG

Dr. Josef Ackermann

a) Bayer AG
Linde AG
Siemens AG

Dr. Rolf-E. Breuer

a) Bertelsmann AG
Deutsche Bank AG (AR-Vorsitz)
Deutsche Börse AG (AR-Vorsitz)
E.ON AG
b) Compagnie de Saint-Gobain S. A. (Verwaltungsrat)
Kreditanstalt für Wiederaufbau (Verwaltungsrat)
Landwirtschaftliche Rentenbank (Verwaltungsrat)

Manfred Calsow

a) Lufthansa Technik AG[1] (stellv. AR-Vorsitz)

Dr. Gerhard Cromme

a) Allianz AG
Axel Springer Verlag AG
E.ON AG
Ruhrgas AG
Siemens AG
ThyssenKrupp AG (AR-Vorsitz)
Volkswagen AG
b) BNP Paribas S.A., Frankreich
Suez S.A., Paris (Board of Directors)

Michael Diekmann

a) Allianz Dresdner Asset Management GmbH[2] (AR-Vorsitz)
Allianz Lebensversicherungs-AG[2] (AR-Vorsitz)
Allianz Versicherungs-AG[2] (AR-Vorsitz)
BASF AG
Dresdner Bank AG[2] (AR-Vorsitz)
Linde AG
b) Allianz of America, Inc.[2] (Chairman)
Allianz Insurance Ltd., South Africa
Assurances Générales de France[2] (Vizepräsident)
Riunione Adriatica di Sicurtà S.p.A.[2] (Vizepräsident)

Ulrich Hartmann

a) Deutsche Bank AG
E.ON AG (AR-Vorsitz)
Hochtief AG
IKB Deutsche Industriebank AG (AR-Vorsitz)
Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG (AR-Vorsitz)
b) ARCELOR, Luxemburg (Verwaltungsrat)
Henkel KGaA (Gesellschafterausschuss)

Roland Issen

a) DAWAG - Deutsche Angestellten-Wohnungsbau AG
b) Vermögensverwaltung der DAG GmbH
(Mitglied der Gesellschafterversammlung)

Dr. Otto Graf Lambsdorff

a) D.A.S. Deutscher Automobil Schutz Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-AG
HSBC Trinkaus & Burckhardt KGaA
IVECO Magirus AG (AR-Vorsitz)
NSM-Löwen Entertainment GmbH (AR-Vorsitz)

Franz Ludwig Neubauer

a) Deutsche Kreditbank AG (Ehrenmitglied)
HVB Real Estate Bank AG

Ilona Ritter

a) Lufthansa CityLine GmbH[1]

Willi Rörig

a) Lufthansa Cargo AG[1] (stellv. AR-Vorsitz)

Werner Schmidt

a) Deutsche Kreditbank AG[3]
Drees & Sommer AG
Herrenknecht AG (stv. AR-Vorsitz)
Jenoptik AG
Wieland-Werke AG
b) Bank für Arbeit und Wirtschaft AG, Wien (stv. AR-Vorsitz)
DekaBank Deutsche Girozentrale AdöR (Verwaltungsrat)
Landesbank Saar AdöR[3] (stv. Verwaltungsrats-Vorsitz)
LB (Swiss) Privatbank AG, Zürich[3] (Verwaltungsratsvorsitz)
Liquiditäts-Konsortialbank GmbH (stv. Verwaltungsratsmitglied)

Jan G. Stenberg

b) B2 Bredband AB, Schweden (Chairman of the Board)
Cygate Maldata AB, Schweden
Nera ASA, Norwegen
Service Factory AB, Schweden (Chairman of the Board)
Spring Mobil AB, Schweden (Chairman of the Board)
Stepstone ASA, Norwegen (Chairman of the Board)

Dr. Alfons Titzrath

a) Celanese AG

Dr. Hans-Dietrich Winkhaus

a) BMW AG
Degussa AG
ERGO-Versicherungsgruppe AG
Schwarz-Pharma AG (AR-Vorsitz)
b) Henkel KGaA (Gesellschafterausschuss)

Dr. Klaus Zumwinkel

a) Allianz Versicherungs-AG (bis 31.12.2003)
Deutsche Postbank AG[4] (AR-Vorsitz)
Deutsche Telekom AG (AR-Vorsitz)
KarstadtQuelle AG
c) C.V. International Post Corp. U.A. (stellv. Board-Vorsitz)
Morgan Stanley (Board of Directors) (ab 7.1. 2004)

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

Wolfgang Mayrhuber

a) Eurowings Luftverkehrs AG
LSG Lufthansa Service Holding AG[1]
Lufthansa Cargo AG[1]
Lufthansa CityLine GmbH[1] (AR-Vorsitz)
Lufthansa Technik AG[1]
RWE Systems AG (bis 31.12.2003)
Thomas Cook AG
Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft AG
b) HEICO Corp., Florida (Board of Directors)

Dr. Karl-Ludwig Kley

a) Delvag Luftfahrtversicherungs-AG[1] (AR-Vorsitz)
Gerling Firmen- und Privat-Service AG (bis 31.12.2003)
LSG Lufthansa Service Holding AG[1]
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH[1] (AR-Vorsitz)
Lufthansa Cargo AG[1]
Lufthansa Technik AG[1]
Thomas Cook AG (bis 6.11.2003 und wieder ab 23.1.2004)
Vattenfall Europe AG
Westdeutsche Landesbank AG
b) Amadeus Global Travel Distribution S. A., Madrid (Vorsitz Board of Directors)
KG Allgemeine Leasing GmbH & Co. (Verwaltungsrat)

Stefan Lauer

a) LSG Lufthansa Service Holding AG[1] (AR-Vorsitz)
Lufthansa Cargo AG[1] (AR-Vorsitz)
Lufthansa Systems Group GmbH[1] (AR-Vorsitz)
Lufthansa Technik AG[1] (AR-Vorsitz)
b) AMECO Corp., Beijing (stv. Vorsitz Board of Directors)
Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale (Verwaltungsrat)
Lufthansa Flight Training GmbH[1] (AR-Vorsitz)
Universitätsklinikum Marburg (Aufsichtsrat)

a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen
[1] Von der Deutschen Lufthansa AG beherrschte Unternehmen
[2] Von der Allianz AG beherrschte Unternehmen
[3] Von der Bayerischen Landesbank beherrschte Unternehmen
[4] Von der Deutschen Post AG beherrschtes Unternehmen

Lagebericht Deutsche Lufthansa AG 2003

Zu Beginn des Geschäftsjahres 2003 geriet der Weltluftverkehr erneut in eine tiefe Krise, eine Entwicklung, die sich schon im letzten Quartal des Jahres 2002 abgezeichnet hatte. Drückte zunächst die anhaltende Wirtschaftsflaute insbesondere in Deutschland auf die Nachfrage, so verstärkten im März der Irak-Krieg und die Auswirkungen der Lungenkrankheit SARS die negativen Effekte. Besonders die Angst vor SARS führte zu Einbußen bisher nicht gekannten Ausmaßes und brachte die Nachfrage für Flüge nach Peking, Hongkong und Singapur in den Monaten April, Mai und Juni fast zum Erliegen.

Die Weltwirtschaft gewann auch im weiteren Verlauf des Jahres nicht spürbar an Fahrt. Zwar hellten sich die Konjunkturdaten in den USA langsam auf, dies blieb aber noch ohne große Wirkung auf den Arbeitsmarkt. Im asiatischen Raum waren nach Überwindung der SARS-Epidemie wieder Wachstumsimpulse zu beobachten. In den für Lufthansa wichtigen Märkten, Eurozone und Deutschland, blieb die Entwicklung unbefriedigend. Deutschland verzeichnete für das Gesamtjahr 2003 zum ersten Mal seit zehn Jahren einen Wirtschaftsrückgang um 0,1 Prozent. Auch die leichte Erholung im vierten Quartal konnte dies nicht verhindern.

Die schwache Konjunktur, der hohe Anstieg der Arbeitslosenzahlen und die zu zögerlich verlaufenden politischen Reformen ließen in Deutschland die privaten Konsumausgaben um real 0,1 Prozent zurückgehen. Die private Reiselust wurde zusätzlich gedämpft von der nachwirkenden Angst vor Terroranschlägen und SARS. Der Geschäftsreiseverkehr blieb infolge der in vielen Unternehmen laufenden Sparprogramme ebenfalls unter dem Vorjahreswert. Dies und der verstärkte Markteintritt von No-Frills Anbietern wirkte sich zusammen mit dem starken Euro negativ auf die Durchschnittserlöse aus. So sanken die Erlöse aus Verkehrsleistungen um 3,0 Prozent, obwohl die Zahl der beförderten Fluggäste mit 37,6 Millionen Passagiere nur geringfügig unter dem Vorjahreswert lag. Erst im vierten Quartal verzeichnete Lufthansa wieder steigende Buchungszahlen.

Die schwierigen Rahmenbedingungen machten es der Deutschen Lufthansa AG im Geschäftsjahr 2003 unmöglich, wieder ein positives betriebliches Ergebnis zu erreichen. Straffe Investitions- und Kostenkontrolle begrenzte den betrieblichen Verlust trotz gesunkener Auslastung und fallender Durchschnittserträge auf –69 Mio. €. Im Vorjahr war ein Gewinn von 34 Mio. € erwirtschaftet worden.

Auslastung um 0,6 Prozentpunkte gesunken

Im Geschäftsjahr 2003 beförderte die Deutsche Lufthansa AG 37,6 Millionen Passagiere, das waren 0,3 Prozent weniger als im Jahr 2002. Selbst die behutsame Aufstockung des Flugprogramms um 2,1 Prozent konnte nicht vollständig am Markt platziert werden. Der Absatz wuchs nur um 1,3 Prozent, demzufolge ging der Sitzladefaktor leicht um 0,6 Prozentpunkte auf 74,0 Prozent zurück. Einen hohen Kapazitätszuwachs gab es im Verkehrsgebiet Nordamerika, wo es nach dem 11. September 2001 auch erhebliche Streichungen gegeben hatte. Die schwächere Entwicklung der Nachfrage schmälerte die Auslastung um 1,8 Prozentpunkte. In den kleineren Verkehrsgebieten Nahost und Afrika wurde das zusätzliche Angebot jedoch nahezu vollständig vom Markt aufgenommen.

Deutlicher Druck auf die Durchschnittserlöse

Bei einer Absatzsteigerung von 1,3 Prozent – gemessen in Passagierkilometern – erzielte Lufthansa Verkehrserlöse von 8,7 Mrd. €, das sind 3,0 Prozent weniger als im Vorjahr. Ursache waren die um 4,3 Prozent geschrumpften Durchschnittserlöse pro verkauften Passagierkilometer, in denen sich die Stärke des Euro, aber auch der Preisdruck durch den verstärkten Wettbewerb widerspiegelt.

Die anderen Betriebserlöse blieben mit 0,3 Mrd. € ebenfalls unter dem Vorjahresbetrag. Insbesondere die darin enthaltenen Erlöse aus Verkaufsprovisionen und Abfertigungsleistungen für andere Luftverkehrsgesellschaften fielen deutlich niedriger aus. Insgesamt erreichten die Umsatzerlöse 9,1 Mrd. € und lagen damit 3,8 Prozent unter dem Vorjahr.

Europa einschließlich Deutschland
Im gesamten Verkehrsgebiet Europa flogen 27,7 Millionen Fluggäste mit Lufthansa, das waren 1,8 Prozent weniger als im Vorjahr. Bei einer Rücknahme der Kapazitäten um 1,6 Prozent blieb die Nachfrage nahezu unverändert, so dass die Auslastung um einen Prozentpunkt auf 63,9 Prozent gesteigert werden konnte.

Die Verkehrserlöse blieben jedoch aufgrund der negativen Entwicklung der Durchschnittserlöse mit 3,9 Mrd. € um 4,4 Prozent hinter dem Vorjahr zurück.

Nordamerika
Auf den Nordatlantikstrecken nahm die Zahl der beförderten Fluggäste wieder um 10,6 Prozent zu und erreichte 5,0 Millionen. Da Lufthansa das Angebot um 12,0 Prozent erhöht hatte, der Absatz aber nur um 9,5 Prozent zunahm, sank der Sitzladefaktor um –1,8 Prozentpunkte. Bei starkem währungsbedingtem Druck auf die Durchschnittserlöse lagen die Verkehrserlöse mit 2,1 Mrd. € um 3,1 Prozent über dem Vorjahr.

Südamerika
Im Verkehrsgebiet Südamerika entwickelten sich Absatz (–17,6 Prozent) und Angebot (–17,4 Prozent) nahezu parallel. Der Sitzladefaktor lag demzufolge mit 77,8 Prozent weiter auf dem sehr hohen Niveau des Vorjahres. Die Zahl der Passagiere ging um 16,9 Prozent zurück. Die Verkehrserlöse verminderten sich im Vergleich zum Vorjahr um 15,8 Prozent auf 0,2 Mrd. €.

Nahost
Trotz Irak-Krieg und der anhaltend schwierigen politischen Situation im Verkehrsgebiet Nahost konnte Lufthansa die Zahl der Fluggäste auf 0,6 Millionen (+21,9 Prozent) steigern und erwirtschaftete um 15,1 Prozent höhere Verkehrserlöse von 0,2 Mrd. €. Der Absatz erreichte nicht ganz die Steigerungsrate des Angebots, so dass der Sitzladefaktor sich leicht auf 70,5 Prozent verringerte.

Afrika
Im Verkehrsgebiet Afrika hat Lufthansa 2003 im Gegensatz zum Vorjahr das Angebot nur moderat (+2,5 Prozent) ausgeweitet. Der Markt nahm diese Zusatzkapazität gut auf, so dass die Auslastung sich leicht, um 0,1 Prozentpunkte, auf 72,4 Prozent verbesserte. Die Zahl der Fluggäste wuchs um 3,8 Prozent auf 0,9 Millionen. Die Verkehrserlöse nahmen sogar um 5,7 Prozent auf 0,4 Mrd. € zu.

Asien/Pazifik
Das Verkehrsgebiet Asien/Pazifik erlitt 2003 durch die Auswirkungen der Lungenepidemie SARS hohe Einbußen. Im Höhepunkt der Krise hatte Lufthansa die Zahl der Flüge nach Hongkong von 13 auf bis zu einen Flug pro Woche reduziert und außerdem noch kleineres Fluggerät eingesetzt. Erst nach der Entwarnung durch die WHO setzte im Juli wieder eine langsame Erholung der Nachfrage ein, so dass die Angebotskürzungen sukzessive zurückgenommen werden konnten. Kumulativ – über das gesamte Jahr gesehen – blieb das Angebot noch um –4,5 Prozent unter dem Vorjahr, der Absatz schrumpfte sogar um –5,9 Prozent, die Zahl der Fluggäste sank um –4,5 Prozent. In den Monaten April, Mai und Juni hatte der Passagierrückgang jeweils mehr als 19 Prozent betragen. Der Sitzladefaktor verschlechterte sich kumulativ um –1,3 Prozent auf 79,1 Prozent. Bei gleichzeitigem Nachgeben der Durchschnittserlöse verringerten sich die Verkehrserlöse um 7,7 Prozent auf 1,9 Mrd. €.

Netzergebnis
Die schwache Entwicklung der Durchschnittserlöse schmälerte auch das Netzergebnis. Es ist zwar positiv, liegt aber deutlich unter Vorjahr. Positive Netzbeiträge lieferten die Verkehrsgebiete Nordamerika, Nahost und Asien/Pazifik.

Das Nebenleistungsergebnis fiel im Geschäftsjahr 2003 ebenfalls wieder positiv aus.

Aufwands- und Ertragsentwicklung
Der Rückgang der betrieblichen Erträge um insgesamt –2,6 Prozent konnte durch das rigorose Kostenmanagement nicht kompensiert werden. Die betrieblichen Aufwen-

dungen blieben nur um –1,6 Prozent unter Vorjahr. Das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit fiel deshalb um 103 Mio. € niedriger aus als im Vorjahr, für das ein positives Ergebnis von 34 Mio € erwirtschaftet wurde. Der betriebliche Verlust des Jahres 2003 betrug –69 Mio. €.

Bereinigt man beide Geschäftsjahre insbesondere um die jeweils im Ergebnis enthaltenen besonderen Effekte aus Veräußerungsvorgängen und der Auflösung von Sonderposten aus außerplanmäßigen Abschreibungen, aus der Bildung von freiwilligen Instandhaltungsrückstellungen sowie Drohverlustrückstellungen, so beträgt die Ergebnisverringerung –264 Mio. €.

Auch die anhaltende Stärke des Euro hat die Ergebnisentwicklung negativ beeinflusst. Währungsverluste haben das betriebliche Ergebnis im Jahr 2003 um –253 Mio. € verschlechtert.

Neben den Umsatzerlösen, die um –358 Mio. € oder –3,8 Prozent abnahmen, sanken auch die sonstigen betrieblichen Erträge vor Auflösung des Sonderposten mit Rücklageanteil um –153 Mio. € oder 11,5 Prozent. Zwar konnte Lufthansa im Geschäftsjahr 2003 aus dem Verkauf von drei Airbus A340 und drei Boeing 737 insgesamt wieder Buchgewinne von 79 Mio. € erzielen, während im Vorjahr lediglich 3 Mio. € realisiert wurden. Diese wurden jedoch durch deutlich niedrigere Rückstellungsauflösungen in Höhe von 87 Mio. € (Vorjahr: 196 Mio. €) kompensiert. Zudem fielen die Kursgewinne – im Wesentlichen aus der Veränderung der Währungsrelationen zwischen Entstehungs- und Realisierungszeitpunkt – mit insgesamt 369 Mio. € um –141 Mio. € niedriger aus als im Vorjahr.

Die Auflösung des Sonderposten mit Rücklageanteil in Höhe von insgesamt 376 Mio. € (Vorjahr 144 Mio. €) enthält die zeitanteilige Auflösung des auf Flugzeuge entfallenden Sonderpostens und eine vorzeitige Auflösung eines Teilbetrages von 302 Mio. € aufgrund der teilweisen Aberkennung der in Vorjahren gebildeten Sonderabschreibungen durch die steuerliche Betriebsprüfung. In derselben Höhe wurden außerplanmäßige Abschreibungen für die betroffenen Flugzeuge gebildet.

Die betrieblichen Aufwendungen werden mit 10,7 Mrd. € (–1,6 Prozent) ausgewiesen. Ohne die zur Kompensation der vorzeitigen Auflösung des Sonderpostens gebildeten außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von 302 Mio. € wären der betriebliche Aufwand um –4,4 Prozent und die betrieblichen Erträge um –5,3 Prozent niedriger ausgefallen.

Unter den betrieblichen Aufwandsarten zeigt der Materialaufwand mit +4,8 Prozent die höchste Steigerungsrate und erreichte 4,7 Mrd. €. Für Treibstoff musste Lufthansa wie im Vorjahr nahezu unverändert 1,0 Mrd. € aufwenden. Das leicht höhere Preissicherungsergebnis und die stabile Mengenentwicklung glichen sich nahezu aus, der Preisanstieg in USD wurde durch die gegenläufige Währungsentwicklung kompensiert.

Auch die Position Gebühren blieb auf Vorjahresniveau und verlief damit leicht unterproportional zur Kapazitätsaufstockung. Beide Aufwandsarten zusammen machen 57 Prozent des Materialaufwands aus.

Die Aufwendungen für bezogene Technik-Leistungen lagen dagegen mit 1,1 Mrd. € um 9,2 Prozent über dem Vorjahr. Bereinigt um Zuführung und Verbrauch der in beiden Geschäftsjahren enthaltenen Aufwandsrückstellungen für künftige Instandhaltungsmaßnahmen hätte die Technik-Aufwandssteigerung noch 7,7 Prozent betragen. Diese hohe Steigerungsrate ist im Wesentlichen auf Abgabearbeiten für verkaufte Flugzeuge und auf die stark gestiegene Zahl technischer Modifikationen zurückzuführen.

Auch die Charteraufwendungen stiegen kräftig um 123 Mio. € auf 0,2 Mrd. €. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf die Beschäftigung von zusätzlich neun Operating Lease-Flugzeugen zurückzuführen.

Der Personalaufwand liegt unverändert bei 2,1 Mrd. €. Bei einem im Jahresdurchschnitt um 0,5 Prozent höheren Personalbestand gingen die Aufwendungen für Löhne und Gehälter trotz der im Jahr 2003 angefallenen Tariferhöhungen für das Boden-, Kabinen- und Cockpit-Personal um 2,8 Prozent zurück. Hier wirken sich die im Frühjahr 2003 eingeleiteten Maßnahmen zur Kostenreduzierung aus: die zwischen dem 15. April und 31. August wirksame Arbeitszeitverkürzung ohne Lohnausgleich für das Bodenpersonal, die zwischen dem 1. April und 30. Juni geltende Kurzarbeit des Kabinenpersonals und der Einstellungsstopp. Die Sozialabgaben und die Aufwendungen für Altersversorgung stiegen dagegen um 7,5 Prozent.

Die Position Abschreibungen wäre ohne die außerplanmäßigen Abschreibungen zur Kompensation der Auflösung des Sonderposten mit Rücklageanteil gegenüber dem Vorjahreswert um –24,6 Prozent gesunken. Hauptursache für diese Entwicklung ist die eingeschränkte Investitionstätigkeit. Das mit der Anwendung der degressiven Methode einhergehende Absinken der Abschreibungsraten von Jahr zu Jahr wurde durch die erstmaligen Abschreibungen auf acht neu zugegangene Flugzeuge nicht kompensiert.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken deutlich um –494 Mio. € oder –14,2 Prozent und betrugen 3,0 Mrd. €. Nahezu sämtliche hierin enthaltenen Aufwandspositionen fielen geringer aus als im Vorjahr. Die in dieser Position enthaltenen Kursverluste aus der Veränderung der Währungsrelationen zwischen Entstehungs- und Realisierungszeitpunkt sowie aus der Bewertung zum Stichtagskurs sanken um –193 Mio. € auf 0,5 Mrd. €, die Verkaufsprovisionen um 155 Mio. € auf 0,7 Mrd. €.

Finanzergebnis stark belastet

Das Finanzergebnis ist geprägt von einem negativen Beteiligungsergebnis in Höhe von –1,0 Mrd. €. Der Zinssaldo ist mit 70 Mio. € positiv, während die Abschreibungen auf Finanzanlagen –159 Mio. € betragen. Insgesamt ergibt sich hieraus ein negatives Finanzergebnis in Höhe von –1,1 Mrd. € nach einem positiven Finanzergebnis in derselben Höhe im Vorjahr.

Das positive Beteiligungsergebnis des Vorjahres (+1,2 Mrd. €) enthielt über das Ergebnis der Lufthansa Cargo AG Gewinne in Höhe von 0,4 Mrd. € aus der Veräußerung der Anteile an der DHL International Inc. und Gewinne von insgesamt 0,6 Mrd. € aus dem konzerninternen Verkauf der Anteile an der Lufthansa Systems GmbH und aus der Realisierung der 2. Tranche aus der Veräußerung der GlobeGround GmbH, die aus dem Ergebnis der Lufthansa Commercial Holding stammten. Das negative Beteiligungsergebnis im Jahr 2003 resultiert fast ausschließlich aus dem Verlust der LSG Holding AG in Höhe von –1,0 Mrd. €, den die Muttergesellschaft zu übernehmen hat. Die seit September 2001 anhaltend schlechte Ergebnissituation der amerikanischen Tochtergesellschaften führte zur Abschreibung der Beteiligungsbuchwerte bei der LSG Holding AG in Höhe von 0,9 Mrd. €. Die Ergebnisse der übrigen Gesellschaften glichen sich aus. Der positive Zinssaldo von 70 Mio. € blieb gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

Die Abschreibungen auf Finanzanlagen betrugen im Geschäftsjahr 2003 –159 Mio. € (Vorjahr: –80 Mio. €). Sie entfielen mit –90 Mio. € (Vorjahr: –70 Mio. €) auf die Beteiligung an British Midland plc. In 2003 waren darüber hinaus zusätzlich langfristige USD-Gesellschafterdarlehen aufgrund des schwachen USD-Kurses in Höhe von –62 Mio. € wertzuberichtigen.

Finanzergebnis und betriebliches Ergebnis addieren sich zu einem Vorsteuerergebnis von –1,2 Mrd. €. Nach Abzug von Steuern in Höhe von –64 Mio. € beträgt das Jahresergebnis –1,2 Mrd. €. Der Jahresverlust wird durch Entnahme von 0,5 Mrd. € aus den Kapitalrücklagen und 0,7 Mrd. € aus den Gewinnrücklagen vollständig kompensiert, so dass das Bilanzergebnis ausgeglichen ist.

Operativer Cashflow 0,6 Mrd. €
Der operative Cashflow, definiert als Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit, erreichte 0,6 Mrd. € und halbierte sich gegenüber dem Vorjahr (1,3 Mrd. €).

Im Geschäftsjahr 2003 hat Lufthansa insgesamt 1,3 Mrd. € investiert, 0,2 Mrd. € mehr als im Vorjahr. Davon entfielen wiederum 0,5 Mrd. € auf Flugzeuge und Flugzeuganzahlungen. In den Erwerb von vier Airbus A340-600, einer A300-600 und zwei CRJ-200 sowie in den Rückerwerb eines Airbus A340-300 aus einem Finanz-Leasingvertrag investierte das Unternehmen 0,4 Mrd. €, hinzu kamen 0,1 Mrd. € für Flugzeuganzahlungen.

Lufthansa stellte der LSG Holding AG ein langfristiges Darlehen in Höhe von 0,6 Mrd. € zur Verfügung, das diese zur Tilgung eines Teils der Verbindlichkeiten der SC International Services Inc., einer Tochtergesellschaft, verwendet hat.

Für den Erwerb der restlichen Anteile an der Air Dolomiti S.p.A. wurden 0,1 Mrd. € aufgewendet.

Die Investitionen konnten im Geschäftsjahr 2003 nicht aus dem operativen Cashflow finanziert werden, die Innenfinanzierungsquote betrug nur 49,3 Prozent (Vorjahr: 116,6 Prozent).

Bilanzsumme sinkt auf knapp 13 Mrd. €
Die Bilanzsumme sank um –7,0 Prozent auf 12,8 Mrd. €. Die Abnahme ist auf eine Verringerung des Umlaufvermögens zurückzuführen, während das Anlagevermögen unverändert blieb. Innerhalb des Umlaufvermögens sanken die flüssigen Mittel einschließlich der Wertpapiere des Umlaufvermögens um 0,9 Mrd. €. Ursächlich hierfür waren zum einen die der LSG Holding AG zum Zwecke der Tilgung externer Darlehen ihrer Tochtergesellschaft zur Verfügung gestellten Barmittel, zum anderen die Rückführung von Leasingverbindlichkeiten aus den vorhandenen Bankdeposits in Höhe von ebenfalls 0,6 Mrd. €.

In der Bilanzstruktur ergab sich daraus eine leichte Verschiebung zugunsten des Anlagevermögens, das nunmehr wieder 65,5 Prozent der Bilanzsumme ausmacht (Vorjahr: 61,1 Prozent).

Auf der Passivseite hat das wirtschaftliche Eigenkapital aufgrund der zum Ausgleich des Jahresverlustes vorgenommenen Rücklagenentnahmen sowie der vorzeitigen teilweisen Auflösung des Sonderposten mit Rücklageanteil um 1,7 Mrd. € abgenommen und beträgt noch 1,7 Mrd. €.

Die wirtschaftliche Eigenkapitalquote fiel um –11,4 Prozentpunkte auf 13,4 Prozent.

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Kapital reduzierte sich ebenfalls um –1,6 Mrd. € auf 6,8 Mrd. €. Der Anteil der langfristigen Mittel an der Bilanzsumme sank von 60,6 auf 52,8 Prozent. Das Anlagevermögen ist zu 80,6 Prozent (Vorjahr: 99,2 Prozent) durch langfristige Mittel gedeckt.

Das bilanzielle Nettovermögen von 0,6 Mrd. €, über das die Deutsche Lufthansa AG zum Ende des Jahres 2002 verfügte, hat sich zum Ende des Jahres 2003 wieder auf 0,2 Mrd. € reduziert. Unter Berücksichtigung des Barwertes der ausstehenden, nicht bilanzierten Finanz-Leasingraten ergibt sich ebenfalls ein Nettovermögen von 0,2 Mrd. € (Vorjahr: 0,4 Mrd. €).

Wichtige Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres
Lufthansa hatte der AK Industriebeteiligungs GmbH angeboten, weitere 24,1 Prozent an Eurowings zu übernehmen. Am 2. Januar 2004 hat die AK Industriebeteiligungs GmbH die Annahme dieses Angebots erklärt. Das Angebot wird 90 Tage nach Zugang der Annahmeerklärung, d. h. am 1. April 2004 wirksam.

Im Januar hat Lufthansa die Struktur ihres Regionalangebots verändert und die Zusammenarbeit mit den Partner-Airlines Eurowings, Augsburg Airways, Contact Air, Lufthansa CityLine und Air Dolomiti auf eine

neue Basis gestellt. Die Flugzeuge der Partner-Airlines werden nunmehr im Wet-Lease-Konzept eingesetzt, das heißt Lufthansa bestimmt die Produktionsplattform und übernimmt auch das wirtschaftliche Risiko. Hieraus wird eine Kostenentlastung in dreistelliger Millionenhöhe erwartet.

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 13. Februar 2004 einen Anteil von 13,2 Prozent an der Amadeus Global Travel Distribution S.A. über die Börse Madrid platziert. Die 78 Millionen A-Aktien wurden zu einem Kurs von 5,05 € an institutionelle Investoren verkauft. Lufthansa fließen aus dieser Transaktion 394 Mio. € zu. Damit realisiert LCH im laufenden Geschäftsjahr einen Buchgewinn von rund 385 Mio. €, der der Lufthansa AG über den Ergebnisabführungsvertrag zufließen wird. Der LCH-Anteil an Amadeus sinkt damit von 18,3 auf 5,1 Prozent.

Lufthansa hat Ende 2003 angekündigt, zum 1. September 2004 ein Nettopreismodell in Deutschland einzuführen. Mit dem neuen Vertriebsmodell entfällt der Handelsvertreterstatus der Reisebüros und damit auch die bisherigen Provisionszahlungen. Reisebüros stellen künftig für ihre Vermittlungs- und Beratungsleistung den Kunden ein beliebiges Serviceentgelt in Rechnung. Reisebüros, die den neuen Vertriebsvertrag nicht bis zur Annahmefrist am 14. Februar 2004 gegengezeichnet hatten, haben inzwischen eine Kündigung des Vertriebsvertrages erhalten. Damit wird ein einheitlicher Übergang zum neuen Vertriebsmodell Anfang September sichergestellt. Die Neuausrichtung des Vertriebs wird von den großen Reisebüroketten mitgetragen. Gleichwohl haben kleinere Reisebüros sowie die Branchenverbände Widerstand geleistet und Klagen gegen das neue Vertriebsmodell angekündigt.

Risikofrüherkennungs-/ Risikomanagement-System

Als international tätiges Luftverkehrsunternehmen ist die Deutsche Lufthansa AG allgemeinen unternehmerischen und branchenspezifischen Risiken ausgesetzt. Schwerpunkte sind Kapazitäts- und Auslastungsrisiken, Strategierisiken, politische Risiken, operationelle Risiken, Beschaffungsrisiken, tarifpolitische Risiken, Informatikrisiken sowie Finanz- und Treasury-Risiken.

Die Risikopolitik der Deutschen Lufthansa AG erlaubt die Nutzung sich bietender Geschäftsgelegenheiten, solange die Risiken im Rahmen der Wertschaffung unvermeidbar sind. Risikomanagement ist ein grundlegendes Element der Geschäftsprozesse und -entscheidungen.

Die bewusste Steuerung von Chancen und Risiken ist integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Folglich besteht das Risikofrüherkennungs-/Risikomanagement-System aus einer Vielzahl von Bausteinen, die systematisch in die gesamte Aufbau- und Ablauforganisation der Gesellschaft bzw. ihrer Konzernunternehmen eingebettet sind. Es besteht keine eigenständige Aufbauorganisation, Risikomanagement wird vielmehr als originäre Aufgabe der Leiter aller Geschäftseinheiten sowie der Prozess- und Projektverantwortlichen in den Konzerngesellschaften verstanden. Diese sorgen im Rahmen ihrer Führungsaufgaben auch für die Einbindung der Mitarbeiter in das Risikomanagement-System.

Der Risikomanagement-Ausschuss stellt sicher, dass eine laufende funktions- und prozessübergreifende Erkennung und Bewertung von Risiken erfolgt. Er ist verantwortlich für die laufende Weiterentwicklung des Systems und überzeugt sich von dessen Wirksamkeit. Hierbei erstattet er regelmäßig Bericht an den Vorstand. Er entwickelt die risikopolitischen Grundsätze weiter und überwacht deren Einhaltung. Er kommuniziert zudem die Risikopolitik, legt die Dokumentationserfordernisse fest und initiiert notwendige Überprüfungen von Teilaspekten des Risikomanagement-Systems durch die Interne Revision.

Alle wesentlichen, potenziell ergebnis- und bestandsgefährdenden Risiken werden in einer Risikolandkarte dokumentiert, die regelmäßig aktualisiert und ergänzt wird. Als wesentliche Risiken sind solche Risiken definiert, die für sich genommen – bei mittlerer

Eintrittswahrscheinlichkeit – einen Schaden von mindestens einem Drittel des zum Werterhalt notwendigen Ergebnisses verursachen können. Mögliche Interdependenzen zwischen Risiken werden berücksichtigt.

Die im Rahmen des Risikomanagement-Systems der Lufthansa AG vorgesehenen Maßnahmen zur Früherkennung, Begrenzung und Bewältigung dieser Risiken werden ebenfalls regelmäßig überprüft und ergänzt. Zur Begrenzung und Bewältigung der Risiken sind über adäquate Versicherungslösungen hinaus jeweils risikoindividuelle Bewältigungsmaßnahmen vorgesehen. Die Erfahrungen aus den Folgeeffekten der Vorgänge vom 11. September 2001 sowie des Irak-Krieges und der SARS-Epidemie im Berichtsjahr haben die Wirksamkeit des bestehenden Risikomanagement-Systems bestätigt.

Eine Risikoanalyse sowie Möglichkeiten zur Begrenzung und Bewältigung von Risiken sind auch in der Strategieentwicklung verankert und fließen in die operative Konzernplanung ein.

Die PwC Deutsche Revision AG hat das Risiko-Früherkennungssystem der Lufthansa AG im Rahmen der Jahresabschlussprüfung untersucht. Es entspricht den an ein solches System gestellten Anforderungen.

Risiken der künftigen Entwicklung
Die Effekte der weltweiten Konjunktur bzw. die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und deren Schwankungen haben elementaren Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklungssituation der Lufthansa.

Der Irak-Konflikt, der Ausbruch der Lungenkrankheit SARS und die stagnierende Weltkonjunktur haben die Luftverkehrsbranche im Geschäftsjahr 2003 stark beeinträchtigt. Lufthansa beförderte 37,6 Millionen Fluggäste, das sind 0,3 Prozent weniger als im Vorjahr.

Bei nahezu stabiler Mengenentwicklung und unter Fortführung eines straffen Kostenmanagements gelang es im Jahr 2003 jedoch nicht, an das gute Ergebnis des Vorjahres anzuknüpfen. Dies ist im Wesentlichen auf stark rückläufige Yields zurückzuführen. Diese Entwicklung wurde durch den starken Euro, durch den Preiswettbewerb mit No-frills Carriern in Europa und durch den zeitweisen Einbruch des traditionell profitablen Asienverkehrs negativ beeinflusst.

Konjunktur- und Wettbewerbsrisiken
Die Entwicklung des Geschäftsjahres 2003 zeigt deutlich, dass die Wettbewerbsfähigkeit in der Luftverkehrsbranche bei ausgeprägter Abhängigkeit von konjunkturellen Einflüssen wesentlich davon beeinflusst wird, wie flexibel eine Gesellschaft auf Veränderungen der Nachfrage und des Wettbewerbsumfelds reagieren kann. Die weitere Variabilisierung von Fixkostenblöcken, insbesondere der Personalkosten, ist hierfür eine unabdingbare Voraussetzung. So sind wettbewerbsfähige, geschäftsfeldspezifische Tarifverträge erforderlich, um mit dem neuen Wettbewerb namentlich durch No-frills Carrier in Europa Schritt halten zu können.

Neben Personalkostenanpassungen erfordert die veränderte Wettbewerbslandschaft auch gänzlich überarbeitete Produktionskonzepte, um mit den Stückkosten der No-frills Carrier konkurrieren und damit im Sondertarifsegment an der zusätzlich generierten Nachfrage nach innereuropäischen Flugreisen partizipieren zu können. Diese wurden erarbeitet und werden im Jahr 2004 implementiert.

Dem Beispiel der No-frills Carrier und einem allgemeinen Trend in der globalen Luftverkehrsindustrie folgend, hat Lufthansa zum Anfang des Jahres 2004 das historische Handelsvertretermodell im Deutschlandvertrieb aufgekündigt und wird im zweiten Halbjahr auf Nettopreisangebote an die Vertriebspartner umstellen. Der Wertschöpfungsbeitrag der Reisebüros wird dann künftig – wie in USA schon heute üblich – vom Reisenden und nicht von der Fluggesellschaft vergütet. Die mögliche Auswirkung des neuen Modells auf die Entwicklung des Empfehlungsverhaltens der Reisebüros und die Akzeptanz des neuen Modells in Deutschland wird laufend beobachtet.

Ferner fordert die Sicherung profitabler Durchschnittserträge Angebote für den Geschäftsreiseverkehr, die sich qualitativ deutlicher vom Sondertarifsegment absetzen und den Bedürfnissen der Geschäftsreisenden nach zügigem Bodenservice und komfortabler Luftbeförderung gerecht werden. Sowohl im Kontinental- als auch im Interkontinental-Verkehr wurden deshalb deutliche Verbesserungen im Business Class-Produkt beschlossen und kommuniziert, die ebenfalls im Jahr 2004 umgesetzt werden. Parallel zur prognostizierten konjunkturellen Erholung ist hierdurch eine deutliche Stimulierung der Nachfrage nach Vollzahlertickets zu erwarten.

Sicherung des Treibstoffpreisrisikos
Der Treibstoffverbrauch stellt für die gesamte Luftfahrtindustrie unverändert eine wesentliche Aufwandsposition dar. Sie machte im abgelaufenen Geschäftsjahr gut 9,5 Prozent der betrieblichen Aufwendungen aus. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können das operative Ergebnis erheblich beeinflussen. Zur Begrenzung des Risikos ungünstiger Treibstoffpreis-Entwicklungen kommen verschiedene Sicherungsinstrumente für den Roh- und Heizölmarkt zum Einsatz. Die Sicherungspolitik der Lufthansa AG sieht grundsätzlich vor, bis zu 90 Prozent des Treibstoffverbrauchs der folgenden 24 Monate auf einer revolvierenden Basis zu sichern. Zum Stichtag bestanden für ca. 73 Prozent des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs des Jahres 2004 Sicherungen. Bei 36 Prozent des gesicherten Bedarfs für 2004 ist die Wirkung der Sicherung gegen Preisanstiege infolge abgeschlossener Gegengeschäfte auf ein durchschnittliches Rohöl-Preisniveau von ca. 30,5 USD/bbl begrenzt.

Kapitalmarktrisiken
Ihre internationalen Geschäftsaktivitäten setzen Lufthansa sowohl Wechselkurs- als auch Zinsschwankungen an den internationalen Geld-, Kapital- und Devisenmärkten aus. Interne Sicherungsrichtlinien sehen vor, Flugzeuginvestitionen in USD unmittelbar nach Festkontrahierung zur Hälfte zu sichern. Die Sicherung der zweiten Hälfte wird in Abhängigkeit von der Marktentwicklung vorgenommen. Die geplanten Netto-Zahlungsströme in den einzelnen Währungen werden zu maximal 75 Prozent für einen Zeitraum von bis zu 36 Monaten gesichert. Der Sicherungsgrad für variable Zinsverbindlichkeiten kann bis zu 100 Prozent betragen.

Diese Sicherungspolitik zur Begrenzung der genannten Preisrisiken wird vom Vorstand der Deutschen Lufthansa AG vorgegeben. Sie ist in internen Richtlinien dokumentiert, ihre Einhaltung wird von der Konzernrevision fortlaufend überprüft. Geeignete Management- und Kontrollsysteme werden zur regelmäßigen Messung, Überwachung und Steuerung der Risiken eingesetzt. Über die Risikopositionen und die erzielten Sicherungsergebnisse wird dem Aufsichtsrat regelmäßig berichtet.

Über den Stand der Währungs-, Zins- und Treibstoff-Preissicherungsgeschäfte im Einzelnen gibt der Jahresabschluss der Lufthansa AG, Erläuterung 15, Auskunft.

Liquiditätsrisiken
Die Intensität, mit der weltwirtschaftliche und weltpolitische Krisen, Terror und Epidemien die Luftverkehrsbranche betreffen können, rücken das Risiko ausreichender Liquiditätsreserven zunehmend stärker in den Vordergrund. Lufthansa hat ihre komplexen Finanzplanungssysteme weiter verbessert. Auf Basis einer Mehrjahres-Planung unter Krisensimulation wurde die Höhe der als notwendig erachteten Liquiditätsreserven, definiert als Barreserven zuzüglich freier Kreditlinien, entsprechend angepasst und bisher nicht unterschritten.

Infrastrukturrisiken
Dem geplanten Ausbau des Start- und Landebahnsystems auf dem Frankfurter Flughafen kommt im Hinblick auf die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa eine erhebliche Bedeutung zu. Auch die hessische Landesregierung hat sich nach der eindeutigen Empfehlung der Mediationsrunde für einen Ausbau des Start-/Landebahnsystems ausgesprochen. Er ist eine wichtige Voraussetzung für die Zukunft des Frankfurter Flughafens als internationales

Luftverkehrsdrehkreuz. Die derzeit im Zusammenhang mit der Ausbauentscheidung diskutierten Auflagen lassen jedoch eine bedarfsgerechte Nutzung nicht zu. So ist insbesondere eine praktikable Nachtflugregelung unabdingbar. Ohne sie müsste die Deutsche Lufthansa AG mittelfristig ihre Flugplanstruktur in Teilen auf andere geeignete Alternativdrehkreuze umstellen.

Engpässe der Flugsicherungen Europas führen noch immer zu erheblichen Verspätungen im Luftverkehr. Die Infrastrukturmängel belasten die Ergebnisse aller europäischen Fluggesellschaften. Darüber hinaus gefährden sie das nachfragegerechte Wachstum des Luftverkehrs. Mit ihren Wettbewerbern fordert Lufthansa deshalb weiterhin mit Nachdruck von der EU-Kommission und den nationalen Regierungen die Schaffung eines leistungsfähigen europäischen Flugsicherungssystems. Die Bedeutung des infrastrukturellen Umfelds hat Lufthansa durchgehend betont und mit der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ mit den Partnern Flughäfen, Flugsicherung und Behörden institutionalisiert.

Risiken bei der Entwicklung der Allianzen
Eine der tragenden Säulen des wirtschaftlichen Erfolgs ist die Einbettung der Lufthansa in das weltweit führende Allianz-System, die Star Alliance. Sie bietet ihren Kunden abgestimmte Flugverbindungen zu 700 Zielen in 128 Ländern. Die Verlustsituation, in der sich ein Großteil der Linienfluggesellschaften weltweit befindet, hat bei einigen Partnergesellschaften existenzbedrohende Ausmaße angenommen. Im Dezember 2002 hat der zentrale US-Partner United Airlines Gläubigerschutz zur Restrukturierung gemäß Chapter 11 des US-amerikanischen Konkursrechts beantragt. Ihm folgte der kanadische Partner Air Canada am 1. April des Berichtsjahres mit einem entsprechenden CCAA-Antrag nach kanadischem Konkursrecht. Beide Restrukturierungsverfahren dauern noch an und haben bereits zu deutlichen Verbesserungen in der Kostenstruktur der Gesellschaften geführt. Lufthansa beobachtet die Entwicklungen bei United Airlines und Air Canada sorgfältig und steht ihnen bei den Restrukturierungsmaßnahmen aktiv beratend zur Seite. Mit Air Canada wurde ein langfristiges Kooperationsabkommen abgeschlossen, das nach Billigung durch das kanadische Konkursgericht den Fortbestand der Zusammenarbeit absichert. Die Star Alliance-Präsenz in USA wurde durch den Beschluss, US Airways als neues Mitglied aufzunehmen, weiter manifestiert. Mit einer Beendigung der Restrukturierungsverfahren bei United Airlines und Air Canada und Rückkehr in den normalen Wettbewerb ist im Laufe des Jahres 2004 zu rechnen.

Versicherungsrisiken
Die Kosten für die Versicherung der Flotte sind nach dem 11. September 2001 sprunghaft angestiegen und bewegen sich seitdem auf einem sehr hohen Niveau. Grund dafür sind die enormen Mehrprämien, die für die Absicherung von Kriegs- und kriegsähnlichen Ereignissen gezahlt werden müssen. Lufthansa beobachtet deshalb die Fortentwicklung der bestehenden Modelle zur Absicherung von Terrorrisiken aufmerksam. Hierzu bedarf es fortgesetzter intensiver Zusammenarbeit aller Marktteilnehmer und der internationalen Staatengemeinschaft. Seit März 2003 besteht für die Lufthansa Flotte wieder ein Dritthaftpflichtschutz von 2 Mrd. US-Dollar. Lufthansa hat trotz höherer Kosten zur Vermeidung wirtschaftlicher Risiken diesen Versicherungsschutz abgeschlossen.

Risiken der Konzerngesellschaften
Passagierrückgang, Reduzierung des Flugangebots sowie außerdem Einschränkungen im Bordserviceangebot der amerikanischen Fluggesellschaften als Folge der Terroranschläge vom 11. September 2001 haben das Flugcatering-Geschäft der LSG Sky Chefs-Gruppe ebenfalls erheblich betroffen. Die verhaltene konjunkturelle Entwicklung in den USA und die Krise der etablierten Luftverkehrsgesellschaften haben die erhoffte Erholung der Nachfrage nach Flugcatering-Leistungen bisher ausbleiben lassen. Trotz Kapazitätsreduktionen und straffem Kostenmanagement ist eine Stabilisierung der Ergebnissituation bisher nicht gelungen. Die LSG Holding AG hat dieser Entwicklung nach Überprüfung ihres Gesamtengagements an

der LSG USA-Gruppe Rechnung getragen und dieses um insgesamt 940 Mio. € wertberichtigt. Sie hat zudem Portfolio-Bereinigungsschritte wie die Veräußerung des amerikanischen Teilbereichs „Fertigmahlzeiten für den Einzelhandel“ (Chef Solutions) eingeleitet.

Die konjunkturellen Unsicherheiten in Deutschland, der Rückgang der verfügbaren durchschnittlichen Haushaltseinkommen und die anhaltende Angst vor möglichen Terroranschlägen haben das Touristikgeschäft der Thomas Cook-Gruppe stark belastet. Überkapazitäten im Hotel- und Airlinebereich und die zunehmende Substitution der Pauschalreise durch individuelle Zusammenstellung von Urlaubspaketen via Internet stellen den Thomas Cook-Konzern vor neue strategische Herausforderungen. Kapazitätsanpassungsmaßnahmen wurden mit dem Verkauf von zwölf Boeing 757-200-Flugzeugen Anfang 2004 eingeleitet und ein neues Management stellt sich der strategischen Neupositionierung.

Sonstige Risiken
Das seit September 2002 in den USA anhängige Sammelklageverfahren gegen 17 Fluggesellschaften wegen angeblicher Kartellrechtsverstöße bei der Kürzung von Agentenprovisionen hat Lufthansa mit den Klägern durch einen Vergleich beigelegt.

Ausblick
Für das Jahr 2004 wird in den wesentlichen Wirtschaftsregionen wieder mit einem Wachstum der gesamtwirtschaftlichen Leistung gerechnet. Jüngsten Prognosen zu Folge wird für die USA ein Wachstum von über 4 Prozent erwartet. Aber auch in Europa und Deutschland geht man zurzeit von einem moderaten BIP-Wachstum von bis zu 2 Prozent aus.

Wenngleich sich die Erwartungen an eine wirtschaftliche Belebung bestätigen und sich mittlerweile das Wachstum auch im Konsumverhalten auszuwirken beginnt, bleibt eine anhaltende Verunsicherung über die Höhe und Dauer des Aufschwungs erhalten. Insbesondere hängt die konjunkturelle Verbesserung von der Entwicklung in den USA ab. Darüber hinaus sind die weiteren Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft und den Luftverkehr kaum abzuschätzen.

Die Deutsche Lufthansa AG wird daher wie im Vorjahr fortfahren, die Kapazitäten knapp zu halten und strikt an der Nachfrage-Entwicklung auszurichten. Gleichzeitig wird weiter mit Hochdruck am Projekt „Zukunft Kont“ gearbeitet. Bereits zum Sommer werden die ersten Maßnahmen der Produktverbesserung und der Produktivitätssteigerung umgesetzt sein. Auch die Aktivitäten in der Initiative „Luftverkehr für Deutschland“ und in der „Konzertierten Aktion“ werden konsequent weiter verfolgt. Sie sind Voraussetzung dafür, dass Lufthansa auch im kommenden Jahr am Wachstum des internationalen Luftverkehrs teilnehmen wird und ihre führende Position im Wettbewerb verteidigen kann.

Die Strategie der Lufthansa AG ist darauf ausgerichtet, über Produktivitätssteigerungen und Produktdifferenzierung zur wertschaffenden Produktion zurückzukehren. Flankiert werden muss dies durch die Verbesserung der politisch-ökonomischen Rahmenbedingungen am Luftverkehrsstandort Deutschland.

Durch den gestiegenen Wettbewerb der No-Frills Anbieter wird der Druck auf die Durchschnittserlöse im kontinentalen Luftverkehr bleiben. Dagegen wird nicht erwartet, dass die Auswirkungen der sich abzeichnenden Konsolidierung im Airline-Sektor bereits auf das Geschäftsjahr 2004 Einfluss haben werden.

Im Interkontinentalverkehr führt die konjunkturelle Belebung und die Überwindung von SARS zu einer Rückkehr auf den alten Wachstumspfad insbesondere im traditionell renditestarken Asien/Pazifik-Verkehr.

Für 2004 erwartet die Deutsche Lufthansa AG ein betriebliches Ergebnis über Vorjahresniveau.

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Regelungen in der Satzung liegen in der Verantwortung des Vorstandes der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Urteil über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.

Düsseldorf, den 9. März 2004

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Pape
Wirtschaftsprüfer

Dr. Husemann
Wirtschaftsprüfer

[Diese Seite ist absichtlich leer]

GLOSSAR

Aeronautische Dienstleistungen

Auf hochwertigen kartografischen Daten beruhende Informationstechnologien, welche die Optimierung wesentlicher Prozesse der Routen- und Flugwegeplanung erlauben.

Aircraft Maintenance Analyzing System

System, das Fehlermeldungen noch während des Fluges an die Wartungsstationen meldet und so die Arbeitsplanung und Materialbereitstellung beschleunigt.

Amadeus

Von der Amadeus S. A. betriebenes zentrales Reservierungssystem der Tourismusindustrie, über das der unmittelbare Zugriff auf die Reservierungsdaten der Lufthansa erfolgt.

At Equity / Equity-Bewertung

Bilanzierungsmethode von Beteiligungen an Unternehmen, an denen die bilanzierende Gesellschaft zwischen 20 % und 50 % der Stimmrechte hält, einschließlich Joint Ventures mit Dritten. Danach werden diese von der bilanzierenden Gesellschaft entsprechend ihrem Anteil am Reinvermögen (Equity) der Beteiligung bewertet. In der Gewinn- und Verlustrechnung wird der Anteil der bilanzierenden Gesellschaft an den Erträgen der Beteiligung widergespiegelt.

Code Sharing

Vereinbarung, wonach Flüge einer Fluggesellschaft auch Flugnummern einer oder mehrerer anderer Fluggesellschaften haben. Wenn beispielsweise Lufthansa ein Code Sharing für einen von einer anderen Fluggesellschaft durchgeführten Flug vereinbart, kann sie diesen Flug mit einer eigenen Lufthansa Flugnummer in ihren Flugplan aufnehmen.

CRS

Zentrale Reservierungssysteme der Tourismusindustrie – wie etwa Galileo oder Amadeus –, über die der unmittelbare Zugriff auf die Reservierungsdaten der Lufthansa erfolgt.

D-Check

Bei der Wartung und Überholung von Flugzeugen steht D-Check für ein zeitaufwendiges Verfahren, in dem das Flugzeug in seinen Einzelteile zerlegt und jedes Bauteil akribisch untersucht und wo nötig erneuert wird.

Depeaking

Leichte Abflachung der Ankunfts- und Abflugswellen an Flughäfen.

EMAS

Europäische Umwelt-Verordnung, die über einen unabhängigen Gutachter das Einhalten verbindlich festgelegter Umweltziele zertifiziert.

Flag Carrier

So wird die Fluggesellschaft bezeichnet, an die die im Rahmen der bilateralen Abkommen gewährten Rechte traditionell übertragen werden.

Galileo

Zentrales Reservierungssystem der Tourismusindustrie, über das der unmittelbare Zugriff auf die Reservierungsdaten der Lufthansa erfolgt.

IATA

International Air Transport Association.

International Accounting Standards (IAS)

Die IAS sind vom International Standards Board (IASB) herausgegebene Rechnungslegungsvorschriften zum Zwecke der internationalen Harmonisierung und besseren Vergleichbarkeit von Konzernabschlüssen. Die IAS heißen inzwischen International Financial Reporting Standards (IFRS).

International Financial Reporting Standards (IFRS)

Siehe International Accounting Standards (IAS).

LSG Sky Chefs Gruppe

LSG Lufthansa Service Holding AG zusammen mit ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften.

Lufthansa Cargo Gruppe

Lufthansa Cargo AG zusammen mit ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften.

Lufthansa Regional

Gemeinsame Bezeichnung für die Zusammenarbeit der Lufthansa und ihrer Partner Air Dolomiti, Augsburg Airways, Contact Air, Eurowings und die Lufthansa CityLine. Unter dem Dach von Lufthansa Regional werden sämtliche Regionalflüge der beteiligten Fluggesellschaften gemeinschaftlich in einem aufeinander abgestimmten Flugplan koordiniert.

Lufthansa Systems / Lufthansa Systems Gruppe

Lufthansa Systems Group GmbH zusammen mit ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften.

Lufthansa Technik / Lufthansa Technik Gruppe

Lufthansa Technik AG zusammen mit ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften.

MRO

Wartung, Reparatur, Überholung (Maintenance, Repair, Overhaul).

Passage

Im Geschäftsfeld Passage betreibt Lufthansa ihr Passagierfluggeschäft, d. h. die Durchführung regelmäßig angesetzter inländischer, europäischer und interkontinentaler Passagierlinienflüge.

PKT

Verkaufte Passagierkilometer.

Punkt-zu-Punkt Verbindungen

Direktflüge, die Flugziele verbinden, ohne dass es eines Umsteigens bedarf.

Sitzkilometer

Leistungseinheit für die Kapazität auf Passagierlinienflugzeugen, die sich aus der Zahl der für den Passagiertransport verfügbaren Plätze multipliziert mit der Zahl der Flugkilometer ergibt.

Sitzladefaktor

Das Verhältnis zwischen verkauften Passagierkilometern und angebotenen Passagiersitzkilometern.

SKO

Angebotene Passagierkilometer.

Slots

Zeitnischen, die für Start- und Landevorgänge auf einem Flughafen erforderlich sind.

Star Alliance

Eine im Mai 1997 ins Leben gerufenen Kooperations- und Marketing-Vereinbarung internationaler Fluggesellschaften.

Thomas Cook Gruppe

Thomas Cook AG zusammen mit ihren Tochter- und Beteiligungsgesellschaften.

TKD

Angebotene Tonnenkilometer.

TKT

Verkaufte Tonnenkilometer.

Tonnenkilometer

Leistungseinheit für die Frachtkapazität, die sich aus dem Gesamtfrachtvolumen multipliziert mit der Zahl der Flugkilometern ergibt.

WOW-Allianz

Verbund für den Luftfrachtbereich zwischen Lufthansa Cargo, SAS Cargo und Singapore Airlines Cargo.

Yields

Passagier- und Frachtdurchschnittserlöse.

GESCHÄFTSGANG UND AUSSICHTEN

Für den weiteren Verlauf des Jahres 2004 wird von Wirtschaftsforschungsinstituten eine weitere Stabilisierung des globalen Aufschwungs erwartet. Dies gilt insbesondere für die Volkswirtschaften in Fernost, allen voran China, wo der IWF in diesem Jahr eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts von 8,5 % erwartet. Für die USA prognostiziert der IWF ein Wachstum des Bruttoinlandproduktes von 4,6 %. Der Euroraum und Deutschland werden nach Einschätzung des IWF jedoch nur unterproportional am Aufschwung teilhaben. Für 2004 gehen die führenden deutschen Wirtschaftsinstitute von einer leichten Erholung der deutschen Wirtschaft aus. In ihrer Gemeinschaftsprognose rechnen die Institute mit einem Wachstum des Bruttoinlandsproduktes von 1,5 % gegenüber dem Vorjahr. Der Sachverständigenrat erwartet in seiner Basisprognose für 2004 eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts von 1,5 %.

Lufthansa geht davon aus, dass sich die für das laufende Jahr erwartete weltweite Konjunkturerholung positiv auf den Luftverkehr auswirken wird. Lufthansa beabsichtigt, die sich hieraus ergebenden Chancen zu nutzen, etwa mittels einer Ausweitung der Kapazitäten auf ausgesuchten Strecken insbesondere im Interkontinentalverkehr. Bereits mit dem Ende März 2004 in Kraft getretenen Sommerflugplan wurde die Kapazität im Interkontinentalbereich im Vergleich zum letzten Sommerflugplan um 18 % erhöht.

Die aktuellen Buchungs- und Leistungsdaten lassen nach Auffassung der Lufthansa einen positiven Geschäftsverlauf erwarten. Im April 2004 setzte sich der bereits im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2004 einsetzende positive Trend fort, während die Aufwandsentwicklung im Wesentlichen stabil blieb. Im April 2004 stieg die Zahl der Fluggäste gegenüber April 2003, in dem allerdings wegen des Irak-Kriegs und SARS erhebliche Einbrüche zu verzeichnen waren, deutlich an. Trotz der positiven gesamtwirtschaftlichen Lage und erster Anzeichen der Erholung auch in der Luftfahrtindustrie ist die weitere Entwicklung im laufenden Geschäftsjahr nur sehr schwer zu prognostizieren. Beispielsweise lässt sich nicht mit Sicherheit vorhersagen, ob die erwartete weltweite konjunkturelle Erholung auch zu einem Anstieg der Nachfrage im Privat- und Geschäftsreiseverkehr führen wird, und auch die weitere Entwicklung des Ölpreises ist mit Unsicherheiten behaftet. Vorrangiges Ziel der Lufthansa ist es, im laufenden Jahr ein deutlich besseres operatives Ergebnis und ein positives Konzernergebnis zu erreichen, wozu auch die weitere Umsetzung des Aktionsplans zur nachhaltigen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit beitragen soll.

Köln, im Juni 2004

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Frankfurt am Main, Düsseldorf, London, München und Paris, den 1. Juni 2004

Joint Global Coordinators

Dresdner Bank Aktiengesellschaft **Morgan Stanley Bank AG**

Joint Bookrunners

Dresdner Bank Aktiengesellschaft

Morgan Stanley Bank AG

Deutsche Bank Aktiengesellschaft

Joint Lead Managers

Citigroup Global Markets Limited

WestLB AG

Co-Lead Managers

Barclays Bank PLC

Bayerische Landesbank

Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG

BNP Paribas London Branch

Commerzbank AG

DZ BANK AG Deutsche Zentral-Genossenschaftsbank Frankfurt

HSBC Trinkaus & Burkhardt KGaA

Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale

Société Générale



Lufthansa