



LUFTHANSA GROUP








GESCHÄFTSBERICHT
2020

TRANSFORMING THE WAY
WE CONNECT PEOPLE,
CULTURES AND ECONOMIES



INHALT

| | |
|---|---|
| 2 Kennzahlen | 86 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung |
| 2 Die Lufthansa Group | 86 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung |
| 3 Geschäftsfelder | 89 Umweltbelange |
| 4 An unsere Aktionäre | 98 Kundenbelange |
| 4 Der Vorstand | 103 Arbeitnehmerbelange |
| 5 Brief des Vorstands | 108 Bekämpfung von Korruption und Bestechung |
| 7 Bericht des Aufsichtsrats | 110 Achtung der Menschenrechte |
| 11 Lufthansa Aktie | 112 Sozialbelange |
| 14 Zusammengefasster Lagebericht | 113 Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette |
| 15 Grundlagen des Konzerns | 114 Zusammenfassung |
| 15 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur | 118 Prognosebericht |
| 17 Ziele und Strategien | 118 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick |
| 25 Flotte und Streckennetz | 118 Branchenausblick |
| 28 Mitarbeiter | 119 Änderungen in Geschäft und Organisation |
| 30 Forschung und Entwicklung | 120 Ausblick Lufthansa Group |
| 31 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren | 121 Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group |
| 32 Wirtschaftsbericht | 122 Corporate Governance |
| 32 Gesamtwirtschaftliche Lage | 122 Aufsichtsrat und Vorstand |
| 33 Branchenentwicklung | 123 Mandate |
| 35 Geschäftsverlauf | 125 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 1 HGB und § 315a Abs. 1 HGB |
| 38 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage | 128 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB |
| 49 Vergleich mit ursprünglicher Prognose und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage | 128 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB) |
| 51 Geschäftsfelder | 133 Konzernabschluss |
| 51 Geschäftsfeld Network Airlines | 240 Versicherung der gesetzlichen Vertreter |
| 59 Geschäftsfeld Eurowings | 241 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers |
| 62 Geschäftsfeld Logistik | 251 Vergütungsbericht |
| 65 Geschäftsfeld Technik | 271 Weitere Informationen |
| 67 Geschäftsfeld Catering | 272 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Erklärung |
| 69 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen | 274 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG |
| 71 Chancen- und Risikobericht | 275 Zehn-Jahres-Übersicht |
| 71 Chancen- und Risikomanagement | 277 Glossar |
| 74 Chancen und Risiken in der Einzelbetrachtung | 279 Grafik- und Tabellenverzeichnis |
| 84 Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation | 282 Impressum/Kontakt/Finanzkalender 2021 und Disclaimer |
| 85 Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB | |

Navigation im Bericht per Mausklick

-  Suchen
-  Hauptinhaltsverzeichnis
-  Zuvor besuchte Seite
-  Seite zurück
-  Seite vor

Weiterführende Informationen

-  Seitenverweis
-  Internetverweis

Dieses interaktive PDF ist für die Nutzung mit Adobe Acrobat optimiert.

Die Lufthansa Group

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern. Sie setzt sich aus den Geschäftsfeldern Network Airlines, Eurowings sowie den Aviation Services zusammen.

T001 KENNZAHLEN LUFTHANSA GROUP

| | | 2020 | 2019 | Veränderung in % |
|--|--------|---------|-----------|---------------------|
| Umsatz und Ergebnis | | | | |
| Umsatzerlöse | Mio. € | 13.589 | 36.424 | -63 |
| davon Verkehrserlöse | Mio. € | 9.078 | 28.136 | -68 |
| Operative Aufwendungen | Mio. € | 20.846 | 37.124 | -44 |
| Adjusted EBITDA ¹⁾ | Mio. € | -2.890 | 4.718 | |
| Adjusted EBIT ¹⁾ | Mio. € | -5.451 | 2.026 | |
| EBIT | Mio. € | -7.353 | 1.857 | |
| Konzernergebnis | Mio. € | -6.725 | 1.213 | |
| Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung | | | | |
| Bilanzsumme | Mio. € | 39.484 | 42.659 | -7 |
| Eigenkapitalquote | % | 3,5 | 24,0 | -20,5 P. |
| Nettokreditverschuldung | Mio. € | 9.922 | 6.662 | 49 |
| Pensionsrückstellungen | Mio. € | 9.531 | 6.659 | 43 |
| Operativer Cashflow | Mio. € | -2.328 | 4.030 | |
| Investitionen (brutto) ²⁾ | Mio. € | 1.273 | 3.559 | -64 |
| Adjusted Free Cashflow ¹⁾ | Mio. € | -3.669 | 203 | |
| Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen | | | | |
| Adjusted EBITDA-Marge ¹⁾ | % | -21,3 | 13,0 | -34,3 P. |
| Adjusted EBIT-Marge ¹⁾ | % | -40,1 | 5,6 | -45,7 P. |
| EBIT-Marge | % | -54,1 | 5,1 | -59,2 P. |
| ROCE | % | -22,7 | 6,1 | -28,8 P. |
| Adjusted ROCE ¹⁾ | % | -16,7 | 6,6 | -23,3 P. |
| Lufthansa Aktie | | | | |
| Jahresschlusskurs | € | 10,82 | 16,41 | -34 |
| Ergebnis pro Aktie | € | -12,51 | 2,55 | |
| Dividendenvorschlag | € | - | - | |
| Leistungsdaten³⁾ | | | | |
| Flüge | Anzahl | 390.900 | 1.187.728 | -67 |
| Fluggäste | Tsd. | 36.354 | 145.299 | -75 |
| Angebote Sitzkilometer | Mio. | 109.828 | 358.803 | -69 |
| Verkaufte Sitzkilometer | Mio. | 69.462 | 296.217 | -77 |
| Sitzladefaktor | % | 63,2 | 82,6 | -19,4 P. |
| Angebote Fracht-Tonnenkilometer | Mio. | 10.591 | 17.379 | -39 |
| Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer | Mio. | 7.373 | 10.664 | -31 |
| Fracht-Nutzladefaktor | % | 69,6 | 61,4 | 8,2 P. |
| Mitarbeiter | | | | |
| Mitarbeiter zum Stichtag | Anzahl | 110.065 | 138.353 | -20 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | Anzahl | 125.207 | 137.784 | -9 |

¹⁾ Herleitung  Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 21 ff., Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, S. 38 ff.

²⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

³⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Geschäftsfelder

Network Airlines

Zum Geschäftsfeld Network Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Die Network Airlines bieten ihren Kunden ein Premium-Angebot mit qualitativ hochwertigem Produkt und Service und durch die Multi-Hub-Strategie ein umfassendes Streckennetz bei gleichzeitig höchster Reiseflexibilität.

| T002 NETWORK AIRLINES | | 2020 | Veränd. in % |
|------------------------------|--------|-------------|--------------|
| Umsatz | Mio. € | 6.622 | -74 |
| davon Verkehrserlöse | Mio. € | 5.488 | -76 |
| Adjusted EBIT | Mio. € | -4.674 | |
| Adjusted EBIT-Marge | % | -70,6 | -77,7 P. |
| Adjusted ROCE | % | -27,9 | -38,8 P. |
| Segmentinvestitionen | Mio. € | 958 | -65 |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 57.363 | -6 |

Eurowings

Zum Geschäftsfeld Eurowings zählen die Flugbetriebe Eurowings und Eurowings Europe sowie die Beteiligung an SunExpress. Mit Eurowings verfügt die Lufthansa Group über ein innovatives Angebot für preissensible und serviceorientierte Kunden im strukturell wachsenden Segment der europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehre.

| T003 EUROWINGS | | 2020 | Veränd. in % |
|------------------------|--------|-------------|--------------|
| Umsatz | Mio. € | 598 | -74 |
| davon Verkehrserlöse | Mio. € | 579 | -75 |
| Adjusted EBIT | Mio. € | -703 | -476 |
| Adjusted EBIT-Marge | % | -117,6 | -112,3 P. |
| Adjusted ROCE | % | -43,4 | -37,6 P. |
| Segmentinvestitionen | Mio. € | 106 | -17 |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 3.088 | -10 |

Logistik

Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG, dem Spezialisten für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group, auch die auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisierte Jettainer-Gruppe, die auf besonders eilige Sendungen spezialisierte Tochter time:matters sowie die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic.

| T004 LOGISTIK | | 2020 | Veränd. in % |
|------------------------|--------|-------------|--------------|
| Umsatz | Mio. € | 2.757 | 11 |
| davon Verkehrserlöse | Mio. € | 2.596 | 12 |
| Adjusted EBIT | Mio. € | 772 | |
| Adjusted EBIT-Marge | % | 28,0 | 28,0 P. |
| Adjusted ROCE | % | 26,2 | 26,2 P. |
| Segmentinvestitionen | Mio. € | 222 | -22 |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 4.373 | -4 |

Technik

Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. Die Lufthansa Technik AG betreut weltweit mehr als 800 Kunden, darunter neben Airlines auch Hersteller, Flugzeug-Leasinggesellschaften und VIP-Jet-Betreiber.

| T005 TECHNIK | | 2020 | Veränd. in % |
|------------------------|--------|-------------|--------------|
| Umsatz | Mio. € | 3.747 | -43 |
| davon Außenumsatz | Mio. € | 2.724 | -38 |
| Adjusted EBIT | Mio. € | -383 | |
| Adjusted EBIT-Marge | % | -10,2 | -17,2 P. |
| Adjusted ROCE | % | -6,3 | -12,7 P. |
| Segmentinvestitionen | Mio. € | 152 | -51 |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 22.745 | -5 |

Catering

Die LSG Group offeriert eine ganzheitliche Palette von Produkten, Konzepten und Dienstleistungen rund um den Bordservice. LSG Sky Chefs bietet als umsatzstärkste Marke der LSG Group klassisches Catering für Fluggesellschaften sowie das Management von Lounges an. Nach dem Verkauf des Europageschäfts ist die LSG Group weiterhin mit 139 Betrieben in 46 Ländern für mehr als 300 Fluggesellschaften tätig.

| T006 CATERING | | 2020 | Veränd. in % |
|------------------------|--------|-------------|--------------|
| Umsatz | Mio. € | 1.305 | -61 |
| davon Außenumsatz | Mio. € | 1.064 | -59 |
| Adjusted EBIT | Mio. € | -284 | |
| Adjusted EBIT-Marge | % | -21,8 | -25,6 P. |
| Adjusted ROCE | % | -17,3 | -23,7 P. |
| Segmentinvestitionen | Mio. € | 28 | -78 |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 13.227 | -63 |

Der Vorstand

Deutsche Lufthansa AG



Carsten Spohr, Chief Executive Officer

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



Christina Foerster, Chief Customer Officer

Geb. 1971, MBA, Vorstandsmitglied seit 2020, bei der Lufthansa Group seit 2002



Harry Hohmeister, Chief Commercial Officer

Geb. 1964, Luftverkehrskaufmann, Vorstandsmitglied seit 2013, bei der Lufthansa Group seit 1985



Detlef Kayser, Chief Operations Officer

Geb. 1965, Luft- und Raumfahrttechniker, Vorstandsmitglied seit 2019, bei der Lufthansa Group seit 2016



Michael Niggemann, Chief HR & Legal Officer

Geb. 1974, Jurist, Vorstandsmitglied seit 2020, bei der Lufthansa Group seit 2007



Remco Steenbergen, Chief Financial Officer

Geb. 1968, MBA, RegisterAccountant, Vorstandsmitglied seit 2021, bei der Lufthansa Group seit 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

das zurückliegende Jahr 2020 war eines der herausforderndsten in der Geschichte der Lufthansa Group. Wir werden es nie vergessen. In nie dagewesenem Ausmaß hat der Ausbruch der Corona-Pandemie die gesamte Airline-Industrie und damit auch die Lufthansa Group getroffen.

So konnten wir im vergangenen Jahr nur 36 Millionen Fluggäste an Bord begrüßen – ein Viertel unseres normalen Passagieraufkommens. Unsere Passagier-Airlines mussten ihre Kapazität deutlich reduzieren, und das wesentlich länger und umfangreicher als zwischenzeitlich erhofft. Austrian Airlines und Brussels Airlines mussten ihren Flugbetrieb zeitweise sogar vollständig einstellen. Gleichzeitig sind wir in dieser herausfordernden Zeit unserer besonderen Verantwortung als eine der führenden Fluggesellschaften in Europa gerecht geworden. So haben unsere Airlines in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Regierungen ihrer Heimatländer hunderte Rückholflüge durchgeführt, um Reisende aus der ganzen Welt nach Hause zu fliegen. Außerdem haben sie Europas Lieferketten aufrecht erhalten und dringend benötigte medizinische Ausrüstung transportiert.

Unmittelbar zu Beginn der Krise haben wir unsere Kosten umfangreich gesenkt und Liquiditätsabflüsse wo eben möglich vermieden. Trotz dieses schnellen und konsequenten Handelns mussten wir Mitte des Jahres auf staatliche Stabilisierungsmaßnahmen zurückgreifen, um den Fortbestand des Unternehmens zu sichern: Im Mai beziehungsweise Juni haben wir mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik Deutschland ein Stabilisierungspaket vereinbart, welches Maßnahmen und Kredite in Höhe von bis zu 9 Mrd. EUR vorsieht. Weitere Unterstützungsleistungen, wie wir sie mit den Regierungen aus der Schweiz, Österreich und Belgien verhandelt haben, werden auf dieses Stabilisierungspaket angerechnet.

Nach einem zwischenzeitlichen Aufschwung trübte sich die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs mit dem Ende der Sommerreisezeit wieder deutlich ein. Dies ist auch auf die erneut gestiegenen Infektionszahlen und dadurch zunehmende Reisebeschränkungen zurückzuführen. Die angespannte Lage blieb auch über den Jahreswechsel hinweg bestehen. Insgesamt brach der Umsatz der Lufthansa Group im Berichtsjahr durch die Coronakrise um 63 % ein. Das Adjusted EBIT, unsere führende Ergebniskennzahl, sank auf –5.451 Mio. EUR. Lediglich Lufthansa Cargo konnte mit einem Rekordergebnis positiv zur Ergebnisentwicklung beitragen.

Der globale Luftverkehr wird noch Jahre brauchen, um wieder auf das Vorkrisenniveau zurückzukehren. Damit sie in der Krise erfolgreich besteht, passt sich die Lufthansa Group an die aktuelle Situation an, verändert und verkleinert sich. Nur so sind wir in der Lage, unseren gesellschaftlichen Beitrag weiterhin zu leisten und auch in Zukunft Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften zu verbinden. Die aktuelle Krise hat gezeigt, wie wichtig dieser Beitrag ist und wie gravierend die langfristigen gesamtgesellschaftlichen Folgen sein können, wenn Menschen nicht mehr über Ländergrenzen und Kulturen hinweg zusammenkommen können. TRANSFORMING THE WAY WE CONNECT PEOPLE, CULTURES AND ECONOMIES ist daher das Leitbild unserer strategischen Ausrichtung in den kommenden Jahren und gleichzeitig der Titel unseres aktuellen Geschäftsberichts.

Mit dem Restrukturierungsprogramm ReNew passen wir die Lufthansa Group an die veränderten Marktbedingungen an und schaffen die Voraussetzungen, um die Mittel des Stabilisierungspakets schnell zurückzuführen und ein nachhaltiges, profitables Wachstum zu gewährleisten. Wir sind in der Restrukturierung bereits gut vorangekommen: So konnten wir im vergangenen Jahr mit allen für die Lufthansa Group wesentlichen Gewerkschaften in Deutschland Krisenvereinbarungen schließen und haben unsere Organisationsstruktur schlanker ausgerichtet. Weltweit haben mehr als 28.000 Kolleginnen und Kollegen das Unternehmen verlassen. Wir haben außerdem mit einer Vielzahl struktureller Maßnahmen Komplexität im Unternehmen reduziert und unsere Effizienz gesteigert. ReNew sieht auch eine konzernweite Verkleinerung der Flotte um 150 Flugzeuge vor. Dazu legen wir vor allem ältere Flugzeuge vorzeitig still. Darüber hinaus zielt das Programm auf eine weitere Fokussierung der Lufthansa Group auf das Airline-Kerngeschäft. In diesem Zusammenhang planen wir, den Verkaufsprozess des verbliebenen außereuropäischen Geschäfts der LSG Group sobald wie möglich wieder aufzunehmen.

Der Kunde bleibt auch künftig stets im Mittelpunkt unseres Handelns. Deshalb richten wir unsere Produkte und Services weiter konsequent an den individuellen Bedürfnissen der Kunden aus. Durch Innovationen und Digitalisierung wollen wir die Kundenzufriedenheit weiter erhöhen und unseren Kunden das beste Airline-Produkt in Europa anbieten.

Verantwortung bildet auch weiterhin die Grundlage jeglichen unternehmerischen Handelns in der Lufthansa Group. Hierbei haben wir den Anspruch, die Luftfahrtbranche mit hohen Standards zu prägen. So bauen wir unser Umweltengagement weiter aus. Wir unterstützen beispielsweise die industrielle Produktion und den Einsatz von alternativen, nachhaltigen Kraftstoffen sowie den Ausbau des Intermodalverkehrs.

Der Vorstand und das gesamte Führungsteam arbeiten gemeinsam intensiv an der Neuausrichtung der Lufthansa Group. Und auch wenn die Folgen der Krise die gesamte Branche noch lange belasten werden – wir sind davon überzeugt, dass wir im Vergleich zu unseren Wettbewerbern gestärkt aus dieser Krise hervorgehen werden. Die Menschen wollen wieder fliegen und tun dies auch, wann immer sich die Möglichkeit für sicheres Reisen wieder eröffnet.

Wir freuen uns, wenn Sie uns weiterhin auf unserem Weg begleiten, und hoffen, dass wir Sie schon bald wieder an Bord unserer Flugzeuge begrüßen dürfen.

Frankfurt, im Februar 2021



Carsten Spohr
Chief Executive Officer

An unsere Aktionäre

Bericht des Aufsichtsrats



Karl-Ludwig Kley,
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2020 war für die Lufthansa Group ein historisch herausforderndes Jahr. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den globalen Luftverkehr und damit auch auf unser Unternehmen bestimmten die Arbeit von Vorstand und Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat hat die Arbeit der Mitglieder des Vorstands überwacht und sie beratend begleitet. Dabei hat er die Aufgaben wahrgenommen, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnungen verantwortlich ist.

Im Jahr 2020 kam der Aufsichtsrat zu insgesamt zehn Sitzungen zusammen, sieben davon haben wir rein virtuell abgehalten. Die Sitzungspräsenz der Aufsichtsratsmitglieder betrug insgesamt 99%. Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat nur an der Hälfte oder weniger der Sitzungen des Aufsichtsrats oder der Ausschüsse, denen er angehört, teilgenommen. Eine Übersicht der individuellen Sitzungsteilnahmen findet sich unter <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/aufsichtsrat.html>.

Um in der Krisenzeit schnelle Handlungsfähigkeit zu sichern, hat der Aufsichtsrat in der Zeit von April bis September 2020 wesentliche Kompetenzen an das Präsidium übertragen. Es tagte in dieser Zeit zwölfmal und konnte sich somit laufend ein Bild über die aktuellen Entwicklungen des Konzerns machen und den Vorstand intensiv beraten. Pandemiebedingt wurden im Geschäftsjahr 2020 keine Aus- und Fortbildungsveranstaltungen im Vorfeld von Sitzungen angeboten.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über den Geschäftsverlauf, das Wettbewerbsumfeld und die beabsichtigte Geschäftspolitik sowie über alle wichtigen strategischen und operativen Entscheidungen informiert. Insbesondere wurde regelmäßig über den Einbruch des Geschäfts infolge der Pandemie, den Stand der Liquidität und der Kurzarbeit sowie über die aufgrund der Coronakrise geplanten und umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen berichtet. Mehrfach hat der Vorstand den Aufsichtsrat zu Inhalt und Status der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen sowie über potenzielle Insolvenzscenarien informiert. Anlassbezogen und turnusmäßig hat uns der Vorstand außerdem über die Veränderungen der Aktionärsstruktur und die Entwicklung der Lufthansa Aktie unterrichtet. Als Vorsitzender des Aufsichtsrats habe ich die Protokolle der Vorstandssitzungen eingesehen und mit dem Vorstandsvorsitzenden laufend die aktuelle Situation und die Geschäftsentwicklung erörtert.

Zentrale Themen der Beratung des Aufsichtsrats

Im Mittelpunkt unserer Sitzungen standen die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Beteiligungsgesellschaften. Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie beschäftigten wir uns regelmäßig insbesondere mit der Liquiditätssituation. Die Stabilisierungsmaßnahmen des deutschen Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) und in unseren anderen Heimatländern sowie auch alternative Szenarien und die geplanten Maßnahmen zur Konzernfinanzierung, Restrukturierung und Refinanzierung der Gesellschaft wurden mehrfach im Aufsichtsrat beziehungsweise Präsidium behandelt.

So stimmte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 18. März 2020 der Aufnahme zusätzlicher Finanzmittel in Höhe von bis zu 5 Mrd. EUR bis Ende 2020 zu. Darüber hinaus hat er in seiner Sitzung am 21. September 2020 der Begebung einer Wandelanleihe durch die Deutsche Lufthansa AG in Höhe von bis zu 600 Mio. EUR mit einer Laufzeit von bis zu sieben Jahren zugestimmt.

In den Sitzungen am 27. Mai 2020 und am 1. Juni 2020 hat der Aufsichtsrat sich intensiv mit den staatlichen Unterstützungsleistungen zur Sicherung der notwendigen Liquidität der Deutschen Lufthansa AG befasst und in seiner Sitzung am 24. Juni 2020 dem Rahmenvertrag mit dem WSF über Stabilisierungsmaßnahmen von bis zu 9 Mrd. EUR zugestimmt. Während der Hochphase der Krise hat sich der Aufsichtsrat durch externe Anwälte insbesondere mit Blick auf insolvenzrechtliche Fragestellungen beraten lassen. Die externen Berater haben dazu an einzelnen Sitzungen des Aufsichtsrats und des Präsidiums teilgenommen.


Die Sitzung am 22. September 2020 widmeten wir der strategischen Weiterentwicklung des Konzerns, die intensiv mit dem Vorstand erörtert und diskutiert wurde. Die Unternehmensstrategie wurde auf dieser Basis fortgeschrieben und sodann in der Aufsichtsratssitzung am 3. Dezember 2020 genehmigt.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat am 3. Dezember 2020 der mittelfristigen Finanzplanung 2021 bis 2024 zugestimmt.

Anpassungen der Vorstandsvergütung

Am 18. März 2020 verabschiedete der Aufsichtsrat weitere Anpassungen des seit 2020 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands, die für Neu- und Wiederbestellungen von Vorstandsmitgliedern gelten. Zur Umsetzung der entsprechenden Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 wurde eine Anrechnung der Abfindungszahlung auf die Entschädigungszahlung aufgrund eines nachvertraglichen Wettbewerbsverbots sowie eine Begrenzung der Abfindungszahlung im Fall eines Kontrollwechsels auf 100 % der im Vorstandsanstellungsvertrag vorgesehenen Abfindungshöchstgrenze beschlossen.

Im Rahmen der Beschlussfassung zu den Stabilisierungsmaßnahmen des WSF hat der Aufsichtsrat im Juni 2020 die aktuelle Vergütung des Vorstands auch in der derzeitigen Krisensituation weiterhin als angemessen eingestuft. Dies erfolgte insbesondere vor dem Hintergrund des freiwilligen Verzichts der Mitglieder des Vorstands auf 20 % der Grundvergütung für den Zeitraum von April bis September 2020, der krisenbedingten Reduktion beziehungsweise des Wegfalls variabler Vergütungsbestandteile sowie zusätzlich der aus dem Rahmenvertrag resultierenden Beschränkungen der Vorstandsvergütung.

Zur Umsetzung der Vergütungsbeschränkungen des Rahmenvertrags zwischen der Deutschen Lufthansa AG und dem WSF vom 29. Juni 2020 hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 21. September 2020 notwendige Anpassungen (insbesondere in Bezug auf die variable Vergütung) zum Vorstandsanstellungsvertrag für die Dauer der Stabilisierungsmaßnahmen beziehungsweise für die Dauer der vertraglichen Einschränkungen beschlossen. Dazu zählte auch das vorübergehende Aussetzen der Aufbauphase in den Share Ownership Guidelines bis zur erneuten Gewährung einer variablen Vergütung. Alle amtierenden Vorstandsmitglieder haben erklärt, dass sie für den Zeitraum der Stabilisierungsmaßnahmen, vorbehaltlich bereits vor dem 21. Juni 2020 erworbener Ansprüche, keine Ansprüche auf Gewährung von variabler Vergütung gemäß ihrem Anstellungsvertrag haben.  <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/vorstand/vorstandsverguetungssystem.html>.

Personelle Veränderungen im Vorstand

Mit Wirkung vom 6. April 2020 hat Ulrik Svensson sein Mandat im Vorstand, Ressort Finanzen, aus gesundheitlichen Gründen niedergelegt. Der Aufsichtsrat hat mit Umlaufbeschluss vom 21. April 2020 die Niederlegung des Vorstandsmandats durch Ulrik Svensson mit Wirkung vom 6. April 2020 zur Kenntnis genommen und dem Abschluss einer Aufhebungsvereinbarung zum 30. April 2020 zugestimmt.

Im Zuge des Abschlusses der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen ist Thorsten Dirks aus dem Vorstand der Gesellschaft ausgeschieden. Der Aufsichtsrat hat mit Umlaufbeschluss vom 26. Juni 2020 der vorzeitigen Beendigung der Vorstandsbestellung von Thorsten Dirks sowie dem Abschluss einer entsprechenden Aufhebungsvereinbarung mit sofortiger Wirkung zugestimmt.

Der Aufsichtsrat dankt Ulrik Svensson und Thorsten Dirks für ihre in den letzten drei Jahren geleistete erfolgreiche Arbeit für die Lufthansa Group.

In seiner Sitzung am 21. September 2020 hat der Aufsichtsrat Harry Hohmeister mit Wirkung zum 1. Juli 2021 für eine Laufzeit von drei Jahren bis zum 30. Juni 2024 als Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG wiederbestellt.

Des Weiteren bestellte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 10. November 2020 Remco Steenbergen mit Wirkung zum 1. Januar 2021 für eine Laufzeit von drei Jahren bis zum 31. Dezember 2023 zum Vorstand für das Ressort Finanzen.

Veränderungen der Vorstandsstruktur

Nachdem Ulrik Svensson sein Vorstandsmandat für das Ressort Finanzen mit Wirkung zum 6. April 2020 niedergelegt hatte, stimmte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 8. April 2020 den vom Vorstand daraufhin entwickelten Änderungen der Geschäftsverteilung mit Wirkung zum 15. April 2020 zu. In diesem Zusammenhang wurde das Vorstandsgremium von sieben auf sechs Mitglieder verkleinert und die Verantwortung für die Finanzbereiche den bestehenden Vorstandsressorts zugeordnet. Das bisherige Ressort IT, Digital & Innovation wurde um wesentliche Teile des Finanzressorts erweitert und in Digital & Finanzwesen umbenannt. Das Ressort Personal und Recht wurde um die funktionale Verantwortung für M&A erweitert. Die funktionale Zuständigkeit für den Einkauf wurde vom Ressort Customer & Corporate Responsibility übernommen, wo zur Entlastung des in der Coronakrise stark geforderten Ressorts Personal und Recht auch die Zuständigkeit für HR Management & People Development verankert wurde. Der Bereich Investor Relations wechselte in das Ressort des Vorstandsvorsitzenden.

Mit der Bestellung von Remco Steenbergen hat der Aufsichtsrat mit Wirkung zum 1. Januar 2021 eine vom Vorstand aktualisierte Geschäftsverteilung genehmigt. Dabei wurden vor allem die Finanzfunktionen wieder in einem eigenständigen Ressort gebündelt.

Die IT-Funktionen wurden nach der Niederlegung des entsprechenden Vorstandsmandats durch Thorsten Dirks im Juni 2020 nicht wieder in einem eigenen Ressort geführt, sondern im Ressort Customer, IT & Corporate Responsibility angebunden, wo sie bereits in der zweiten Jahreshälfte 2020 interimistisch geführt wurden.

Veränderungen im Aufsichtsrat

Stephan Sturm, dessen Amtszeit mit Ablauf der Hauptversammlung am 5. Mai 2020 endete, wurde als Vertreter der Anteilseigner für weitere fünf Jahre in den Aufsichtsrat gewählt. Mit Ablauf der Hauptversammlung am 5. Mai 2020 sind Herbert Hainer, Martina Merz, Michael Nilles und Matthias Wissmann aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurden Erich Clementi, Thomas Enders, Harald Krüger und Astrid Stange. Alle vier wurden als Vertreter der Anteilseigner für fünf Jahre in den Aufsichtsrat gewählt. Mit Ablauf des 31. August 2020 haben Martin Koehler und Monika Ribar ihre Mandate im Aufsichtsrat niedergelegt, um die Bestellung von Michael Kerkloh und Angela Titzrath, die der Bund in seiner neuen Rolle als Anteilseigner der Deutschen Lufthansa AG auf meinen Vorschlag hin benannt hatte, zu ermöglichen. Michael Kerkloh und Angela Titzrath wurden am 2. September 2020 vom Amtsgericht Köln in den Aufsichtsrat bestellt.


Mit Vollzug des Verkaufs des Europageschäfts der LSG Group an die gategroup Holding AG am 2. Dezember 2020 ist Christina Weber per Gesetz aus dem Aufsichtsrat der Gesellschaft ausgeschieden. Mangels Nachrücken eines Ersatzmitglieds wurde Jürgen Jennerke am 8. Dezember 2020 vom Amtsgericht Köln als Vertreter der Arbeitnehmer in den Aufsichtsrat bestellt.

Christian Hirsch hat mit Wirkung zum 31. Dezember 2020 sein Mandat im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG niedergelegt. Für ihn ist zum 1. Januar 2021 Birgit Spineux als Ersatzmitglied in den Aufsichtsrat der Gesellschaft nachgerückt.

Den ausgeschiedenen Mitgliedern dankt der Aufsichtsrat für die übernommene Verantwortung sowie die konstruktive und engagierte Arbeit in diesem herausfordernden Geschäftsjahr.

Darüber hinaus nimmt Jutta Dönges, Geschäftsführerin der Bundesrepublik Deutschland – Finanzagentur GmbH, seit September 2020 das mit dem WSF vereinbarte Gastrecht im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG wahr.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat hat die grundsätzliche Zielgröße von 30 % für den Frauenanteil im Vorstand bestätigt und als Frist für deren Erreichung den 31. Dezember 2021 festgelegt. Bis zum 6. April 2020 lag der Frauenanteil im Vorstand bei 14 %, vom 7. April 2020 bis zum 26. Juni 2020 bei 16 % und vom 27. Juni 2020 bis zum 31. Dezember 2020 bei 20 %. Seit dem 1. Januar 2021 liegt der Frauenanteil im Vorstand wieder bei 16 %.  www.lufthansagroup.com/erklarung_zur_unternehmensfuehrung.

Die gesetzliche Geschlechterquote von 30 % im Aufsichtsrat ist sowohl für den Aufsichtsrat insgesamt als auch jeweils für die Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite erreicht.

Auf der Grundlage eines detaillierten Fragebogens haben wir auch in diesem Jahr die Effizienz unserer Arbeit überprüft. Dabei konnte nicht zuletzt durch die bereits in den Vorjahren implementierten Maßnahmen zur Verbesserung der Sitzungsstruktur die Diskussionskultur im Aufsichtsrat weiter verbessert werden.

Im September 2020 hat der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand eine aktualisierte Entsprechenserklärung zum DCGK abgegeben. Darüber hinaus haben wir das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat aktualisiert. Dabei wurden nach den Wechseln in der Zusammensetzung des Aufsichtsrats im Jahr 2020 die Angaben zum aktuellen Stand der Umsetzung entsprechend angepasst.  www.lufthansagroup.com/erklarung_zur_unternehmensfuehrung. Im Geschäftsjahr 2020 sind keine Interessenkonflikte angezeigt worden.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat vier Ausschüsse gebildet, über deren Tätigkeiten jeweils zu Beginn der folgenden Aufsichtsrats-sitzung informiert wurde. Einzelheiten zur Besetzung der Ausschüsse finden sich unter [Aufsichtsrat und Vorstand, S. 124](#).

Das Präsidium hat im Jahr 2020 insgesamt 16 Mal getagt. Der Aufsichtsrat hat in der Zeit vom 18. März 2020 bis zum 21. September 2020 seine Zuständigkeiten für eilbedürftige Fälle im Rahmen des rechtlich Zulässigen auf das Präsidium übertragen, um in den Krisenzeiten schnelle Handlungsfähigkeit sicherzustellen. Zusätzlich bereitete das Präsidium wie in den vergangenen Geschäftsjahren die Aufsichtsrats-sitzungen vor, beschäftigte sich mit der Nachfolgeplanung und dem Vergütungssystem für den Vorstand und gab dem Aufsichtsratsplenum Beschlussempfehlungen zu allen den Vorstand betreffenden Personalentscheidungen.

Der Nominierungsausschuss hat 2020 einmal, der Prüfungsausschuss sechsmal, stets im Beisein der Abschlussprüfer, getagt. Per Umlaufbeschluss des Aufsichtsrats vom 7. Mai 2020 wurde Stephan Sturm erneut zum Vorsitzenden des Prüfungsausschusses gewählt. Er qualifiziert sich aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit als Finanzvorstand eines börsennotierten DAX-Konzerns als Finanzexperte im Sinne von § 100 Abs. 5 AktG. Im Prüfungsausschuss wurden der Jahresabschluss 2019 und die Zwischenberichte 2020 vor ihrer Veröffentlichung mit dem Finanzvorstand beziehungsweise den vorübergehend verantwortlichen Bereichsleitern erörtert. Ferner befasste sich der Ausschuss mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses sowie der Wirksamkeit des Internen Kontroll-, des Risikomanagement- und des internen Revisionssystems. Außerdem wurden regelmäßig Berichte über das Compliance Management System zur Kenntnis genommen. Eingehend erörtert wurden auch die operative Konzernplanung 2021 bis 2024, die mittelfristige Finanzplanung sowie die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung und der Vergütungsbericht nach § 162 AktG, die von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen wurde.

[Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 86 ff.](#)

Der Vermittlungsausschuss ist im Berichtsjahr nicht einberufen worden.

Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2020, Billigung des Konzernabschlusses

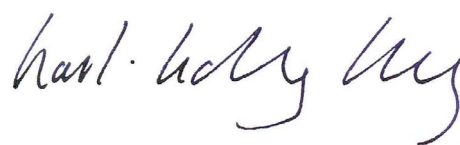
Die von der Hauptversammlung 2020 als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer gewählte Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn, ist vom Aufsichtsrat beauftragt worden, den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht und das Risikofrüherkennungssystem zu prüfen. Der Prüfungsausschuss hat die von Ernst & Young vorgelegte Unabhängigkeitserklärung zur Kenntnis genommen und die Schwerpunkte der Abschlussprüfung abgestimmt. Während der Prüfung sind keine möglichen Ausschluss- oder Befangenheitsgründe aufgetreten.

Der Konzernabschluss wurde nach Maßgabe der International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Die Abschlussprüfer haben den Jahres- und den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2020 entsprechend den gesetzlichen Vorschriften geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Die Prüfer haben weiter bestätigt, dass das vom Vorstand etablierte Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Während der Abschlussprüfung haben die Prüfer keine Tatsachen festgestellt, die der Entsprechenserklärung zuwiderlaufen.

Der Prüfungsausschuss hat am 26. Februar 2021 die Prüfungsberichte in Anwesenheit der beiden den Bestätigungsvermerk unterzeichnenden Abschlussprüfer mit dem Finanzvorstand eingehend erörtert. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 3. März 2021 haben die Prüfer über ihre Prüfungsergebnisse berichtet und Fragen beantwortet. Den Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und den Vergütungsbericht nach § 162 AktG haben wir geprüft und keine Einwendungen erhoben. Jahres- und Konzernabschluss wurden gebilligt. Damit ist der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss 2020 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Eine Beschlussfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns war aufgrund des in der Handelsbilanz ausgewiesenen Bilanzverlusts nicht erforderlich.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeitern für die geleistete Arbeit in dem für die Luftfahrt so schwierigen Jahr 2020. 2021 wird aller Voraussicht nach nicht einfacher werden. Wir wünschen allen Lufthanseatens Gesundheit sowie die Kraft, die Entbehrungen, Einschränkungen und Zusatzbelastungen während der Pandemie gut durchzustehen. Wir alle sehnen die Zeit herbei, in der die Menschen wieder unbeschwert reisen können und in der die Lufthansa Group Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften wieder unbeschwert verbinden kann.

Frankfurt, 3. März 2021



Für den Aufsichtsrat
Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender

Lufthansa Aktie

Airline-Aktien durch Coronakrise stark belastet. | Rückgang der Lufthansa Aktie fällt im Vergleich zu anderen europäischen Netzwerk-Airlines geringer aus. | Zahl der Aktionäre steigt deutlich.

Rückgang der Lufthansa Aktie spiegelt herausfordernde Branchensituation wider

Die Corona-Pandemie hat die Kursentwicklungen in der Airline-Branche im Jahr 2020 erheblich belastet. Auch die Lufthansa Aktie konnte sich diesem Druck nicht entziehen. Ausgehend von einem Stand von 16,68 EUR am 2. Januar 2020 sank der Aktienkurs im Zuge der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus zwischenzeitlich bis auf 7,18 EUR am 24. April 2020. In der Folge konnte sich der Kurs – unterstützt von einer absehbaren Belebung der Nachfrage in den Sommermonaten und der Vereinbarung staatlicher Stabilisierungsmaßnahmen – erholen. Wieder steigende Infektionszahlen und zunehmende Reiserestriktionen führten dann jedoch zu neuerlichen Verlusten, sodass die Aktie am 25. September 2020 den Jahrestiefststand von 7,05 EUR erreichte. Zum Jahresende stieg der Kurs der Lufthansa Aktie wieder an, getrieben von Fortschritten bei der Entwicklung wirksamer Impfstoffe.

Zum 31. Dezember 2020 notierte die Lufthansa Aktie bei 10,82 EUR. Insgesamt verzeichnete die Aktie damit im Berichtsjahr einen Verlust von 34 %. Die Lufthansa Aktie schnitt damit jedoch besser ab als die Aktien der beiden anderen europäischen Netzwerk-Airlines IAG und Air France-KLM, die über das Jahr 2020 63 % beziehungsweise 48 % verloren. Der Vergleichsindex MDAX, in dem die Lufthansa Aktie seit dem 22. Juni 2020 gelistet ist, stieg dagegen im selben Zeitraum um 9 %.

Stabilisierungsmaßnahmen des WSF schließen Dividendenzahlungen vorerst aus

Die Stabilisierungsmaßnahmen des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) schließen die Zahlung von Dividenden bis zur vollständigen Rückführung der Kredite und Stillen Einlagen und der Veräußerung sämtlicher Aktien der Gesellschaft durch den WSF aus. Langfristig sollen die Aktionäre jedoch wieder direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden.

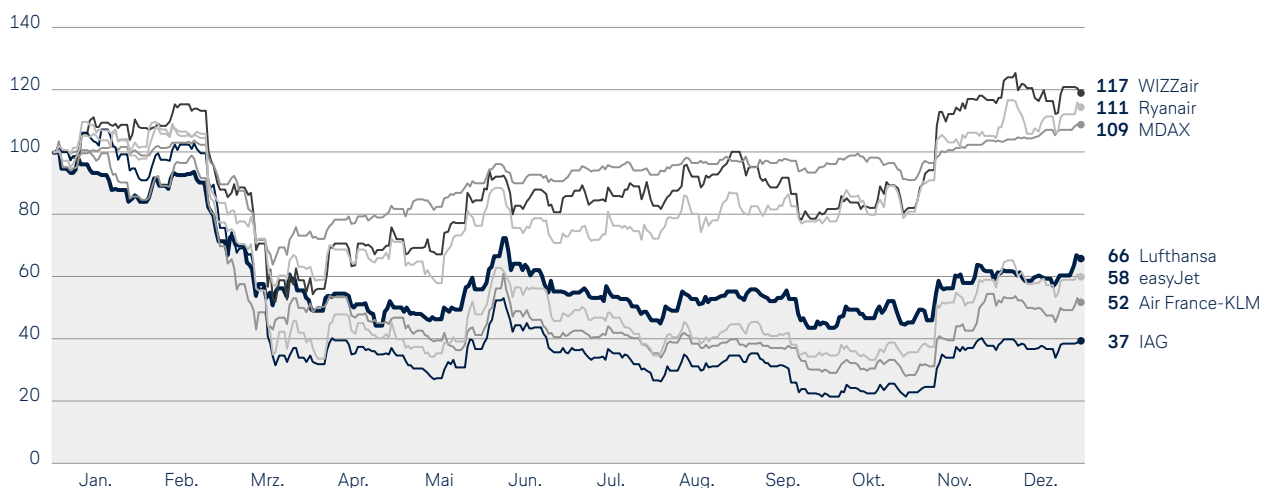
➔ Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 21 ff.

G01 KURSVERLAUF DER LUFTHANSA AKTIE

indiziert auf 31.12.2019, im Vergleich zum MDAX und zu Wettbewerbern, in %

BÖRSEKURS DER LUFTHANSA AKTIE ZUM 31.12.2020

10,82 €



T007 KENNZAHLEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

| | | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|---------------------------------------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|
| Börsenkurs (zum Jahresende) | € | 10,82 | 16,41 | 19,70 | 30,72 | 12,27 |
| Höchster Kurs | € | 16,68 | 23,51 | 30,90 | 31,12 | 15,29 |
| Niedrigster Kurs | € | 7,05 | 12,85 | 17,31 | 11,32 | 9,30 |
| Anzahl der Aktien | Mio. | 597,7 | 478,2 | 475,2 | 471,3 | 468,8 |
| Marktkapitalisierung (zum Jahresende) | Mrd. € | 6,5 | 7,8 | 9,4 | 14,5 | 5,8 |
| Ergebnis je Aktie | € | -12,51 | 2,55 | 4,58 | 4,98 | 3,81 |
| Dividende je Aktie | € | - | - | 0,80 | 0,80 | 0,50 |
| Dividendenrendite (brutto) | % | - | - | 4,1 | 2,6 | 4,1 |
| Ausschüttungssumme | Mio. € | - | - | 380 | 377 | 234 |
| Total Shareholder Return | % | -34,1 | -12,6 | -33,3 | 154,4 | -12,3 |

Analystenempfehlungen sind uneinheitlich

Zum Jahresende empfahlen von den 27 Aktienanalysten, die das Unternehmen verfolgen, vier Analysten, die Aktie zu kaufen, sieben Analysten, die Aktie zu halten, und 16 Analysten, die Aktie zu verkaufen. Viele Analysten begründen ihre Verkaufsempfehlung mit der gestiegenen Unternehmensverschuldung, die den auf die Anteilseigner entfallenden Unternehmenswert verringert. Das durchschnittliche Kursziel lag bei 6,52 EUR bei einer Spanne von 0,50 EUR bis 14,10 EUR.

G02 ANALYSTENEMPFEHLUNGEN¹⁾KAUFEN
4

Stand zum 31.12.2020



¹⁾ Durchschnittliches Kursziel: 6,52 EUR, Durchschnitt von 27 Analysten. Spanne: 0,50 EUR bis 14,10 EUR.

Anzahl der Aktien steigt durch Kapitalerhöhung

Im Berichtsjahr stieg das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG aufgrund der Beteiligung des WSF im Rahmen der Stabilisierungsmaßnahmen und der damit verbundenen Kapitalerhöhung um 20 %. Insgesamt wurden 119.548.565 neue Stückaktien begeben, die allesamt vom WSF gezeichnet wurden. Die Anzahl der ausgegebenen Aktien stieg damit auf 597.742.822.

Veränderungen in der Aktionärsstruktur erhöhen den Anteil deutscher Investoren am Unternehmen

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

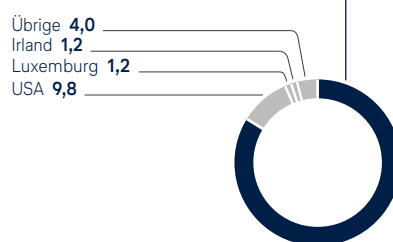
Der Anteil deutscher Investoren lag Ende 2020 gemäß Aktienregister bei 83,8 % (Vorjahr: 67,3 %). Zu dem Anstieg trugen vor allem die Beteiligungen des WSF und von Heinz Hermann Thiele bei. Beide waren zum Jahresende mit einem Stimmrechtsanteil von 20,05 % beziehungsweise 12,42 % die größten Aktionäre der Lufthansa Group. Den zweitgrößten Anteil hielten Aktionäre aus den USA mit 9,8 %. Auf Anleger aus Luxemburg und Irland entfielen jeweils 1,2 %. Die Voraussetzungen des LuftNaSiG werden damit erfüllt.

Gemäß der Definition der Deutschen Börse befinden sich die Lufthansa Aktien zu 72 % im Streubesitz. Dabei wurden zum Bilanzstichtag 52 % (Vorjahr: 58 %) der Aktien von institutionellen Investoren gehalten, auf Privataktionäre entfielen 48 % (Vorjahr: 42 %). Die Zahl der Aktionäre stieg von 356.932 am Jahresende 2019 auf 565.357 am Jahresende 2020, vor allem aufgrund einer hohen Zahl neuer Privataktionäre. Die Aktionärsstruktur wird quartalsweise aktualisiert und auf der Website www.lufthansagroup.com/investor-relations veröffentlicht. Dort sind auch die Stimmrechtsmitteilungen einsehbar, welche die Gesellschaft während des Geschäftsjahres 2020 von Anteilseignern erhielt und veröffentlichte.

G03 AKTIONÄRSSTRUKTUR NACH NATIONALITÄTEN

DEUTSCHLAND
83,8

Stand zum 31.12.2020 in %



Streubesitz: 72 %

Vorstandsmitglieder kaufen Aktien der Gesellschaft

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2020 kauften mehrere Mitglieder des Vorstands Aktien der Deutschen Lufthansa AG. Carsten Spohr kaufte insgesamt 39.937 Aktien im Wert von 408.627,36 EUR. Harry Hohmeister erwarb insgesamt 22.309 Aktien im Wert von 220.502,90 EUR. Auch diese Mitteilungen sind über die Website www.lufthansagroup.com/investor-relations einsehbar.

Lufthansa ist im MDAX sowie weiteren wichtigen Indizes vertreten

Aufgrund der Kursverluste infolge der Coronakrise und des verringerten Free Floats ist die Lufthansa Aktie seit dem 22. Juni 2020 nicht mehr im DAX30-Index, sondern im MDAX-Index gelistet. Die Gewichtung im Index betrug zum Jahresende 1,56 %. Mit einer Marktkapitalisierung von 6,5 Mrd. EUR nahm die Lufthansa Group zum Jahresende Platz 52 (Vorjahr: 34) in der Rangordnung der DAX-Unternehmen nach Marktkapitalisierung ein. Auf den Börsenumsatz bezogen lag die Lufthansa Aktie mit einem Umsatz von 21,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 18,8 Mrd. EUR) auf Platz 20 (Vorjahr: 21). Das durchschnittliche tägliche XETRA-Handelsvolumen der Aktie belief sich 2020 auf 8.321.590 Stück (Vorjahr: 4.304.869 Stück).

Die Lufthansa Aktie ist auch international in vielen klassischen Börsenindizes enthalten. Daneben ist sie in einigen Nachhaltigkeitsindizes vertreten wie dem EURO STOXX Sustainability Index und dem MSCI EMU ESG.

T008 DATEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

| | |
|---|--|
| ISIN International Security Identification Number | DE0008232125 |
| Wertpapierkennnummer | 823212 |
| Börsenkürzel | LHA |
| Börsenlisting | Frankfurt |
| Prime-Sektor | Transport & Logistik |
| Industrie | Airlines |
| Zugehörigkeit zu Indizes (Auswahl) | MDAX, EURO STOXX, STOXX Global, Bloomberg EMEA Airlines Index, Bloomberg European Travel Index, DAX 50 ESG, MSCI EMU ESG, Vanguard ESG INTL STOCK ETF, STOXX Sustainability, EURO STOXX Sustainability |

American Depositary Receipts (ADRs) bieten Alternative zum Aktieninvestment

Neben den Börsennotierungen in Deutschland können sich Investoren, die beispielsweise nur in Wertpapiere in US-Dollar investieren können, über das „Sponsored American Depositary Receipt Program“ (ADR) an der Lufthansa Group beteiligen. Das Programm wird von der Deutsche Bank Trust Company Americas betreut. Lufthansa ADRs sind auch auf der standardisierten Handels- und Informationsplattform OTCQX registriert. Zum Jahresende waren 6.146.428 ADRs außenstehend (31. Dezember 2019: 3.751.056). Gemäß des 1:1-Verhältnisses zur Aktie entspricht dies rund 1 % des Grundkapitals.

Lufthansa Group setzt intensiven Anlegerdialog trotz Beschränkungen der Corona-Pandemie fort

Wie in den Vorjahren hat die Lufthansa Group ihre Anleger auch im Geschäftsjahr 2020 zeitnah und ausführlich informiert. Vorstand und Investor Relations informierten 2020 über die Quartalskonferenzen hinaus auf zahlreichen Roadshows und Investorenkonferenzen institutionelle Investoren über die aktuellen Entwicklungen des Konzerns. Aufgrund der Beschränkungen im Rahmen der Corona-Pandemie fanden die meisten Veranstaltungen dieser Art virtuell statt. Auch mit Fremdkapitalinvestoren fand vor allem im zeitlichen Umfeld der Begebung zweier Anleihen ein intensiver Austausch statt. [Finanzierung S. 43 ff.](#)

Bei der erstmals ausschließlich online durchgeführten ordentlichen Hauptversammlung im Mai 2020 begrüßte der Konzern über 10.000 eingetragte Aktionäre. Im Rahmen einer weiteren außerordentlichen virtuellen Hauptversammlung im Juni wurden den mehr als 30.000 ausgewählten Aktionären die staatlichen Stabilisierungspakete vorgestellt und zur Abstimmung vorgelegt.

Alle Veröffentlichungen, Finanzberichte, Präsentationen, die quartalsweise erscheinende „Aktionärsinfo“ sowie aktuelle Nachrichten werden unter www.lufthansagroup.com/investor-relations bereitgestellt. Dort sind auch der Finanzkalender sowie alle Termine von Konferenzen und Aktionärsforen, an denen die Lufthansa Group teilnimmt, zu finden.

ZUSAMMEN- GEFASSTER LAGEBERICHT

15 Grundlagen des Konzerns

- 15 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
- 17 Ziele und Strategien
 - 17 Konzernstrategie
 - 21 Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung
- 25 Flotte und Streckennetz
 - 25 Flotte
 - 27 Streckennetz
- 28 Mitarbeiter
- 30 Forschung und Entwicklung
- 31 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

32 Wirtschaftsbericht

- 32 Gesamtwirtschaftliche Lage
- 33 Branchenentwicklung
- 35 Geschäftsverlauf
 - 35 Überblick über den Geschäftsverlauf
 - 36 Wesentliche Ereignisse
 - 37 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 38 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
 - 38 Ertragslage
 - 42 Finanzlage
 - 47 Vermögenslage
- 49 Vergleich mit ursprünglicher Prognose und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage
 - 49 Vergleich mit ursprünglicher Prognose
 - 50 Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

51 Geschäftsfelder

- 51 Geschäftsfeld Network Airlines
- 59 Geschäftsfeld Eurowings
- 62 Geschäftsfeld Logistik
- 65 Geschäftsfeld Technik
- 67 Geschäftsfeld Catering
- 69 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

71 Chancen- und Risikobericht

- 71 Chancen- und Risikomanagement
- 74 Chancen und Risiken in der Einzelbetrachtung
- 84 Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation
- 85 Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB

86 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

- 86 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
- 89 Umweltbelange
- 98 Kundenbelange
- 103 Arbeitnehmerbelange
- 108 Bekämpfung von Korruption und Bestechung
- 110 Achtung der Menschenrechte
- 112 Sozialbelange
- 113 Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette
- 114 Zusammenfassung

118 Prognosebericht

- 118 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
- 118 Branchenausblick
- 119 Änderungen in Geschäft und Organisation
- 120 Ausblick Lufthansa Group
- 121 Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

122 Corporate Governance

- 122 Aufsichtsrat und Vorstand
- 123 Mandate
- 125 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 1 HGB und § 315a Abs. 1 HGB
- 128 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB

128 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

- 128 Ertragslage
- 131 Finanzlage
- 131 Vermögenslage
- 132 Weitere Angaben

Grundlagen des Konzerns

Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur

Lufthansa Group ist eine führende europäische Airline Group. | Unternehmensportfolio besteht aus Network Airlines, Eurowings und Aviation Services. | Organisationsstruktur wird angepasst. | Vorstand neu ausgerichtet.

Lufthansa Group ist eine führende europäische Airline Group

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierendes Luftverkehrsunternehmen. In ihrem Heimatmarkt Europa nimmt sie eine führende Rolle ein. Die Lufthansa Group setzt sich aus den Geschäftsfeldern Network Airlines, Eurowings sowie den Aviation Services zusammen. ➔ **Geschäftsfelder, S. 51 ff.**

Zum Geschäftsfeld Network Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Eurowings fokussiert sich auf Kurzstrecken im Punkt-zu-Punkt-Verkehr. Zu den Aviation Services zählen insbesondere die Geschäftsfelder Logistik, Technik und Catering.

Im Rahmen der Fokussierung auf das Airline-Geschäft wurde Ende des Geschäftsjahres 2019 ein Vertrag mit gategroup über den Verkauf des Europageschäfts der LSG Group geschlossen. Nach Erfüllung der Auflagen der EU-Kommission durch den Käufer gategroup wurde der Verkauf am 2. Dezember 2020 vollzogen. Die internationalen Aktivitäten der LSG Group sollen veräußert werden, sobald die Rahmenbedingungen dies zulassen.

Zur Lufthansa Group gehören darüber hinaus auch die weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen, welche unter anderem Lufthansa AirPlus, Lufthansa Aviation Training und Lufthansa Systems umfassen.

Die Geschäftsfelder und Airlines werden jeweils von einem eigenständigen Management gesteuert. Die übergreifende Koordination erfolgt über den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG beziehungsweise über das Group Executive Committee, das im Kern aus den Mitgliedern des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG und den Vorstandsvorsitzenden der großen Gesellschaften besteht.









Restrukturierungsprogramm ReNew richtet das Unternehmen auf die Zukunft aus

Mit dem konzernweiten Restrukturierungs- und Transformationsprogramm ReNew stellt die Lufthansa Group die Weichen für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Dabei soll die Lufthansa Group nach der Coronakrise kleiner, schlanker und effizienter sein.

Durch den derzeit geplanten Abbau von rund 27.000 Vollzeitstellen soll die Personalstärke des Konzerns an den krisenbedingten Marktrückgang angepasst werden. Die Anzahl der Leitungspositionen wird um mindestens 20 % reduziert.

In einer neuen Organisationsstruktur sollen Entscheidungen schneller fallen, Prozesse beschleunigt und die Zusammenarbeit vereinfacht werden. Dazu wird die funktionale Prozessorganisation (Matrixorganisation) auf Kernfunktionen der Lufthansa Group Airlines fokussiert. Für alle anderen Bereiche wird ein neues Steuerungsmodell mit klar zugeordneten Zuständigkeiten (dezentral oder zentral, je nach Prozess) eingeführt. Für Lufthansa German Airlines wurde ein eigenes Führungsgremium gebildet, bestehend aus Chief Executive Officer, Chief Financial Officer, Chief Commercial Officer und Chief Operations Officer.

G04 STRUKTUR LUFTHANSA GROUP

| Aufsichtsrat | | | | | | |
|--|--|---|--|--|--|--|
| Carsten Spohr Chief Executive Officer | | | | | | |
| Remco Steenbergen Chief Financial Officer | | | | | | |
| Michael Niggemann Chief HR & Legal Officer | | | | | | |
| | Christina Foerster Chief Customer Officer | Detlef Kayser Chief Operations Officer | Harry Hohmeister Chief Commercial Officer | | | |
|  Lufthansa Frankfurt | • | • | • | | |  Lufthansa Technik |
|  Lufthansa München | • | • | • | | | |
|  SWISS Zürich | • | • | • | | |  Lufthansa Cargo |
| Austrian  Wien | • | • | • | | | |
|  brussels airlines | • | • | • | | | |
| Eurowings  | • | • | • | | | LSG group |

Neue Geschäftsverteilung im Vorstand der Deutschen Lufthansa AG

Im Laufe des Berichtsjahres wurde die Geschäftsverteilung des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG angepasst und die Zahl der Vorstände von sieben auf sechs reduziert. Darüber hinaus wurden Anfang des Geschäftsjahres 2021 die Bezeichnungen der Ressorts angepasst.

Chief Executive Officer der Deutschen Lufthansa AG ist Carsten Spohr.

Chief Financial Officer ist Remco Steenbergen, der seit 1. Januar 2021 Mitglied des Vorstands ist. Er folgte auf Ulrik Svensson, der sein Mandat als Vorstandsmitglied zum 6. April 2020 aus gesundheitlichen Gründen niederlegte.

Chief HR & Legal Officer ist Michael Niggemann.

Chief Customer Officer ist Christina Foerster. Sie trägt dabei auch die Verantwortung für die Bereiche IT, Corporate Responsibility und für den Lufthansa Innovation Hub.

Chief Operations Officer ist Detlef Kayser. Er ist in seiner Funktion ebenfalls für die zentrale Steuerung des Restrukturierungsprogramms ReNew verantwortlich.

Chief Commercial Officer ist Harry Hohmeister.

Thorsten Dirks hat sein Mandat als Vorstandsmitglied zum 30. Juni 2020 niedergelegt. Es wurde in der neuen Vorstandsstruktur nicht mehr nachbesetzt.

Ziele und Strategien

Marktposition als führende europäische Airline Group soll durch erfolgreiche Bewältigung der Coronakrise gestärkt werden. | Airlines bilden den Kern der Lufthansa Group. | Fokus liegt auf Restrukturierung, der konsequenten Ausrichtung an den Kundenbedürfnissen und der langfristigen Steigerung von Profitabilität und Cashflow. | Nachhaltigkeit und unternehmerische Verantwortung sind fest in der Konzernstrategie verankert.

KONZERNSTRATEGIE

Positionierung als führende europäische Airline Group

Die Lufthansa Group positioniert sich unter den größten Airlines weltweit und nimmt die Rolle als führende europäische Airline Group ein. Ziel der Lufthansa Group ist es, in dieser Rolle den globalen Airline-Markt weiterhin aktiv mitzugestalten. Maßgeblich dabei ist die Umsetzung des folgenden Leitbilds: Die Lufthansa Group verbindet Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise. Hierbei verfolgt sie den Anspruch, Maßstäbe in Bezug auf Nachhaltigkeit und Kundenfreundlichkeit zu setzen. Sie nutzt gezielt Innovations- und Digitalisierungspotenziale zur Entwicklung kundenorientierter Angebote und zur Effizienzsteigerung. Unternehmerische Verantwortung und Identität wird lokal gelebt – flankiert von übergreifenden funktionalen Prozessen, die Synergien und Skaleneffekte ermöglichen. Strikter Kostenfokus, operationelle Stabilität und Zuverlässigkeit in allen Belangen sind fest in der DNA der Lufthansa Group verankert. Oberstes Primat ist und bleibt die Sicherheit im Flugbetrieb.

Die Konzernstruktur entlang der Airline-Wertschöpfungskette fördert die Maximierung geschäftsfeldübergreifender Synergien und ermöglicht gleichzeitig eine Skalierung des Drittmarktgeschäfts. Die Airlines mit ihrem umfangreichen Netz in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien und Norditalien bilden den Kern der Lufthansa Group. Sie bedienen in zwei Geschäftsmodellen – Netzwerk-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Airlines – die relevanten Kunden- und Marktsegmente mit dedizierten Marken und differenzierten Leistungsversprechen und verbinden so Europa mit der Welt. Das Airline-Geschäft wird durch Aviation Services ergänzt, die jeweils Synergien mit den Airlines aufweisen. Ziel ist es, die Rolle der Airlines im Geschäftsfeldportfolio langfristig weiter zu stärken. ➤ **Geschäftsfelder, S. 51 ff.**

Transformation der Lufthansa Group soll langfristigen wirtschaftlichen Erfolg sichern

Die Luftfahrtindustrie ist – unabhängig von der Coronakrise – von dynamischen Markt- und Wettbewerbsbedingungen geprägt. Wesentliche Treiber sind hierbei exogene Unsicherheiten, veränderte Kundenanforderungen sowie Verschiebungen in der Wertschöpfungskette. Darunter fallen zum Beispiel neue datengestützte Entscheidungshilfen, welche zunehmend einen Einfluss auf die Airline-Distribution haben oder stärkere Aktivitäten von Flugzeug- und Triebwerksherstellern im Wartungsgeschäft. Aus diesem Grund bilden die fortlaufende Transformation und Modernisierung der Lufthansa Group Kernprinzipien der Konzernstrategie. Ziel ist es, die führende Marktposition der Lufthansa Group abzusichern, indem sich das Unternehmen zu einer agilen, flexiblen und wettbewerbsfähigen Organisation weiterentwickelt.

Auswirkungen der Corona-Pandemie belasten die Lufthansa Group erheblich

Die Corona-Pandemie hat die Luftfahrtindustrie in einem nie dagewesenen Ausmaß getroffen. Die in Reaktion auf die Pandemie verhängten Reisebeschränkungen sowie der weltweite Einbruch der Wirtschaftsleistung stellen die Branche und den Konzern vor fundamentale Herausforderungen. Branchenexperten gehen davon aus, dass die Nachfrage frühestens wieder im Jahr 2024 das Vorkrisenniveau erreichen wird. Das Tempo der Erholung ist allerdings mit großen Unsicherheiten behaftet, vor allem bezüglich der Ausbreitung des Coronavirus und seiner Mutationen, der Verfügbarkeit von Impfstoffen und potenziell dauerhaften Veränderungen im Reiseverhalten.

➤ **Prognosebericht, S. 118 ff.**

Die Lufthansa Group ist den kurzfristigen Auswirkungen der Pandemie begegnet, indem sie die angebotene Kapazität schnell an die gesunkene Nachfrage angepasst, die Kosten reduziert, weitere liquiditätssichernde Maßnahmen implementiert und durch Finanzierungsmaßnahmen, insbesondere die Inanspruchnahme staatlicher Stabilisierungsmaßnahmen, die Solvenz des Unternehmens gesichert hat. ➤ **Geschäftsverlauf, S. 35 ff.**

Der Konzern stellt sich auf die langfristigen Auswirkungen der Krise ein, indem sie sich mit einer umfassenden Restrukturierung einem dauerhaft kleineren Markt anpasst und ihre Strategie so ausrichtet, dass sie die Marktchancen, die sich aus den krisenbedingten Veränderungen ergeben, bestmöglich ausnutzen kann. Dies beinhaltet vor allem die noch engere Ausrichtung an individuell unterschiedlichen Kundenbedürfnissen, den weiteren Ausbau der Marktstellung im touristischen Segment und die differenzierte Ausrichtung der verschiedenen Konzern-Airlines im Rahmen des Multi-Airline-Modells bei gleichzeitiger Steigerung der Synergien und Senkung der Komplexität.

Restrukturierungsprogramm ReNew unterstützt die erfolgreiche Krisenbewältigung und Strategieumsetzung

Die erfolgreiche Bewältigung der Coronakrise ist Voraussetzung für die strategische Weiterentwicklung der Lufthansa Group. Hierfür wurde das umfassende Restrukturierungsprogramm ReNew aufgesetzt. Es bündelt alle Restrukturierungsprogramme der Airlines und Servicegesellschaften des Konzerns. Auf Basis einer umfassenden Restrukturierung werden Verbesserungen von Profitabilität und Cashflows, die schnellstmögliche Refinanzierung und Rückzahlung der Mittel aus dem staatlichen Unterstützungspaket sowie die Erreichung der strategischen Ziele angestrebt.

ReNew steuert und koordiniert alle Restrukturierungsaktivitäten auf Basis von vier Modulen:

- ReStructure bündelt die dezentralen Restrukturierungsprogramme der Airlines und Aviation Services. Übergeordnetes Ziel ist es, hinsichtlich der Profitabilität zu den führenden Wettbewerbern im jeweiligen Markt aufzuschließen. Wesentlicher Handlungsschwerpunkt ist die Umsetzung einer deutlich kleineren und effizienteren Produktionsstruktur in allen Konzerngesellschaften. Dies beinhaltet die Verkleinerung der operativen Flotte um 150 Flugzeuge sowie den – nach derzeitiger Planung vorgesehenen – Abbau von rund 27.000 Vollzeitstellen, die durch das geringere Produktionsvolumen dauerhaft nicht ausgelastet werden können. ➔ **Flotte, S. 25 f., Mitarbeiter, S. 28 ff.**
- ReOrg dient der Implementierung einer effizienteren Organisationsstruktur, einschließlich der organisatorischen Verselbstständigung von Lufthansa German Airlines sowie der Restrukturierung der Konzernfunktionen und Matrix-Prozessorganisation. Dabei sollen unter anderem im Vergleich zum Vorkrisenzeitraum im Bereich der Konzernfunktionen rund 1.000 administrative Vollzeitstellen abgebaut werden und die Anzahl der Führungskräftestellen konzernweit um mindestens 20 % reduziert werden. Auch die Verkleinerung des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG sowie die der Vorstands- und Geschäftsführungsgremien der Tochterunternehmen im Vergleich zu 2019 war Teil dieser Maßnahme.

- ReFocus zielt auf eine weitere Fokussierung der Lufthansa Group auf das Airline-Kerngeschäft ab, sodass sich das Geschäftsfeldportfolio ausschließlich aus synergetischen Einheiten zusammensetzt. Hierzu soll der Verkaufsprozess des verbliebenen außereuropäischen Geschäfts der LSG Group sobald wie möglich wiederaufgenommen werden. Auch weitere Verkäufe von Nicht-Airline-Gesellschaften werden bewertet.
- RePay hat die Planung, Koordination und Umsetzung der Refinanzierung und zeitnahen Rückzahlung aller Finanzmittel aus den staatlichen Unterstützungspaketen sowie bereits bestehender Finanzverbindlichkeiten zu bestmöglichen Konditionen zum Ziel. Hierzu werden geeignete Finanzierungsinstrumente evaluiert. Darüber hinaus soll mit geeigneten Maßnahmen die Bilanz der Lufthansa Group gestärkt und der Verschuldungsgrad optimiert werden, um zur Wiedererlangung eines Investment Grade Ratings beizutragen. ➔ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 21 ff.**

Konsequenter Fokus auf erfolgskritische Faktoren

Strategisches Ziel der Lufthansa Group ist es, ihre Dienstleistungen, Geschäftsmodelle und organisatorischen Strukturen kontinuierlich auf das komplexe und dynamische Marktumfeld auszurichten. Damit sollen die Chancen, die sich aus Trends und Marktveränderungen ergeben, konsequent genutzt werden. Wesentliche Erfolgsfaktoren bilden hierbei die konsequente Ausrichtung an den Kundenbedürfnissen, der ausgeprägte Kostenfokus und verantwortungsvolles, nachhaltiges Wirtschaften. Flexibilität und Anpassungsfähigkeit gewinnen aufgrund der zunehmenden Dynamik der Branche weiter an Bedeutung.

Konsequente Ausrichtung des Angebots an den Kundenbedürfnissen steigert die Attraktivität

Vor dem Hintergrund veränderter Angebots- und Nachfragestrukturen bildet die weitere Stärkung des Kundenfokus ein zentrales Kernelement der Konzernstrategie. Ziel ist es, den Kunden mit seinen individuellen Wünschen und Bedürfnissen ganzheitlich in den Mittelpunkt zu stellen und die Kundenbindung durch die Umsetzung von Maßnahmen mit direktem und spürbarem Kundennutzen weiter zu erhöhen. Hierbei wird angestrebt, das Reiseerlebnis möglichst einfach, flexibel und individuell zu gestalten.

Ein besonderer Fokus liegt dabei auf einem nahtlosen digitalen Reiseerlebnis für die Kunden, das mit persönlicher Wertschätzung verknüpft ist. Durch Fokussierung auf Produkte und Services mit unmittelbarer Kaufentscheidungsrelevanz und Zahlungsbereitschaft wird die Kundenfokussierung mit der notwendigen strukturellen Kostenreduzierung in Einklang gebracht. Beispielsweise erleichtern automatisierte und kontaktlose Prozesse wie Self-Services für Gepäck und Check-in, Hilfestellungen bei Flugunregelmäßigkeiten und allgemeine Kundeninteraktion den Passagieren die Reise.

Die Automatisierung von Kundenservices, wie beispielsweise Kulanzdienste und verbesserte digitale Informationen über verschiedene Kanäle, wird weiter erhöht. Zusätzlich bekommen Mitarbeiter an Kundenschnittstellen größere Entscheidungsbefugnisse, um den Gästen einen noch besseren Service zu bieten. Die Angebotsmodularisierung, wie zum Beispiel differenzierte Business Class-Sitztypen oder die Einführung eines individuellen und hochwertigen Essensangebots auf Kurz- und Mittelstrecken in der Economy Class, das den Passagieren zum Kauf angeboten wird, wird weiter vorangetrieben und ermöglicht eine noch stärkere Ausrichtung an den jeweiligen Kundenbedürfnissen.

Die konsequente Nutzung von Innovations- und Digitalisierungspotenzialen bildet die Grundlage für die Erhöhung der Kundenzufriedenheit sowie die weitere Steigerung der Effizienz in einem durch gesteigerte Kundenerwartungen und Effizienzdruck bestimmten Marktumfeld. Um Investitionsrisiken zu begrenzen, wird in der Entwicklung verstärkt auf modulare Lösungen gesetzt. Zusätzlich werden die Fähigkeiten von Partnern gezielt in den Bereichen genutzt, in denen die Lufthansa Group diese selbst nicht wirtschaftlich bereitstellen kann. Dazu wurden die kundenbezogenen Aufgaben mit den IT- und Digitalaktivitäten in einem Vorstandsressort zusammengefasst. Mit der klaren Verantwortung für die Definition und Entwicklung neuer Produkte, Dienstleistungen und Kundenbindungsmaßnahmen wird ermöglicht, dass der Kunde mit seinen individuellen Ansprüchen jederzeit im Mittelpunkt steht.

Ausrichtung der Lufthansa Group auf Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung wird verstärkt

Verantwortung bildet die Grundlage des unternehmerischen Handelns im Konzern. Hierbei hat die Lufthansa Group den Anspruch, die Luftfahrtbranche mit hohen Standards zu prägen. Sie baut daher ihr Umweltengagement kontinuierlich aus, engagiert sich in zahlreichen gesellschaftlichen Belangen und pflegt einen verantwortungsvollen und fairen Umgang mit ihren Mitarbeitern. ➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 86 ff.**

So strebt die Lufthansa Group im Bereich Umweltschutz bis 2030 eine Halbierung der Netto-CO₂-Emissionen gegenüber 2019 an und unterstützt das Ziel, den Luftverkehr bis 2050 CO₂-neutral zu gestalten. Hierfür investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in treibstoffeffiziente Flugzeuge, begleitet von operativen Effizienzmaßnahmen der Airlines, Emissionskompensationen und dem weiteren Ausbau des Intermodalverkehrs in Kooperation mit der Deutschen Bahn, der Österreichischen Bundesbahn und verschiedenen Busanbietern. Zusätzlich unterstützt die Lufthansa Group die Industrialisierung und Nutzung von nachhaltigen Kraftstoffen gemeinsam mit der Politik sowie Branchen-, Technologie- und Forschungspartnern.

Darüber hinaus bezieht die Lufthansa Group Nachhaltigkeitsaspekte als einen wesentlichen Faktor in die Gestaltung ihres Produkt- und Serviceangebots ein. So bietet die Lufthansa Group Plattform Compensaid den eigenen Fluggästen und Reisenden anderer Gesellschaften attraktive und personalisierte CO₂-Kompensationsmöglichkeiten über verschiedene Vertriebskanäle an. Bei der Produktentwicklung und im Service orientiert sich die Lufthansa Group systematisch an den Prinzipien „Reduce – Recycle – Reuse – Replace“. Ziel hierbei ist es, Einwegprodukte aus Plastik soweit wie möglich durch umweltfreundliche Alternativen zu ersetzen und Plastikverpackungen insgesamt zu reduzieren.

In ihrer Verantwortung für die Mitarbeiter legt die Lufthansa Group großen Wert darauf, ihren Beschäftigten ein attraktives Arbeitsumfeld mit transparenten Strukturen, effizienten Prozessen und umfangreichen freiwilligen Sozialleistungen anzubieten. Dies leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, mit engagierten Mitarbeitern auch zukünftigen Anforderungen gerecht werden zu können und die Umsetzungsstärke und den Erfolg im Unternehmen sicherzustellen. Auf gesellschaftlicher Ebene setzt sich das Unternehmen unter anderem mit der konzerneigenen Hilfsorganisation helpalliance weltweit durch die finanzielle und personelle Unterstützung von Bildungseinrichtungen und -maßnahmen für mehr Chancengleichheit benachteiligter Menschen ein.

Die zentrale Bedeutung nachhaltigen Handelns für die Lufthansa Group kommt durch die Verankerung des Themas auf Vorstandsebene in einem dedizierten Ressort zum Ausdruck. Zusätzlich wird die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie durch die Verankerung in der Vorstandsvergütung und die auditierte Offenlegung in der nichtfinanziellen Erklärung gefördert.

Bestandteil einer verantwortungsvollen Unternehmensführung ist auch der Dialog mit den Stakeholdern des Unternehmens. Der kontinuierliche Austausch ermöglicht es der Lufthansa Group, die Bedürfnisse, Erwartungen und Wünsche unterschiedlicher Interessengruppen besser zu verstehen und in ihr Handeln einzubeziehen.

Multi-Airline-Geschäftsmodell sichert den Erfolg der Lufthansa Group

Die Airlines bilden den Kern der Lufthansa Group. Ihre flächendeckende Präsenz in den Heimatmärkten ermöglicht ein attraktives Flugangebot und Streckennetz. Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, auch in Zukunft mit ihren Airlines eine führende Marktposition einzunehmen. Dazu wird das Verkehrssystem der Lufthansa Group zu einem Multi-Traffic-System bestehend aus Hubs, Punkt-zu-Punkt-Verkehren sowie intermodalen Angeboten weiterentwickelt.

Lufthansa German Airlines und SWISS setzen hierbei auch in Zukunft Maßstäbe in Bezug auf Qualität und Wirtschaftlichkeit. Sie bieten mit einer hohen Destinationsbreite und Frequenzdichte die höchste Konnektivität im Vergleich zu anderen europäischen Airlines.

Austrian Airlines und Brussels Airlines verbinden ihre Heimatmärkte mit Europa und der Welt. Dabei verbinden sie ein qualitativ hochwertiges und attraktives Angebot mit einer niedrigen Kostenposition, die auch im Wettbewerb mit Low-Cost-Carriern an den Standorten Wien und Brüssel besteht.

Im Punkt-zu-Punkt-Verkehr bietet die Lufthansa Group mit Eurowings ein innovatives und wettbewerbsfähiges Angebot, das sowohl preissensible als auch serviceorientierte Kunden durch günstige Basistarife und flexibel zubuchbare Komfortelemente anspricht.

Infolge des krisenbedingt eingetrübten Marktumfelds werden bei allen Airlines der Lufthansa Group Restrukturierungsprogramme zur Senkung der Kosten und zur dauerhaften Sicherstellung einer ausreichenden Profitabilität umgesetzt. Neben der konsequenten Senkung von Sachkosten stellt die Anpassung der Personalstärke in den Flugbetrieben und der Administration an die zukünftige Nachfragesituation einen zentralen Hebel dar. ➤ **Mitarbeiter, S. 28 ff.**

Um Synergiepotenziale voll auszuschöpfen und den Koordinationsaufwand zu minimieren, wird die bereits bestehende kommerzielle Integration der Airlines weiterentwickelt. Die im Bereich der Network Airlines bewährte funktionale Organisationsstruktur wird künftig das Punkt-zu-Punkt-Geschäft einschließen. Damit schafft die Lufthansa Group schnellere und schlankere Entscheidungsprozesse, insbesondere zwischen Konzernfunktionen und Tochtergesellschaften.

Zur Verringerung der Komplexität der Produktionslandschaft innerhalb des Konzerns wird die Gesamtanzahl der Flugbetriebe reduziert. Hierbei sollen Skaleneffekte konsequent genutzt und Flugbetriebe mit wettbewerbsfähigen Strukturen und guter operativer Leistung skaliert werden. Gleichzeitig wird die Flexibilität der Produktion gesteigert, um Marktvolatilitäten und Saisonalitäten besser ausgleichen zu können. Beispiele stellen die Beendigung des Flugbetriebs der SunExpress Deutschland und des Passagierflugbetriebs der Germanwings dar.

Die laufende Optimierung der Konzernflotte wird krisenbedingt beschleunigt umgesetzt. Wesentliche Ziele sind eine systematische Erneuerung der Flotte zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs, die Verringerung von CO₂-Emissionen sowie die Reduzierung der Mustervielfalt durch Stilllegung und Ausflottung älterer, weniger effizienter Flugzeuge, wie die vom Typ Airbus A340-600 und A380. Darüber hinaus wird durch die Ausflottung großer Flugzeuge die operative Flexibilität gesteigert. Die Größe der Flotte soll gegenüber dem Vorkrisenniveau um 150 Flugzeuge reduziert werden.

➤ **Flotte, S. 25 f.**

Um Opportunitäten im Markt der touristischen Fernreisen konsequent zu nutzen, wird das Angebot an privatreiseorientierten Langstreckenverbindungen aus den Drehkreuzen Frankfurt und München ausgebaut. Einige dieser Strecken werden zukünftig unter der Marke Eurowings Discover durchgeführt, wobei die Passagiere von dem breiten Zubringernetz und den etablierten Bodenprozessen von Lufthansa German Airlines profitieren. Zusätzlich wird die globale Vertriebsstärke von Lufthansa German Airlines genutzt.

Um die Marktpresenz auf den wichtigen Verkehrsströmen zu stärken, werden erfolgreiche Joint Ventures weiterentwickelt sowie Partnerschaften in wichtigen Märkten, zum Beispiel in Südamerika und Indien, vertieft. Ergänzend wird das Angebot intermodaler Transportlösungen, welche nahtlos in die Reisekette integriert sind, weiter ausgebaut. Unabhängig von der vorübergehenden deutlichen Abschwächung der Konsolidierungsdynamik in der Airline-Branche infolge der Coronakrise ist es weiterhin das Ziel der Lufthansa Group, die Konsolidierung der Airline-Branche aktiv voranzutreiben, sobald die Voraussetzungen hierfür gegeben sind.

Aviation Services werden an den Erfordernissen der Airline Group ausgerichtet

Mit den Aviation Services-Gesellschaften verfügt die Lufthansa Group über mehrere Unternehmen, die in ihren jeweiligen Branchen zu den weltweit führenden Anbietern gehören. Um ihre erfolgreiche Positionierung abzusichern und auszubauen, passen die Aviation Services ihre Geschäftsmodelle fortlaufend an sich verändernde Markt- und Wettbewerbsbedingungen an. So entwickelt sich Lufthansa Cargo durch die digitale Verbindung der Logistikkette zum integrierten Luftfrachtlogistiker und wächst durch die Vertiefung ihrer weltweiten Joint Ventures. Miles & More als zentrales Programm für Kundenbindung wird durch die konsequente Ausrichtung an den Kundeninteressen kontinuierlich weiterentwickelt. Hierzu zählen beispielsweise die Weiterentwicklung der Programmstruktur sowie die Erweiterung und Vertiefung von Miles & More-Partnerschaften, um die Attraktivität des Programms weiter zu steigern.




Alle Aviation Services werden kontinuierlich auf ihren Wertbeitrag innerhalb der Lufthansa Group überprüft und weiterentwickelt. Im Zusammenhang mit ihrer Ausrichtung als Airline Group überprüft die Lufthansa Group neben der Attraktivität der einzelnen Marktsegmente, ob sie auf Basis existierender oder zu erwartender Synergien weiterhin der beste Eigentümer für die jeweiligen Gesellschaften ist. Eine differenzierte Weiterentwicklung einzelner Aviation Services-Gesellschaften kann auch außerhalb der Lufthansa Group oder gemeinsam mit Partnern sinnvoll sein.

So wird nach dem Verkauf des Europageschäfts der LSG Group im Jahr 2020 auch der Verkauf des internationalen Geschäfts der LSG Group vorangetrieben, sobald die Rahmenbedingungen dies zulassen. Auch für Lufthansa Technik und AirPlus werden unter Berücksichtigung von Investitionsbedarf, Synergieeffekten und Wertschaffungspotenzial (Teil-)Verkaufs- und Partneroptionen geprüft.

Vor dem Hintergrund der fundamentalen Einflüsse der Coronakrise werden auch bei den Aviation Services-Gesellschaften Restrukturierungsprogramme umgesetzt, um die Effizienz zu steigern, Kosten zu senken und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

FINANZSTRATEGIE UND WERTORIENTIERTE STEUERUNG

G05 FINANZSTRATEGIE

| Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts | | | |
|--|--|---|--|
| |  |  |  |
| | Rückkehr zu Wertschaffung | Erzielung starker Free Cashflows | Sicherung der finanziellen Stabilität |
| Fokus | <ul style="list-style-type: none"> – Restrukturierung zur Anpassung an veränderte Marktbedingungen – Steigerung der Kapitalrentabilität – Kontinuierliche Verringerung der Umweltauswirkungen | <ul style="list-style-type: none"> – Steigerung des operativen Ergebnisses – Working Capital Management – Wertschaffende Investitionen | <ul style="list-style-type: none"> – Verringerung der Nettoverschuldung – Rückkehr zu Investment Grade Rating – Minimierung von Finanzrisiken |
| Zielgröße | <ul style="list-style-type: none"> – Adjusted ROCE – Adjusted EBIT-Marge¹⁾ – Spezifischer CO₂-Ausstoß | <ul style="list-style-type: none"> – Adjusted Free Cashflow¹⁾ | <ul style="list-style-type: none"> – Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA |

¹⁾ Herleitung → Ertragslage, S. 38 ff., Finanzlage, S. 42 ff.

Finanzstrategie zielt auf Steigerung des Unternehmenswerts ab

Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet. Die drei Dimensionen Rückkehr zu Wertschaffung, Erzielung starker Free Cashflows und Sicherung der finanziellen Stabilität stehen hierbei im Vordergrund. Die erfolgreiche Umsetzung der Finanzstrategie soll die Rückzahlung der Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite ermöglichen, die das Unternehmen infolge der Corona-Pandemie erhalten hat.

Die Profitabilität des Unternehmens wird durch das Adjusted EBIT gemessen. Die Adjustments bereinigen die Kennzahl um einmalige, nicht operative Einflüsse und ermöglichen damit einen verbesserten Ausweis der operativen Leistung des Unternehmens. Sachverhalte, die ein Adjustment begründen, sind in einem Katalog festgehalten, der seit dem Jahr 2015 unverändert fortbesteht. Sie umfassen im Wesentlichen Abgangsergebnisse von Vermögenswerten, außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen sowie periodenfremde Ergebniseffekte im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen.

→ T021 Überleitung Ergebnisse, S. 40.

Rückkehr zu Wertschaffung

Nachhaltige Wertschaffung im Unternehmen

Das Steuerungssystem der Lufthansa Group folgt einem wertorientierten Ansatz. Im Mittelpunkt steht dabei die Kapitalrentabilität. Diese wird durch den Adjusted Return on Capital Employed (Adjusted ROCE) gemessen. Ist der Adjusted ROCE höher als die durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC), schafft das Unternehmen Wert.

Durch ein striktes Working Capital Management und die Sicherstellung wertschaffender Investitionen wird darüber hinaus der Kapitaleinsatz optimiert.

Schließlich bezieht die Lufthansa Group den spezifischen CO₂-Ausstoß in das Steuerungssystem ein, um eine nachhaltige Wertschaffung zu ermöglichen, die nicht auf Kosten erhöhter Umweltauswirkungen erfolgt. Stattdessen wird eine kontinuierliche Senkung der spezifischen CO₂-Emissionen angestrebt. Informationen zu den langfristigen Zielsetzungen bezüglich der Verringerung von CO₂-Emissionen finden sich in der → Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung/Klimaschutz, S. 90 ff.

Im Geschäftsjahr 2020 war die Wertschaffung des Unternehmens krisenbedingt negativ. Der Adjusted ROCE nach Steuern betrug -16,7% (Vorjahr: 6,6%), wohingegen der WACC gegenüber Vorjahr unverändert bei 4,2% lag. Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2020 bei -5.451 Mio. EUR (Vorjahr: 2.026 Mio. EUR). Damit betrug die Adjusted EBIT-Marge, also das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, -40,1% (Vorjahr: 5,6%). ➤ **Ertragslage, S. 38 ff.** Der spezifische CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer (ohne Wet-Leases), lag 2020 bei 105,2 Gramm und damit 14 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 92,2 Gramm).

➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Klimaschutz, S. 90 ff.**

T009 BERECHNUNG ADJUSTED ROCE UND KAPITALKOSTEN¹⁾

| | 2020 | 2019 | Veränderung in % |
|---|---------------|---------------|---------------------|
| in Mio. € | | | |
| Umsatzerlöse | 13.589 | 36.424 | -63 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 2.072 | 2.574 | -20 |
| Betriebliche Erträge | 15.661 | 38.998 | -60 |
| Betriebliche Aufwendungen | 22.750 | 37.309 | -39 |
| Beteiligungsergebnis | -264 | 168 | |
| EBIT | -7.353 | 1.857 | |
| Adjusted EBIT | -5.451 | 2.026 | |
| Zinserträge auf Liquidität | 84 | 79 | 6 |
| Steuern (pauschal 25 % des EBIT + Zinserträge auf Liquidität) | 1.817 | -484 | |
| Kapitalkosten ¹⁾ | -1.011 | -1.007 | 0 |
| EACC | -6.463 | 445 | |
| ROCE²⁾ in % | -22,7 | 6,1 | -28,8 P. |
| Adjusted ROCE³⁾ in % | -16,7 | 6,6 | -23,3 P. |
| Bilanzsumme | 39.484 | 42.659 | -7 |
| Abzugskapital | | | |
| davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten | 2.064 | 4.071 | -49 |
| davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige Rückstellungen | 3.856 | 5.868 | -34 |
| davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten | 4.305 | 3.089 | 39 |
| davon weitere | 6.145 | 4.575 | 34 |
| Eingesetztes Kapital | 23.114 | 25.056 | -8 |
| Durchschnittlich eingesetztes Kapital⁴⁾ | 24.068 | 23.982 | 0 |
| WACC in % | 4,2 | 4,2 | 0,0 P. |

¹⁾ WACC x Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

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

³⁾ (Adjusted EBIT + Zinserträge auf Liquidität - 25 % Steuern) / Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

⁴⁾ Durchschnittlich eingesetztes Kapital 2019 inkl. Nutzungsrechten nach IFRS 16 zum 01.01.2019.

Restrukturierung schafft Voraussetzungen für eine Rückkehr zu profitabilem und nachhaltigem Wachstum

Das Restrukturierungs- und Transformationsprogramm ReNew richtet das Unternehmen auf das krisenbedingt veränderte Marktumfeld aus. Die darin verankerte Anpassung der Kostenstrukturen trägt dem – voraussichtlich auf Jahre hinaus – geringeren Marktvolumen Rechnung und schafft die Voraussetzungen für die Rückkehr zu einem positiven operativen Ergebnis. Die notwendigen Maßnahmen werden dabei insbesondere in den Geschäftsfeldern identifiziert und implementiert. ➤ **Geschäftsfelder, S. 51 ff.** Im Rahmen von ReNew erfolgt darüber hinaus eine zentrale Steuerung und Koordination der Maßnahmen.

Auch über den Zeitraum der Krise hinaus soll die Profitabilität durch kontinuierliche Stückkostensenkungen, die Vereinfachung von Prozessen und Strukturen sowie eine Steigerung der Produktivität strukturell erhöht werden.

Erzielung starker Free Cashflows

Erzielung starker Free Cashflows ist ein Hauptfokus des Finanzmanagements

Infolge der Corona-Pandemie und der daraufhin notwendig gewordenen Stabilisierungsmaßnahmen ist die Nettoverschuldung des Unternehmens deutlich gestiegen. Eine maßgebliche Voraussetzung für die zeitnahe Rückzahlung der Maßnahmen ist die Erwirtschaftung starker Free Cashflows. Neben der Steigerung des operativen Ergebnisses sind die wesentlichen Stellhebel dafür ein striktes Working Capital Management und eine Fokussierung der Investitionstätigkeit auf die Projekte mit der höchsten Wertschaffung.

Im Geschäftsjahr 2020 betrug der Adjusted Free Cashflow -3.669 Mio. EUR (Vorjahr: 203 Mio. EUR). ➤ **Finanzlage, S. 42 ff.**

Verbesserungen im Working Capital Management unterstützen die Cashflow-Generierung

Durch die Stärkung und Intensivierung des Working Capital Managements auch über die akute Krise hinaus soll eine Verbesserung des Cashflows erreicht werden. Hierbei steht die Optimierung des kurzfristig im operativen Geschäft gebundenen Kapitals im Vordergrund. Im Einzelnen kommen Maßnahmen wie ein striktes Forderungsmanagement, die Verbesserung beziehungsweise Verlängerung von Zahlungskonditionen bei Lieferanten sowie die Optimierung der Vorratshaltung zum Einsatz. Darüber hinaus werden krisenbedingt Optionen wie Vorauszahlungen von Kunden oder Stundungen von Zahlungen in besonderen Fällen geprüft und umgesetzt.

Fokussierte Investitionstätigkeit, um Rentabilität der eingesetzten Mittel zu maximieren

Die Lufthansa Group ist grundsätzlich bestrebt, Investitionen auf diejenigen Projekte zu konzentrieren, die die höchste Wertschaffung erwarten lassen. Für die Jahre 2020 und 2021 wurden die geplanten Investitionen in allen Geschäftsfeldern überprüft und – soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll – verschoben, um den kurzfristigen Liquiditätsabfluss zu minimieren. Damit wurden die Investitionen im Jahr 2020 gegenüber den ursprünglich geplanten mehr als 3 Mrd. EUR auf 1,3 Mrd. EUR reduziert.

Auch zukünftig soll das Investitionsniveau geringer sein als vor der Coronakrise. Die Lufthansa Group wird jedoch weiter in die Modernisierung der Flotte, des Bord- und Bodenprodukts sowie in die Infrastruktur investieren. Die bestellten Flugzeuge dienen dabei vorwiegend dem Ersatz älterer, weniger effizienter Modelle. Die Zuordnung der bestellten Flugzeuge auf die verschiedenen Airlines und Standorte wird stetig optimiert und folgt wertorientierten Kriterien. Die Ausgewogenheit des Investitionsprofils wird hierdurch erhöht und der Kapitaleinsatz stärker fokussiert.

Die Bruttoinvestitionen (ohne Ausgaben für den Erwerb von Anteilen an Unternehmen) sind im Geschäftsjahr 2020 um 64% auf 1.273 Mio. EUR gesunken. Dies gelang vor allem durch die Restrukturierung der Zahlungspläne für Flugzeuginvestitionen. Die Investitionen entfielen im Wesentlichen auf An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen. ➔ **G12 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen, S. 42.**

Die Verringerung der Investitionen gegenüber der ursprünglichen Planung leistete einen wesentlichen Beitrag zu der Begrenzung des Free Cashflow-Rückgangs.

Free Cashflow wird zur Verringerung der Verschuldung eingesetzt

Vor der Corona-Pandemie sah die Dividendenpolitik der Lufthansa Group die Ausschüttung von 20% bis 40% des Konzerngewinns, bereinigt um einmalige Gewinne und Verluste, an die Aktionäre vor. Angesichts der Krise beschloss die Hauptversammlung im Jahr 2020 jedoch die Aussetzung der Dividende für das Jahr 2019.

Langfristig sollen die Aktionäre wieder direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden. Derzeit schließen die Stabilisierungsmaßnahmen des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) jedoch die Zahlung von Dividenden aus. Dies gilt bis zur vollständigen Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen, also der Rückzahlung der Kredite, der Stillen Einlagen und der Veräußerung sämtlicher Aktien der Gesellschaft durch den WSF. Nach erfolgter Rückzahlung der Kredite und der Stillen Einlagen ist der WSF verpflichtet, die bis dahin noch gehaltenen Aktien an der Deutschen Lufthansa AG zu verkaufen. Die Veräußerung muss bis spätestens zum Ende des Geschäftsjahres 2023 erfolgen. Bei einer Rückzahlung der Stillen Ein-

lagen erst nach diesem Zeitpunkt gilt die Verpflichtung unmittelbar. Unter der Voraussetzung, dass der Jahresüberschuss des nach handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellenden Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG eine Ausschüttung in dieser Höhe zulässt, wären Dividendenzahlungen in dem Jahr, das auf die Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen folgt, wieder möglich. Bis dahin wird der Konzern den Free Cashflow primär zur Tilgung seiner Finanzverbindlichkeiten, einschließlich der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen, verwenden.

Sicherung der finanziellen Stabilität

Coronakrise gefährdet die Solvenz der Lufthansa Group und vieler Wettbewerber

Die bisherige Finanzstrategie des Unternehmens sah vor, sich durch das Vorhalten einer Mindestliquidität von 2,3 Mrd. EUR gegen Krisen zu schützen. Zudem sollte ein Investment Grade Rating und eine weitgehend unbesicherte Flotte im Eigentum die schnelle Aufnahme neuer Mittel im Krisenfall ermöglichen.

Zu Beginn der Corona-Pandemie war dies jedoch nicht möglich, da der Kapitalmarkt nach Ausbruch der Krise nicht mehr für Finanzierungsmaßnahmen zugänglich war. Das Ausmaß der Krise übertraf alle bislang dagewesenen Krisenfälle bei Weitem. Die Lufthansa Group konnte ihren Kapitalbedarf deshalb nicht mehr mit weiteren Mittelaufnahmen am Markt und mit vorhandener Liquidität decken.

In der Folge vereinbarte der Konzern Stabilisierungsmaßnahmen mit den Regierungen seiner Heimatländer, um die Solvenz zu sichern. Die Refinanzierung beziehungsweise Rückzahlung dieser Maßnahmen bildet einen Schwerpunkt der zukünftigen Finanzstrategie. Ebenso wird der Konzern analysieren, welche zusätzlichen Maßnahmen zur Sicherung der finanziellen Stabilität in Krisenfällen ergriffen werden können; wohl wissend, dass ein vollständiger Schutz vor Risiken mit einer sehr niedrigen Eintrittswahrscheinlichkeit und einem sehr hohen Schadensausmaß wie einer globalen Pandemie nicht möglich ist. ➔ **Chancen- und Risikobericht, S. 71 ff.**

Lufthansa Group kehrt nach Vereinbarung von Stabilisierungsmaßnahmen erfolgreich an den Kapitalmarkt zurück

Nach Abschluss der Stabilisierungsmaßnahmen kehrte die Lufthansa Group in der zweiten Jahreshälfte erfolgreich und zu attraktiven Konditionen an den Kapitalmarkt zurück. So wurden über eine Wandelanleihe, eine unbesicherte Euro-Anleihe und Flugzeugfinanzierungen Finanzmittel in Höhe von insgesamt rund 2 Mrd. EUR aufgenommen. Zusammen mit der im Februar 2021 begebenen Anleihe mit einem Volumen von 1,6 Mrd. EUR hat die Lufthansa Group damit die Refinanzierung der 2021 fälligen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 2,6 Mrd. EUR gesichert und bereits im Februar 2021 den KfW-Kredit in Höhe von 1 Mrd. EUR vorzeitig zurückgezahlt. ➔ **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, S. 37.**

Aus den Stabilisierungsmaßnahmen im Gesamtumfang von 9 Mrd. EUR haben die Konzerngesellschaften der Lufthansa Group bis zum Ende des Berichtsjahres insgesamt 3,3 Mrd. EUR abgerufen. Damit standen der Lufthansa Group nicht in Anspruch genommene Stabilisierungsmaßnahmen in Höhe von 5,7 Mrd. EUR zur Verfügung.

Insgesamt standen dem Unternehmen damit zum Jahresende 2020 rund 10,6 Mrd. EUR an Liquidität zur Verfügung. Darin sind die noch nicht abgerufenen Stabilisierungsmaßnahmen enthalten. ➔ **Finanzierung, S. 43 ff.**

Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen und Abbau der Verschuldung sind wichtige Ziele der Finanzstrategie

Die Lufthansa Group hat sich zum Ziel gesetzt, die Stabilisierungsmaßnahmen so wenig wie möglich zu nutzen. Abgerufene Mittel sollen so schnell wie möglich abgelöst und die Verschuldung insgesamt reduziert werden. Zur Senkung der Nettoverschuldung sollen Mittelzuflüsse aus dem operativen Geschäft und Erlöse aus der Veräußerung von Geschäftsbereichen, die nicht zum Kerngeschäft des Konzerns gehören, beitragen. Ende des Geschäftsjahres 2020 betrug die Nettokreditverschuldung 9.922 Mio. EUR, 49 % mehr als im Vorjahr. ➔ **Vermögenslage, S. 47 f.**

Finanzierungsmaßnahmen zur Refinanzierung fälliger Finanzverbindlichkeiten beziehungsweise zur Rückzahlung von staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen können Fremdkapital- sowie Eigenkapitalmaßnahmen umfassen.

Für die Fremdfinanzierungsmaßnahmen soll ein Mix verschiedener Instrumente verwendet werden, der vor allem Flugzeugfinanzierungen, Anleihen und Schuldscheindarlehen umfasst. Durch einen optimalen Finanzierungsmix sollen die Finanzierungskosten reduziert, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil bewahrt und das Portfolio der Fremdkapitalgeber der Lufthansa Group diversifiziert werden. ➔ **G15 Fälligkeitsprofil der Finanzverbindlichkeiten, S. 45.**

Rückkehr zu Investment Grade Rating angestrebt

Vor der Coronakrise bewerteten die Ratingagenturen Standard & Poor's und Moody's die Bonität der Lufthansa Group jeweils als Investment Grade (31. Dezember 2019: Standard & Poor's: BBB, Moody's: Baa3). Infolge der Ausbreitung des Coronavirus und dessen Auswirkungen haben die beiden Agenturen das Rating jedoch herabgesetzt. Standard & Poor's bewertet die Lufthansa Group derzeit mit BB- und Moody's mit Ba2. Scope Ratings stuft die Lufthansa Group mit BBB- und damit weiter im Investment Grade-Bereich ein.

T010 ENTWICKLUNG DER RATINGS

| Rating/Ausblick | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|-------------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| Standard & Poor's | BB-/negativ | BBB/stabil | BBB-/positiv | BBB-/stabil | BBB-/negativ |
| Moody's | Ba2/negativ | Baa3/stabil | Baa3/stabil | Baa3/stabil | Ba1/stabil |
| Scope Ratings | BBB-/negativ | BBB/stabil | BBB-/positiv | BBB-/positiv | BBB-/stabil |

Langfristig strebt der Konzern an, wieder ein Investment Grade Rating von allen maßgeblichen Ratingagenturen zu erlangen. Die Beurteilung der Unternehmensbonität mit Investment Grade sichert niedrige Finanzierungskosten und damit den finanziellen Handlungsspielraum des Unternehmens. Voraussetzung für ein Investment Grade Rating sind die Rückkehr zu einem positiven operativen Ergebnis, die Verringerung der Nettoverschuldung und die Stärkung der Eigenkapitalbasis.

Der Verschuldungsgrad, gemessen an der Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA, soll so auf einen Wert unter 3,5 gesenkt werden. Die Kennzahl berücksichtigt mit dem Adjusted Net Debt neben der klassischen Nettokreditverschuldung (inklusive der finanziellen Verpflichtungen aus Lease-Verträgen vor allem für Immobilien und Flugzeuge) auch die Pensionsrückstellungen.

Ende 2020 war die Kennzahl aufgrund des negativen EBITDA nicht aussagekräftig. Im Vorjahr hatte sie noch bei 2,8 gelegen.

T011 ADJUSTED NET DEBT/ADJUSTED EBITDA

| | 2020 in Mio. € | 2019 in Mio. € | Veränderung in % |
|---|-----------------------------|-------------------|---------------------|
| Nettokreditverschuldung ¹⁾ | 9.675 | 6.415 | 51 |
| Pensionsrückstellungen | 9.531 | 6.659 | 43 |
| Adjusted Net Debt | 19.206 | 13.074 | 47 |
| Adjusted EBIT | -5.451 | 2.026 | |
| Abschreibungen | 2.561 | 2.692 | -5 |
| Adjusted EBITDA | -2.890 | 4.718 | |
| Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA | nicht aussagekräftig | 2,8 | |

¹⁾ Zur Ermittlung der Nettokreditverschuldung wurden hier 50 % der 2015 begebenen Hybridanleihe (247 Mio. EUR) herausgerechnet. Herleitung der Nettokreditverschuldung ➔ **S. 48.**

Strukturiertes Risikomanagement minimiert Finanzrisiken

Die finanzielle Stabilität des Konzerns wird außerdem durch ein integriertes Risikomanagement gewahrt. Die Absicherung von Treibstoff-, Währungs- und Zinsänderungsrisiken dient dazu, kurzfristige Finanzrisiken für die Lufthansa Group zu minimieren. Dabei werden Preisschwankungen durch ein regelbasiertes Vorgehen geglättet.

Im Berichtsjahr führte der deutliche Kapazitätsrückgang zu einer Übersicherung des Treibstoffbedarfs. Aufgrund des starken Ölpreisrückgangs entstanden dabei Hedging-Verluste, die nicht durch entsprechend geringere Treibstoffaufwendungen kompensiert wurden. Diese wurden – aufgrund des fehlenden Grundgeschäfts – im Finanzergebnis ausgewiesen. Die Lufthansa Group erwägt in Reaktion darauf, ihre Strategie zur Absicherung von Treibstoffrisiken anzupassen.

➔ **Chancen- und Risikobericht, S. 71 ff., Konzernanhang, Erläuterung 45 S. 205 ff.**

Flotte und Streckennetz

Operative Flotte soll infolge der Corona-Pandemie um 150 Flugzeuge reduziert werden. | Stilllegungen und Neubeschaffungen treiben Modernisierung voran. | Flottenstrategie zielt auf Standardisierung und Reduktion der Flugzeugmuster. | Streckennetz ist stark von Corona-Pandemie beeinflusst.

FLOTTE

T012 KONZERNFLOTTE – BESTAND VERKEHRSFLUGZEUGE

Lufthansa German Airlines inklusive Regionalgesellschaften und Germanwings (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Brussels Airlines (SN), Eurowings (EW) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.12.2020

| Hersteller/Typ | LH | LX | OS | SN | EW | LCAG | Konzern- flotte | davon Lease | Ver- änderung zum 31.12.2019 | Zur Aus- flottung vor- gesehen ³⁾ | Temporär still- gelegt |
|-------------------------|------------------|------------|-----------|-----------|-----------|------------------|--------------------|----------------|---------------------------------------|---|------------------------------|
| Airbus A220 | | 29 | | | | | 29 | | | | |
| Airbus A319 | 69 | | 7 | 19 | 11 | | 106 | 32 | -7 | | |
| Airbus A320 | 102 | 32 | 29 | 16 | 56 | | 235 | 36 | +10 | -40 ⁴⁾ | |
| Airbus A321 | 69 | 11 | 6 | | 5 | | 91 | 2 | +3 | | |
| Airbus A330 | 26 ¹⁾ | 16 | | 10 | | | 52 | 10 | -1 | -4 | |
| Airbus A340 | 34 | 9 | | | | | 43 | | | -9 | -10 |
| Airbus A350 | 17 | | | | | | 17 | 1 | +2 | | |
| Airbus A380 | 14 | | | | | | 14 | | | -6 | -8 |
| Boeing 747 | 29 | | | | | | 29 | | -3 | -2 | |
| Boeing 767 | | | 6 | | | | 6 | | | -3 | |
| Boeing 777 | | 12 | 6 | | | | 18 | 2 | | | |
| Boeing 777F | | | | | | 13 ²⁾ | 13 | 4 | +2 | | |
| Boeing MD-11F | | | | | | 5 | 5 | | -3 | -5 | |
| Bombardier CRJ | 35 | | | | | | 35 | | | -7 | |
| Bombardier Q Series | | | 8 | | 13 | | 21 | 13 | -9 | -21 | |
| Embraer | 26 | | 17 | | | | 43 | | | | |
| Flugzeuge gesamt | 421 | 109 | 79 | 45 | 85 | 18 | 757 | 100 | -6 | -97 | -18 |

¹⁾ Teilweise operiert von Brussels Airlines (SN).

²⁾ Teilweise operiert von AeroLogic, davon zwei Flugzeuge in quotaler Zuordnung.

³⁾ Ohne Wet-Leases (-33).

⁴⁾ Airbus A320-Familie; abhängig von Verhandlungen mit Flugzeugherstellern zu geplanten Auslieferungen.

Verkleinerung der operativen Flotte

Die Flotte der Lufthansa Group bestand zum Jahresende 2020 aus 757 Flugzeugen. Das Durchschnittsalter der Flotte betrug 12,5 Jahre (Vorjahr: 12,1 Jahre).

Gegenüber Vorjahr schrumpfte die Flotte um sechs Flugzeuge. 22 neu hinzugekommenen Flugzeugen standen 28 Abgänge gegenüber. Die Flottenzugänge umfassten 18 neue Flugzeuge (zwei Boeing 777F, zwei Airbus A350-900, drei A321neo und elf A320neo) und vier gebrauchte A320ceo. Demgegenüber wurden im Jahr 2020 19 Flugzeuge verkauft (drei Boeing MD-11F, drei B747, vier A320, zwei A319 und sieben Bombardier Q Series) und für neun Flugzeuge wurde die Leasingvereinbarung beendet.

Damit wurden im Geschäftsjahr 2020 die ersten Schritte gemacht, um die operative Flotte, inklusive Flugzeugen, die im Auftrag der Lufthansa Group von konzernfremden Fluggesellschaften betrieben werden, um 150 Flugzeuge zu verkleinern. Dadurch soll das Flugangebot und die Kapazität der Flotte an den krisenbedingt voraussichtlich längerfristig kleineren Markt angepasst werden.

Über die Ausflottung eigener Flugzeuge hinaus wurden im Geschäftsjahr 2020 Wet-Lease-Verträge mit externen Partnern nicht verlängert beziehungsweise gekündigt. Auslaufende Dry-Lease-Verträge sollen vorerst nicht erneuert werden.

Die Verkleinerung der Flotte wird vor allem durch die vorzeitige Ausflottung älterer Flugzeugtypen erreicht. Die Ausflottungen umfassen beispielsweise drei B767 bei Austrian Airlines, drei A330-200 bei Brussels Airlines, drei A319 bei SWISS, fünf A321 bei Eurowings, sieben Bombardier CRJ bei Lufthansa Cityline sowie die vollständigen Teilflotten der A340-600 (17 Flugzeuge) sowie der A380 (14 Flugzeuge) bei Lufthansa German Airlines. Die Teilflotten der A340-600 sowie die nach dem für 2022 und 2023 beschlossenen Verkauf von sechs Flugzeugen verbleibenden acht A380 wurden für mehrere Jahre vollständig stillgelegt. Ergänzend hierzu wurde der sofortige Verkauf einzelner Flugzeuge beschlossen, insbesondere sieben A340-600, fünf Boeing 747-400 und voraussichtlich 40 Flugzeuge der Airbus A320-Familie.

Die fünf verbliebenen MD-11F Frachtflugzeuge von Lufthansa Cargo werden ebenso verkauft, je nach Entwicklung des Frachtmarkts können jedoch noch bis zu drei MD-11F flexibel im ersten Halbjahr 2021 eingesetzt werden.

Zum Jahresende 2020 waren neben den zur dauerhaften Stilllegung vorgesehenen Flugzeugen weitere rund 350 Flugzeuge aller Konzern-Airlines temporär stillgelegt. Dazu wurden die Flugzeuge an verschiedenen Flughäfen innerhalb und außerhalb Europas geparkt. Die Standorte wurden im Hinblick auf möglichst geringe Kosten mit gleichzeitig vorhandener Technikkapazität gewählt. Hierdurch kann bei Bedarf eine zeitnahe Wiedereingliederung in die operative Flotte zum Flexibilitätserhalt sichergestellt werden.

Fortlaufende Modernisierung der Flotte sichert Kosteneffizienz und unterstützt die Verringerung von Emissionen

Krisenbedingt laufen kontinuierliche Gespräche mit allen Flugzeugherstellern zur Optimierung des Auslieferungsplans. Hierin wurden und werden umfangreiche Verschiebungen von geplanten Auslieferungen mit den Flugzeugherstellern vereinbart, um geplante Investitionen über einen längeren Zeitraum zu verteilen.

T013 FLOTTENBESTELLUNGEN LUFTHANSA GROUP

| | Festbestellungen | Auslieferungszeitraum ¹⁾ | Zusätzliche Optionen |
|---------------------------|------------------|-------------------------------------|----------------------|
| Langstreckenflotte | | | |
| Airbus A350 | 26 | 2023 bis 2029 | 10 |
| Boeing 787 | 20 | 2022 bis 2025 | 20 |
| Boeing 777 | 20 | 2023 bis 2025 | 24 |
| Boeing 777F | 1 | 2024 | 1 |
| Kurzstreckenflotte | | | |
| Airbus A220 | 1 | 2021 | 30 |
| Airbus A320 | 69 | 2021 bis 2026 | 17 ²⁾ |
| Airbus A321 | 40 | 2021 bis 2026 | |
| Flugzeuge gesamt | 177 | 2021 bis 2029 | 102 |

¹⁾ Teilweise in Verhandlung.

²⁾ Airbus A320-Familie.

Ende 2020 standen 177 Flugzeuge auf der Bestellliste der Lufthansa Group. Darüber hinaus bestehen Optionen auf weitere 102 Flugzeuge. Im Geschäftsjahr 2021 erwartet die Lufthansa Group die Auslieferung von bis zu zwölf Flugzeugen (elf Flugzeuge der A320neo-Familie und ein A220).

Flottenstrategie zielt auf Standardisierung und Reduktion der Flugzeugmuster

Der Großteil der Flotte der Lufthansa Group besteht aus Flugzeugen von Airbus und Boeing. Auf der Kurzstrecke werden außerdem Flugzeuge von Bombardier und Embraer eingesetzt.

Im Rahmen der Flottenstrategie wird die Anzahl der betriebenen Flugzeugmuster zur Komplexitätsreduzierung konzernübergreifend kontinuierlich verringert. Die im Jahr 2019 getätigte Bestellung von 20 neuen A350-900 und 20 neuen B787-9 bleibt der Grundstein zur grundsätzlichen Modernisierung und Optimierung der Langstreckenflotte. Kurzfristig werden für die Bedienung des aktuellen Streckennetzes bewusst die effizientesten Flugzeugtypen eingesetzt, insbesondere neue B777-300ER sowie der A350-900 und Flugzeuge der A320neo-Familie.

Bis spätestens Mitte des Jahrzehnts wird sich die Anzahl der im Konzern betriebenen Langstreckenmuster von bislang 14 auf acht reduzieren. Der vollständigen Ausflottung der B747-400, B777-200, A340-600, A340-300, A330-200, B767-300 und MD-11F wird die Einflottung der neuen B787-9 gegenüberstehen. Der Konzern erwartet sich davon deutliche Kosteneinsparungen, vor allem in den Bereichen Crew Training, Wartung und Operations.

Großer Anteil der Flotte befindet sich weiterhin im Eigentum der Lufthansa Group

Insgesamt befinden sich rund 87% der Gesamtflotte im Eigentum der Lufthansa Group, rund 13% sind geleast. Mehr als 87% der Eigentumsflotte sind unbelastet. Darin sind 361 Flugzeuge in Gesellschaften enthalten, die im Zuge der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen verpfändet wurden. Davon wurden zur Besicherung des KfW-Darlehens 323 Flugzeuge verpfändet. Diese Flugzeuge können ausschließlich im Rahmen von Finanzierungen besichert werden, mit deren Erlös die staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen zurückgeführt werden.

Die Anzahl der im Eigentum befindlichen Flugzeuge gewährt ein hohes Maß an operativer Flexibilität. Um flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren und das Angebot kurzfristig anpassen zu können, können abgeschriebene Flugzeuge, die sich im Eigentum der Lufthansa Group befinden, kurzfristig länger betrieben oder vor dem geplanten Phase-out stillgelegt werden. Zudem können die Flugzeuge bei Finanzierungsmaßnahmen als Sicherheit eingebracht werden.

STRECKENNETZ

Streckennetz durch Coronakrise stark beeinträchtigt

Die Network Airlines bieten ihren Kunden im Rahmen der Multi-Hub-Strategie ein umfangreiches Flugangebot über die globalen Hubs in Frankfurt, München und Zürich sowie die nationalen Hubs in Wien und Brüssel. Dieses wird durch die komplementären Streckennetze der Allianz- und Joint Venture-Partner mit umfangreichen Umsteigeverbindungen ergänzt. Eurowings stellt ein umfassendes Angebot an Punkt-zu-Punkt-Verbindungen bereit, insbesondere aus den deutschsprachigen Ländern heraus.

Die globale Verbreitung des Coronavirus hat das Streckennetz der Lufthansa Group Airlines im Verlauf des Geschäftsjahres 2020 stark beeinträchtigt. Die dadurch bedingte Ausweitung von Reiserestriktionen führte zu einem drastischen Rückgang der angebotenen Verbindungen, vor allem in den Monaten April, Mai und November. Die Lufthansa Group kam in dieser Zeit ihrer gesellschaftlichen Verantwortung nach und hielt durchgängig ein Mindestflugprogramm aufrecht. Um die stark reduzierten Passagierströme möglichst optimal zusammenzuführen, wurde der Verkehr dabei hauptsächlich über die Drehkreuze Frankfurt und Zürich gelenkt und die Anzahl an Umsteigeverbindungen aus dem erweiterten Netzwerk auf wenige Flüge am Tag reduziert. Darüber hinaus haben die Airlines der Lufthansa Group hunderte Rückholflüge durchgeführt, um Reisende aus der ganzen Welt nach Hause zu fliegen. Auf einigen Strecken wurden außerdem Passagiermaschinen ausschließlich für den Transport von Luftfracht, vor allem für medizinische Produkte, eingesetzt.

Über den Sommer konnte das Flugangebot wieder ausgeweitet werden, wobei vor allem für touristische Destinationen auf der europäischen Kurz- und Mittelstrecke eine deutliche

Nachfrageerholung zu spüren war. Auch zahlreiche Langstrecken-Destinationen wurden wieder aufgenommen, hier beeinflusste auch die hohe Nachfrage nach Luftfrachtkapazitäten das Flugangebot. Das Ende der Sommerreisezeit und die wieder steigenden Infektionszahlen und die dadurch zunehmenden Reisebeschränkungen haben ab Ende des dritten Quartals erneut zu einem Rückgang des Flugangebots geführt, wenn auch nicht in gleichem Umfang wie zu Beginn des zweiten Quartals. Um die Liquidität der Lufthansa Group zu schützen, wurden lediglich Flüge mit einem positiven Cash-Beitrag durchgeführt. Ende des Berichtjahres wurden trotz stark verringerter Frequenzen 70 % der ursprünglich geplanten Destinationen angefliegen.

Wiederaufbau des Streckennetzes aus den Hubs mit einem Fokus auf Touristik

Ziel der Lufthansa Group ist es, ihren Kunden schnellstmöglich wieder ein gewohnt breites Flugangebot bereitzustellen. Die weiteren Entwicklungen im Rahmen der Corona-Pandemie werden für die Geschwindigkeit der Angebotserholung ausschlaggebend bleiben. Eine Ausweitung des Streckennetzes wird voraussichtlich aus den Drehkreuzen heraus beginnen, wobei der Fokus weiterhin zunächst auf der Anbindung möglichst vieler Destinationen liegt, bevor auch die Frequenzen wieder erhöht werden. Auf touristischen Strecken ist hierbei mit der schnellsten Erholung zu rechnen. In einem zweiten Schritt werden dann vermehrt Punkt-zu-Punkt-Verbindungen wieder aufgenommen.

Das touristische Segment hat weiter an Bedeutung gewonnen. Mit den Fluggesellschaften Eurowings und Edelweiss sowie dem Angebot unter der Marke Eurowings Discover ist die Lufthansa Group gut positioniert, um ihren Anteil in diesem Segment auszubauen und auch kurzfristig alte und neue touristische Destinationen wieder in die Flugpläne aufzunehmen.

Mitarbeiter

Umfangreiche Maßnahmen zur Reduzierung der Personalkosten infolge der Corona-Pandemie werden implementiert. | Zahlreiche Krisenvereinbarungen geschlossen. | Strukturelle Reduzierung von rund 27.000 Vollzeitstellen bereits teilweise vollzogen. | Mitarbeiterzahl sinkt um 20 %.

Lufthansa Group führt Kurzarbeit ein und schließt Krisenvereinbarungen mit den Tarifpartnern

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2020 kurzfristige Maßnahmen zur Reduzierung der Personalaufwendungen implementiert, um den Auswirkungen der Corona-Pandemie entgegenzuwirken. Insbesondere wurden ab März 2020 Kurzarbeitsvereinbarungen mit Betriebs- und Tarifpartnern verhandelt und das Instrument der Kurzarbeit und ähnlicher Instrumente in Deutschland und den anderen Heimatmärkten des Konzerns umfassend in Anspruch genommen. Dies führte zu einer deutlichen Entlastung der Personalkosten im Jahr 2020.

➤ **Ertragslage, S. 38 ff.**

Für fast alle Beschäftigtengruppen aller wesentlichen Gesellschaften wurden außerdem Krisenvereinbarungen abgeschlossen.

In Deutschland hat die Lufthansa Group mit der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO), mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit und mit ver.di, der Gewerkschaft für die Bodenmitarbeiter, Krisenvereinbarungen geschlossen.

Mit der UFO wurde am 24. Juni 2020 ein Maßnahmenpaket zur Bewältigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Krise für die Deutsche Lufthansa AG vereinbart. Damit werden bis Ende 2023 Kosteneinsparungen von mehr als einer halben Milliarde Euro erzielt.

Das Maßnahmenpaket umfasst unter anderem das Aussetzen von Vergütungsanhebungen, eine Flugstundenabsenkung bei entsprechender Reduzierung der Vergütung sowie temporär reduzierte Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung. Darüber hinaus gab es ein Paket freiwilliger Maßnahmen und Abfindungsprogramme. Hierzu zählen unter anderem unbezahlter Urlaub, freiwillige Maßnahmen zur weiteren Arbeitszeitabsenkung und der geförderte, vorzeitige Wechsel in die Altersversorgung.

Aufgrund des Krisenpakets geht das Unternehmen davon aus, für die 22.000 Kabinenmitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG betriebsbedingte Beendigungskündigungen für den Zeitraum der Krise vermeiden zu können.

Mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit wurde am 19. August 2020 eine erste Kurzfristkrisenvereinbarung geschlossen, die bis Ende des Berichtsjahres und für die Piloten von Lufthansa German Airlines, Lufthansa Cargo, Lufthansa Aviation Training sowie einer Teilgruppe der Germanwings-Piloten galt.

Die Maßnahmen umfassten vor allem die Reduzierung der Aufstockung des Kurzarbeitergelds und der Arbeitgeberbeiträge zur Dotierung der Altersversorgung. Betriebsbedingte Kündigungen wurden bis zum 31. März 2021 ausgeschlossen.

Die Kurzfristvereinbarung wurde durch einen weiteren, am 23. Dezember 2020 im Grundsatz vereinbarten Tarifvertrag abgelöst, welcher die im August vereinbarten Maßnahmen fortschreibt und ausweitet. Insbesondere wurde die Nutzung von Kurzarbeit auch für das Jahr 2021 ermöglicht, die Absenkung der Arbeitszeit mit äquivalenter Gehaltsanpassung fortgeschrieben und geplante Tarifierhöhungen ausgesetzt. Betriebsbedingte Beendigungskündigungen werden nun für die vorgenannten Piloten bis zum 31. März 2022 ausgeschlossen. Für den Zeitraum August 2020 bis März 2022 werden damit Einsparungen von mehr als einer halben Milliarde Euro realisiert.

Mit der Gewerkschaft ver.di hat sich die Lufthansa am 10. November 2020 auf ein erstes Krisenpaket geeinigt.

Das Maßnahmenpaket trägt mit einem Volumen von mehr als 200 Mio. EUR zur Bewältigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Krise bei. Die Maßnahmen gelten im Wesentlichen für die rund 24.000 tariflichen Bodenbeschäftigten der Deutschen Lufthansa AG, der Lufthansa Technik AG und der Lufthansa Cargo AG.

Einsparungen wurden bereits unmittelbar durch den Entfall des Weihnachtsgelds für 2020 wirksam. Auch für 2021 wurde unter anderem vereinbart, dass das Urlaubs- und Weihnachtsgeld inklusive Zuschlägen entfällt, der tarifliche Urlaubsanspruch in Abhängigkeit zur Kurzarbeitsquote abgesenkt wird und keine Vergütungsrunde stattfindet. Darüber hinaus wird die Kurzarbeit konsequent fortgeführt und die Aufstockung zum Kurzarbeitergeld für das Jahr 2021 von 90 % auf 87 % reduziert. Im Gegenzug wurde ein Entlassungsschutz bis zum 31. März 2022 vereinbart und ein neuer Tarifvertrag Altersteilzeit abgeschlossen.

SWISS und kapers, die Gewerkschaft des Kabinenpersonals, haben sich am 6. November 2020 auf ein bis Ende 2023 befristetes Maßnahmenpaket zur Bewältigung der Coronakrise geeinigt. Dieses umfasst Maßnahmen zur Kostenreduktion sowie zur Verringerung des personellen Überhangs und beinhaltet eine Vielzahl an Angeboten wie freiwillige Frühpensionierung und neue Teilzeitmodelle. Durch die Maßnahmen leistet die Kabinenbesatzung bis Ende 2023 einen Beitrag zur Reduzierung der Personalkosten von rund 10 %.

Austrian Airlines konnte am 21. und 22. Mai 2020 Einigungen mit dem Bord- und Bodenpersonal auf Krisenbeiträge erzielen. Dabei wurde ein längerfristiger Einsatz von Kurzarbeit bis 2022 vereinbart. Nach Ende der Kurzarbeit soll es einen anteiligen Gehaltsverzicht seitens der Mitarbeiter geben. Hieraus werden jährliche Einsparungen von bis zu 80 Mio. EUR erwartet.

Auch Brussels Airlines hat am 26. Juni 2020 eine Vereinbarung mit den Sozialpartnern für die Mitarbeiter an Bord und am Boden zur Umsetzung von strukturellen Maßnahmen erzielt. Dadurch konnten 75 % der rund 4.000 Arbeitsplätze erhalten bleiben, die restlichen sozialverträglich reduziert und Entlassungen vermieden werden. Darüber hinaus wurden mit allen Mitarbeitergruppen neue Arbeitsverträge ausgehandelt.

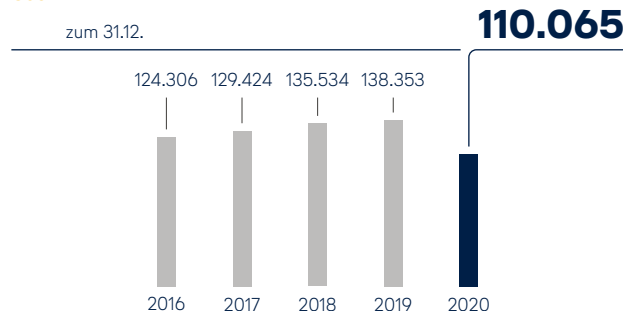
Weiterhin hat Lufthansa CityLine bis Ende 2020 Krisenvereinbarungen mit den Tarifpartnern für die Cockpit-, Kabinen- und Bodenmitarbeiter geschlossen. Diese beinhalten unter anderem die Verlängerung der Kurzarbeit bis Ende 2021, eine Kürzung der Beiträge zur betrieblichen Altersversorgung und weitere vergütungssenkende Maßnahmen sowie einen Kündigungsschutz. Der Vertrag für das Kabinenpersonal hat eine Laufzeit bis Ende 2021, für Cockpit und Boden wurde eine Laufzeit bis in das Jahr 2023 vereinbart.

Schließlich haben sich Eurowings und die Gewerkschaft ver.di am 14. Dezember 2020 auf einen Krisentarifvertrag für die Bodenmitarbeiter verständigt, in dem ein Kündigungsschutz bis Ende Dezember 2021 vereinbart ist. Im Gegenzug akzeptieren die Mitarbeiter der Eurowings Aviation und Eurowings Technik für das Jahr 2021 einen anteiligen Gehaltsverzicht und eine Verringerung ihres Urlaubsanspruchs. Am Jahresanfang 2021 schlossen Eurowings und ver.di auch für die Kabinenmitarbeiter eine Krisenvereinbarung. ➔ **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, S. 37.**

Zahl der Mitarbeiter sinkt zum Jahresende 2020

Zum Jahresende 2020 waren bei der Lufthansa Group weltweit 110.065 Mitarbeiter beschäftigt (Vorjahr: 138.353). Damit sank die Zahl der Beschäftigten um 28.288 beziehungsweise 20 %. Ohne Berücksichtigung der vom Verkauf des Europageschäfts der LSG Group betroffenen Gesellschaften,

G06 ANZAHL DER MITARBEITER



die Ende 2019 8.817 Mitarbeiter zählten, betrug der Rückgang 15 %. In Vollzeitstellen umgerechnet lag die Beschäftigung zum Jahresende bei 92.502. Dies entspricht einem Rückgang von 26.427 beziehungsweise 22 % (Vorjahr: 118.928).

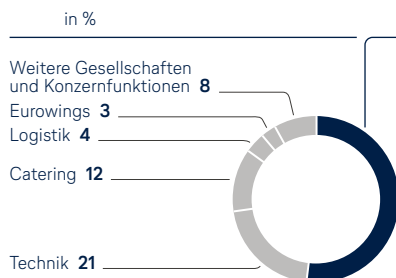
In Deutschland arbeiteten 64.058 Mitarbeiter, 9.494 beziehungsweise 13 % weniger als im Vorjahr (Vorjahr: 73.552). Dies entspricht 58 % der Gesamtbelegschaft (Vorjahr: 53 %). Ohne Berücksichtigung der vom Verkauf des Europageschäfts der LSG Group betroffenen Gesellschaften, die Ende 2019 6.405 Mitarbeiter in Deutschland zählten, betrug der Rückgang 5 %.

Die Zahl der Beschäftigten außerhalb von Deutschland sank um 18.794 beziehungsweise 29 % auf 46.007 (Vorjahr: 64.801).

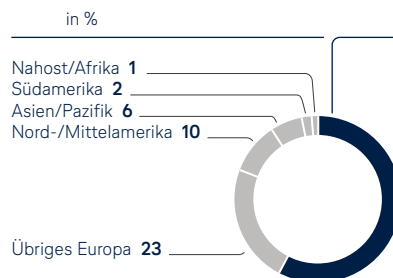
Zum Stichtag lag das Durchschnittsalter der Belegschaft bei 42,4 Jahren (Vorjahr: 41,6). Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit betrug 13,9 Jahre (Vorjahr: 12,1 Jahre). 34 % der Mitarbeiter arbeiteten im Berichtsjahr in Teilzeit (Vorjahr: 29 %). Die Fluktuation lag bei 19 % (Vorjahr: 13 %). Der Anstieg resultiert insbesondere aus der Fluktuation bei der LSG Group.

In den von der Lufthansa Group weltweit über 25 angebotenen Ausbildungsberufen waren zum Jahresende 1.320 Auszubildende beschäftigt (Vorjahr: 1.430).

G07 MITARBEITER NACH GESCHÄFTSFELDERN NETWORK AIRLINES 52



G08 MITARBEITER NACH REGIONEN DEUTSCHLAND 58



Abbau von rund 27.000 Vollzeitstellen geplant

Über den bereits erfolgten Personalabbau und die mit den verschiedenen Sozialpartnern abgeschlossenen Krisenvereinbarungen hinaus sind weitere Maßnahmen zur Restrukturierung der Lufthansa Group und ihrer zugehörigen Gesellschaften notwendig. Im Rahmen des Restrukturierungsprogramms ReNew soll die Personalstärke des Konzerns gemäß der aktuellen Planung durch den Abbau von rund 27.000 Vollzeitstellen strukturell an den krisenbedingten Marktrückgang angepasst werden. Konzernweit wird dabei auch die Anzahl der Leitungspositionen um mindestens 20 % reduziert.

Zum Jahresende 2020 war das Personalabbauziel für die Geschäftsbereiche im Ausland bereits erreicht. In Deutschland sollen hingegen noch rund 10.000 Stellen abgebaut beziehungsweise die entsprechenden Personalkosten reduziert werden. Auch im Jahr 2021 werden Kurzarbeit und die mit den Gewerkschaften geschlossenen Krisenvereinbarungen voraussichtlich dazu beitragen, die Personalkosten erheblich gegenüber dem Vorkrisenniveau zu reduzieren. Freiwilligenprogramme sowie Teilzeit- und Altersteilzeitangebote, Abfindungsangebote und Fluktuation sollen zudem die Personalstärke verringern. Betriebsbedingte Kündigungen sind für die Laufzeit der Krisenvereinbarungen ausgeschlossen.

Die Verhandlungen über langfristige Einsparmaßnahmen, insbesondere mit der Gewerkschaft ver.di für tarifliche Bodenbeschäftigte und mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit, werden weitergeführt. Parallel werden auch die Gespräche über Interessenausgleiche auf Betriebsebene fortgesetzt. Ziel der Lufthansa Group ist es, gemeinsam mit

den Tarifpartnern langfristige und wirtschaftlich tragfähige Vereinbarungen zu schließen. Dies ermöglicht nachhaltigen Erfolg sowie Planbarkeit und Sicherheit, sowohl für das Unternehmen als auch für seine Beschäftigten. Sollten keine Vereinbarungen mit den jeweiligen Gewerkschaften erzielt werden, soll ein Stellenabbau auf Basis eines Interessenausgleichs auf der Betriebsebene umgesetzt werden.

➤ **Konzernstrategie, S. 17 ff.**

Personalmanagement unterstützt Mitarbeiter bei der Krisenbewältigung

Die Bewältigung der Coronakrise stellt hohe Anforderungen an die Mitarbeiter und führt zu enormen Belastungen. Das Personalmanagement des Konzerns war insofern im Geschäftsjahr 2020 darauf ausgerichtet, die Mitarbeiter bestmöglich bei der Krisenbewältigung zu unterstützen. Ein wichtiger Aspekt dabei war, eine hohe Transparenz über anstehende Restrukturierungen herzustellen und eine frühzeitige und kontinuierliche Information zu ermöglichen.

Als Kompass in der Krisenbewältigung dienten die Ergebnisse der im Berichtsjahr erneut durchgeführten unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung. Die in den Vorjahren identifizierten strategischen Handlungsfelder werden weiterverfolgt. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Beruf und Privatleben, ein ganzheitlicher Ansatz im Hinblick auf Chancengleichheit und Vielfalt in allen Diversity-Dimensionen sowie die intensive Förderung von Talenten bleiben maßgebliche Handlungsfelder, die dazu beitragen sollen, den Anspruch der Lufthansa Group an einen fairen und partnerschaftlichen Umgang mit den Beschäftigten zu erfüllen. ➤ **Zusammengefasste nicht-finanzielle Erklärung/Arbeitnehmerbelange, S. 103 ff.**

Forschung und Entwicklung

Die Lufthansa Group und ihre Konzerngesellschaften arbeiten sowohl individuell als auch geschäftsfeldübergreifend fortlaufend an Service- und Produktinnovationen. Der Großteil dieser Aktivitäten wird, bedingt durch die unterschiedlichen Tätigkeitsschwerpunkte, dezentral in den Geschäftsfeldern betrieben. ➤ **Geschäftsfelder, S. 51 ff.**

Dabei fokussieren sich die Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf die weitere Verbesserung des Reiseerlebnisses für den Kunden entlang der gesamten Reisekette. Hier standen im Geschäftsjahr 2020 insbesondere Maßnahmen zur Verbesserung der Reisesicherheit im Zusammenhang mit dem Ausbruch des Coronavirus im Mittelpunkt. So wurde beispielsweise im November 2020 von Lufthansa German Airlines und SWISS die biometrische Gesichtserkennung Star Alliance Biometrics beim Check-in für ausgewählte Flüge eingeführt. Diese erhöht die Servicequalität sowie den Gesundheitsschutz für die Kunden, indem die Zugänge zu den Sicherheitskontrollen und den Boarding-Gates kontaktlos passiert werden können, ohne dabei die Mund-Nasen-Bedeckung abnehmen zu müssen.

Lufthansa Cargo fokussiert sich auf die Digitalisierung der Kundenschnittstellen, um sich mit allen Teilnehmern der Transportkette von der Buchung bis zur Auslieferung digital zu vernetzen. Lufthansa Technik erweitert ihr Geschäftsportfolio im Bereich der intelligenten Wartungssteuerung durch datenbasierte Produkte und Leistungen wie der Softwareplattform AVIATAR.

Innovationen und Digitalisierung werden von der Lufthansa Group, aber auch in enger Zusammenarbeit mit dem Lufthansa Innovation Hub vorangetrieben. Dieser arbeitet an neuen digitalen Geschäftsmodellen, Partnerschaften sowie strategischen Investments entlang der gesamten Reise- und Mobilitätskette.

Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Die Lufthansa Group unterliegt zahlreichen nationalen und europäischen Vorschriften. Diese haben Einfluss auf die Kosten und – sofern sie außereuropäische Wettbewerber nicht erfassen – die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens.

Besonders relevant ist in diesem Zusammenhang die künftige Gesetzgebung im Rahmen des European Green Deal (EGD). Aber auch Gesetze zum Daten- und Verbraucherschutz sowie Infrastrukturthemen wie Luftverkehrssteuern, Luftsicherheitskosten, Start- und Landerechte und Nachtflugverbote sowie Regulierungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie beeinflussen die Lufthansa Group sowie die gesamte Luftfahrtbranche nachhaltig.

Im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie bestehen zahlreiche nationale und internationale Regulierungen, die den Luftverkehr weitreichend einschränken. So erhöhen weltweite Grenzschießungen, härtere Maßnahmen zur Eindämmung der Verbreitung des Virus wie Kontaktsperren, Mindestabstand an Bord und Quarantänenvorschriften sowie ständig wechselnde administrative Hürden bei der Einreise das Risiko einer Einschränkung nutzbarer Verkehrsrechte. Auch eine nicht standardisierte Coronavirus-Test-Praxis führt zu Marktzugangsbeschränkungen.

Mit dem EGD wird die Klimapolitik des Luftverkehrs maßgeblich auf europäischer Ebene reguliert. Zentrales Element ist dabei das Europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS). Sollte dieses nach der anstehenden Revision erneut, ohne Anpassung an das globale CO₂-Kompensationssystem CORSIA, nur auf Flüge innerhalb der EU Anwendung finden, würde eine sich daraus ergebende Doppelregulierung die europäische Luftfahrt im internationalen Vergleich belasten. Die im Rahmen des EGD diskutierte Einführung einer Quote für nachhaltige Luftkraftstoffe (Sustainable Aviation Fuel – SAF) kann ebenfalls zu einer finanziellen Belastung und je nach Ausführung zu einer Wettbewerbsverzerrung führen, da Verkehre der Wettbewerber über außereuropäische Hubs umgelenkt werden könnten, an denen diese Vorgaben nicht gelten.

Auf Bundesebene wurde jüngst, auch mit Verweis auf die Klimaschutzdebatte, die Luftverkehrssteuer erhöht. Ferner liegt der Entwurf einer nationalen Quote für Power-to-Liquid-Kraftstoffe (als Spezialform von SAF) vor, deren Harmonisierung mit einer europäischen Quote noch ungeregt ist.

Der im September 2020 veröffentlichte Regierungsentwurf der EU-Kommission zur Neuregulierung des einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) soll die Effizienz der Luftsicherung in der EU steigern und bietet damit das Potenzial, nicht nur CO₂-Emissionen zu reduzieren und Treibstoff zu sparen, sondern auch Flugverspätungen zu vermeiden.

Aufgrund der erheblichen finanziellen Belastungen bleiben auch die europäischen Fluggastrechte ein wichtiges Thema. Die aktuelle Regelung wird von nationalen Gerichten unterschiedlich ausgelegt und führt für Passagiere und Fluggesellschaften gleichermaßen zu Unklarheiten in der Anwendung. Die von der EU-Kommission im Jahr 2012 vorgeschlagene Überarbeitung der Verordnung wird sich voraussichtlich weiter verzögern.

Im Zusammenhang mit der Nutzung von Start- und Landerechten (Slots) gilt grundsätzlich die Regelung, dass Slots neu vergeben werden können, wenn sie in einer Flugperiode zu weniger als 80 % genutzt wurden. Diese Regelung wurde von Behörden weltweit aufgrund des coronabedingten Einbruchs des Flugaufkommens zunächst bis März 2021 ausgesetzt. Dies ermöglicht es, über Jahrzehnte aufgebaute Netzwerkstrukturen zu erhalten und einen Neustart des Luftverkehrs zu unterstützen. Eine coronabedingte Anpassung der Slot-Regeln gibt es in allen relevanten Ländern auch für den Sommer 2021. In der EU können 50 % der Slot-Serien zurückgegeben werden und Airlines müssen von den verbleibenden Slots 50 % nutzen, um diese nicht zu verlieren. Rechnerisch ist somit der Fall abgedeckt, dass Airlines nur 25 % ihrer bisherigen Slots nutzen.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche Lage

Wirtschaftliche Entwicklung aufgrund Coronakrise in allen Weltregionen rückläufig. | Rückgang in Deutschland weniger stark als in anderen Ländern Europas. | Wechselkurse entwickeln sich uneinheitlich. | Zinsen liegen auf historisch niedrigem Niveau. | Ölpreise rückläufig und weiterhin volatil.

Weltwirtschaft bricht im Jahr 2020 aufgrund der Corona-Pandemie ein

Die Weltwirtschaft ist im Berichtsjahr aufgrund der Corona-Pandemie um 3,9 % eingebrochen (Vorjahr: Wachstum von 2,6 %). Dieser negative Trend zeigte sich in allen Weltregionen. In Europa schrumpfte die Wirtschaft um 6,7 % (Vorjahr: Wachstum von 1,5 %). Dabei ging die Leistung der deutschen Wirtschaft um 5,3 % zurück (Vorjahr: Wachstum von 0,6 %).

T014 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)

| in % | 2020 ¹⁾ | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|---------------|--------------------|------|------|------|------|
| Welt | -3,9 | 2,6 | 3,2 | 3,4 | 2,8 |
| Europa | -6,7 | 1,5 | 2,1 | 2,9 | 2,0 |
| Deutschland | -5,3 | 0,6 | 1,3 | 2,9 | 2,1 |
| Nordamerika | -3,7 | 2,1 | 3,0 | 2,4 | 1,7 |
| Südamerika | -7,1 | 0,9 | 1,6 | 2,0 | -0,3 |
| Asien/Pazifik | -1,4 | 4,1 | 4,8 | 5,2 | 5,0 |
| China | 2,1 | 6,1 | 6,7 | 6,9 | 6,8 |
| Naher Osten | -6,9 | 0,5 | 0,5 | 0,7 | 5,1 |
| Afrika | -4,1 | 3,1 | 3,1 | 3,6 | 1,8 |

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2021.

¹⁾ Prognosewerte.

Wechselkurse entwickeln sich uneinheitlich

Der Euro entwickelte sich im Jahr 2020 gegenüber den anderen Hauptwährungen uneinheitlich. Der durchschnittliche Wechselkurs zum US-Dollar und zum Chinesischen Renminbi lag jeweils um 2 % über dem Vorjahresniveau. Auch gegenüber dem Britischen Pfund wertete der Euro um 1 % auf. Gegenüber dem Japanischen Yen blieb der Euro nahezu unverändert, während er gegenüber dem Schweizer Franken eine Abwertung um 4 % im Vergleich zum Vorjahr erfuhr.

T015 WÄHRUNGSENTWICKLUNG ¹ EUR zu Fremdwährung

| | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|
| USD | 1,1399 | 1,1192 | 1,1800 | 1,1194 | 1,1062 |
| JPY | 121,75 | 122,01 | 130,33 | 125,46 | 120,05 |
| CHF | 1,0704 | 1,1122 | 1,1548 | 1,1022 | 1,0899 |
| CNY | 7,8683 | 7,7320 | 7,8083 | 7,5955 | 7,3491 |
| GBP | 0,8888 | 0,8769 | 0,8848 | 0,8745 | 0,8168 |

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

Kurz- und langfristige Zinsen sinken weiter

Der negative Trend bei den kurz- und langfristigen Zinsen setzte sich auch im Jahr 2020 fort. Erneut sanken die Zinssätze auf ein historisch niedriges Niveau.

T016 ZINSENTWICKLUNG in %

| Instrument | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 6-Monats-Euribor Durchschnittskurs | -0,37 | -0,30 | -0,27 | -0,26 | -0,17 |
| 6-Monats-Euribor Jahresendwert | -0,53 | -0,32 | -0,24 | -0,27 | -0,22 |
| 10-Jahres-Euro-Swap Durchschnittskurs | -0,14 | 0,26 | 0,96 | 0,81 | 0,53 |
| 10-Jahres-Euro-Swap Jahresendwert | -0,26 | 0,21 | 0,81 | 0,89 | 0,66 |

Quelle: Bloomberg.

Der für die Diskontierung der Pensionsverbindlichkeiten relevante Rechnungszins, der sich aus dem Durchschnittszinssatz eines Korbs hochwertiger Unternehmensanleihen ableitet, lag mit 0,8 % ebenfalls unter dem Vorjahreswert von 1,4 %.

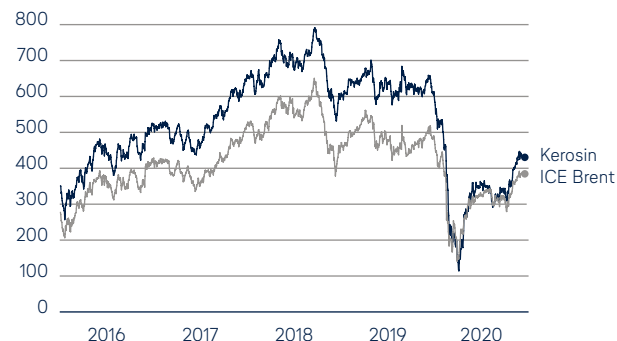
Ölpreis liegt im Durchschnitt unter Vorjahresniveau

Die Entwicklung des Ölpreises war im Jahr 2020 rückläufig und sehr volatil. Mit Preisen zwischen 19,33 USD/bbl und 68,91 USD/bbl lag der Durchschnittspreis 2020 bei 43,20 USD/bbl und damit 33 % unter dem Vorjahresniveau. Zum Jahresende 2020 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 51,80 USD (Jahresende 2019: 66,00 USD).

Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich 2020 innerhalb einer Bandbreite von -8,32 USD/bbl und 16,36 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt notierte er bei 2,56 USD/bbl und damit 84 % tiefer als im Vorjahr. Zum Jahresende 2020 betrug er 3,43 USD/bbl (Jahresende 2019: 16,49 USD/bbl).

G09 PREISENTWICKLUNG BRENT UND KEROSIN

in USD/t



Quelle: Lufthansa auf Basis von Marktdaten.

Branchenentwicklung

Globaler Passagierverkehr maßgeblich von Ausbruch der Coronakrise belastet. | Luftfrachtaufkommen bei stark steigenden Durchschnittserlösen ebenfalls rückläufig. | Branchenweite Ergebnisentwicklung leidet massiv unter Corona-Pandemie. | Auch MRO- und Airline-Catering-Märkte entwickeln sich rückläufig.

Globaler Passagierverkehr von Corona-Pandemie stark belastet

Die globale Verbreitung des Coronavirus und die daraus resultierenden Reisebeschränkungen wirkten sich deutlich negativ auf die Nachfrage nach Flugreisen aus. Der Verkehr der Passagier-Airlines kam weltweit zwischenzeitlich beinahe vollständig zum Erliegen. Mit dem Ausbruch des Virus in China waren im Februar 2020 die ersten Beeinträchtigungen des Luftverkehrs auf den Asien-Strecken sichtbar. Diese Entwicklung setzte sich im März rasant fort, zunehmend waren auch die Flugverkehre in Europa, Nahost und Nordamerika stärker betroffen. Im April und im Mai kam der weltweite Passagierverkehr dann nahezu zum Erliegen. Die angebotenen Verbindungen beschränkten sich zu dieser Zeit hauptsächlich auf Rückholflüge und Inlandsverkehre sowie einige wenige internationale Verbindungen. In den Sommermonaten Juni bis August setzte eine leichte Erholung ein, infolge der schrittweisen Aufhebung von Reisebeschränkungen. Nach dem Ende der Sommerreisezeit und vor dem Hintergrund wieder stark steigender Infektionszahlen gingen die Passagierzahlen ab September jedoch wieder deutlich

zurück. Die Nachfrageschwäche blieb für die restlichen Monate des Jahres bestehen, nachdem auch in Europa wieder flächendeckende Reisebeschränkungen etabliert wurden. Die Airlines reagierten auf diese Entwicklung abermals mit einer starken Reduktion der angebotenen Kapazität.

Insgesamt sanken die weltweit verkauften Passagierkilometer im Berichtsjahr gemäß Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) um 66 % (Vorjahr: +4 %). Den größten Rückgang an verkauften Passagierkilometern verzeichneten Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten mit 72 %. Im gleichen Zeitraum wiesen Fluggesellschaften aus Europa einen Rückgang von 70 % auf. Der Absatz der deutschen Fluggesellschaften sank gemäß den Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) um 76 %.

Die Durchschnittserlöse im globalen Passagierverkehr sanken gemäß Schätzungen der IATA im Geschäftsjahr 2020 um 8,0 % (Vorjahr: Rückgang um 3,0 %).

T017 ABSATZENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT 2020

| in % gegenüber Vorjahr | Passagierkilometer | Fracht-Tonnenkilometer |
|------------------------|--------------------|------------------------|
| Europa | -70 | -16 |
| Nordamerika | -65 | 1 |
| Mittel- und Südamerika | -62 | -21 |
| Asien/Pazifik | -62 | -15 |
| Mittlerer Osten | -72 | -10 |
| Afrika | -69 | 1 |
| Global | -66 | -11 |

Quelle: IATA Air Passenger/Air Freight Market Analysis (12/2020).

Luftfrachtverkehr ist weltweit weniger stark rückläufig als der Passagierverkehr

Der globale Markt für Luftfracht entwickelte sich im Berichtsjahr weniger stark rückläufig als das Passagiergeschäft. Nach der globalen Ausbreitung des Coronavirus ging die Nachfrage nach Luftfracht zunächst zurück und erreichte ihren Tiefpunkt im April 2020. Treiber für diese Entwicklung waren der starke Rückgang des Welthandels und der Zusammenbruch globaler Lieferketten. Dem Trend entgegen wirkte vor allem zu Beginn der Pandemie der erhöhte Transportbedarf für Medizin- und Schutzgüter. Ab Mai verbesserte sich die Nachfragesituation im Markt wieder deutlich. Die angebotene Frachtkapazität erholte sich jedoch nicht im gleichen Maße, da durch die stark reduzierten Passagierströme ein hoher Anteil der Belly-Kapazitäten der Passagierflugzeuge nicht für Luftfracht zur Verfügung stand. Dieses Ungleichgewicht zwischen erstarkender Nachfrage und deutlich reduziertem Angebot führte gemäß Schätzungen der IATA zu einem Anstieg der Durchschnittserlöse im globalen Luftfrachtverkehr um 30,0 % (Vorjahr: Rückgang um 5,0 %).

Gemäß Angaben der IATA ist das weltweite Luftfrachtaufkommen im Jahr 2020 um 11% gesunken (Vorjahr: Rückgang um 3%). Den größten Rückgang verzeichneten Frachtfluggesellschaften aus Mittel- und Südamerika mit 21%. Europäische Anbieter zeigten einen Rückgang um 16%.

Massiver Ergebnisrückgang für globale Airline-Industrie erwartet

Aufgrund der stark negativen Nachfrageentwicklung im Passagierverkehr wird für die weltweite Airline-Industrie ein deutlicher Ergebnisrückgang erwartet. So prognostiziert die IATA für das Geschäftsjahr 2020 einen Nettoverlust in Höhe von 118 Mrd. USD (Vorjahr: Nettogewinn von 26 Mrd. USD). In der regionalen Betrachtung wird für die Region Nordamerika mit 46 Mrd. USD der höchste Nettoverlust erwartet (Vorjahr: Nettogewinn von 17 Mrd. USD). Auch für die europäischen Fluggesellschaften wird ein Nettoverlust von 27 Mrd. USD prognostiziert (Vorjahr: Nettogewinn von 7 Mrd. USD).

T018 ERGEBNISENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT

| in Mrd. USD | 2020 | 2019 |
|------------------------|-------------|-----------|
| Europa | -27 | 7 |
| Nordamerika | -46 | 17 |
| Mittel- und Südamerika | -5 | -1 |
| Asien/Pazifik | -32 | 5 |
| Mittlerer Osten | -7 | -2 |
| Afrika | -2 | 0 |
| Industrie | -118 | 26 |

Quelle: IATA Industry Statistics (11/2020).

In dieser nie dagewesenen Krisensituation waren zahlreiche Airlines auf staatliche Unterstützung angewiesen. Neben allgemeinen Unterstützungsleistungen wie Kurzarbeit wurden von den einzelnen Staaten auch dezidierte Rettungsmaßnahmen für Airlines beschlossen. Trotzdem mussten erste Airlines im Berichtsjahr Insolvenz anmelden. Die weiterhin angespannte Situation könnte hierbei noch zu einer weiteren Konsolidierung des Markts führen.

MRO- und Airline-Catering-Märkte ebenfalls von Corona-Pandemie betroffen

Die Nachfrage nach Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für Flugzeuge (MRO) ist im Geschäftsjahr 2020 ebenfalls deutlich gesunken. Das Marktumfeld war durch stark rückläufige Auslastungen, vor allem in der Triebwerkswartung und im Komponentengeschäft, geprägt. Analysen des Beratungsunternehmens ICF zufolge brach der MRO-Markt nach aktuellem Stand im Laufe des Geschäftsjahres 2020 um rund 33% ein. In der regionalen Betrachtung sank das Marktvolumen in der Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika) um 36%, in Asien um 34% und in Amerika um 27%.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie haben auch die Airline-Catering-Branche drastisch verändert. So ist mit dem krisenbedingten Rückgang der Passagierzahlen im Flugverkehr, vor allem im Langstreckengeschäft, auch die Nachfrage nach Inflight-Catering-Leistungen eingebrochen. Hinzu kamen Serviceeinschränkungen im Zusammenhang mit Hygienekonzepten, die den Kontakt zwischen Crews und Passagieren auf ein Minimum reduzieren. Die Pandemie hat in Folge die Digitalisierung der Services vor und nach dem Flug sowie an Bord beschleunigt. Insbesondere bei Kurzstrecken-, Economy Class- und Freizeitreisen hat sich der Pre-Order- und Onboard-Retail-Trend demnach weiter verstärkt.

Geschäftsverlauf

Geschäftsverlauf der Lufthansa Group ist erheblich durch Corona-Pandemie belastet. | Kapazität wird infolge der Auswirkungen der Krise deutlich reduziert. | Maßnahmen zur Senkung von Kosten und Sicherung der Liquidität werden umgesetzt. | Ergebnis der Lufthansa Group sinkt signifikant.

ÜBERBLICK ÜBER DEN GESCHÄFTSVERLAUF

Folgen der Corona-Pandemie belasten Geschäftsverlauf der Lufthansa Group wesentlich

Die Auswirkungen der Corona-Pandemie, vor allem die Einführung von Reiserestriktionen in den meisten Verkehrsgebieten und der damit verbundene Einbruch der Nachfrage, haben den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2020 erheblich belastet. Im Gesamtjahr lag die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) 69 % unter dem Niveau des Vorjahres.

Zur Eindämmung der Auswirkungen der Corona-Pandemie hat die Lufthansa Group im Laufe des Berichtsjahres umfangreiche Maßnahmen initiiert, um Kosten und Investitionsausgaben zu senken und die Liquidität zu sichern. So wurde unter anderem ein Großteil der Flotte der Lufthansa Group Airlines temporär stillgelegt sowie Kurzarbeit für einen Großteil der Mitarbeiter eingeführt. Krisenvereinbarungen, die mit den Gewerkschaften abgeschlossen wurden, senkten die Personalkosten zusätzlich. Weitere wesentliche Kostensenkungsmaßnahmen umfassten die Kündigung von Wet Leases, die Verschiebung nicht sicherheitsrelevanter Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten an der Flotte, die Nachverhandlung von Zuliefererverträgen, die Reduktion von Marketingmaßnahmen und die Verschiebung nicht geschäftskritischer Projekte.

Ein striktes Working Capital Management und die drastische Verringerung der ursprünglich geplanten Investitionen senkten die Mittelabflüsse. Mit dem weiteren Fortschreiten der Krise war der Konzern jedoch auf externe Finanzierung angewiesen, die marktseitig nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stand. Mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) der Bundesrepublik Deutschland sowie mit den Regierungen aus der Schweiz, Österreich und Belgien wurden deshalb Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite von bis zu 9 Mrd. EUR vereinbart, die den Fortbestand der Lufthansa Group sichern.

Mit der Initiierung und laufenden Umsetzung des Restrukturierungsprogramms ReNew passt sich die Lufthansa Group den veränderten Marktbedingungen an und schafft die Voraussetzungen, um die Mittel des Stabilitätspakets zurückzuführen. Als Teil des Programms wurden Ende des Berichtsjahres erfolgreich zwei Anleihen begeben, welche die Liquidität der Lufthansa Group um 1,6 Mrd. EUR stärkten.

Die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines sanken im Geschäftsjahr 2020 um 68 % gegenüber Vorjahr auf 9.078 Mio. EUR. Die Umsatzerlöse lagen mit 13.589 Mio. EUR um 63 % unter Vorjahr.

Die operativen Aufwendungen sanken primär aufgrund des mengenbedingten Rückgangs der Materialaufwendungen, insbesondere der Aufwendungen für Treibstoff und Gebühren, der Einführung von Kurzarbeit für große Teile der Belegschaft und weiterer Maßnahmen zur Senkung der Fixkosten um insgesamt 44 % auf 20.846 Mio. EUR.

Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -5.451 Mio. EUR (Vorjahr: 2.026 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge lag bei -40,1 % (Vorjahr: 5,6 %). Mit Ausnahme des Geschäftsfelds Logistik, das im Berichtsjahr ein Rekordergebnis erzielte, zeigten alle Geschäftsfelder eine negative Ergebnisentwicklung.

Das auf die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende Konzernergebnis sank auf -6.725 Mio. EUR (Vorjahr: 1.213 Mio. EUR). Es wurde von außerplanmäßigen Abschreibungen auf die Flotte und Firmenwerte sowie der negativen Marktwertentwicklung von Hedges zur Treibstoffkostenabsicherung belastet.

Der operative Cashflow ist im Geschäftsjahr 2020 auf -2.328 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 4.030 Mio. EUR). Der Adjusted Free Cashflow sank trotz eines deutlichen Rückgangs der Investitionen auf -3.669 Mio. EUR (Vorjahr: 203 Mio. EUR).

Die Eigenkapitalquote sank um 20,5 Prozentpunkte auf 3,5 % (31. Dezember 2019: 24,0 %). Die Nettokreditverschuldung lag mit 9.922 Mio. EUR um 49 % über dem Niveau vom Jahresende 2019 (31. Dezember 2019: 6.662 Mio. EUR). Ende des Geschäftsjahres 2020 standen dem Konzern liquide Mittel in Höhe von 10,6 Mrd. EUR zur Verfügung. Darin enthalten sind noch nicht abgerufene Mittel aus den staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen und Krediten in Höhe von 5,7 Mrd. EUR.

WESENTLICHE EREIGNISSE

Lufthansa Group erhält staatliche Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite von bis zu 9 Mrd. EUR

Der WSF hat am 25. Mai 2020 einem Stabilisierungspaket für die Deutsche Lufthansa AG zugestimmt. Das Paket sieht Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite in Höhe von bis zu 9 Mrd. EUR vor. Weitere Unterstützungsleistungen aus der Schweiz, Österreich und Belgien werden auf das Stabilisierungspaket für die Deutsche Lufthansa AG angerechnet.

➔ **Finanzierung, S. 43 ff.**

Die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG stimmten im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung am 25. Juni 2020 den Kapitalmaßnahmen und der Beteiligung des WSF in Höhe von 20 % am Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG zu.

Lufthansa Group beschließt Restrukturierungsprogramm

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat am 7. April 2020, am 7. Juli 2020 und am 21. September 2020 die ersten drei Pakete des konzernweiten Restrukturierungsprogramms ReNew beschlossen. ➔ **Konzernstrategie, S. 17 ff.**

Das Programm sieht ab Mitte des Jahrzehnts eine konzernweite Kapazitätsreduktion von 150 Flugzeugen vor. Dazu werden unter anderem ältere Langstreckenflugzeuge vorzeitig stillgelegt. ➔ **Flotte und Streckennetz, S. 25 ff.**

Der rechnerische Personalüberhang infolge der geplanten Kapazitätsreduktion beträgt nach derzeitigem Stand rund 27.000 Vollzeitstellen. Die Anpassung der dauerhaften Personalstärke in den Flugbetrieben wird an die weitere Marktentwicklung angepasst. Die Anzahl der Leitungspositionen wird um mindestens 20 % reduziert. ➔ **Mitarbeiter, S. 28 ff.**

Die Stärkung des Kundenfokus und die konsequente Ausrichtung des Geschäftsmodells auf Nachhaltigkeit und langfristige Wertschaffung bilden Kernelemente der zukünftigen Unternehmensstrategie. Ebenso wird die Bündelung von Flugbetrieben weiter vorangetrieben, inklusive der touristischen Lang- und Kurzstreckenangebote an den Drehkreuzen Frankfurt und München. ➔ **Konzernstrategie, S. 17 ff.**

Lufthansa Group und Gewerkschaften schließen Krisenvereinbarungen

Die Lufthansa Group hat im Jahresverlauf mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit, mit der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO) und mit ver.di, der Gewerkschaft für die Bodenmitarbeiter, Krisenvereinbarungen geschlossen. ➔ **Mitarbeiter, S. 28 ff.**

Personelle Veränderungen und neue Geschäftsverteilung im Vorstand

Am 4. April 2020 hat Ulrik Svensson sein Mandat als Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG für das Ressort Finanzen aus gesundheitlichen Gründen mit Wirkung zum 6. April 2020 niedergelegt. Mit Wirkung zum 30. Juni 2020 legte auch Thorsten Dirks sein Mandat als Vorstandsmitglied der Deutschen Lufthansa AG, Ressort Digital und Finanzwesen, nieder. Daraufhin wurde eine neue Geschäftsverteilung für den Vorstand beschlossen. ➔ **Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur, S. 15 f.**

Am 21. September 2020 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG beschlossen, den Vertrag mit Harry Hohmeister, Mitglied des Vorstands, Ressort Commercial Passenger Airlines, vorzeitig um drei Jahre bis zum 30. Juni 2024 zu verlängern.

Am 10. November 2020 wurde Remco Steenberg von dem Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG in den Vorstand der Gesellschaft berufen. Er übernahm zum 1. Januar 2021 die Leitung des Finanzressorts. Der Vertrag hat eine Laufzeit von drei Jahren bis zum 31. Dezember 2023.

Wechsel im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG

Am 2. September 2020 wurden Angela Titzrath und Michael Kerkloh als neue Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG gerichtlich bestellt. Monika Ribar und Martin Koehler legten dafür ihre Mandate nieder.

Auf Arbeitnehmerseite schieden Christina Weber und Christian Hirsch aus dem Aufsichtsrat der Gesellschaft aus. Sie wurden durch Jürgen Jennerke (per gerichtlicher Bestellung) und Birgit Spineux ersetzt. ➔ **Bericht des Aufsichtsrats, S. 7 ff.**

Moody's und Standard & Poor's setzen Rating der Lufthansa Group herab

Die Ratingagenturen Standard & Poor's und Moody's haben das Bonitätsrating der Lufthansa Group krisenbedingt in mehreren Schritten auf ein Non-Investment Grade Rating herabgesetzt. Scope Ratings bestätigte dagegen das Investment Grade Rating. ➔ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 21 ff.**

Deutsche Lufthansa AG begibt erfolgreich zwei Anleihen

Am 10. November 2020 hat die Deutsche Lufthansa AG erfolgreich eine nicht nachrangige und unbesicherte Wandelanleihe mit einem Gesamtvolumen von 600 Mio. EUR und einer Verzinsung von 2,0 % begeben. Am 24. November 2020 wurde außerdem eine unbesicherte fünfeinhalbjährige Euro-Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1 Mrd. EUR und einer Verzinsung von 3,0 % begeben. ➤ **Finanzierung, S. 43 ff.**

Europageschäft der LSG Group an gategroup verkauft

Am 2. Dezember 2020 wurde der Verkauf des Europageschäfts der LSG Group an gategroup vollzogen, nachdem der Käufer die Auflagen der EU-Kommission erfüllt hatte.

➤ **Geschäftsfeld Catering, S. 67 ff.**

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Eurowings und ver.di einigen sich auf Krisenvereinbarung

Am 12. Januar 2021 einigten sich Eurowings und die Gewerkschaft ver.di auf eine Krisenvereinbarung für die Kabinenmitarbeiter. Danach sind die Mitarbeiter bis zum 31. Dezember 2021 vor Kündigungen geschützt. Im Gegenzug wurden unter anderem Kürzungen des Weihnachts- und Urlaubsgeldes vereinbart.

Lufthansa begibt weitere Anleihe und tilgt KfW-Kredit

Am 4. Februar 2021 begab die Deutsche Lufthansa AG erneut erfolgreich eine Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1,6 Mrd. EUR. Die erste Tranche hat ein Volumen von 750 Mio. EUR und wird mit 2,875 % jährlich über eine Laufzeit von vier Jahren verzinst. Die zweite Tranche mit einem Volumen von 850 Mio. EUR hat eine Laufzeit von sieben Jahren und wird mit 3,75 % pro Jahr verzinst.

Zusammen mit den Mittelaufnahmen in Höhe von rund 2 Mrd. EUR im zweiten Halbjahr 2020 hat die Lufthansa Group damit die Refinanzierung der im Jahr 2021 fälligen Finanzverbindlichkeit in Höhe von 2,6 Mrd. EUR sichergestellt und den KfW-Kredit in Höhe von 1 Mrd. EUR am 11. Februar 2021 vorzeitig zurückgezahlt.

EU-Parlament beschließt neue Slot-Regelungen

Am 10. Februar 2021 hat das EU-Parlament eine corona-bedingte Anpassung der Slotregelungen für den Sommer 2021 beschlossen. Die Verordnung sieht vor, dass Fluggesellschaften vor Saisonbeginn bis zu 50 % ihrer Slot-Serien vollständig zurückgeben können und von den verbleibenden Slot-Serien nur die Hälfte fliegen müssen, um sie für die kommende Saison zu sichern.

Auf Basis ihres Kapazitätsausblicks (➤ **Prognosebericht, S. 118 ff.**) geht die Lufthansa Group davon aus, sämtliche Slots, an denen sie Nutzungsrechte hält, auch über die Sommersaison 2021 hinaus erhalten zu können.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Ergebnisentwicklung erheblich durch Coronakrise belastet. | Umsatzerlöse sinken um 63%. | Adjusted EBIT liegt bei –5.451 Mio. EUR. | Investitionen um 64% reduziert. | Rückgang des Adjusted Free Cashflows auf –3.669 Mio. EUR begrenzt. | Nettoverschuldung steigt auf 9.922 Mio. EUR. | 10,6 Mrd. EUR Liquidität verfügbar.

ERTRAGSLAGE

Umsatz und Erträge

T019 UMSATZ UND ERTRÄGE

| | 2020 in Mio. € | 2019 in Mio. € | Veränderung in % |
|---|-------------------|-------------------|---------------------|
| Verkehrserlöse | 9.078 | 28.136 | –68 |
| Andere Betriebserlöse | 4.511 | 8.288 | –46 |
| Umsatzerlöse | 13.589 | 36.424 | –63 |
| Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen | 175 | 685 | –74 |
| Sonstige operative Erträge ¹⁾ | 1.830 | 1.830 | – |
| Summe operative Erträge | 15.594 | 38.939 | –60 |

¹⁾ Ohne Zuschreibungen Anlagevermögen und Buchgewinne.

Verkehrsleistung ist stark belastet durch die Coronakrise, Verkehrserlöse sinken um 68 %

Die Verkehrsleistung der Lufthansa Group Airlines ist infolge der Coronakrise deutlich zurückgegangen. Die Zahl der Passagiere sank im Geschäftsjahr 2020 gegenüber Vorjahr um 75 %. Der Absatz (verkaufte Passagierkilometer) sank um 77 %, das Angebot (angebotene Passagierkilometer) wurde durch Kapazitätsanpassungen um 69 % reduziert. Der Sitzladefaktor sank um 19,4 Prozentpunkte auf 63,2 %.

Das Frachtgeschäft der Lufthansa Group wurde insbesondere durch den Wegfall von Kapazitäten in den Bellys der Passagierflugzeuge beeinflusst. Das Angebot (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) verringerte sich um 39 %, der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) sank um 31 %. Der Nutzladefaktor lag jedoch – unterstützt von dem marktweiten Rückgang der angebotenen Kapazität – mit 69,6 % um 8,2 Prozentpunkte über Vorjahr.

Die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines sanken aufgrund der rückläufigen Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 68 % auf 9.078 Mio. EUR (Vorjahr: 28.136 Mio. EUR).

Weiterführende Informationen zu den regionalen Aufteilungen der Verkehrserlöse für die Geschäftsfelder Network Airlines, Eurowings und Logistik finden sich in den Kapiteln [↗ Geschäftsfelder](#), S. 51 ff.

Andere Betriebserlöse sinken krisenbedingt um 46 %

Die anderen Betriebserlöse sanken gegenüber Vorjahr um 46 % auf 4.511 Mio. EUR (Vorjahr: 8.288 Mio. EUR). Dies war im Wesentlichen bedingt durch krisenbedingt rückläufige Erlöse in den Geschäftsfeldern Technik (–38 % auf 2.724 Mio. EUR) und Catering (–59 % auf 1.064 Mio. EUR) sowie bei den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen inklusive der AirPlus und Lufthansa Aviation Training. Die Airlines trugen 411 Mio. EUR zu den anderen Betriebserlösen bei. Dies entspricht einem Rückgang von 44 % gegenüber Vorjahr, insbesondere aufgrund niedrigerer Erträge aus Kundenbindungsprogrammen, Abfertigungsleistungen und Bordverkauf.

Umsatzerlöse liegen 63 % unter Vorjahr, operative Erträge sinken um 60 %

In der Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen sanken die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2020 um 63 % auf 13.589 Mio. EUR (Vorjahr: 36.424 Mio. EUR).

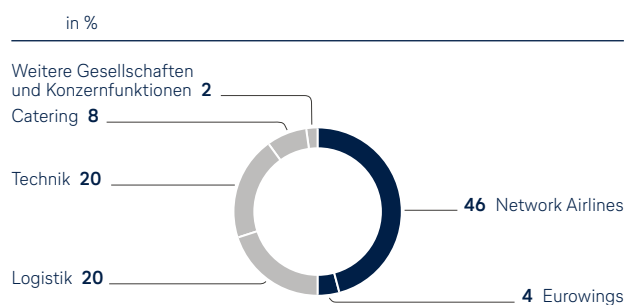
Weiterführende Informationen zu der regionalen Aufteilung der Umsatzerlöse finden sich in den [↗ Erläuterungen zur Segmentberichterstattung](#), S. 198 ff.

Bestandsveränderungen und sonstige aktivierte Eigenleistungen sanken durch die stark rückläufige Geschäftstätigkeit um 74 % auf 175 Mio. EUR (Vorjahr: 685 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Erträge lagen auf unverändertem Niveau bei 1.830 Mio. EUR (Vorjahr: 1.830 Mio. EUR).

Insgesamt sanken damit die operativen Erträge im Geschäftsjahr 2020 um 60 % auf 15.594 Mio. EUR (Vorjahr: 38.939 Mio. EUR).

G10 ANTEIL DER GESCHÄFTSFELDER AM KONZERNAUSSENUMSATZ



Aufwendungen

T020 AUFWENDUNGEN

| | 2020 | 2019 | Veränderung | Anteil am |
|--|---------------|---------------|-------------|-----------------------|
| | in Mio. € | in Mio. € | in % | Gesamtaufwand in % |
| Materialaufwand | 8.453 | 19.827 | -57 | 41 |
| davon Treibstoff | 1.875 | 6.715 | -72 | 9 |
| davon Gebühren | 1.796 | 4.523 | -60 | 9 |
| davon Fremdleistungen Technik | 1.139 | 1.911 | -40 | 5 |
| davon Charteraufwand | 469 | 814 | -42 | 2 |
| Personalaufwand ¹⁾ | 6.405 | 9.111 | -30 | 31 |
| Abschreibungen ²⁾ | 2.561 | 2.692 | -5 | 12 |
| Sonstiger operativer Aufwand ³⁾ | 3.427 | 5.494 | -38 | 16 |
| davon personalabhängiger Aufwand | 543 | 1.201 | -55 | 3 |
| davon Miet- und Erhaltungsaufwand | 603 | 742 | -19 | 3 |
| Summe operative Aufwendungen | 20.846 | 37.124 | -44 | 100 |

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung → T021, S. 40.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung → T021, S. 40.

³⁾ Ohne Buchverluste und Wertberichtigungen auf zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte → T021, S. 40.

Materialaufwand sinkt aufgrund krisenbedingt rückläufiger Verbrauchsmengen um 57%

Der Materialaufwand der Lufthansa Group lag im Geschäftsjahr 2020 mit 8.453 Mio. EUR um 57% unter Vorjahr (Vorjahr: 19.827 Mio. EUR).

Innerhalb des Materialaufwands sanken die Aufwendungen für Treibstoff um 72% auf 1.875 Mio. EUR. Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf krisenbedingt rückläufigen Verbrauchsmengen, die um 67% unter dem Vorjahreswert lagen. Der gesunkene Marktpreis für Kerosin wirkte sich sicherungsbedingt nur teilweise aus. Der Durchschnittspreis für Kerosin inklusive Treibstoffpreissicherung lag 2020 bei 572,61 USD je Tonne. Inklusive Sicherung sanken die Treibstoffpreise damit um 5% gegenüber Vorjahr. Die Entwicklung des US-Dollars hatte dagegen im Jahresverlauf insgesamt keinen Einfluss auf die Treibstoffkostenentwicklung. Der Treibstoffaufwand beinhaltet ein negatives Preissicherungsergebnis in Höhe von 204 Mio. EUR (Vorjahr: negatives Ergebnis von 39 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren sanken mengenbedingt um 43% auf 2.330 Mio. EUR.

Die Aufwendungen für Gebühren sanken im Vergleich mit der Verkehrsleistung unterdurchschnittlich. Mit 1.796 Mio. EUR lagen sie um 60% unter Vorjahr.

Die Aufwendungen für Fremdleistungen Technik lagen aufgrund des Rückgangs der Flugaktivitäten mit 1.139 Mio. EUR um 40% unter Vorjahr. Die Durchführung weiterhin notwendiger Wartungsarbeiten auch an geparkten Flugzeugen verhinderte einen noch stärkeren Rückgang.

Die um 42% auf 469 Mio. EUR gesunkenen Charteraufwendungen betreffen teilweise das Frachtgeschäft, bei dem während des Berichtsjahres zum Teil auf externe Kapazitäten zurückgegriffen wurde. Hieraus ergab sich ein im Vergleich zur gesamten Verkehrsleistung geringerer Rückgang der Aufwendungen.

Operativer Personalaufwand sinkt durch Kurzarbeit und Rückgang der Mitarbeiterzahl um 30%

Der operative Personalaufwand sank im Geschäftsjahr 2020 um 30% auf 6.405 Mio. EUR (Vorjahr: 9.111 Mio. EUR), insbesondere aufgrund der Effekte aus der Kurzarbeit, der niedrigeren durchschnittlichen Mitarbeiterzahl und der gegenüber Vorjahr niedrigeren Ergebnisbeteiligung. Ohne die Effekte aus der Kurzarbeit betrug der Rückgang 13%.

Planmäßige Abschreibungen sinken um 5%

Die planmäßigen Abschreibungen sanken im Vergleich zum Vorjahr um 5% auf 2.561 Mio. EUR (Vorjahr: 2.692 Mio. EUR). Die planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge, Reservetriebwerke und Triebwerksüberholungen verringerten sich um 8% auf 1.923 Mio. EUR (Vorjahr: 2.084 Mio. EUR).

Sonstige operative Aufwendungen sinken um 38%

Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken um 38% auf 3.427 Mio. EUR (Vorjahr: 5.494 Mio. EUR), insbesondere aufgrund niedrigerer Vertriebsaufwendungen, rückläufiger anderer, direkt mit der Geschäftstätigkeit verbundener Kosten sowie des gesunkenen Marketingaufwands. Gegenläufig erhöhten sich die Wertberichtigungen auf den Forderungsbestand.

Operative Aufwendungen sinken insgesamt um 44%

Insgesamt sanken die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group im Vorjahresvergleich um 44% auf 20.846 Mio. EUR (Vorjahr: 37.124 Mio. EUR).

Ergebnisentwicklung

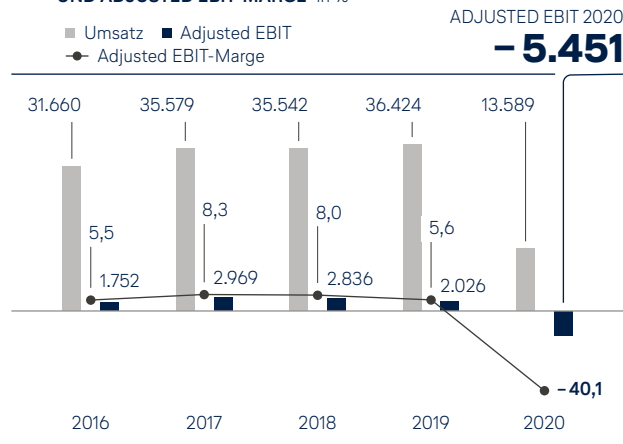
Adjusted EBIT liegt bei –5.451 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group sank im Vergleich zum Vorjahr auf –5.451 Mio. EUR (Vorjahr: 2.026 Mio. EUR).

Die Adjusted EBIT-Marge sank um 45,7 Prozentpunkte auf –40,1% (Vorjahr: 5,6%).

Im Geschäftsfeld Network Airlines sank das Adjusted EBIT auf –4.674 Mio. EUR (Vorjahr: 1.776 Mio. EUR). Eurowings verzeichnete einen Rückgang des Adjusted EBIT auf –703 Mio. EUR (Vorjahr: –122 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT des Geschäftsfelds Logistik stieg auf 772 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR). Im Geschäftsfeld Technik sank das Adjusted EBIT auf –383 Mio. EUR (Vorjahr: 463 Mio. EUR). Das Geschäftsfeld Catering verzeichnete einen Rückgang des Adjusted EBIT auf –284 Mio. EUR (Vorjahr: 128 Mio. EUR). Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften sowie die Konzernfunktionen gingen mit insgesamt –314 Mio. EUR (Vorjahr: –227 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

G11 ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. €
UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %



T021 ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE

in Mio. €

| | 2020 | | 2019 | |
|--|-----------------|------------------------------|-----------------|------------------------------|
| | GuV | Überleitung Adjusted EBIT | GuV | Überleitung Adjusted EBIT |
| Umsatzerlöse | 13.589 | – | 36.424 | – |
| Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen | 175 | – | 685 | – |
| Sonstige betriebliche Erträge | 1.897 | – | 1.889 | – |
| davon Erträge aus Buchgewinnen u.a. | – | – 38 | – | – 20 |
| davon Zuschreibungen Anlagevermögen | – | – 30 | – | – 38 |
| Summe betriebliche Erträge | 15.661 | – 68 | 38.998 | – 58 |
| Materialaufwand | – 8.453 | – | – 19.827 | – |
| Personalaufwand | – 6.436 | – | – 9.121 | – |
| davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Planabgeltung | – | 31 | – | 10 |
| Abschreibungen | – 4.389 | – | – 2.776 | – |
| davon außerplanmäßige Abschreibungen | – | 1.828 | – | 84 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | – 3.472 | – | – 5.585 | – |
| davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf | – | 6 | – | 51 |
| davon Aufwendungen aus Buchverlusten | – | 39 | – | 39 |
| Summe betriebliche Aufwendungen | – 22.750 | 1.904 | – 37.309 | 184 |
| Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit | – 7.089 | – | 1.689 | – |
| Beteiligungsergebnis | – 264 | – | 168 | – |
| Außerplanmäßige Abschreibung auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte | – | 66 | – | 43 |
| EBIT | – 7.353 | – | 1.857 | – |
| Summe Überleitung Adjusted EBIT | – | 1.902 | – | 169 |
| Adjusted EBIT | – | – 5.451 | – | 2.026 |
| Planmäßige Abschreibungen | – | 2.561 | – | 2.692 |
| Adjusted EBITDA | – | – 2.890 | – | 4.718 |

EBIT sinkt auf –7.353 Mio. EUR

Auf Basis des EBIT beinhaltet das Adjusted EBIT als wesentliche Ergebniskennzahl zur besseren Vergleichbarkeit eindeutig definierte, nicht planbare Ergebnisbestandteile. Die Adjustments beziehen sich ausschließlich auf außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen, Ergebniseffekte aus Abgängen von Anlagevermögen sowie Effekte aus Pensionsplanänderungen.

Das EBIT sank im Geschäftsjahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr auf –7.353 Mio. EUR (Vorjahr: 1.857 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT betrug damit –1.902 Mio. EUR (Vorjahr: –169 Mio. EUR).

In den Adjustments enthalten sind Abschreibungen auf Flugzeuge und Nutzungsrechte an insgesamt 115 Flugzeugen in Höhe von 1.475 Mio. EUR, die in einen sogenannten Langzeitparkmodus überführt wurden, für die eine Wiederaufnahme der operativen Tätigkeit nicht mehr geplant ist oder die zum Verkauf vorgesehen sind. Hiervon betroffen waren Lufthansa German Airlines (14 Airbus A380, fünf Boeing 747, 17 A340, zwei geleaste A330, elf A320 sowie 14 zum Teil geleaste A319), Austrian Airlines (drei B767, 13 Dash 8-400), Brussels Airlines (Nutzungsrechte an zwei A330 und acht A319) und Eurowings (Nutzungsrechte an 15 Dash 8-400, fünf A321 und ein Nutzungsrecht A319). Im Frachtbetrieb von Lufthansa Cargo wurden insgesamt fünf MD11 wie geplant zum Verkauf gestellt. Weiterhin entfielen 40 Mio. EUR auf Abschreibungen von Reservetriebwerken.

Außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 222 Mio. EUR betrafen im Wesentlichen Firmenwerte der Geschäftseinheiten LSG USA, LSG Korea sowie Eurowings. Beteiligungswerte im Geschäftsfeld Technik wurden aufgrund der krisenbedingt verschlechterten Geschäftsaussichten außerplanmäßig um 66 Mio. EUR wertberichtigt. Ebenfalls aufgrund der Krisenauswirkungen auf die voraussichtliche Geschäftsentwicklung wurden Sachanlagen der Flugschulbetriebe sowie von afrikanischen Cateringseinheiten in Höhe von 31 Mio. EUR wertberichtigt.

Mit Wirksamwerden der Anteilsübertragungen wurden die europäischen Gesellschaften des Cateringgeschäfts am 2. Dezember 2020 an gategroup veräußert. Aus Zuschreibungen auf das zum Verkauf stehende Vermögen während des Berichtsjahres sowie dem Abgangsergebnis resultierte ein positiver Effekt von insgesamt 41 Mio. EUR.

Die Aufwendungen aus Änderungen von Pensionsplänen in Höhe von 31 Mio. EUR betrafen im Wesentlichen Bewertungseffekte aus einer vom Unternehmen angebotenen, vorübergehenden Aussetzung der Klausel zum durchschnittlichen Ausscheidealter von Piloten im Rahmen der Übergangsversorgung der Deutschen Lufthansa AG. Eine entsprechende Einigung auf eine Änderung des Tarifvertrags als Teil einer Gesamteinigung steht allerdings noch aus.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sank gegenüber Vorjahr auf –7.089 Mio. EUR (Vorjahr: 1.689 Mio. EUR).

Finanzergebnis sinkt auf –1.542 Mio. EUR

Das Finanzergebnis sank gegenüber Vorjahr auf –1.542 Mio. EUR (Vorjahr: 171 Mio. EUR).

Das darin enthaltene Beteiligungsergebnis lag bei –264 Mio. EUR (Vorjahr: 168 Mio. EUR). Für den Rückgang waren negative Ergebnisse aus Joint Ventures und assoziierten Unternehmen insbesondere in den Unternehmensbereichen Network Airlines, Eurowings sowie Lufthansa Technik verantwortlich.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich um 6 % auf –334 Mio. EUR (Vorjahr: –315 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund der gestiegenen Verschuldung.

Die übrigen Finanzposten sanken auf –944 Mio. EUR (Vorjahr: 318 Mio. EUR), insbesondere aufgrund der negativen Marktwertentwicklung von Hedges zur Treibstoffkostenabsicherung, die infolge der notwendig gewordenen Auflösung von Sicherungsbeziehungen im Finanzergebnis ausgewiesen werden (779 Mio. EUR). Darüber hinaus belasteten erfolgswirksam zu erfassende Ineffektivitäten bei der Devisensicherung aufgrund der Verschiebungen von Flugzeuginvestitionen sowie die Marktbewertung der im Berichtsjahr emittierten Wandelanleihe das Finanzergebnis.

Die Entlastung aus Ertragsteuern in Höhe von 1.865 Mio. EUR betraf die Aktivierung von latenten Steuern auf negative Ergebnisse des Geschäftsjahres 2020 (Vorjahr: Steueraufwand von 615 Mio. EUR). Die Steuerquote betrug im Wesentlichen aufgrund der Nichtaktivierung von Steuerlatenzen bei Gesellschaften mit Verlusthistorie sowie der nicht der Steuer unterliegenden negativen Beteiligungsergebnisse lediglich 22 %.

Zuzüglich der auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteile von 41 Mio. EUR (Vorjahr: –32 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis von –6.725 Mio. EUR (Vorjahr: 1.213 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie betrug –12,51 EUR (Vorjahr: 2,55 EUR).

➤ Konzernanhang, Erläuterung 16, S. 164.

T022 ERGEBNISSTRUKTUR LUFTHANSA GROUP

| | 2020 in Mio. € | 2019 in Mio. € | Veränderung in % |
|--|-------------------|-------------------|---------------------|
| Betriebliche Erträge | 15.661 | 38.998 | –60 |
| Betriebliche Aufwendungen | –22.750 | –37.309 | –39 |
| Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit | –7.089 | 1.689 | |
| Finanzergebnis | –1.542 | 171 | |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | –8.631 | 1.860 | |
| Ertragsteuern | 1.865 | –615 | |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | –6.766 | 1.245 | |
| Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis | 41 | –32 | |
| Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis | –6.725 | 1.213 | |

Dividendenzahlungen sind bis zur Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen ausgeschlossen

Die Stabilisierungsmaßnahmen des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) schließen die Zahlung von Dividenden bis zur vollständigen Rückführung der Kredite und Stillen Einlagen und der Veräußerung sämtlicher Aktien der Gesellschaft durch den WSF aus. Bis dahin wird der Free Cashflow primär zur Tilgung der Finanzverbindlichkeiten, einschließlich der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen, verwendet. Langfristig sollen die Aktionäre wieder direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden. ➔ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 21 ff.**

Mehrperiodenergebnis durch Coronakrise belastet

Das Geschäftsmodell der Lufthansa Group ist konjunkturellen Schwankungen und anderen externen Faktoren ausgesetzt. Dabei ist der Einfluss in den verschiedenen Geschäftsfeldern unterschiedlich stark.

In den Vorjahren konnten vor allem die Airlines der Lufthansa Group ihre Kostenposition kontinuierlich verbessern und Maßnahmen umsetzen, um flexibler auf Veränderungen und Herausforderungen im wirtschaftlichen Umfeld zu reagieren. Im Berichtsjahr wurde diese Entwicklung jedoch durch die erheblichen Auswirkungen der Coronakrise unterbrochen.

FINANZLAGE

Investitionen

Investitionsvolumen um 64 % reduziert

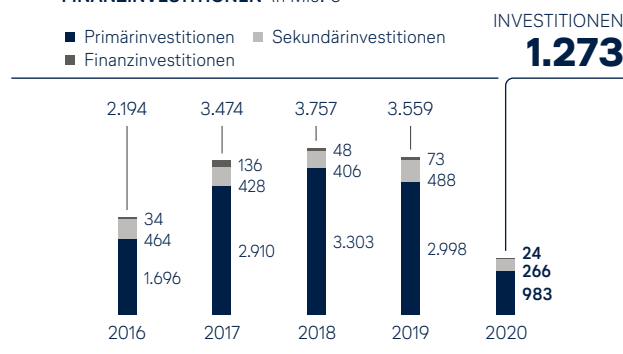
Die Lufthansa Group konnte die Investitionen in Reaktion auf die Krise vor allem durch die Restrukturierung von Zahlungsplänen für Flugzeuginvestitionen kurzfristig reduzieren. Die Bruttoinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) sanken um 64 % auf 1.273 Mio. EUR (Vorjahr: 3.559 Mio. EUR).

Die Primärinvestitionen in An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen verminderten sich um 67 % auf 983 Mio. EUR (Vorjahr: 2.998 Mio. EUR). Sie machten damit 77 % der Gesamtinvestitionen aus.

Die Sekundärinvestitionen, zusammengesetzt aus Investitionen in andere Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, gingen um 45 % auf 266 Mio. EUR zurück (Vorjahr: 488 Mio. EUR). Davon entfielen 186 Mio. EUR (Vorjahr: 332 Mio. EUR) auf Sachanlagen, wie etwa technische Anlagen und Maschinen, sowie auf Betriebs- und Geschäftsausstattung. In immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen und Software wurden 80 Mio. EUR (Vorjahr: 156 Mio. EUR) investiert.

Finanzinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) von insgesamt 24 Mio. EUR (Vorjahr: 73 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Mittelabflüsse aus Darlehensgewährungen an verbundene, nicht konsolidierte Gesellschaften.

G12 PRIMÄR-, SEKUNDÄR- UND FINANZINVESTITIONEN in Mio. €¹⁾



¹⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

Mit 958 Mio. EUR (–65 % gegenüber Vorjahr) entfiel der größte Teil der Investitionen auf die Network Airlines. Die Investitionen bei Eurowings beliefen sich auf 106 Mio. EUR (–17 %). ➔ **Flotte, S. 25 f.**

Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik in Höhe von 222 Mio. EUR (–22 %) betrafen im Wesentlichen An- und Abschlusszahlungen bei Auslieferung für Frachtflugzeuge. Im Geschäftsfeld Technik entfielen Investitionen von 152 Mio. EUR (–51 %) vor allem auf den Erwerb von Reservetriebwerken, die Finanzierung von Joint Venture-Gesellschaften sowie auf sonstige Sachanlagen. Die Investitionen im Geschäftsfeld Catering von 28 Mio. EUR (–78 %) betrafen im Wesentlichen Ersatzinvestitionen in Cateringbetriebsstätten.

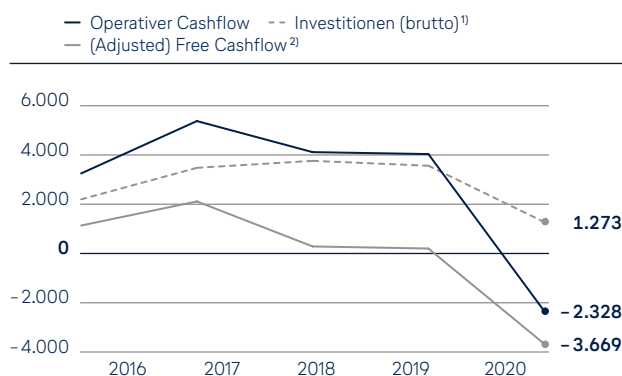
Cashflow

Operativer Cashflow sinkt auf –2.328 Mio. EUR

Der Operative Cashflow sank krisenbedingt gegenüber Vorjahr aufgrund des Rückgangs des Ergebnisses vor Ertragsteuern auf –2.328 Mio. EUR (Vorjahr: 4.030 Mio. EUR).

Im Vergleich zum Vorsteuerergebnis fiel der Rückgang aufgrund der nicht zahlungswirksamen Ergebnisbestandteile niedriger aus. Diese umfassten insbesondere außerplanmäßige Abschreibungen auf Anlagevermögen in Höhe von 1.828 Mio. EUR (Vorjahr: 84 Mio. EUR) sowie Bewertungseffekte aus Finanzderivaten in Höhe von 334 Mio. EUR. Letztere ergaben sich insbesondere aus Ineffektivitäten aufgrund der im Berichtsjahr erfolgten Realisierungen und anschließenden Neuabschlüssen von Investitionssicherungsgeschäften und der Verschiebung von geplanten Investitionen sowie durch die erfolgswirksame Marktbewertung der emittierten Wandelanleihe. Ebenso unterstützten der Wegfall von Ertragsteuervorauszahlungen infolge der Ergebnisverschlechterung, die Verschiebung von Zahlungen aus sonstigen Steuern und Abgaben (918 Mio. EUR), die Realisierung von Devisensicherungen mit positiven Marktwerten (428 Mio. EUR) sowie Repo-Geschäfte mit Emissionszertifikaten (275 Mio. EUR) die Entwicklung.

G13 CASHFLOW UND INVESTITIONEN in Mio. €



¹⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

²⁾ Ab 2018: Adjusted Free Cashflow.

Working Capital-Veränderungen verursachten einen Mittelabfluss von 683 Mio. EUR (Vorjahr: Mittelzufluss von 490 Mio. EUR). Maßgeblich dafür war der Rückgang der Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugtickets in Höhe von 2.007 Mio. EUR, der im Wesentlichen aus der Rückerstattung von stornierten Flugscheinen an Kunden (3.851 Mio. EUR) und den stark verminderten Neubuchungen resultierte. Außerdem sanken die Verbindlichkeiten gegenüber Lieferanten um 1.673 Mio. EUR. Der deutliche Abbau der Forderungen aus Lieferungen und Leistung inklusive der Vertragsvermögensgegenstände (-2.204 Mio. EUR), die Reduktion der Vorratsbestände und erhaltene Anzahlungen auf Technik-Leistungsverträge kompensierten die Abflüsse teilweise.

Adjusted Free Cashflow sinkt auf -3.669 Mio. EUR

Die Bruttoinvestitionen (ohne Anteilskäufe) der Lufthansa Group betragen 1.273 Mio. EUR und enthielten die zuvor angeführten Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen. Gegenläufig wirkte sich der Abbau von reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen in Höhe von 276 Mio. EUR aus (Vorjahr: Aufbau von 231 Mio. EUR). Für Anteilskäufe wurden Ausgaben von 39 Mio. EUR (Vorjahr: 107 Mio. EUR) getätigt.

Im Rahmen der Veräußerung von Vermögenswerten flossen Mittel in Höhe von 49 Mio. EUR ab (Vorjahr: Zufluss von 136 Mio. EUR). Aus dem Verkauf der Gesellschaften des Europageschäfts der LSG Group resultierte ein Abgang an liquiden Mitteln (Veräußerungserlös abzüglich veräußerter Bestand an Zahlungsmitteln) in Höhe von -218 Mio. EUR. Die Zins- und Dividendeneinnahmen verminderten sich um 61% auf 123 Mio. EUR (Vorjahr: 313 Mio. EUR). Die für die Investitionstätigkeit eingesetzten Nettzahlungsmittel betrugen somit insgesamt 962 Mio. EUR und lagen 72% unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 3.448 Mio. EUR).

Nach Abzug dieser Nettzahlungsmittel aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2020 ein negativer Free Cashflow von -3.290 Mio. EUR (Vorjahr: 582 Mio. EUR).

Der Adjusted Free Cashflow berücksichtigt den Mittelabfluss aus Leasingverhältnissen (Tilgungsanteil), der im Finanzierungs-Cashflow gezeigt wird. Er sank auf -3.669 Mio. EUR (Vorjahr: 203 Mio. EUR). Die darin enthaltenen Leasingzahlungen betrugen im Berichtsjahr 379 Mio. EUR (Vorjahr: 379 Mio. EUR).

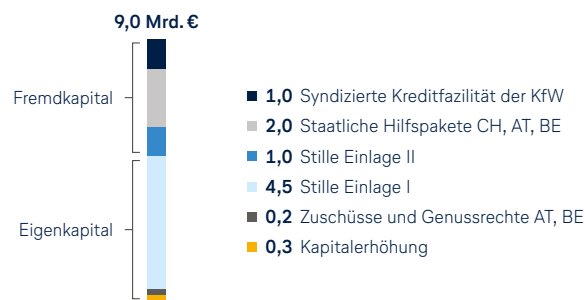
Finanzierung

Lufthansa Group erhält Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite von bis zu 9 Mrd. EUR

Die Lufthansa Group hat mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik Deutschland (WSF) und den Regierungen in der Schweiz, Österreich und Belgien Stabilisierungsmaßnahmen vereinbart, um die finanziellen Folgen der Corona-Pandemie abzumildern und die Solvenz des Unternehmens zu erhalten. Das ausgehandelte Stabilisierungspaket beinhaltet Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite von insgesamt bis zu 9 Mrd. EUR.

G14 ÜBERSICHT STABILISIERUNGSMASSNAHMEN

in Mrd. €



Der WSF stellt dabei Finanzierungsmittel in Form von Stillen Einlagen von insgesamt bis zu 5,7 Mrd. EUR in das Vermögen der Deutschen Lufthansa AG zur Verfügung. Davon werden circa 4,7 Mrd. EUR (als sogenannte Stille Einlage I) im Sinne der Vorschriften der IFRS als Eigenkapital eingestuft. In dieser Höhe ist die Stille Einlage I unbefristet und kann vom Unternehmen ganz oder in Teilen gekündigt werden. Die Stabilisierungsmittel mit Eigenkapital- beziehungsweise Zuschusscharakter in Belgien und Österreich in Höhe von 153 Mio. EUR haben den verfügbaren Maximalbetrag auf 4,5 Mrd. EUR vermindert. Die Vergütung der Stillen Einlage I beträgt 4% p.a. für die Jahre 2020 und 2021. In den folgenden Jahren steigt die Vergütung bis auf 9,5% p.a. ab dem Jahr 2027 an. Im Berichtsjahr wurde die Stille Einlage I nicht in Anspruch genommen.

Weitere 1,0 Mrd. EUR stellt der WSF der Deutschen Lufthansa AG als Stille Einlage II zur Verfügung. Diese Einlage hat eine Laufzeit von bis zu sechs Jahren zur gleichen Vergütung wie die Stille Einlage I und wird im Sinne der Vorschriften des IFRS als Fremdkapital eingestuft.

Außerdem hat der WSF im Wege einer Kapitalerhöhung Aktien gezeichnet und dabei eine Beteiligung von 20 % am Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG aufgebaut. Der Bezugspreis betrug 2,56 EUR je Aktie, sodass sich die Bar-einlage auf 306 Mio. EUR belief. Der WSF kann außerdem seinen Anteil am Grundkapital im Fall einer Übernahme der Gesellschaft durch Wandlung eines Teils der Stillen Einlage II auf 25 % plus eine Aktie erhöhen.

Ein weiterer Teil der Stillen Einlage II kann bei Nichtzahlung der Vergütung durch die Gesellschaft frühestens ab den Jahren 2024 beziehungsweise 2026 zudem in eine weitere Aktienbeteiligung von jeweils 5 % am Grundkapital gewandelt werden. Die zweite Wandlungsmöglichkeit gilt jedoch nur, soweit der WSF nicht zuvor bereits seinen Anteil im Rahmen des vorstehend genannten Übernahmefalls erhöht hat. Eine Wandlung ist ferner auch zum Verwässerungsschutz möglich.

Unter der Voraussetzung der vollen Rückzahlung der Stillen Einlagen durch das Unternehmen sowie eines Mindest-veräußerungspreises von 2,56 EUR je Aktie zuzüglich einer jährlichen Wertsteigerung von 12 % verpflichtet sich der WSF zum vollständigen Verkauf seines Aktienbesitzes bis zum 31. Dezember 2023 zum Marktpreis. Die Verpflichtung besteht bei voller Rückzahlung der Stillen Einlagen auch nach diesem Zeitpunkt, falls die Aktienbeteiligung noch nicht vollständig veräußert wurde.

Schließlich werden die Stabilisierungsmaßnahmen ergänzt durch eine syndizierte Kreditfazilität in Höhe von 1 Mrd. EUR unter Beteiligung der KfW und privater Banken mit einer Laufzeit von drei Jahren. Zur Sicherung wurden die Anteile an österreichischen und maltesischen Flugzeugleasing-gesellschaften verpfändet, die insgesamt 323 Flugzeuge im Konzern betreiben.

Auflagen betreffen insbesondere den Verzicht auf künftige Dividendenzahlungen und Beschränkungen der Management-vergütung sowie von Akquisitionen. Außerdem wurden zwei Sitze im Aufsichtsrat in Abstimmung mit der Bundesregierung besetzt, wovon ein Aufsichtsrat Mitglied des Prüfungsaus-schusses wurde. Außer im Übernahmefall verpflichtet sich der WSF, sein Stimmrecht in der Hauptversammlung bei den üblichen Beschlüssen ordentlicher Hauptversammlungen nicht auszuüben.

Weitere von der Bundesrepublik Deutschland gegenüber der EU-Kommission abgegebene Zusagen verpflichten den Konzern, jeweils an den Flughäfen Frankfurt und München zur Stationierung von bis zu vier Flugzeugen, bis zu 24 Start- und Landerechte (Slots), also rechnerisch drei Start- und drei Landerechte pro Flugzeug und Tag, an einen Wettbewerber zu übertragen. Im Berichtsjahr fanden in diesem Zusammen-hang keine Slot-Transfers statt.

Mit den Regierungen in der Schweiz, Österreich und Belgien vereinbarte die Lufthansa Group Hilfspakete in Höhe von insgesamt 2,2 Mrd. EUR, die auf die mit dem WSF sowie mit der KfW und den privaten Banken vereinbarten Stabilisierungs-

maßnahmen angerechnet wurden. Alle Pakete beinhalten bestimmte standortbezogene Vereinbarungen.

Der Schweizer Bund hat garantierte Kredite für die beiden Schweizer Fluggesellschaften der Lufthansa Group, SWISS und Edelweiss, in Höhe von 1,5 Mrd. CHF (circa 1,4 Mrd. EUR) zugesagt. Zur Sicherung der Darlehensansprüche wurden die Anteile an den betroffenen Schweizer Gesellschaften verpfändet. Die Deutsche Lufthansa AG hat darüber hinaus einen Beitrag durch ein subordiniertes Darlehen in Höhe von 500 Mio. CHF geleistet.

Die österreichische Bundesregierung und die Lufthansa Group haben sich auf ein Corona-Hilfspaket in Höhe von 600 Mio. EUR für Austrian Airlines verständigt. Hierbei stellt die Regierung Garantien für Darlehen von Kreditinstituten von bis zu 300 Mio. EUR. Das Darlehen ist durch Pfand-rechte an insgesamt 38 Flugzeugen gesichert. Außerdem wurde ein nachrangiges Darlehen über 150 Mio. EUR gewährt, das vorbehaltlich der Erfüllung bestimmter Voraussetzungen nicht rückzahlbar ist. Die Bedingungen für eine entsprechend erfolgswirksame Realisierung wurden zwischenzeitlich erfüllt. Die Deutsche Lufthansa AG beteiligte sich mit Eigenmitteln von 150 Mio. EUR.

Die belgische Regierung und die Lufthansa Group haben eine Vereinbarung über Darlehen des belgischen Staats in Höhe von 287 Mio. EUR an Brussels Airlines und einen Genussschein über 3 Mio. EUR geschlossen, welche durch einen Eigenkapitalzuschuss der Deutschen Lufthansa AG von 170 Mio. EUR ergänzt wird. Das Darlehen ist mit den Anteilen der Deutschen Lufthansa AG an Brussels Airlines besichert.

Stabilisierungsmaßnahmen und externe Finanzierungen sichern Liquidität

Aus den Stabilisierungsmaßnahmen haben die Lufthansa Konzerngesellschaften bis Ende des Berichtsjahres insgesamt 3,3 Mrd. EUR erhalten. Damit standen der Lufthansa Group zum 31. Dezember 2020 weitere Stabilisierungsmaßnahmen in Höhe von 5,7 Mrd. EUR zur Verfügung, die bislang nicht in Anspruch genommen wurden.

In Deutschland wurde die Stille Beteiligung II durch den WSF in Höhe von 1.000 Mio. EUR geleistet sowie weitere 1.000 Mio. EUR des KfW-Konsortialkredits in Anspruch genommen. Letzterer wurde im Februar 2021 zurückgezahlt. ➤ **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, S. 37 f.** Darüber hinaus flossen durch den WSF 306 Mio. EUR aus der Kapitalerhöhung zu. In Österreich wurden das Hybriddarlehen der Finanzagentur des Bundes von 150 Mio. EUR sowie ein Konsortialkredit in Höhe von insgesamt 300 Mio. EUR ausgezahlt. Die Bedin-gungen für den vertraglich vorgesehenen Tilgungsverzicht für das Hybriddarlehen wurden zwischenzeitlich erfüllt. In der Schweiz wurden bislang 475 Mio. CHF (438 Mio. EUR) der vom Schweizer Bund garantierten Kreditlinie in Anspruch genommen. In Belgien wurden von dem mit der belgischen Regierung vereinbarten Kreditrahmen 130 Mio. EUR und der Genussschein von 3 Mio. EUR ausgezahlt.

Darüber hinaus haben die LSG Group sowie Lufthansa Technik in den USA Zahlungen im Rahmen des „Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act“ (CARES Act) in einer Gesamthöhe von 244 Mio. USD erhalten, die teilweise als Darlehen, teilweise als Zuschuss gewährt wurden.

Neben den staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen umfassten die wesentlichen externen Finanzierungsinstrumente Flugzeugfinanzierungen und unbesicherte Finanzierungen wie beispielsweise Schuldscheindarlehen und börsennotierte Anleihen. Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group bilaterale Kreditlinien mit einer Vielzahl von Banken. Zum 31. Dezember 2020 betrugen diese Kreditlinien insgesamt 763 Mio. EUR (Vorjahr: 774 Mio. EUR) und wurden im Gegensatz zum Vorjahr vollständig in Anspruch genommen.

Im Jahr 2020 wurden insgesamt neun Flugzeugfinanzierungen beziehungsweise mit Flugzeugen besicherte Schuldscheindarlehen für vier Airbus A350 sowie drei Flugzeuge aus der A320-Familie abgeschlossen. Damit wurden Finanzmittel in Höhe von insgesamt 425 Mio. EUR aufgenommen. Diese Finanzierungen werden über die jeweilige Vertragslaufzeit von fünf bis zwölf Jahren kontinuierlich getilgt.

Im November 2020 hat die Lufthansa Group eine Wandelanleihe mit einem Gesamtvolumen von 600 Mio. EUR begeben. Die Anleihe mit einer Stückelung von 100.000 Euro wird mit 2,0 Prozent pro Jahr verzinst. Die Emission war mehr als sechsfach überzeichnet. Sofern sie nicht zuvor umgewandelt wurden, werden die Anleihen am 17. November 2025 zu ihrem Nennwert zurückgezahlt. Investoren haben zudem die Möglichkeit, die Anleihe in neue und/oder bestehende Namensaktien der Lufthansa AG zu wandeln. Der anfängliche Wandlungspreis wurde auf 12,96 Euro festgelegt, was

einer Wandlungsprämie von 40,0 Prozent über dem Referenzaktienkurs von 9,2545 Euro entspricht.

Im November 2020 wurde das EMTN-Programm (Euro Medium Term Note-Programm oder Debt Issuance Program) erneuert. Dieses Programm ermöglicht es, Kapitalmarktanleihen innerhalb kürzester Zeit zu begeben. Das Programm ist an der Luxemburger Börse gelistet.

Unter dem EMTN-Programm hat die Lufthansa Group im November 2020 die attraktiven Kapitalmarktkonditionen genutzt und eine Anleihe über 1 Mrd. EUR begeben. Die Anleihe mit einer Laufzeit bis zum 29. Mai 2026 hat einen Kupon von 3,0% pro Jahr. Die Emission war rund vierfach überzeichnet.

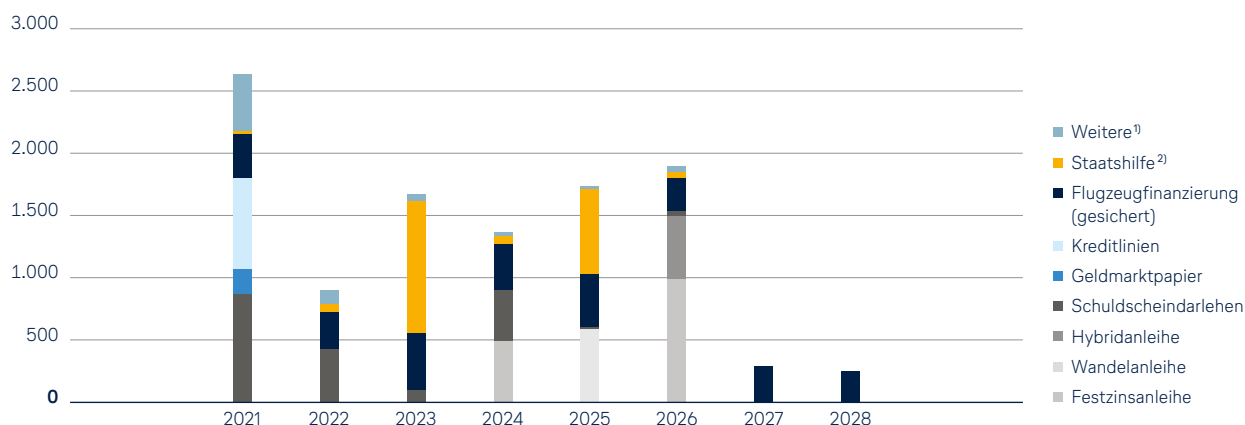
Die erzielten Konditionen der beiden Anleihen unterstreichen das hohe Vertrauen in die Lufthansa Group auch als Kreditnehmer.

Im November 2020 hat die Deutsche Lufthansa AG zudem beschlossen, das erste Kündigungsrecht ihrer am 12. August 2075 fälligen, mit 5,125 Prozent verzinsten 500-Millionen-Euro-Hybridanleihe nicht auszuüben. Das Kündigungsrecht kann somit zum 12. Februar 2026 wieder ausgeübt werden. Darüber hinaus wird der Kupon am 12. Februar 2021 neu festgesetzt.

Im Geschäftsjahr 2020 hat die Lufthansa Group mehrere kurzfristige Schuldscheindarlehen über rund 400 Mio. EUR abgeschlossen beziehungsweise verlängert, Geldmarktpapiere über 350 Mio. EUR und Commercial Papers über 385 Mio. EUR begeben.

G15 FÄLLIGKEITENPROFIL DER FINANZVERBINDLICHKEITEN

Stand zum 31.12.2020 in Mio. €



¹⁾ Hauptsächlich bilaterale Kredite; enthält keine Operating-Leasingverhältnisse.

²⁾ Vor allem Rückzahlung von 1 Mrd. EUR KfW im Jahr 2023 und planmäßige Rückzahlung von 300 Mio. EUR Österreichische Staatshilfe, 475 Mio. CHF Schweizer Staatshilfe und 130 Mio. EUR Belgische Staatshilfe.

Wesentliche Finanzierungen außerhalb der Bilanz gab es im Berichtsjahr nicht.

Diesen Mittelaufnahmen standen im Wesentlichen planmäßige Tilgungen von fünf Schuldscheindarlehen und kurzfristigen Mittelaufnahmen (782 Mio. EUR) sowie die planmäßige Rückzahlungen von Flugzeugfinanzierungen und aus Leasing (893 Mio. EUR) gegenüber.

Zins- und Dividendenzahlungen beliefen sich auf 244 Mio. EUR (Vorjahr: 592 Mio. EUR).

Der Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Zufluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 5.076 Mio. EUR (Vorjahr: Abfluss von 161 Mio. EUR).

Liquidität

Verfügbare Liquidität liegt bei 10,6 Mrd. EUR

Die bilanzielle Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln und kurzfristigen Wertpapieren) stieg gegenüber Vorjahr insbesondere aufgrund der Zahlungen im Rahmen der Stabilisierungspakete und liquiditätssteigernden Maßnahmen um 61% auf 5.458 Mio. EUR (Vorjahr: 3.385 Mio. EUR). Davon waren zum Bilanzstichtag 4.330 Mio. EUR zentral und weitere 639 Mio. EUR bei den ausländischen Konzern-Airlines verfügbar. Weitere 489 Mio. EUR entfielen im Wesentlichen auf sonstige Konzerngesellschaften. Die noch nicht abgerufenen Mittel aus den staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen und Krediten beliefen sich am 31. Dezember 2020 aus Konzernsicht auf 5.657 Mio. EUR. Insgesamt standen dem Unternehmen damit zum Jahresende 2020 rund 10,6 Mrd. EUR an Liquidität zentral sowie in den ausländischen Konzern-Airlines zur Verfügung.

T023 VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG LUFTHANSA GROUP

| | 2020 in Mio. € | 2019 in Mio. € | Veränderung in % |
|---|-------------------|-------------------|---------------------|
| Ergebnis vor Ertragsteuern | -8.631 | 1.860 | |
| Abschreibungen/Zuschreibungen | 4.552 | 2.837 | 60 |
| Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen | 9 | 20 | -55 |
| Zinsergebnis/Beteiligungsergebnis | 598 | 147 | 307 |
| Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern | 81 | -1.009 | |
| Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge | 212 | -134 | |
| Veränderung des Trade Working Capitals | -683 | 490 | |
| Veränderung übriger Aktiva/Passiva | 1.534 | -181 | |
| Operativer Cashflow | -2.328 | 4.030 | |
| Investitionen und Zugänge reparaturfähige Ersatzteile | -1.036 | -3.897 | -73 |
| Einnahmen aus Verkäufen von Anteilen/Abgang von Anlagevermögen | -49 | 136 | |
| Zinseinnahmen und Dividenden | 123 | 313 | -61 |
| Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel | -962 | -3.448 | -72 |
| Free Cashflow | -3.290 | 582 | |
| Erwerb/Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds | -1.380 | -419 | 229 |
| Kapitalerhöhung | 306 | - | - |
| Transaktionen durch Minderheiten | - | 1 | -100 |
| Aufnahme/Rückführung langfristiger Finanzschulden | 5.014 | 430 | 1.066 |
| Dividenden | -21 | -414 | -95 |
| Zinsausgaben | -223 | -178 | 25 |
| Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel | 5.076 | -161 | |
| Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen | -33 | -5 | 560 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01. | 1.431 | 1.434 | 0 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12. | 1.804 | 1.431 | 26 |
| Abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 31.12. zum Verkauf stehen | - | 16 | |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 31.12. nicht zum Verkauf stehen | 1.804 | 1.415 | 27 |

VERMÖGENSLAGE

Die Konzernbilanzsumme sank zum 31. Dezember 2020 gegenüber Jahresende 2019 um 7% auf 39.484 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 42.659 Mio. EUR).

Dabei sanken die langfristigen Vermögenswerte um 6% auf 29.444 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 31.374 Mio. EUR). Sie machten damit 75% der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2019: 74%). Die kurzfristigen Vermögenswerte sanken um 11% auf 10.040 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 11.285 Mio. EUR). Ihr Anteil an der Bilanzsumme lag damit bei 25% (31. Dezember 2019: 26%).

Das Eigenkapital reduzierte sich um 86% auf 1.387 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 10.256 Mio. EUR). Insgesamt machten die langfristigen Mittel unverändert 63% der Bilanzsumme aus. Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel deckten die langfristigen Vermögenswerte zu 84% (31. Dezember 2019: 85%). Der Anteil der kurzfristigen Mittel an der Bilanzsumme lag wie im Vorjahr bei 37%.

Aktiva

Langfristiges Vermögen sinkt um 6%

Die langfristigen Vermögenswerte sanken gegenüber Vorjahr um 6% auf 29.444 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 31.374 Mio. EUR). Die Veränderung basiert im Wesentlichen auf Abschreibungen des Anlagevermögens und dem Rückgang der Marktwerte von Sicherungsinstrumenten, die durch den Anstieg von latenten Ertragsteueransprüchen teilweise kompensiert wurden.

Kurzfristiges Vermögen liegt 11% unter Vorjahr

Die kurzfristigen Vermögenswerte sanken um 11% auf 10.040 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 11.285 Mio. EUR). Der krisenbedingte Rückgang der kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderen Forderungen

sowie der Vorräte wurde teilweise durch den Anstieg der liquiden Mittel inklusive kurzfristiger Wertpapiere, resultierend aus der Netto-Mittelaufnahme und ergebnisneutralen Zuflüssen, kompensiert.

Die zum Verkauf stehenden Vermögenswerte in Höhe von 134 Mio. EUR betrafen im Wesentlichen 40 Flugzeuge, die zum Verkauf vorgesehen sind. Im Vorjahr stellten die Vermögenswerte der Abgangsgruppe der Gesellschaften des Euro-pageschäfts der LSG Group den überwiegenden Teil des zum Verkauf stehenden Vermögens dar. Mit dem Abschluss des Verkaufs im Dezember 2020 sind diese abgegangen.

Passiva

Eigenkapital sinkt um 86%, Eigenkapitalquote sinkt auf 3,5%

Das Eigenkapital ist gegenüber Jahresende 2019 um 86% auf 1.387 Mio. EUR gesunken (31. Dezember 2019: 10.256 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des Konzernverlusts und der negativen, ergebnisneutralen Bewertungseffekte bei den Pensionen und Derivaten, teilweise kompensiert durch die Kapitalerhöhung des WSF in Höhe von 306 Mio. EUR.

Die Eigenkapitalquote sank damit gegenüber Jahresende 2019 um 20,5 Prozentpunkte auf 3,5% (31. Dezember 2019: 24,0%).

T024 ENTWICKLUNG VON KONZERNERGEBNIS, EIGENKAPITAL, EIGENKAPITALQUOTE UND EIGENKAPITALRENDITE

| | | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 |
|---|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| Ergebnis nach Ertragsteuern ¹⁾ | Mio. € | -6.766 | 1.245 | 2.196 | 2.374 | 1.803 |
| Eigenkapital ¹⁾ | Mio. € | 1.387 | 10.256 | 9.573 | 9.110 | 7.149 |
| Eigenkapitalquote ¹⁾ | % | 3,5 | 24,0 | 25,1 | 25,5 | 20,6 |
| Eigenkapitalrendite ¹⁾ | % | -487,8 | 12,1 | 22,9 | 26,1 | 25,2 |

¹⁾ Inkl. Minderheiten.

G16 BILANZSTRUKTUR

in %

AKTIVA in Mio. €

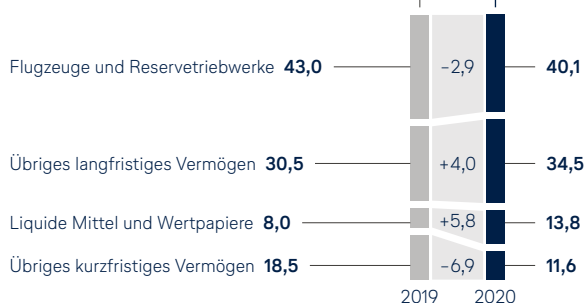
39.484

PASSIVA in Mio. €

39.484

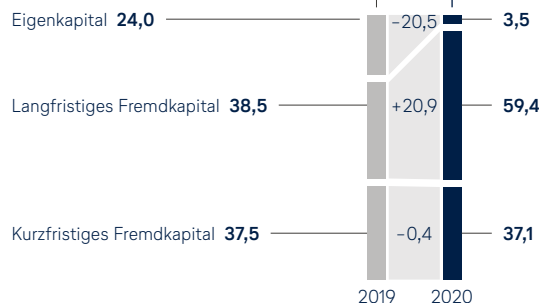
Aktiva

42.659 Mio. €



Passiva

42.659 Mio. €



Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen steigen um 43 %

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen um 43 % auf 23.438 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 16.417 Mio. EUR), insbesondere aufgrund des Anstiegs von Finanzschulden und Pensionsverbindlichkeiten.

Die langfristigen Finanzschulden lagen mit 12.252 Mio. EUR um 46 % über dem Wert vom Jahresende 2019 (31. Dezember 2019: 8.396 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte überwiegend aus den in Anspruch genommenen Darlehen im Rahmen der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen (inklusive Gebühren) in Höhe von 2.935 Mio. EUR sowie weiteren zentralen Finanzmittelaufnahmen in Höhe von 3.773 Mio. EUR. ➔ **Finanzierung, S. 43 ff.**

Die Pensionsverbindlichkeiten stiegen um 43 % auf 9.531 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 6.659 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des um 0,6 Prozentpunkte auf 0,8 % gesunkenen Zinssatzes zur Abzinsung von Pensionsverpflichtungen sowie der negativen Marktwertentwicklung des Planvermögens.

Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen sinken um 8 %

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sanken gegenüber Vorjahr um 8 % auf 14.659 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 15.986 Mio. EUR), primär aufgrund des Rückgangs der Verbindlichkeiten aus nicht genutzten Flugtickets und der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, denen die Zunahme der kurzfristig fälligen Finanzschulden und der derivativen Finanzinstrumente gegenüberstanden.

Die Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten des Vorjahres betrafen die zwischenzeitlich veräußerten europäischen Cateringgesellschaften.

Nettokreditverschuldung liegt 49 % über Vorjahr

Die Nettokreditverschuldung lag mit 9.922 Mio. EUR um 49 % über dem Niveau vom Jahresende 2019 (31. Dezember 2019: 6.662 Mio. EUR).

Das Adjusted Net Debt, die Summe von Nettokreditverschuldung und Pensionsverbindlichkeiten abzüglich 50 % der 2015 begebenen Hybridanleihe, stieg gegenüber Jahresende 2019 um 47 % auf 19.206 Mio. EUR (31. Dezember 2019: 13.074 Mio. EUR).

T025 BERECHNUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG

| | 2020 in Mio. € | 2019 in Mio. € | Veränderung in % |
|---|-------------------|-------------------|---------------------|
| Verbindlichkeiten Kreditinstitute | 4.938 | 2.110 | 134 |
| Anleihen | 2.907 | 1.094 | 166 |
| Leasingverbindlichkeiten (IFRS 16) ¹⁾ | 2.291 | 2.386 | -4 |
| Übrige langfristige Finanzschulden | 5.232 | 4.440 | 18 |
| | 15.368 | 10.030 | 53 |
| Übrige Bankverbindlichkeiten | 14 | 17 | -18 |
| Konzernkreditverschuldung | 15.382 | 10.047 | 53 |
| Bankguthaben und Kassenbestände | 1.806 | 1.415 | 28 |
| Wertpapiere | 3.654 | 1.970 | 85 |
| Nettokreditverschuldung | 9.922 | 6.662 | 49 |
| Pensionsrückstellungen | 9.531 | 6.659 | 43 |
| Nettokreditverschuldung und Pensionsrückstellungen | 19.453 | 13.321 | 46 |

¹⁾ Ohne die ehemaligen Finanzleasingverbindlichkeiten nach IAS 17, welche in den übrigen langfristigen Finanzschulden enthalten sind..

Vergleich mit ursprünglicher Prognose und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Umsatz und Adjusted EBIT der Lufthansa Group entwickeln sich krisenbedingt entsprechend der ursprünglichen Prognose deutlich rückläufig.
| Lufthansa Cargo erzielt Ergebnis auf Rekordniveau. | Wesentliche KPIs entwickeln sich wie prognostiziert.

VERGLEICH MIT URSPRÜNGLICHER PROGNOSE

Umsatz und Adjusted EBIT der Lufthansa Group entwickeln sich wie prognostiziert deutlich rückläufig

Die Lufthansa Group hat ihren Ausblick für das Geschäftsjahr 2020 mit der Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2019 am 19. März 2020 – zu Beginn der Coronakrise – aufgestellt und bekannt gegeben. Aufgrund der Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Verlauf des Pandemiegeschehens, der Verhängung von Reiserestriktionen und der Auswirkungen der Pandemie auf das Kundenvertrauen und die Nachfrage nach Flugreisen war es nicht möglich, einen detaillierten Ausblick für das Geschäftsjahr 2020 zu geben. Dies änderte sich auch im Laufe des Geschäftsjahres 2020 nicht.

So prognostizierte die Lufthansa Group im März für das Geschäftsjahr 2020 einen im Vergleich zum Vorjahr deutlichen Rückgang von Umsatz und Adjusted EBIT. Diese Prognose traf mit einem Rückgang der Umsatzerlöse um 63 % und mit einem Rückgang des Adjusted EBIT auf –5.451 Mio. EUR (Vorjahr: 2.026 Mio. EUR) zu.

Hinsichtlich der Kapazität, gemessen in angebotenen Sitzkilometern, erwartete die Lufthansa Group einen Rückgang gegenüber Vorjahr. Dies traf mit einem Rückgang der Kennzahl um 69 % ebenfalls zu.

Lufthansa Cargo erreicht angepasste Prognose für die Adjusted EBIT-Marge

Zur Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2019 erwartete die Lufthansa Group für die einzelnen Geschäftsfelder – Network Airlines, Eurowings, Logistik, Technik, Catering und die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen – keine von der Prognose für den Gesamtkonzern abweichende Entwicklung.

Mit der Veröffentlichung des 1. Zwischenberichts 2020 passte die Lufthansa Group ihre Prognose für das Geschäftsfeld Logistik an. Aufgrund deutlich höherer Durchschnittserlöse im Vergleich zum Vorjahr infolge des Wegfalls von Frachtkapazitäten in Passagierflugzeugen prognostizierte die Lufthansa Group nun eine im Vergleich zum Vorjahr höhere Adjusted EBIT-Marge. Mit der Veröffentlichung des 3. Zwischenberichts 2020 wurde die Prognose aufgrund der positiven Ergebnisentwicklung noch einmal spezifiziert. So erwartete die Lufthansa Group seitdem eine zweistellige Adjusted EBIT-Marge für das Geschäftsfeld Logistik. Diese Prognose traf mit einer Adjusted EBIT-Marge von 28,0 % zu.

Wesentliche KPIs der Lufthansa Group entwickeln sich im Rahmen der Prognose

Die Lufthansa Group prognostizierte für das Geschäftsjahr 2020 ein im Vergleich zum Vorjahr deutlich niedrigeres Investitionsvolumen und einen geringeren Adjusted Free Cashflow. Diese Prognosen trafen mit einem Rückgang der Bruttoinvestitionen um 64 % und einem Rückgang des Adjusted Free Cashflows auf – 3.669 Mio. EUR (Vorjahr: 203 Mio. EUR) zu.

Hinsichtlich der Verschuldung erwartete die Lufthansa Group einen Anstieg gegenüber Vorjahr. Dies traf mit einem Anstieg der Nettokreditverschuldung um 49 % zu. Für das Verhältnis von Nettokreditverschuldung inklusive Pensionsrückstellungen zum Adjusted EBITDA erwartete die Lufthansa Group einen Anstieg gegenüber Vorjahr. Aufgrund des rückläufigen EBITDA war diese Kennzahl am Jahresende nicht aussagekräftig.

Die Prognose eines deutlichen Rückgangs des Adjusted ROCE traf zu. Die Kennzahl lag um 23,3 Prozentpunkte unter Vorjahr.

Prognose für spezifischen CO₂-Ausstoß wird nicht erreicht

Die Lufthansa Group erwartete für den spezifischen CO₂-Ausstoß einen Rückgang gegenüber Vorjahr. Mit einem Anstieg der CO₂-Emissionen pro Passagierkilometer um 14 % wurde diese Prognose nicht erreicht. Ausschlaggebend hierfür waren die pandemiebedingt rückläufige Passagierauslastung sowie der stark veränderte Streckenmix mit verhältnismäßig mehr Kurz- und weniger Langstreckenflügen.

T026 ENTWICKLUNG WESENTLICHER KPIS

| | | Ergebnis 2019 ¹⁾ | Prognose 2020 ¹⁾ | Ergebnis 2020 |
|--|--------|--------------------------------|--------------------------------|---------------------------|
| Umsatz | Mio. € | 36.424 | deutlich unter Vorjahr | 13.589 |
| Adjusted EBIT | Mio. € | 2.026 | deutlich unter Vorjahr | -5.451 |
| Angebote Sitzkilometer | Mio. | 359.567 | unter Vorjahr | 109.828 |
| Bruttoinvestitionen | Mio. € | 3.559 | deutlich unter Vorjahr | 1.273 |
| Adjusted Free Cashflow | Mio. € | 203 | unter Vorjahr | -3.669 |
| Nettokreditverschuldung | Mio. € | 6.662 | über Vorjahr | 9.922 |
| Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA | | 2,8 | über Vorjahr | nicht aus- sagekräftig |
| Adjusted ROCE | % | 6,6 | deutlich unter Vorjahr | -16,7 |
| Spezifischer CO ₂ -Ausstoß | Gr. | 92,2 | unter Vorjahr | 105,2 |

¹⁾ Wie im Geschäftsbericht 2019 berichtet.

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

2020 war ein unvergleichlich herausforderndes Jahr für die Lufthansa Group. Es war geprägt durch den Ausbruch der Corona-Pandemie, die erhebliche Auswirkungen auf den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Entwicklung der Lufthansa Group hatte.

Die aufgrund der internationalen Reisebeschränkungen gesunkene Nachfrage führte im Berichtsjahr zu einem Einbruch der Umsatzerlöse um 63 % und zu einem Adjusted EBIT in Höhe von -5.451 Mio. EUR. Einzig Lufthansa Cargo konnte aufgrund der deutlich rückläufigen Kapazität im Markt und entsprechend gestiegener Durchschnittserlöse ein positives Ergebnis erzielen, letztlich sogar das höchste der bisherigen Unternehmensgeschichte.

In Reaktion auf die coronabedingten Herausforderungen wurde im Berichtsjahr eine Vielzahl von Maßnahmen eingeleitet, mit denen die Kosten reduziert und die Mittelabflüsse verringert werden konnten. Mit der Vereinbarung eines staatlichen Stabilisierungspakets in Höhe von bis zu 9 Mrd. EUR wurde die Solvenz des Unternehmens gesichert. Seit Vereinbarung der Stabilisierungsmaßnahmen hat sich die Liquidität des Unternehmens besser entwickelt als erwartet, obwohl sich das Marktumfeld ab Herbst entgegen der ursprünglichen Erwartung wieder eingetrübt hat.

Mit der Einführung des Restrukturierungsprogramms ReNew trägt der Konzern den krisenbedingten Veränderungen der Airline-Branche Rechnung. Wesentliche Maßnahmen, unter anderem zur Modernisierung und Verkleinerung der Flotte um 150 Flugzeuge sowie zum Abbau von nach derzeitigem Stand rund 27.000 Vollzeitstellen, wurden bereits umgesetzt.

Der Vorstand ist davon überzeugt, dass die Lufthansa Group mit der weiteren Umsetzung des Restrukturierungsprogramms und der Neuausrichtung im Vergleich zum Wettbewerb gestärkt aus dieser Krise hervorgehen und ihre Position als eine der führenden Airline-Gruppen Europas erhalten und weiter ausbauen wird. Die Folgen der Krise werden allerdings die gesamte Branche noch lange belasten. ➡ **Prognosebericht, S. 118 ff.**

Geschäftsfelder

Geschäftsfeld Network Airlines

Geschäftsfeld Network Airlines umfasst Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines. | Senkung von Kosten und Sicherung der Liquidität stehen im Fokus. | Ergebnis maßgeblich durch Corona-Pandemie belastet.

T027 KENNZAHLEN NETWORK AIRLINES

| | | 2020 | 2019 ¹⁾ | Veränderung in % |
|--------------------------------------|--------|--------|--------------------|---------------------|
| Umsatz | Mio. € | 6.622 | 25.078 | -74 |
| davon Verkehrserlöse | Mio. € | 5.488 | 23.055 | -76 |
| Adjusted EBITDA | Mio. € | -2.860 | 3.703 | |
| Adjusted EBIT | Mio. € | -4.674 | 1.776 | |
| EBIT | Mio. € | -6.099 | 1.724 | |
| Adjusted EBIT-Marge | % | -70,6 | 7,1 | -77,7 P. |
| Adjusted ROCE | % | -27,9 | 10,9 | -38,8 P. |
| EACC | Mio. € | -5.102 | 781 | |
| Segment- investitionen | Mio. € | 958 | 2.738 | -65 |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 57.363 | 60.913 | -6 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | Anzahl | 59.191 | 60.594 | -2 |

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Weiterhin stärken kommerzielle Joint Ventures mit führenden internationalen Airlines die Attraktivität der Verbindungen für die Kunden, unter anderem durch die Aufnahme zusätzlicher Destinationen in das Streckennetz. Kommerzielle Joint Ventures bestehen mit United Airlines und Air Canada auf den Strecken zwischen Europa und Nordamerika sowie mit All Nippon Airways (ANA), Singapore Airlines und Air China auf Strecken zwischen Europa und Japan beziehungsweise Singapur und China. Darüber hinaus bestehen zahlreiche Codeshare-Abkommen.

Zu Beginn des Berichtsjahres sind auch die Geschäftsaktivitäten von Lufthansa Technik im Bereich Line Maintenance auf die Deutsche Lufthansa AG übergegangen und werden in Eigenregie durchgeführt und im Geschäftsfeld Network Airlines erfasst.

Die Veränderungen in der Segmentzusammensetzung wurden durch entsprechende Anpassungen der Vorjahresvergleichswerte berücksichtigt.

Geschäftstätigkeit

Network Airlines bieten ihren Kunden ein qualitativ hochwertiges Angebot

Zum Geschäftsfeld Network Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Die Airlines bieten ihren Kunden ein Premium-Angebot mit qualitativ hochwertigem Produkt und Service. Durch die Multi-Hub-Strategie wird den Passagieren ein umfassendes Streckennetz bei gleichzeitig höchster Reiseflexibilität geboten.

Seit Beginn des Geschäftsjahres 2020 werden auch Germanwings, deren Passagierflugbetrieb mittlerweile eingestellt wurde, das Langstreckengeschäft von Eurowings sowie Brussels Airlines, die nunmehr stärker in den Verbund der Network Airlines integriert werden soll, durch die Network Airlines gesteuert und vor diesem Hintergrund dem Segment zugeordnet.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Geschäftsverlauf ist maßgeblich durch Corona-Pandemie beeinflusst

Die Entwicklung der Network Airlines war im Verlauf des Geschäftsjahres 2020 maßgeblich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie beeinflusst. Unmittelbar nach Ausbruch der Krise wurde das Flugangebot deutlich reduziert und ein Großteil der Flotte vorübergehend stillgelegt. So wurde von den Network Airlines zwischenzeitlich nur noch ein minimales Flugprogramm durchgeführt. Austrian Airlines und Brussels Airlines stellten den Flugbetrieb zwischen dem 18. beziehungsweise 21. März und dem 14. Juni 2020 komplett ein.

Alle Network Airlines führten im Auftrag ihrer Regierungen zahlreiche Rückholflüge durch, um Reisende aus der ganzen Welt nach Hause zu fliegen – teilweise auch während der Einstellung des regulären Flugbetriebs. Außerdem wurden Passagierflugzeuge für Frachtflüge eingesetzt, um dringend benötigte medizinische Ausrüstung zu transportieren.

Nachdem das Flugangebot ab Juni 2020 wieder sukzessive ausgebaut wurde, trübte sich die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs mit dem Ende der Sommerreisezeit und wieder steigenden Infektionszahlen und zunehmenden Reisebeschränkungen ab September 2020 wieder deutlich ein. Entsprechend der Nachfrageentwicklung wurde die angebotene Kapazität zum Ende des Berichtszeitraums wieder stärker reduziert. Sie lag am Jahresende bei rund 25 % des Vorjahresniveaus.

Senkung der Kosten und Sicherung der Liquidität stehen im Fokus

Infolge der Auswirkungen der Coronakrise werden bei den Network Airlines Restrukturierungsprogramme und Maßnahmen zur Senkung der Kosten, Sicherung der Liquidität und Steigerung der Profitabilität umgesetzt. Neben der konsequenten Senkung von Sachkosten, unter anderem durch die Reduzierung der Flotte, stellen die Einführung von Kurzarbeit sowie die Anpassung der Personalstärke in den Flugbetrieben und der Administration an die zukünftige Nachfragesituation zentrale Hebel dar.

Flotte der Network Airlines wird verkleinert und kontinuierlich modernisiert

Infolge des Ausbruchs der Coronakrise soll die Flotte der Network Airlines verkleinert werden. Dazu werden unter anderem ältere und/oder im Vergleich zum Rest der Flotte weniger effiziente Langstreckenflugzeuge vorzeitig stillgelegt. Dies umfasst die kompletten Teilflotten vom Typ Airbus A380 sowie vom Typ A340–600, die in einen sogenannten Langzeitparkmodus überführt beziehungsweise endgültig außer Dienst gestellt werden.

Gleichzeitig wird die Modernisierung der Flotte fortgesetzt. Der Einsatz moderner Flugzeugtypen führt zu nachhaltigen Kostensenkungen, einem niedrigeren Treibstoffverbrauch sowie verringerten CO₂- und Geräuschemissionen. Darüber hinaus führt eine Vereinheitlichung der Flotte mit der einhergehenden Reduzierung der Flugzeugmuster zu Komplexitätsreduktionen und damit zu weiteren Kostensenkungen.

➤ **Flotte, S. 25 f.**

Sicherheit und Gesundheit der Passagiere hat oberste Priorität

Die Sicherheit und Gesundheit ihrer Passagiere und Mitarbeiter hat für die Network Airlines oberste Priorität. Daher werden fortlaufend sämtliche Verfahren in der gesamten Reisekette überprüft, um die Sicherheit der Passagiere zu gewährleisten. Dabei ist die Tragepflicht eines Mund-Nasen-Schutzes vom Einsteigen über den Flug bis zum Aussteigen ein zentraler Baustein im Hygienekonzept.

Lufthansa German Airlines und Austrian Airlines haben im Rahmen eines Pilotprojekts Antigen-Schnelltests bei allen Passagieren auf ausgewählten Flügen zwischen München und Hamburg beziehungsweise zwischen Wien und Hamburg durchgeführt. Erst bei Vorliegen eines negativen Ergebnisses wurde die Bordkarte freigeschaltet und der Zutritt zum Flugsteig ermöglicht. Wenn entsprechende internationale Vereinbarungen getroffen werden, könnte damit zukünftig auch ein grenzüberschreitender Reiseverkehr ohne obligatorische Quarantäneverpflichtung ermöglicht werden.

Kunden wird Höchstmaß an Flexibilität geboten

Um ihren Kunden in der Coronakrise ein Höchstmaß an Flexibilität zu geben, bieten die Network Airlines zahlreiche Umbuchungsmöglichkeiten an. Die Auszahlung von Erstattungen für Flüge, die aufgrund der Coronakrise ausgefallen sind, wurde im Jahresverlauf deutlich beschleunigt.

Die Network Airlines bieten ihren Fluggästen zudem unabhängig vom gebuchten Tarif eine Rückfluggarantie auf allen europäischen Strecken und damit zusätzliche Sicherheit an. Darüber hinaus haben die Passagiere die Option, zusätzliche Coronavirus-Versicherungsleistungen, wie beispielsweise die Übernahme medizinischer Kosten oder Ausgleichsgeld im Quarantänefall, in die bisherigen Versicherungspakete aufzunehmen. Auch kann ein eventueller medizinischer Notfallrücktransport abgedeckt werden.

Services am Boden und in der Luft werden optimiert

Die Network Airlines zielen unter dem strategischen Leitgedanken „New Premium“ darauf ab, die Produkte und Services entlang der gesamten Reisekette gemäß den Bedürfnissen der Kunden zu optimieren. Im Berichtsjahr konnten kundenorientierte Maßnahmen aufgrund des Ausbruchs der Coronakrise nur eingeschränkt weiterverfolgt werden. Es standen zunächst Maßnahmen zur Verbesserung des Gesundheitsschutzes und der Flexibilität von Flugbuchungen im Vordergrund. Es wurden aber auch darüber hinausgehende Produktentwicklungen und innovative Services vorangetrieben.

T028 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Network Airlines

| | Nettoverkehrserlöse Außenumsatz | | Fluggäste | | Angebotene Sitzkilometer | | Verkaufte Sitzkilometer | | Sitzladefaktor | |
|----------------------|------------------------------------|---------------------|-----------------|---------------------|-----------------------------|---------------------|----------------------------|---------------------|----------------|----------------------|
| | 2020 in Mio. € | Veränderung in % | 2020 in Tsd. | Veränderung in % | 2020 in Mio. | Veränderung in % | 2020 in Mio. | Veränderung in % | 2020 in % | Veränderung in P. |
| Europa | 2.116 | -75 | 22.988 | -74 | 32.049 | -67 | 20.117 | -74 | 62,8 | -15,1 |
| Amerika | 1.385 | -80 | 2.810 | -79 | 36.172 | -70 | 21.869 | -79 | 60,5 | -24,9 |
| Asien/Pazifik | 695 | -81 | 1.424 | -81 | 18.696 | -74 | 11.524 | -81 | 61,6 | -23,6 |
| Nahost/Afrika | 554 | -72 | 1.897 | -74 | 12.651 | -65 | 8.451 | -71 | 66,8 | -13,9 |
| Nicht zuordenbar | 738 | -61 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Gesamtverkehr | 5.488 | -76 | 29.119 | -75 | 99.568 | -69 | 61.961 | -77 | 62,2 | -20,4 |

So setzen beispielsweise Lufthansa German Airlines und SWISS seit November 2020 die biometrische Gesichtserkennung Star Alliance Biometrics beim Check-in auf ausgewählten Flügen ein. An den Drehkreuzen Frankfurt und München wurde hierfür eine spezielle Infrastruktur eingerichtet, die die Servicequalität an beiden Standorten erhöht. Kunden von Miles & More, die der Teilnahme an Biometrics zustimmen, können den Zugang zu den Sicherheitskontrollen und den Boarding-Gates kontaktlos passieren, ohne ihre Mund-Nasen-Bedeckung abzunehmen, was in Zeiten von Corona auch einen wichtigen Beitrag zum Gesundheitsschutz darstellt.

Verkehrsleistung erheblich durch Corona-Pandemie beeinträchtigt

Die Verkehrsleistung der Network Airlines ging im Geschäftsjahr 2020 infolge des Ausbruchs des Coronavirus zurück. Insgesamt beförderten die Network Airlines 29 Mio. Passagiere, was einem Rückgang von 75 % gegenüber Vorjahr entspricht (Vorjahr: 118 Mio.). Dabei lag das Angebot im Berichtsjahr 69 % unter Vorjahr, die Zahl der Flüge wurde um 67 % reduziert. Der Absatz sank um 77 %. Der Sitzladefaktor lag mit 62,2 % um 20,4 Prozentpunkte unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 82,6 %). Die Durchschnittserlöse sanken auf währungsbereinigter Basis krisenbedingt um 2,9 %. Die Verkehrserlöse sanken aufgrund der gesunkenen Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 76 % auf 5.488 Mio. EUR (Vorjahr: 23.055 Mio. EUR). Die Entwicklung war in allen Verkehrsgebieten ähnlich.

T029 LEISTUNGSDATEN NETWORK AIRLINES

| | | 2020 | 2019 ¹⁾ | Veränderung in % |
|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| Flüge | Anzahl | 310.023 | 945.621 | -67 |
| Fluggäste | Tsd. | 29.119 | 118.328 | -75 |
| Angebotene Sitzkilometer | Mio. | 99.568 | 326.420 | -69 |
| Verkaufte Sitzkilometer | Mio. | 61.961 | 269.578 | -77 |
| Sitzladefaktor | % | 62,2 | 82,6 | -20,4 P. |

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz sinkt krisenbedingt um 74 % im Vergleich zum Vorjahr

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Network Airlines sanken im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der gesunkenen Verkehrsleistung um 74 % auf 6.622 Mio. EUR (Vorjahr: 25.078 Mio. EUR). Die operativen Erlöse lagen mit 7.616 Mio. EUR um 71 % unter Vorjahr (Vorjahr: 26.092 Mio. EUR). Die Stückerlöse (RASK) sanken aufgrund des Rückgangs der Ladefaktoren und niedrigerer Durchschnittserlöse währungsbereinigt um 9,1 %.

T030 OPERATIVE KENNZAHLEN NETWORK AIRLINES¹⁾

| | 2020 in € Cent | 2019 ¹⁾ in € Cent | Veränderung in % | Währungs- bereinigte Veränderung in % |
|--|-------------------|---------------------------------|---------------------|--|
| Durchschnittserlöse | 7,7 | 7,9 | -2,4 | -2,9 |
| Stückerlöse (RASK) | 7,2 | 7,8 | -8,2 | -9,1 |
| Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen | 10,3 | 5,5 | 86,4 | 85,4 |

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Aufwendungen um 50 % reduziert

Die operativen Aufwendungen im Geschäftsfeld Network Airlines sanken mengenbedingt und aufgrund struktureller Maßnahmen um 50 % auf 12.258 Mio. EUR (Vorjahr: 24.362 Mio. EUR). Die währungsbereinigten Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen stiegen dagegen um 85,4 %. Die deutliche Verringerung des Kapazitätsangebots konnte dabei nicht in vollem Umfang durch entsprechende Kostensenkungen kompensiert werden.

T031 AUFWENDUNGEN NETWORK AIRLINES

| | 2020 in Mio. € | 2019 ⁴⁾ in Mio. € | Veränderung in % |
|--|-------------------|---------------------------------|---------------------|
| Materialaufwand | 5.101 | 13.843 | -63 |
| davon Treibstoff | 1.570 | 5.847 | -73 |
| davon Gebühren | 1.316 | 3.613 | -64 |
| davon Charteraufwand | 143 | 346 | -59 |
| davon Technikleistungen | 1.126 | 1.820 | -38 |
| Personalaufwand ¹⁾ | 3.340 | 4.801 | -30 |
| Abschreibungen ²⁾ | 1.814 | 1.927 | -6 |
| Sonstiger operativer Aufwand ³⁾ | 2.003 | 3.791 | -47 |
| Summe operative Aufwendungen | 12.258 | 24.362 | -50 |

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

⁴⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Der Materialaufwand lag mit 5.101 Mio. EUR um 63 % unter Vorjahr (Vorjahr: 13.843 Mio. EUR). Dabei sanken die Treibstoffkosten um 73 % auf 1.570 Mio. EUR (Vorjahr: 5.847 Mio. EUR). Die Aufwendungen für Gebühren reduzierten sich um 64 % auf 1.316 Mio. EUR (Vorjahr: 3.613 Mio. EUR).

Der Personalaufwand sank um 30 % auf 3.340 Mio. EUR (Vorjahr: 4.801 Mio. EUR), bei einem Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 2 %. Dazu trugen die Einführung von Kurzarbeit und Kostensenkungen auf der Basis von Krisenvereinbarungen mit verschiedenen Gewerkschaften bei. ➔ **Mitarbeiter, S. 28 ff.**

Die planmäßigen Abschreibungen sanken um 6 % auf 1.814 Mio. EUR (Vorjahr: 1.927 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken um 47 % auf 2.003 Mio. EUR (Vorjahr: 3.791 Mio. EUR).

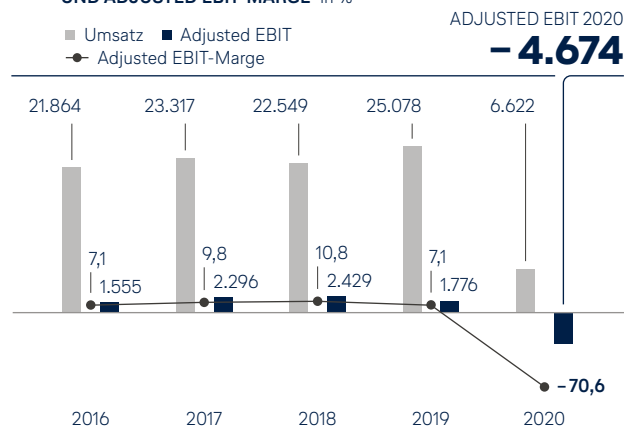
Adjusted EBIT sinkt infolge der Corona-Pandemie auf -4.674 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -4.674 Mio. EUR (Vorjahr: 1.776 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge reduzierte sich um 77,7 Prozentpunkte auf -70,6 % (Vorjahr: 7,1 %).

Das EBIT verminderte sich auf -6.099 Mio. EUR (Vorjahr: 1.724 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultierte im Wesentlichen aus den außerplanmäßigen Abschreibungen der Flotte in Höhe von 1.385 Mio. EUR. ➔ **Ertragslage, S. 38 ff.**

G17 NETWORK AIRLINES:

ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. €
UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %



Segmentinvestitionen sinken um 65 % gegenüber Vorjahr

Die Segmentinvestitionen sanken im Berichtsjahr vor allem aufgrund der Restrukturierung von Zahlungsplänen für Flugzeuginvestitionen um 65 % auf 958 Mio. EUR (Vorjahr: 2.738 Mio. EUR).

LUFTHANSA GERMAN AIRLINES

T032 KENNZAHLEN LUFTHANSA GERMAN AIRLINES¹⁾

| | | 2020 | 2019 ²⁾ | Veränderung in % |
|-----------------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| Umsatz | Mio. € | 4.104 | 16.634 | -75 |
| Adjusted EBITDA | Mio. € | -2.297 | 2.450 | |
| Adjusted EBIT | Mio. € | -3.386 | 1.227 | |
| EBIT | Mio. € | -4.702 | 1.168 | |
| Adjusted EBIT-Marge | % | -82,5 | 7,4 | -89,9 P. |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 37.741 | 39.582 | -5 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | Anzahl | 38.670 | 39.381 | -2 |
| Flüge | Anzahl | 192.216 | 565.703 | -66 |
| Fluggäste | Tsd. | 17.996 | 72.470 | -75 |
| Angebotene Sitzkilometer | Mio. | 64.480 | 212.948 | -70 |
| Verkaufte Sitzkilometer | Mio. | 40.064 | 175.762 | -77 |
| Sitzladefaktor | % | 62,1 | 82,5 | -20,4 P. |

¹⁾ Inkl. Regionalpartnern.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Lufthansa German Airlines ist die größte deutsche Fluggesellschaft. Sie unterhält Drehkreuze an den beiden größten deutschen Flughäfen Frankfurt und München und bietet ihren Kunden ein Premium-Produkt mit Umsteigeverbindungen in die ganze Welt. Die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine und Air Dolomiti sind ebenfalls Teil von Lufthansa German Airlines. Seit Anfang 2020 werden auch Germanwings, deren Passagierflugbetrieb mittlerweile eingestellt wurde, und das Langstreckengeschäft von Eurowings durch Lufthansa German Airlines gesteuert.

Flotte von Lufthansa German Airlines wird verkleinert und Flottenstruktur optimiert

Lufthansa German Airlines hat infolge der Coronakrise entschieden, ihre Flotte deutlich zu verkleinern. Dabei werden insbesondere größere vierstrahlige und damit treibstoffineffizientere Flugzeuge ausgemustert.

Auf der Langstrecke wurden sechs Airbus A380, fünf Boeing 747-400 und sieben A340-600 stillgelegt. Die verbleibenden acht Flugzeuge vom Typ A380 sowie zehn Flugzeuge vom Typ A340-600 wurden in einen sogenannten Langzeitparkmodus überführt und aus der Planung genommen. Auf der Kurzstrecke wurden fünf A319 und elf A320 stillgelegt sowie Nutzungsrechte an weiteren neun A319 sowie zwei A330 abgeschieden. ➤ **Flotte, S. 25 f.**

Maßnahmen zur Kostenreduzierung werden umgesetzt

Um die Kostenposition zu stärken, hat Lufthansa German Airlines umfangreiche Maßnahmen implementiert. Neben der Reduzierung der Flotte wurden weitere Ausgaben schnell auf ein absolut betriebsnotwendiges Niveau gekürzt. Die Personalkosten, die bei Lufthansa German Airlines einen der größten Kostenblöcke darstellen, wurden durch die Einführung von Kurzarbeit und Krisenvereinbarungen mit den Gewerkschaften signifikant reduziert. ➤ **Mitarbeiter, S. 28 ff.**

Im Zuge der Vereinheitlichung der Flugbetriebe wurde darüber hinaus der Passagierflugbetrieb von Germanwings im Laufe des Berichtsjahres eingestellt.

Restrukturierungsprogramm Lufthansa New Tomorrow erfolgreich gestartet

In Reaktion auf die Coronakrise hat Lufthansa German Airlines das Restrukturierungsprogramm Lufthansa New Tomorrow implementiert. Neben der Umsetzung kurzfristiger Kostensenkungsmaßnahmen zur unmittelbaren Liquiditätsverbesserung werden strukturelle, langfristige Veränderungen vorangetrieben. Im Fokus stehen Maßnahmen zur Reduktion des Personalaufwands (Verhandlung von Krisenbeiträgen, Freiwilligenprogramme), Einsparungen in den Bereichen Technik (Abbestellung konzernexterner Dienstleistungen) und Ground

Operations (Ausdehnung Automatisierung und flexible Arbeitszeitmodelle) sowie IT und Infrastruktur. Darüber hinaus wird das Boden- und Bordprodukt (Einführung eines neuen Bordverkaufskonzepts) an die Erfordernisse des aktuellen Marktumfelds angepasst und neue Ansätze zur Steigerung der Zusatzerlöse erarbeitet.

Lufthansa German Airlines wird für Sicherheit und Innovationen ausgezeichnet

Statt der Verleihung der renommierten „World Airline Awards“ wurde im Berichtsjahr von Skytrax das „Covid-19 Airline Safety Rating“ vergeben, bei dem Lufthansa German Airlines als eine der ersten Airlines weltweit ein 4-Sterne-Rating erhielt.

Darüber hinaus wurde Lufthansa German Airlines bei den World Travel Awards als „Europe's Leading Airline 2020“ ausgezeichnet. In der Kategorie Future Digital Flight Experience gewann Lufthansa German Airlines zudem den deutschen Innovationspreis.

Passagierzahlen und Auslastung erheblich von Coronakrise beeinflusst

Infolge der Coronakrise beförderte Lufthansa German Airlines mit knapp 18 Mio. Fluggästen 75 % weniger Passagiere als im Vorjahr (Vorjahr: 72 Mio.). Im Vergleich zum Vorjahr wurde das Angebot um 70 % reduziert, der Absatz sank um 77 %. Der Sitzladefaktor lag mit 62,1 % um 20,4 Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 82,5). Die Durchschnittserlöse sanken währungsbereinigt um 4,9 %. Die Verkehrserlöse entwickelten sich mit einem Rückgang von 77 % auf 3.465 Mio. EUR (Vorjahr: 15.169 Mio. EUR) deutlich negativ.

Umsatz- und Ergebnis krisenbedingt geschwächt

Im Berichtsjahr sanken die Umsatzerlöse von Lufthansa German Airlines gegenüber Vorjahr um 75 % auf 4.104 Mio. EUR (Vorjahr: 16.634 Mio. EUR). Die operativen Erlöse sanken insgesamt um 73 % auf 4.709 Mio. EUR (Vorjahr: 17.304 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 8.063 Mio. EUR um 50 % unter Vorjahr (Vorjahr: 16.122 Mio. EUR), primär resultierend aus dem mengenbedingten Rückgang der Aufwendungen für Treibstoff um 74 %, den um 65 % gesunkenen Gebühren sowie den um 30 % niedrigeren Personalaufwendungen.

Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf –3.386 EUR (Vorjahr: 1.227 Mio. EUR). Demzufolge sank die Adjusted EBIT-Marge um 89,9 Prozentpunkte auf –82,5 % (Vorjahr: 7,4 %). Das EBIT verminderte sich auf –4.702 Mio. EUR (Vorjahr: 1.168 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen der Flotte in Höhe von 1.293 Mio. EUR.

SWISS

T033 KENNZAHLEN SWISS¹⁾

| | | 2020 | 2019 | Veränderung in % |
|--|--------|--------|---------|---------------------|
| Umsatz | Mio. € | 1.732 | 5.144 | -66 |
| Adjusted EBITDA | Mio. € | -242 | 959 | |
| Adjusted EBIT | Mio. € | -689 | 558 | |
| EBIT | Mio. € | -695 | 572 | |
| Adjusted EBIT-Marge | % | -39,8 | 10,8 | -50,6 P. |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 10.055 | 10.531 | -5 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | Anzahl | 10.349 | 10.361 | - |
| Flüge | Anzahl | 54.835 | 167.119 | -67 |
| Fluggäste ²⁾ | Tsd. | 5.677 | 21.531 | -74 |
| Angebotene Sitzkilometer ²⁾ | Mio. | 21.489 | 63.321 | -66 |
| Verkaufte Sitzkilometer ²⁾ | Mio. | 13.069 | 53.116 | -75 |
| Sitzladefaktor | % | 60,8 | 83,9 | -23,1 P. |

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

SWISS ist die größte Fluggesellschaft der Schweiz. Gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air bietet sie ihren Kunden ein hochwertiges Angebot und ein weltweites Streckennetz. Die separat geführte Frachtsparte Swiss WorldCargo bietet mit den Frachträumen der SWISS-Flugzeuge umfassende Airport-to-Airport-Dienstleistungen für hochwertige Güter und betreuungsintensive Fracht weltweit an.

Umfangreiches Restrukturierungsprogramm gestartet

SWISS hat bereits unmittelbar nach Ausbruch der Pandemie zahlreiche Kostensenkungsmaßnahmen eingeleitet und Kurzarbeit im gesamten Unternehmen eingeführt sowie nicht betriebsnotwendige Projekte und Investitionen bis auf Weiteres ausgesetzt.

Um ihre Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und den staatlich garantierten Bankenkredit schnellstmöglich zurückzuzahlen, hat SWISS ein umfangreiches Restrukturierungsprogramm initiiert. Zur Senkung der Personalkosten setzt SWISS auf die sozialverträglichen Maßnahmen Einstellungsstopp, attraktive Teilzeitmodelle mit Lohnverzicht sowie frühzeitige Pensionierungen. Zusammen mit der natürlichen Fluktuation können auf diese Weise innerhalb von zwei Jahren rund 1.000 Stellen abgebaut werden. Mit den Sozialpartnern des Kabinenpersonals und der Bodenmitarbeiter wurden Maßnahmenpakete vereinbart. Die Verhandlungen mit den Vertretern für die Piloten zu Krisenbeiträgen wurden Anfang Februar zunächst ohne Ergebnis abgebrochen.

➔ **Mitarbeiter, S. 28 ff.**

Zudem soll die Flottengröße durch die verzögerte Auslieferung der bestellten Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge angepasst werden. ➔ **Flotte, S. 25 f.**

Anbindung der Schweiz an die Welt sichergestellt

Trotz äußerst herausfordernder Rahmenbedingungen hat SWISS insgesamt über 150 Destinationen bedient und ist damit ihrem Auftrag gerecht geworden, die Schweiz an die Welt anzubinden. Vor allem aufgrund einer anhaltend hohen Frachtnachfrage konnte SWISS ein vergleichsweise breites Langstreckenportfolio anbieten.

Dieter Vranckx ist neuer CEO der SWISS

Seit 1. Januar 2021 ist Dieter Vranckx neuer Chief Executive Officer der SWISS. Er trat die Nachfolge von Thomas Klühr an, der das Unternehmen zum Jahresende 2020 aus privaten Gründen verlassen hat. Dieter Vranckx war zuvor Chief Executive Officer von Brussels Airlines.

Auszeichnungen belegen hohen Qualitätsanspruch

SWISS wurde zum wiederholten Mal vom Business Traveller Magazine zur besten Airline für Geschäftsreisende innerhalb Europas gekürt. Darüber hinaus belegte SWISS bei den World Travel Awards den ersten Platz in der Kategorie „Europe's Leading Airline – First Class 2020“.

Passagierzahlen und Auslastung sinken durch Coronakrise

Die Zahl der beförderten Passagiere sank um 74 % auf 5,7 Mio. (Vorjahr: 21,5 Mio.). SWISS reagierte auf den Einbruch der Nachfrage mit einer Senkung des Angebots um 66 %. Der Absatz verringerte sich um 75 %, der Sitzladefaktor lag mit 60,8 % um 23,1 Prozentpunkte unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 83,9 %). Die Durchschnittserlöse entwickelten sich mit einem währungsbereinigten Rückgang von 0,1 % leicht negativ. Die Verkehrserlöse sanken um 73 % auf 1.249 Mio. EUR (Vorjahr: 4.559 Mio. EUR).

Umsatz- und Ergebnisentwicklung negativ

Im Berichtsjahr sanken die Umsatzerlöse der SWISS um 66 % auf 1.732 Mio. EUR (Vorjahr: 5.144 Mio. EUR). Die operativen Erlöse lagen mit 1.915 Mio. EUR um 64 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 5.356 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen sanken primär mengenbedingt um 46 % auf 2.604 Mio. EUR (Vorjahr: 4.798 Mio. EUR). Die Entwicklung war im Wesentlichen bedingt durch die um 68 % niedrigeren Treibstoffkosten, die um 57 % gesunkenen Gebühren und die um 29 % niedrigeren Personalaufwendungen.

Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -689 Mio. EUR (Vorjahr: 558 Mio. EUR). Dabei sank die Adjusted EBIT-Marge um 50,6 Prozentpunkte auf -39,8 % (Vorjahr: 10,8 %). Das EBIT verminderte sich auf -695 Mio. EUR (Vorjahr: 572 Mio. EUR).

AUSTRIAN AIRLINES

T034 KENNZAHLEN AUSTRIAN AIRLINES

| | | 2020 | 2019 | Veränderung in % |
|--|--------|--------|---------|---------------------|
| Umsatz | Mio. € | 460 | 2.108 | -78 |
| Adjusted EBITDA | Mio. € | -162 | 188 | |
| Adjusted EBIT | Mio. € | -321 | 19 | |
| EBIT | Mio. € | -381 | 15 | |
| Adjusted EBIT-Marge | % | -69,8 | 0,9 | -70,7 P. |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 6.443 | 6.989 | -8 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | Anzahl | 6.689 | 7.022 | -5 |
| Flüge | Anzahl | 42.310 | 139.230 | -70 |
| Fluggäste ¹⁾ | Tsd. | 3.114 | 14.613 | -79 |
| Angebotene Sitzkilometer ¹⁾ | Mio. | 7.127 | 28.508 | -75 |
| Verkaufte Sitzkilometer ¹⁾ | Mio. | 4.412 | 23.043 | -81 |
| Sitzladefaktor | % | 61,9 | 80,8 | -18,9 P. |

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Austrian Airlines ist die größte Fluggesellschaft Österreichs. Sie bietet ihren Kunden ein weltweites Streckennetz und ein hochwertiges Produkt.

Restrukturierungsprogramm zielt auf Senkung der Kosten und Sicherung der Liquidität

Das bestehende Restrukturierungsprogramm von Austrian Airlines wurde aufgrund der Coronakrise noch einmal verschärft.

Unter anderem soll die Flotte von Austrian Airlines von derzeit 79 auf rund 60 Flugzeuge verkleinert werden. In diesem Zuge wurde im Berichtsjahr die vorzeitige Stilllegung von drei Boeing 767-300 und 13 Bombardier Dash 8-400 beschlossen und mit deren Umsetzung begonnen. Ab Sommer 2021 sollen zusätzlich alle Flugzeuge vom Typ Airbus A319 ausgeflottet und an Lufthansa German Airlines übergeben werden.

➤ **Flotte, S. 25 f.**

Darüber hinaus wurden weitere liquiditätssichernde und kostensenkende Maßnahmen, wie die Einführung von Kurzarbeit, Nachverhandlungen mit Lieferanten und weiteren Stakeholdern, sowie strukturelle Maßnahmen implementiert. Mit dem Bord- und Bodenpersonal einigte sich Austrian Airlines auf einen Krisenbeitrag von jährlich bis zu 80 Mio. EUR.

➤ **Mitarbeiter, S. 28 ff.**

Vorstand von Austrian Airlines wird für die Zukunft ausgerichtet

Der Vorstand von Austrian Airlines wurde im Berichtsjahr neu ausgerichtet und auf drei Mitglieder verkleinert.

Chief Executive Officer ist Alexis von Hoensbroech, dessen Vertrag am 9. Oktober 2020 um weitere fünf Jahre bis Juli 2026 verlängert wurde. Zum 1. Januar 2021 hat Alexis von Hoensbroech auch die Funktion des Chief Financial Officer von Andreas Otto übernommen, der diese Funktion bis zum Jahresende 2020 wahrgenommen hat. Bis 31. August 2020 wurde die Funktion des Chief Financial Officer von Wolfgang Jani ausgeübt.

Seit 1. Januar 2021 ist Michael Trestl neuer Chief Commercial Officer von Austrian Airlines. Zuvor war Michael Trestl Head of Network Management bei SWISS.

Die Position des Chief Commercial Officer wurde zur Übergabe seitens Andreas Otto bis 31. Januar 2021 parallel wahrgenommen. Andreas Otto hat das Unternehmen zum 31. Januar 2021 verlassen.

Zum 31. März 2021 wird Chief Operating Officer Jens Ritter als erweitertes Vorstandsmitglied Austrian Airlines verlassen. Ihm folgt Francesco Sciortino, derzeit Managing Director und Accountable Manager von Germanwings.

Passagierzahlen und Auslastung liegen krisenbedingt weit unter Vorjahresniveau

Mit einer Passagierzahl von 3,1 Mio. hat Austrian Airlines im Berichtsjahr 79 % weniger Passagiere befördert als im Vorjahr (Vorjahr: 14,6 Mio.). Das Angebot musste um 75 % reduziert werden, der Absatz sank um 81%. Der Sitzladefaktor lag mit 61,9 % um 18,9 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 80,8 %). Die Durchschnittserlöse stiegen währungsbereinigt um 2,9 %. Die Verkehrserlöse sanken um 80 % auf 390 Mio. EUR (Vorjahr: 1.941 Mio. EUR).

Coronakrise wirkt sich erheblich auf die Ergebnisentwicklung von Austrian Airlines aus

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines lagen im Geschäftsjahr 2020 mit 460 Mio. EUR um 78 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 2.108 Mio. EUR). Die operativen Erlöse sanken um 69 % auf 671 Mio. EUR (Vorjahr: 2.182 Mio. EUR). Darin enthalten ist ein Erlös von 150 Mio. EUR aus einer von der österreichischen Regierung gewährten Katastrophenbeihilfe.

Die operativen Aufwendungen sind im Geschäftsjahr 2020 primär mengenbedingt um 54 % auf 992 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 2.164 Mio. EUR). Dabei sanken insbesondere die Aufwendungen für Treibstoff um 77 % und für Gebühren um 69 %. Darüber hinaus konnten positive Effekte aus den diversen Kostensenkungsprogrammen erzielt werden.

Das Adjusted EBIT von Austrian Airlines sank im Geschäftsjahr 2020 entsprechend auf -321 Mio. EUR (Vorjahr: 19 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge sank um 70,7 Prozentpunkte auf -69,8 % (Vorjahr: 0,9 %). Das EBIT lag bei -381 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus coronabedingten außerplanmäßigen Abschreibungen der Flotte in Höhe von 59 Mio. EUR.

BRUSSELS AIRLINES

T035 KENNZAHLEN BRUSSELS AIRLINES

| | | 2020 | 2019 | Veränderung in % |
|-----------------------------------|--------|--------|--------|---------------------|
| Umsatz | Mio. € | 414 | 1.473 | -72 |
| Adjusted EBITDA | Mio. € | -171 | 110 | |
| Adjusted EBIT | Mio. € | -293 | -27 | -985 |
| EBIT | Mio. € | -332 | -32 | -938 |
| Adjusted EBIT-Marge | % | -70,8 | -1,8 | -69,0 P. |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 3.124 | 3.811 | -18 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | Anzahl | 3.483 | 3.830 | -9 |
| Flüge | Anzahl | 21.280 | 81.540 | -74 |
| Fluggäste | Tsd. | 2.362 | 10.285 | -77 |
| Angebotene Sitzkilometer | Mio. | 6.487 | 21.994 | -71 |
| Verkaufte Sitzkilometer | Mio. | 4.428 | 17.929 | -75 |
| Sitzladefaktor | % | 68,3 | 81,5 | -13,2 P. |

Brussels Airlines ist die nationale Fluggesellschaft Belgiens. Von ihrem Drehkreuz in Brüssel bietet die Airline Flüge zu weltweiten Destinationen an, mit Schwerpunkt auf den afrikanischen Kontinent.

Brussels Airlines intensiviert ihr Restrukturierungsprogramm

Infolge des Ausbruchs des Coronavirus hat Brussels Airlines das bereits bestehende Restrukturierungsprogramm intensiviert. Es bildet die Basis für eine nachhaltige Zukunft der Airline.

Im Rahmen des Reboot Plus Programms wurde die Flottengröße um 30 % und die Anzahl der Mitarbeiter um 25 % reduziert. Im Zuge der Anpassung der Flotte wurden die Nutzungsrechte an zwei Airbus A330-200 und acht Airbus A319 abgeschrieben. ➔ **Flotte, S. 25 f.**

Zusätzlich zu diesen strukturellen Veränderungen hat Brussels Airlines weitere kurz- und langfristige Maßnahmen zur Reduzierung der variablen und fixen Kosten initiiert, um den Auswirkungen der Coronakrise entgegenzuwirken. Dazu zählte vor allem eine Vereinbarung mit den Sozialpartnern für die Mitarbeiter an Bord und am Boden, auf deren Grundlage 75 %

der rund 4.000 Arbeitsplätze erhalten wurden, die restlichen sozialverträglich reduziert und Entlassungen soweit möglich vermieden wurden. Darüber hinaus wurden mit allen Mitarbeitergruppen neue Tarifverträge ausgehandelt.

➔ **Mitarbeiter, S. 28 ff.**

Peter Gerber ist neuer CEO von Brussels Airlines

Seit 1. März 2021 ist Peter Gerber neuer Chief Executive Officer von Brussels Airlines. Zuvor war er Vorstandsvorsitzender von Lufthansa Cargo. Peter Gerber folgt auf Dieter Vranckx, der seit 1. Januar 2021 neuer Chief Executive Officer der SWISS ist.

Passagierzahlen und Auslastung deutlich von Coronakrise beeinträchtigt

Mit einer Passagierzahl von 2,4 Mio. hat Brussels Airlines im Berichtsjahr 77 % weniger Passagiere befördert als im Vorjahr (Vorjahr: 10,3 Mio.). Das Angebot musste um 71 % reduziert werden, der Absatz sank um 75 %. Der Sitzladefaktor lag mit 68,3 % um 13,2 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 81,5 %). Die Durchschnittserlöse stiegen währungsbereinigt um 1,0 %. Die Verkehrserlöse sanken um 72 % auf 384 Mio. EUR (Vorjahr: 1.386 Mio. EUR).

Coronakrise belastet Adjusted EBIT erheblich

Im Geschäftsjahr 2020 sanken die Umsatzerlöse von Brussels Airlines infolge der Coronakrise um 72 % auf 414 Mio. EUR (Vorjahr: 1.473 Mio. EUR). Die operativen Erlöse lagen mit 456 Mio. EUR um 71 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.555 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen sanken primär mengenbedingt um 53 % auf 749 Mio. EUR (Vorjahr: 1.582 Mio. EUR). Dabei lagen insbesondere die Aufwendungen für Treibstoff und Gebühren um 74 % respektive 68 % unter Vorjahr. Der Effekt aus der Bildung von Rückstellungen und bereits angefallenen Ausgaben für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 47 Mio. EUR wurde damit mehr als ausgeglichen.

Das Adjusted EBIT von Brussels Airlines sank im Geschäftsjahr 2020 auf -293 Mio. EUR (Vorjahr: -27 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge reduzierte sich um 69,0 Prozentpunkte auf -70,8 % (Vorjahr: -1,8 %). Das EBIT verminderte sich auf -332 Mio. EUR (Vorjahr: -32 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus den außerplanmäßigen Abschreibungen von Nutzungsrechten an Flugzeugen in Höhe von 33 Mio. EUR.

Geschäftsfeld Eurowings

Eurowings fokussiert sich auf europäische Punkt-zu-Punkt-Verkehre. | Corona-Pandemie belastet Geschäftsverlauf deutlich. | Restrukturierungsprogramm wird verschärft. | Ergebnis liegt deutlich unter Vorjahr.

T036 KENNZAHLEN EUROWINGS

| | | 2020 | 2019 ¹⁾ | Veränderung in % |
|-----------------------------------|--------|--------|--------------------|---------------------|
| Umsatz | Mio. € | 598 | 2.311 | -74 |
| davon Verkehrserlöse | Mio. € | 579 | 2.307 | -75 |
| Adjusted EBITDA | Mio. € | -504 | 111 | |
| Adjusted EBIT | Mio. € | -703 | -122 | -476 |
| EBIT | Mio. € | -802 | -126 | -537 |
| Adjusted EBIT-Marge | % | -117,6 | -5,3 | -112,3 P. |
| Adjusted ROCE | % | -43,4 | -5,8 | -37,6 P. |
| EACC | Mio. € | -653 | -160 | -308 |
| Segmentinvestitionen | Mio. € | 106 | 127 | -17 |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 3.088 | 3.432 | -10 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | Anzahl | 3.203 | 3.666 | -13 |

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Geschäftstätigkeit

Eurowings fokussiert sich auf den Markt der europäischen Direktverkehre

Zum Geschäftsfeld Eurowings zählen die Flugbetriebe Eurowings und Eurowings Europe sowie die Beteiligung an SunExpress. Germanwings, das Langstreckengeschäft der Eurowings und Brussels Airlines wurden zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 den Network Airlines zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Der Flugbetrieb SunExpress Deutschland wurde im Laufe des Berichtsjahres infolge der Auswirkungen der Coronakrise geschlossen.

Mit Eurowings verfügt die Lufthansa Group über ein innovatives Angebot für preissensible und serviceorientierte Kunden im strukturell wachsenden Segment der europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehre. Aufgrund des touristisch relevanten Streckenportfolios ist Eurowings ein wichtiger Partner der Reiseveranstalter.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Geschäftsverlauf von Eurowings ist deutlich vom Ausbruch des Coronavirus beeinflusst

Infolge der Ausbreitung des Coronavirus reduzierte Eurowings das Flugprogramm vorübergehend deutlich. Ab Juni 2020 wurde das Angebot aufgrund der steigenden Nachfrage nach Flugreisen in den Sommermonaten wieder ausgebaut. Dabei fokussierte sich Eurowings auf den innerdeutschen sowie den touristischen Flugverkehr innerhalb Europas. Infolge der neuerlichen Ausweitung von Reisewarnungen und des daraus resultierenden Nachfragerückgangs zum Ende der Sommerreisezeit wurde die Kapazität wieder verringert. Zum Ende des Berichtsjahres wurden rund 15% der Kapazität des Vorjahres angeboten.

Restrukturierungsprogramm richtet Eurowings auf die Zeit nach der Coronakrise aus

Im Zuge der Coronakrise wurde das Restrukturierungsprogramm von Eurowings verschärft. Ziel des Programms ist es, die Organisation an die neuen Marktbedingungen anzupassen und somit die Chancen bei der Neuverteilung des Markts in der Krise zu nutzen. Darüber hinaus soll die Attraktivität und Beliebtheit der Marke Eurowings nachhaltig gesteigert werden. Mit strukturellen und prozessualen Veränderungen sollen die Produktivität des Flugbetriebs erhöht und wettbewerbsfähige Kostenstrukturen in allen Bereichen geschaffen werden.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden bereits in erheblichem Maße strukturelle Maßnahmen erfolgreich umgesetzt. So wurde das Flugangebot in Deutschland in einem Flugbetrieb gebündelt. Die Flotte wurde durch die Ausflottung älterer Flugzeuge verkleinert und auf Flugzeuge vom Typ Airbus A320 vereinheitlicht. ➤ **Flotte, S. 25 f.**

Im Personalbereich wurden Kurzarbeit eingeführt und Einstellungsstopps beschlossen. Die Anzahl der Führungskräfte soll um 25% reduziert werden. Darüber hinaus wurden durch die Anpassung technischer Strukturen und die Nachverhandlung von Verträgen mit Systempartnern Einsparungen bei Sachkosten und Projektbudgets erzielt. Mit der Gewerkschaft ver.di einigte sich Eurowings außerdem auf eine Krisenvereinbarung für die Flugbegleiter und das Bodenpersonal.

➤ **Mitarbeiter, S. 28 ff.**

Reisesicherheit und Flexibilität für Kunden stehen im Fokus

Sicherheit und Gesundheit haben bei Eurowings höchste Priorität. Aus diesem Grund hat die Airline umfangreiche Maßnahmen ergriffen, um den Gesundheitsschutz entlang der gesamten Reisekette weiter zu verbessern. Dies umfasst umfangreiche neue Hygienestandards vom Flughafen bis zur Ankunft des Passagiers an seinem Ziel. Dabei wird den Kunden auch die Möglichkeit geboten, im Vorfeld der Flugreise einen freien Mittelsitz zu buchen.

Darüber hinaus hat Eurowings flexiblere und kundenfreundliche Umbuchungsmöglichkeiten eingeführt. Den Kunden wird außerdem ein Paket für mehr Sicherheit auf Reisen angeboten, welches eine Reiserücktrittsversicherung, eine Auslandsrankenversicherung sowie eine Reiseabbruchversicherung beinhaltet.

Euowings steht unter neuer Führung

Zum 1. März 2020 übernahm Jens Bischof den Vorsitz der Geschäftsführung der Euowings. Zuvor war er Chief Executive Officer von SunExpress. Er trat in dieser Funktion die Nachfolge von Thorsten Dirks an.

Zum 31. Dezember 2020 verließ Oliver Schmitt die Geschäftsführung der Euowings. Sein Aufgabenbereich wird von Jens Bischof übernommen.

Zum 1. April 2021 wird Jens Ritter, derzeit Chief Operating Officer und Teil des erweiterten Vorstands von Austrian Airlines, Chief Operating Officer von Euowings. Er folgt auf Michael Knitter, der Euowings Ende März 2021 auf eigenen Wunsch verlassen wird.

Digitale Services für Kunden werden prämiert

Euowings Digital wurde vom Wirtschaftsmagazin Capital mit dem „Best Digital Lab Award 2020“ ausgezeichnet. Die Auszeichnung würdigt insbesondere die Entwicklung von intelligenten und innovativen Services, welche die Passagiere in allen Phasen ihrer Reise begleiten.

Verkehrsleistung negativ von Coronakrise beeinflusst

Die Zahl der Euowings-Fluggäste war mit 7,2 Mio. um 73 % rückläufig (Vorjahr: 27,0 Mio.). Dabei wurde das Angebot um 68 % reduziert. Der Absatz sank um 72 %. Der Sitzladefaktor lag mit 73,1 % um 9,2 Prozentpunkte unter Vorjahr (Vorjahr: 82,3 %). Die Durchschnittserlöse sanken währungsbereinigt um 15,6 %. Die Verkehrserlöse sanken somit um 75 % auf 579 Mio. EUR (Vorjahr: 2.307 Mio. EUR).

T037 LEISTUNGSDATEN EUOWINGS

| | | 2020 | 2019 ¹⁾ | Veränderung in % |
|----------------|--------|--------|--------------------|---------------------|
| Flüge | Anzahl | 71.829 | 232.461 | -69 |
| Fluggäste | Tsd. | 7.235 | 26.971 | -73 |
| Angebote | | | | |
| Sitzkilometer | Mio. | 10.260 | 32.383 | -68 |
| Verkaufte | | | | |
| Sitzkilometer | Mio. | 7.501 | 26.639 | -72 |
| Sitzladefaktor | % | 73,1 | 82,3 | -9,2 P. |

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung**Umsatz sinkt krisenbedingt um 74 % gegenüber Vorjahr**

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Euowings reduzierten sich im Geschäftsjahr 2020 aufgrund der gesunkenen Verkehrsleistung um 74 % auf 598 Mio. EUR (Vorjahr: 2.311 Mio. EUR). Die operativen Erlöse lagen mit 745 Mio. EUR um 70 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.487 Mio. EUR). Die währungs-bereinigten Stückerlöse (RASK) sanken im Vorjahresvergleich krisenbedingt um 15,2 %.

T038 OPERATIVE KENNZAHLEN EUOWINGS

| | 2020 | 2019 ¹⁾ | Veränderung | Währungs- bereinigte Veränderung |
|---|-----------|--------------------|-------------|--|
| | in € Cent | in € Cent | in % | in % |
| Durchschnitts- erlöse | 6,6 | 7,9 | -15,6 | -15,6 |
| Stückerlöse (RASK) | 6,5 | 7,5 | -13,2 | -15,2 |
| Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissions- aufwendungen | 11,0 | 6,1 | 78,8 | 76,9 |

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Aufwendungen liegen 49 % unter Vorjahresniveau

Die operativen Aufwendungen im Geschäftsfeld Euowings sanken im Berichtsjahr vor allem mengenbedingt sowie aufgrund der Restrukturierungsmaßnahmen, wie die Beendigung externer Wet-Leases und Fixkostensenkungen, um 49 % auf 1.346 Mio. EUR (Vorjahr: 2.633 Mio. EUR). Die währungs-bereinigten Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen stiegen um 76,9 % gegenüber Vorjahr, getrieben durch die deutliche krisenbedingte Kapazitätsreduktion, die nur teilweise durch entsprechende Kostensenkungen kompensiert werden konnte.

T039 AUFWENDUNGEN EUROWINGS

| | 2020 in Mio. € | 2019 ⁴⁾ in Mio. € | Veränderung in % |
|--|-------------------|---------------------------------|---------------------|
| Materialaufwand | 699 | 1.861 | -62 |
| davon Treibstoff | 129 | 532 | -76 |
| davon Gebühren | 234 | 625 | -63 |
| davon Charteraufwand | 102 | 376 | -73 |
| davon Technikleistungen | 146 | 139 | 5 |
| Personalaufwand ¹⁾ | 176 | 259 | -32 |
| Abschreibungen ²⁾ | 199 | 233 | -15 |
| Sonstiger operativer Aufwand ³⁾ | 272 | 280 | -3 |
| Summe operative Aufwendungen | 1.346 | 2.633 | -49 |

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

⁴⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Der Materialaufwand sank gegenüber Vorjahr um 62 % auf 699 Mio. EUR (Vorjahr: 1.861 Mio. EUR). Dabei sanken die Aufwendungen für Treibstoff mengen- und preisbedingt um 76 % auf 129 Mio. EUR (Vorjahr: 532 Mio. EUR). Die Aufwendungen für Gebühren lagen mit 234 Mio. EUR um 63 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 625 Mio. EUR). Infolge der Kündigung externer Wet-Leases konnte der Charteraufwand substantiell um 73 % auf 102 Mio. EUR reduziert werden (Vorjahr: 376 Mio. EUR).

Der Personalaufwand reduzierte sich infolge des Restrukturierungsprogramms sowie der Einführung von Kurzarbeit bei einer um 13 % reduzierten durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 32 % auf 176 Mio. EUR (Vorjahr: 259 Mio. EUR).

Die planmäßigen Abschreibungen sanken im Vorjahresvergleich vor allem aufgrund geringerer Aufwendungen für Nutzungsrechte geleaster Flugzeuge um 15 % auf 199 Mio. EUR (Vorjahr: 233 Mio. EUR).

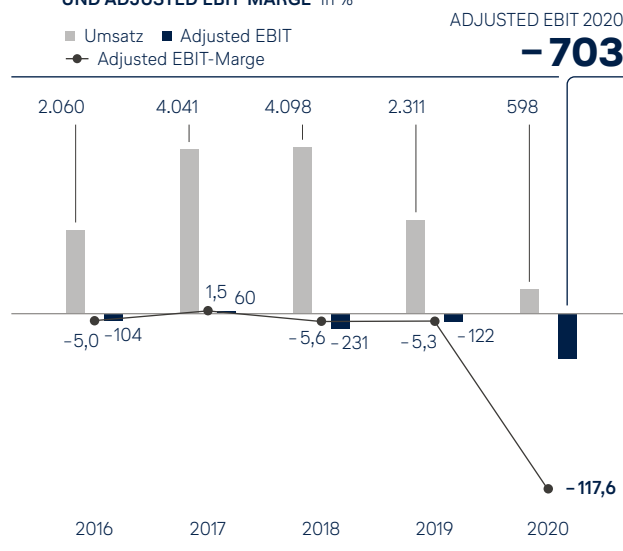
Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken im Geschäftsjahr 2020 um 3 % auf 272 Mio. EUR (Vorjahr: 280 Mio. EUR). Geringere Verkaufs-, Marketing- und Vertriebskosten infolge der Kapazitätsreduzierung sowie geringere Rechts- und Beratungskosten konnten Forderungsabschreibungen im Rahmen der Insolvenz des Wet-Lease-Partners Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) sowie Restrukturisierungskosten für Germanwings ausgleichen.

Adjusted EBIT in Höhe von -703 Mio. EUR durch Corona-Pandemie und Einmaleffekte belastet

Die Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr war maßgeblich von der Corona-Pandemie geprägt. Kostenverbesserungen im Rahmen des Restrukturierungsprogramms konnten den Umsatzrückgang von 74 % nicht kompensieren. Das Adjusted EBIT reduzierte sich somit im Geschäftsjahr 2020 auf -703 Mio. EUR (Vorjahr: -122 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge sank um 112,3 Prozentpunkte auf -117,6 % (Vorjahr: -5,3 %).

Das EBIT verminderte sich auf -802 Mio. EUR (Vorjahr: -126 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen des Firmenwerts in Höhe von 57 Mio. EUR sowie von Nutzungsrechten für 15 Dash 400-8, fünf Airbus A321 und eines A319 in Höhe von 37 Mio. EUR, für die keine Wiederaufnahme des Flugbetriebs mehr vorgesehen ist.

G18 EUROWINGS: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %



Segmentinvestitionen liegen 17 % unter Vorjahr

Die Segmentinvestitionen sanken im Vorjahresvergleich um 17 % auf 106 Mio. EUR (Vorjahr: 127 Mio. EUR). Die Investitionen wurden hauptsächlich für Triebwerksüberholungen geleistet.

Geschäftsfeld Logistik

Lufthansa Cargo ist eine der führenden Fracht-Airlines Europas. | Digitale Vertriebskanäle stärken Marktposition. | Nachhaltige Senkung der Kostenbasis steht im Fokus. | Infrastruktur zum Transport temperatursensibler Fracht wird ausgebaut. | Lufthansa Cargo erzielt trotz rückläufiger Kapazität Rekordergebnis.

T040 KENNZAHLEN LOGISTIK

| | | 2020 | 2019 | Veränderung in % |
|--------------------------------------|--------|-------|-------|---------------------|
| Umsatz | Mio. € | 2.757 | 2.478 | 11 |
| davon Verkehrserlöse | Mio. € | 2.596 | 2.318 | 12 |
| Adjusted EBITDA | Mio. € | 950 | 161 | 490 |
| Adjusted EBIT | Mio. € | 772 | 1 | |
| EBIT | Mio. € | 717 | -33 | |
| Adjusted EBIT-Marge | % | 28,0 | 0,0 | 28,0 P. |
| Adjusted ROCE | % | 26,2 | 0,0 | 26,2 P. |
| EACC | Mio. € | 445 | -102 | |
| Segment- investitionen | Mio. € | 222 | 286 | -22 |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 4.373 | 4.539 | -4 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | Anzahl | 4.436 | 4.543 | -2 |

Die Frachterflotte von Lufthansa Cargo bestand zum Ende des Berichtsjahres aus neun Flugzeugen vom Typ Boeing 777F und fünf MD-11F. Aufgrund der Corona-Pandemie stand im Geschäftsjahr 2020 ein Großteil der Belly-Kapazitäten von Lufthansa German Airlines, Brussels Airlines, Austrian Airlines, der Eurowings-Longstrecke sowie von SunExpress nicht zur Verfügung. Normalerweise wird rund die Hälfte des Frachtaufkommens von Lufthansa Cargo in den Frachträumen der Passagierflugzeuge dieser Gesellschaften transportiert.

Darüber hinaus betreibt das in Leipzig ansässige Joint Venture AeroLogic im Auftrag ihrer beiden Anteilseigner Lufthansa Cargo und DHL Express 17 B777-Frachtflugzeuge. Dabei vermarktet Lufthansa Cargo die Kapazität von vier dieser Frachtflugzeuge.

Weiterhin unterhält Lufthansa Cargo erfolgreiche internationale Kooperationen mit den Cargo-Sparten von All Nippon Airways, Cathay Pacific und United Airlines.

Geschäftstätigkeit

Lufthansa Cargo ist eine der führenden Fracht-Airlines Europas

Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG, dem Spezialisten für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group, auch die auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisierte Jettainer-Gruppe, die auf besonders eilige Sendungen spezialisierte Tochter time:matters, die auf maßgeschneiderte Lösungen für die E-Commerce-Branche spezialisierte Tochter Heyworld und die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften und kleineren, auf Digitalisierungsaspekten der Branche ausgerichteten Unternehmen.

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

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Lufthansa Cargo reagiert flexibel auf Herausforderungen der Corona-Pandemie

Die anhaltende Corona-Pandemie stellte die Luftfrachtindustrie im Jahr 2020 vor eine Vielzahl an Herausforderungen. Lufthansa Cargo konnte den durch verringerte Belly-Kapazitäten verursachten Angebotsrückgang durch eine flexible Netzplanung, den vorübergehenden Einsatz umgebauter Passagiermaschinen und die verzögerte Ausmusterung der MD11-Flotte abmildern. Außerdem konnten durch die branchenweite Angebotsverknappung deutlich höhere Durchschnittspreise und Ladefaktoren erreicht werden. Aufgrund des deutlich geringeren Angebots war auch der Absatz rückläufig.

Führende Position soll durch Digitalisierung und Nutzung neuer Marktchancen weiter ausgebaut werden

Über den Ausbau von digitalen Services soll die führende Position von Lufthansa Cargo in der Luftfrachtindustrie ausgebaut werden. 2020 lag der Fokus unter anderem auf der Weiterentwicklung der digitalen Vertriebskanäle. Im November 2020 wurde mit eBooking der unternehmens-eigene Online-Vertriebskanal erneuert, der den Buchungsprozess deutlich vereinfacht. Die Buchungsplattform cargo.one, an der Lufthansa Cargo eine Beteiligung hält, entwickelte sich im Berichtszeitraum positiv.

Kostensenkungsprogramm führt zur strukturellen Verbesserung der Kostenbasis

Im Rahmen des Kostensparprogramms ProFlex wurde eine Vielzahl von Maßnahmen entwickelt, durch die nachhaltige Einsparungen erreicht werden sollen. Zahlreiche dieser Maßnahmen sind bereits erfolgreich initiiert. Ziel des Programms ist es, die Kostenbasis von Lufthansa Cargo, bezogen auf Sach- und Personalkosten, dauerhaft um 70 Mio. EUR pro Jahr zu entlasten.

Flotte wird modernisiert und vereinheitlicht

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden zwei weitere Flugzeuge vom Typ B777F in die Flotte von Lufthansa Cargo aufgenommen und drei MD-11F-Frachter aus dem Betrieb genommen. Die Flottenmodernisierung wird 2021 durch die Stilllegung der verbleibenden MD-11F-Frachter abgeschlossen. Lufthansa Cargo wird dann eine einheitliche Flotte aus hocheffizienten Frachtflugzeugen vom Typ B777F betreiben.

➔ Flotte, S. 25 f.

Ausbau der Bodeninfrastruktur zum Transport temperatursensibler Pharmazeutika

Lufthansa Cargo baut seine Infrastruktur zum Transport von temperatursensiblen Pharmazeutika aus. Im Berichtszeitraum wurden Pharma Hubs in Chicago und München eröffnet. Mit dem Pharma Hub in Frankfurt, dem größten seiner Art in Europa, sowie weltweit rund 30 CEIV-Pharma-zertifizierten Stationen bietet Lufthansa Cargo eines der weltweit größten Airline-Pharma-Netzwerke. Hinzu kommen eine Vielzahl an weiteren Stationen für temperaturgeführte Fracht. Damit ist Lufthansa Cargo optimal auf die schnelle interkontinentale Verteilung der Corona-Impfstoffe und anderer hochempfindlicher Pharmazeutika vorbereitet.

Vorstand der Lufthansa Cargo wird personell neu ausgerichtet

Seit 1. März 2021 ist Dorothea von Boxberg neuer Chief Executive Officer von Lufthansa Cargo. Zuvor war sie im Vorstand von Lufthansa Cargo für den weltweiten Vertrieb, die Netzplanung und die Produktentwicklung verantwortlich. Vorgänger von Dorothea von Boxberg war Peter Gerber, der seit 1. März 2021 neuer Chief Executive Officer von Brussels Airlines ist.

Nachfolger von Dorothea von Boxberg als Chief Commercial Officer ist Ashwin Bhat, der zuvor das Frachtgeschäft der SWISS leitete.

Verkehrserlöse steigen bei niedrigerem Angebot

Das Angebot von Lufthansa Cargo hat sich im Geschäftsjahr 2020 insgesamt um 36 % vermindert. Die Belly-Kapazitäten verringerten sich dabei infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie, während die Frachterkapazitäten leicht gesteigert werden konnten. Die abgesetzte Menge lag damit um 27 % unter Vorjahr. Der Nutzladefaktor stieg durch die Angebotsknappheit um 7,8 Prozentpunkte auf 69,1 % (Vorjahr: 61,3 %). Die Durchschnittserlöse stiegen währungsbereinigt um 57,1 %. Die Verkehrserlöse stiegen preisbedingt um 12 % auf 2.596 Mio. EUR (Vorjahr: 2.318 Mio. EUR).

T041 LEISTUNGSDATEN UND OPERATIVE KENNZAHLEN LOGISTIK

| | | 2020 | 2019 | Veränderung in % |
|-----------------------------------|--------|-------|--------|--------------------|
| Angebote Fracht-Tonnenkilometer | Mio. | 9.350 | 14.507 | -36 |
| Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer | Mio. | 6.461 | 8.899 | -27 |
| Nutzladefaktor | % | 69,1 | 61,3 | 7,8 P. |
| Durchschnittserlöse ¹⁾ | € Cent | 40,2 | 26,0 | 54,6 ¹⁾ |

¹⁾ Währungsbereinigte Veränderung: 57,1 %.

Die wichtigsten Verkehrsgebiete von Lufthansa Cargo sind weiterhin Asien/Pazifik und Amerika. Die beiden Regionen machen knapp 90 % des Angebots und Absatzes aus. Angebot und Absatz gingen in allen Verkehrsgebieten zurück. Der Nutzladefaktor verbesserte sich in allen Verkehrsgebieten, genauso wie die Durchschnittserlöse. Die Verkehrserlöse sanken in den Verkehrsgebieten Europa und Nahost/Afrika, während sie sich in den Verkehrsgebieten Amerika und Asien/Pazifik erhöhten.

T042 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Lufthansa Cargo

| | Nettoverkehrserlöse Außenumsatz | | Angebote Fracht-Tonnenkilometer | | Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer | | Fracht-Nutzladefaktor | |
|----------------------|---------------------------------|------------------|---------------------------------|------------------|----------------------------------|------------------|-----------------------|-------------------|
| | 2020 in Mio. € | Veränderung in % | 2020 in Mio. | Veränderung in % | 2020 in Mio. | Veränderung in % | 2020 in % | Veränderung in P. |
| Europa | 185 | -2 | 492 | -39 | 254 | -22 | 51,7 | 11,5 |
| Amerika | 1.111 | 15 | 4.332 | -36 | 2.916 | -26 | 67,3 | 9,3 |
| Asien/Pazifik | 1.171 | 23 | 3.998 | -29 | 2.971 | -25 | 74,3 | 4,4 |
| Nahost/Afrika | 129 | -40 | 528 | -60 | 320 | -55 | 60,5 | 6,1 |
| Gesamtverkehr | 2.596 | 12 | 9.350 | -36 | 6.461 | -27 | 69,1 | 7,8 |

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz steigt preisbedingt um 11% gegenüber Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2020 sind die Umsatzerlöse von Lufthansa Cargo um 11% auf 2.757 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 2.478 Mio. EUR). Ausschlaggebend für den Anstieg waren insbesondere die gestiegenen Durchschnittserlöse infolge der branchenweiten Angebotsverknappung. Die operativen Erlöse sind insgesamt um 9% auf 2.826 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 2.581 Mio. EUR).

Aufwendungen sinken um 21%

Die operativen Aufwendungen sanken im Berichtsjahr um 21% auf 2.082 Mio. EUR (Vorjahr: 2.621 Mio. EUR).

T043 AUFWENDUNGEN LOGISTIK

| | 2020 in Mio. € | 2019 in Mio. € | Veränderung in % |
|--|-------------------|-------------------|---------------------|
| Materialaufwand | 1.300 | 1.778 | -27 |
| davon Treibstoff | 174 | 337 | -48 |
| davon Gebühren | 250 | 297 | -16 |
| davon Charteraufwand | 660 | 897 | -26 |
| davon Technikleistungen | 98 | 119 | -18 |
| Personalaufwand ¹⁾ | 377 | 406 | -7 |
| Abschreibungen ²⁾ | 178 | 160 | 11 |
| Sonstiger operativer Aufwand ³⁾ | 227 | 277 | -18 |
| Summe operative Aufwendungen | 2.082 | 2.621 | -21 |

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Der Materialaufwand sank gegenüber Vorjahr um 27% auf 1.300 Mio. EUR (Vorjahr: 1.778 Mio. EUR). Dabei sanken die Aufwendungen für Treibstoff mengenbedingt infolge der Modernisierung der Flotte und preisbedingt um 48% auf 174 Mio. EUR (Vorjahr: 337 Mio. EUR). Der Charteraufwand nahm durch den Wegfall von Kapazitäten in den Bellys der Passagierflugzeuge und damit einhergehend geringeren Belly-Aufwendungen gegenüber Konzerngesellschaften um 26% auf 660 Mio. EUR (Vorjahr: 897 Mio. EUR) ab.

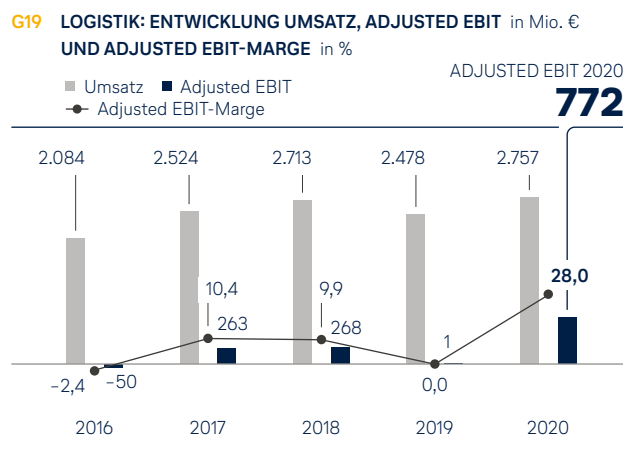
Der Personalaufwand reduzierte sich im Geschäftsjahr 2020 um 7% auf 377 Mio. EUR (Vorjahr: 406 Mio. EUR). Maßgeblich hierfür waren der Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 2%, erste Effekte des Kostensparprogramms ProFlex sowie die Einführung von Kurzarbeit in Deutschland und von vergleichbaren Modellen im Ausland.

Die Abschreibungen stiegen gegenüber Vorjahr um 11% auf 178 Mio. EUR (Vorjahr: 160 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken insbesondere aufgrund geringerer Reiseaufwendungen, Projektaufwendungen sowie Beratungsaufwendungen um 18% auf 227 Mio. EUR (Vorjahr: 277 Mio.).

Lufthansa Cargo erzielt Rekordergebnis von 772 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT stieg dementsprechend um 771 Mio. EUR auf 772 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR). Damit erzielte Lufthansa Cargo das bislang beste Ergebnis in ihrer Unternehmensgeschichte.



Segmentinvestitionen liegen 22% unter Vorjahr

Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik sind im Berichtszeitraum im Wesentlichen aufgrund niedrigerer Anzahlungen auf Flugzeuge um 22% auf 222 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 286 Mio. EUR).

Geschäftsfeld Technik

Lufthansa Technik ist weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. | Fokus liegt auf Eindämmung der Pandemieauswirkungen. | Internationales Wachstum wird selektiv vorangetrieben. | Umsatz und Ergebnis liegen pandemiebedingt deutlich unter Vorjahr.

T044 KENNZAHLEN TECHNIK

| | | 2020 | 2019 ¹⁾ | Veränderung in % |
|--|--------|--------|--------------------|---------------------|
| Umsatz | Mio. € | 3.747 | 6.572 | -43 |
| davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group | Mio. € | 1.023 | 2.194 | -53 |
| Adjusted EBITDA | Mio. € | -186 | 654 | |
| Adjusted EBIT | Mio. € | -383 | 463 | |
| EBIT | Mio. € | -508 | 472 | |
| Adjusted EBIT-Marge | % | -10,2 | 7,0 | -17,2 P. |
| Adjusted ROCE | % | -6,3 | 6,4 | -12,7 P. |
| EACC | Mio. € | -572 | 126 | |
| Segment- investitionen | Mio. € | 152 | 313 | -51 |
| Mitarbeiter zum 31.12. | Anzahl | 22.745 | 23.855 | -5 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | Anzahl | 23.519 | 23.077 | 2 |
| Vollkonsolidierte Gesellschaften | Anzahl | 25 | 25 | - |

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

palette erstreckt sich über unterschiedlich strukturierte Produkte und Produktkombinationen, von der Reparatur einzelner Geräte über Beratungsleistungen bis hin zur voll-integrierten Versorgung ganzer Flotten.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Auswirkungen der Coronakrise belasten MRO-Geschäft erheblich

Die Coronakrise hat die Entwicklung des MRO-Geschäfts erheblich belastet. Die branchenweit deutlich gesunkenen Flugstunden und der wirtschaftliche Druck, der auf den Airlines lastete und zu Stilllegungen und Ausflottungen von Flugzeugen führte, wirkten sich stark auf Lufthansa Technik aus.

Umfangreiche Kostensenkungsmaßnahmen sollen Zukunftsfähigkeit sicherstellen

Zur Eindämmung der Auswirkungen der Coronakrise wurden kurzfristig Sofortmaßnahmen wie die Einführung von Kurzarbeit, Einstellungsstopps, umfangreiche Sachkostenreduktionen sowie der Abbruch beziehungsweise die Verschiebung von Investitionsprojekten eingeleitet.

Zur Sicherstellung einer langfristig starken Position im unabhängigen MRO-Markt und zur Erreichung einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit werden erhebliche Kostensenkungen angestrebt. Außerdem werden die Strukturen verschlankt. So wird es statt der bisherigen acht zukünftig nur noch fünf Geschäftsbereiche geben: Flugzeuggerätestandhaltung, Flugzeugwartung und -überholung, Digitale Lösungen Technischer Flugbetrieb, Triebwerksinstandhaltung und Herstellung, Modifikation und Sonderflugzeuge.

Lufthansa Technik bedient steigende Nachfrage nach Krisenprodukten und digitalen Services

Lufthansa Technik reagiert in der Corona-Pandemie flexibel und erweitert das Angebot entsprechend der neuartigen Nachfrage nach Krisenprodukten. So befinden sich eine Vielzahl von Projekten zur Umrüstung verschiedener Flugzeugtypen von Passagiermaschinen in Frachtmaschinen in der Umsetzung. Weiterhin wurden im Zuge der Coronakrise im Bereich der Flugzeugwartung deutlich mehr Park- und Lagerdienstleistungen für die Kunden erbracht.

Geschäftstätigkeit

Lufthansa Technik ist weltweit führender MRO-Anbieter

Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. Zur Lufthansa Technik-Gruppe gehören weltweit 36 Betriebe, welche luftfahrttechnische Dienstleistungen anbieten. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 63 Gesellschaften beteiligt. Die Lufthansa Technik AG betreut weltweit mehr als 800 Kunden, darunter neben Airlines auch Hersteller, Flugzeug-Leasinggesellschaften und VIP-Jet-Betreiber. Dabei entfällt rund ein Drittel des Geschäfts auf Konzerngesellschaften und rund zwei Drittel auf externe Kunden.

Das Leistungsspektrum von Lufthansa Technik beinhaltet die acht Geschäftsbereiche Flugzeugwartung, Flugzeugüberholung, Triebwerksinstandhaltung, Geräteinstandhaltung, Flugzeugsysteme, Entwicklung und Herstellung von Kabinenprodukten, Entwicklung digitaler Produkte sowie die Erstausrüstung und Betreuung von VIP-Flugzeugen. Die Angebots-

Die Corona-Pandemie führt zu einer erhöhten Nachfrage nach digitalen MRO-Dienstleistungen, um physische Wartungsereignisse zukünftig günstiger und zuverlässiger organisieren zu können. Ein Produkt der Lufthansa Technik ist die eigens entwickelte, unabhängige Plattform AVIATAR. Diese unterstützt weltweit Kunden in Echtzeit beim Management des komplexen Flottenbetriebs, hilft bei der Fehlerprognose von Einzelkomponenten und unterstützt so die digitale Transformation der Luftfahrt. Gegen Ende des Berichtsjahres trat United Airlines der Plattform mit über 600 Flugzeugen bei.

Lufthansa Technik baut ihr Netzwerk für innovative und gezielte Triebwerkseingriffe aus

Lufthansa Technik treibt ihr Wachstum selektiv in Abhängigkeit von der Nachfragesituation voran. So wurde das weltweite Netzwerk für innovative und gezielte Triebwerkseingriffe um den Standort Dublin, Irland, auf insgesamt fünf Standorte erweitert. Der hohe Bedarf nach bestmöglicher Kostenkontrolle bei der Instandhaltung von Triebwerken und Triebwerkskomponenten soll zukünftig noch besser bedient werden.

Wichtige Verträge werden verlängert und neu abgeschlossen

Im Geschäftsjahr 2020 betreute Lufthansa Technik im Rahmen von Exklusivverträgen 4.529 Flugzeuge. Im Laufe des Jahres konnten 16 neue Kunden gewonnen und 515 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von 2,3 Mrd. EUR abgeschlossen werden.

Vorstand von Lufthansa Technik wird neu ausgerichtet

Der Vorstand von Lufthansa Technik wurde zum Ende des Berichtsjahres neu ausgerichtet und von vier auf drei Mitglieder verkleinert. Dabei verließen die Vorstandsmitglieder Constanze Hufenbecher und Antonio Schulthess zum 31. Dezember 2020 das Unternehmen. Chief Executive Officer Johannes Bußmann übernahm zum 1. Januar 2021 interimsmäßig das neue, zusammengelegte Ressort Finanzen und Personal, bis der Aufsichtsrat über die ausstehende Personalie entschieden hat.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz sinkt infolge der Coronakrise um 43 %

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Technik sanken im Geschäftsjahr 2020 gegenüber Vorjahr aufgrund der Auswirkungen der Coronakrise um 43 % auf 3.747 Mio. EUR (Vorjahr: 6.572 Mio. EUR). Insbesondere ein deutlicher Rückgang in Europa, dem wichtigsten Absatzmarkt von Lufthansa Technik, trug hierzu bei.

Die konzerninternen Erlöse verzeichneten insbesondere im Triebwerksgeschäft einen Volumenrückgang. Die konzernexternen Erlöse sanken vor allem in den Bereichen Geräte- und Triebwerksinstandhaltung. Die betrieblichen Erträge lagen mit 4.184 Mio. EUR um 39 % unter Vorjahr (Vorjahr: 6.828 Mio. EUR).

Aufwendungen werden um 30 % reduziert

Die operativen Aufwendungen sanken im Berichtsjahr mengenbedingt und durch die implementierten Kostensenkungsmaßnahmen um 30 % auf 4.502 Mio. EUR (Vorjahr: 6.425 Mio. EUR).

T045 AUFWENDUNGEN TECHNIK

| | 2020 in Mio. € | 2019 ⁴⁾ in Mio. € | Veränderung in % |
|--|-------------------|---------------------------------|---------------------|
| Materialaufwand | 2.372 | 3.902 | -39 |
| davon übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 1.609 | 2.478 | -35 |
| davon Aufwendungen für bezogene Leistungen | 763 | 1.424 | -46 |
| Personalaufwand ¹⁾ | 1.113 | 1.448 | -23 |
| Abschreibungen ²⁾ | 197 | 191 | 3 |
| Sonstiger operativer Aufwand ³⁾ | 820 | 884 | -7 |
| Summe operative Aufwendungen | 4.502 | 6.425 | -30 |

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

⁴⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Der Materialaufwand sank primär mengenbedingt um 39 % auf 2.372 Mio. EUR (Vorjahr: 3.902 Mio. EUR). Darin enthalten sind krisenbedingte Wertberichtigungen von Material in Höhe von 158 Mio. EUR.

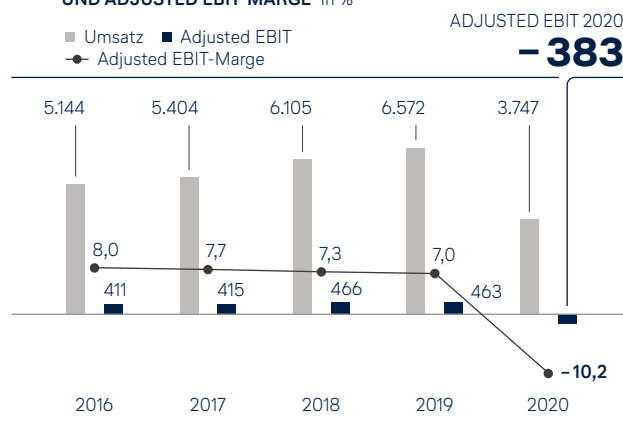
Der Personalaufwand lag mit 1.113 Mio. EUR 23 % unter Vorjahr (Vorjahr: 1.448 Mio. EUR). Ausschlaggebend für diese Entwicklung war insbesondere die Einführung von Kurzarbeit.

Die planmäßigen Abschreibungen stiegen um 3 % auf 197 Mio. EUR (Vorjahr: 191 Mio. EUR).

Adjusted EBIT sinkt krisenbedingt auf -383 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT sank entsprechend auf -383 Mio. EUR (Vorjahr: 463 Mio. EUR), die Adjusted EBIT-Marge verminderte sich um 17,2 Prozentpunkte auf -10,2 % (Vorjahr: 7,0 %). Das EBIT lag Ende des Berichtsjahres bei -508 Mio. EUR (Vorjahr: 472 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Sonderabschreibungen auf Beteiligungswerte von Joint Ventures sowie auf Ersatztriebwerke.

G20 TECHNIK: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. € UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %



Segmentinvestitionen sinken um 51 %

Die Segmentinvestitionen im Geschäftsfeld Technik wurden um 51 % auf 152 Mio. EUR reduziert (Vorjahr: 313 Mio. EUR), vor allem aufgrund geringerer Investitionen in Reservetriebwerke.

Geschäftsfeld Catering

LSG Group bietet umfangreiches Produktportfolio rund um den Bordservice. | Europageschäft an gategroup verkauft. | Liquiditätssicherung und strategische Neuausrichtung stehen im Fokus. | Umsatz- und Ergebnisentwicklung stark von Coronakrise belastet.

T046 KENNZAHLEN CATERING

| | | 2020 | 2019 | Veränderung in % |
|--|--------|--------|--------|---------------------|
| Umsatz | Mio. € | 1.305 | 3.360 | -61 |
| davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group | Mio. € | 241 | 737 | -67 |
| Adjusted EBITDA | Mio. € | -167 | 247 | |
| Adjusted EBIT | Mio. € | -284 | 128 | |
| EBIT | Mio. € | -431 | 98 | |
| Adjusted EBIT-Marge | % | -21,8 | 3,8 | -25,6 P. |
| Adjusted ROCE | % | -17,3 | 6,4 | -23,7 P. |
| EACC | Mio. € | -375 | 10 | |
| Segment- investitionen | Mio. € | 28 | 127 | -78 |
| Mitarbeiter zum 31.12. ¹⁾ | Anzahl | 13.227 | 35.636 | -63 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt ¹⁾ | Anzahl | 25.288 | 35.904 | -30 |
| Vollkonsolidierte Gesellschaften | Anzahl | 83 | 119 | -30 |

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

SPIRIANT ist ein Experte in der Entwicklung, Beschaffung und Lieferung von Bordserviceequipment, während Evertaste Convenience Food für den weltweiten Einzelhandel und die Reisebranche liefert.

Die Tochtergesellschaft SCIS bietet in Nordamerika Sicherheitsdienste an. Die Einzelhandelsmärkte der Marke Ringeltaube sind an Flughäfen in Deutschland vertreten.

Europageschäft der LSG Group an gategroup verkauft

Die Lufthansa Group und gategroup haben am 6./7. Dezember 2019 einen Kaufvertrag über die Gesellschaften des Europageschäfts der LSG Group geschlossen. Die EU-Kommission hat den Verkauf am 3. April 2020 unter Auflagen genehmigt. Nach Erfüllung der Auflagen durch den Käufer gategroup wurde der Verkauf am 2. Dezember 2020 vollzogen.

Der Vertrag umfasst neben den europäischen Cateringbetrieben auch das Lounge-Geschäft sowie die europäischen Aktivitäten des Convenience Retail-Spezialisten Evertaste, das Equipment-Geschäft SPIRIANT sowie die Einzelhandels-geschäfte der Marke Ringeltaube.

Teil des Kaufvertrags ist auch ein langjähriger Vertrag für das Catering an den Drehkreuzen Frankfurt und München mit Lufthansa German Airlines. An den beiden Werken in Frankfurt und München, die dort den Bordservice für Flüge von Lufthansa German Airlines liefern, bleibt die Lufthansa Group mit einem Minderheitsanteil beteiligt. Damit werden ein nahtloser Übergang des Cateringgeschäfts und ein erfolgreicher Start der Zusammenarbeit sichergestellt.

Der geplante Verkauf der internationalen Aktivitäten der LSG Group wurde aufgrund der Coronakrise zurückgestellt. Die LSG Group bereitet sich im Rahmen ihrer strategischen und organisatorischen Neuausrichtung auf die Wiederaufnahme der Verkaufsaktivitäten vor, sobald die Rahmenbedingungen dies zulassen.

Geschäftstätigkeit

Starkes Markenportfolio bietet umfangreiches Produkt- und Serviceangebot

Die LSG Group offeriert eine ganzheitliche Palette von Produkten, Konzepten und Dienstleistungen rund um den Bordservice. Sie operierte im Berichtsjahr mit vier unabhängigen Expertenmarken: LSG Sky Chefs, Retail inMotion, SPIRIANT und Evertaste.

LSG Sky Chefs bietet als umsatzstärkste Marke der LSG Group klassisches Catering für Fluggesellschaften sowie das Management von Lounges an. Nach dem Verkauf der europäischen Gesellschaften ist sie weiterhin mit 139 Betrieben in 46 Ländern für mehr als 300 Fluggesellschaften tätig.

Retail inMotion, einer der weltweit tätigen Spezialisten für Bordverkaufskonzepte und -technologie mit Sitz in Dublin, weitete seinen Kundenstamm im Jahr 2020 deutlich aus. Retail inMotion gilt insbesondere aufgrund seiner digitalen Kompetenzen als klares Wachstumsfeld der LSG Group.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Restrukturierungsprojekt zur Liquiditätssicherung und strategischen Neuausrichtung

Die LSG Group passt sich den strukturellen Marktveränderungen infolge der Corona-Pandemie an.

Unmittelbar nach Ausbruch der Krise hat die LSG Group ihre Ausgaben deutlich verringert und den Eingang ihrer Forderungen engmaschig überwacht. Darüber hinaus wurden Maßnahmen initiiert, um Kosten und Investitionsausgaben zu senken, wie beispielsweise Projektstopps, Einstellungsstopps und die Einführung von Kurzarbeit.

Über die kurzfristigen Kosteneinsparmaßnahmen hinaus hat der Vorstand der LSG Group frühzeitig ein dreiteiliges Projekt zur nachhaltigen Liquiditätssicherung und zur langfristigen Neubewertung der strategischen Position der LSG Group gestartet.

Die Restrukturierungsmaßnahmen zielen darauf ab, die Verwaltungs- und sonstigen Gemeinkosten um rund 30 % zu reduzieren. Außerdem wurde eine Netzwerkanalyse über alle Cateringbetriebe hinweg angestoßen, mit dem Ziel, die Organisation und die Geschäftsaktivitäten an das zukünftige Marktvolumen und die Kundenbedürfnisse anzupassen. In diesem Zuge wurde sowohl die Schließung einzelner Betriebe, wie dem in Salt Lake City, USA, als auch der Rückzug aus einzelnen Märkten, wie dem türkischen und südafrikanischen Markt, beschlossen und umgesetzt. Die Zahl der Mitarbeiter der LSG Group außerhalb Europas wurde zum Ende des Berichtsjahres vorübergehend halbiert. Zudem wurde eine organisatorische Neuausrichtung der LSG Group vorgenommen, die zum 1. November 2020 in Kraft getreten ist und den Wegfall von mehr als 30 % der Managementpositionen vorsieht.

Drei Produktlinien stehen zukünftig im Fokus der LSG Group

Parallel zum laufenden Spar- und Restrukturierungsprogramm hat die LSG Group ihren strategischen Fokus geändert. Sie konzentriert sich in Zukunft auf drei Produktlinien: klassisches Catering und Convenience Retail, Bordverkauf (Onboard Retail) sowie IT & Plattform-Lösungen. Teil dieser IT & Plattform-Lösungen sind neue Geschäftsmodelle und Pilotprojekte, wie zum Beispiel Home Delivery, welche die Abhängigkeit des Unternehmens vom Airline-Geschäft verringern sollen. Mit dieser neuen strategischen Ausrichtung erweitert die LSG Group gezielt ihre vorhandenen Fähigkeiten, bringt sie in neuer Kombination zusammen, vergrößert ihr Kundenportfolio und steigert so wieder die Auslastung in den Betrieben, wodurch entstandene Überkapazitäten abgebaut werden können.

Neue Geschäftsmodelle und Vertragsverlängerungen stärken Position als Qualitätsführer

Im Geschäftsjahr 2020 konnte die LSG Group trotz der vorherrschenden Corona-Pandemie in allen Regionen wichtige Cateringverträge verlängern beziehungsweise neu abschließen, wie beispielsweise mit American Airlines, Atlas Air, Azul, British Airways, Delta Airlines, Emirates, Etihad, Hawaiian Airlines, United Airlines und Westjet. Retail inMotion setzte seine positive Entwicklung ebenfalls fort und unterzeichnete unter anderem einen Vertrag, der die Entwicklung und das Management eines innovativen Bordverkaufskonzepts für Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines beinhaltet. Durch die Pandemie eröffneten sich einigen LSG Sky Chefs-Betrieben neue Geschäftsmöglichkeiten im Einzelhandels-Geschäft, wo Neukundenverträge mit ArkFoods, Hello Fresh und Home Chef an verschiedenen Stationen abgeschlossen wurden.

Struktur des Vorstands der LSG Group wird angepasst

Am 30. Juni 2020 wechselte Jochen Müller, Chief Operating Officer der LSG Group, in den Ruhestand. Der Vorstand der LSG Group hat in diesem Zuge beschlossen, die Organisationsstruktur des Unternehmens den aktuellen Marktveränderungen anzupassen und zu straffen. Demzufolge bestand der Vorstand der LSG Group ab Juli nur noch aus zwei Mitgliedern.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz sinkt pandemiebedingt um 61% gegenüber Vorjahr

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Catering sanken im Geschäftsjahr 2020 um 61% auf 1.305 Mio. EUR (Vorjahr: 3.360 Mio. EUR). Der Rückgang ist im Wesentlichen bedingt durch die stark rückläufigen Passagierzahlen der weltweiten Kunden der LSG Group infolge der Coronakrise. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen aufgrund von Zuschüssen im Rahmen des „Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act“ (CARES Act) um 51% auf 143 Mio. EUR (Vorjahr: 95 Mio. EUR). Die betrieblichen Erträge sanken um 58 % auf 1.448 Mio. EUR (Vorjahr: 3.455 Mio. EUR).

Aufwendungen konnten um 49% reduziert werden

Die operativen Aufwendungen sanken im Berichtsjahr um 49% auf 1.698 Mio. EUR (Vorjahr: 3.355 Mio. EUR).

T047 AUFWENDUNGEN CATERING

| | 2020 in Mio. € | 2019 in Mio. € | Veränderung in % |
|--|-------------------|-------------------|---------------------|
| Materialaufwand | 545 | 1.441 | -62 |
| Personalaufwand ¹⁾ | 742 | 1.290 | -42 |
| Abschreibungen ²⁾ | 117 | 119 | -2 |
| Sonstiger operativer Aufwand ³⁾ | 294 | 505 | -42 |
| Summe operative Aufwendungen | 1.698 | 3.355 | -49 |

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Die Materialaufwendungen lagen mit 545 Mio. EUR um 62 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.441 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen sanken um 42% auf 742 Mio. EUR (Vorjahr: 1.290 Mio. EUR). Dabei sank die durchschnittliche Mitarbeiterzahl um 30 %.

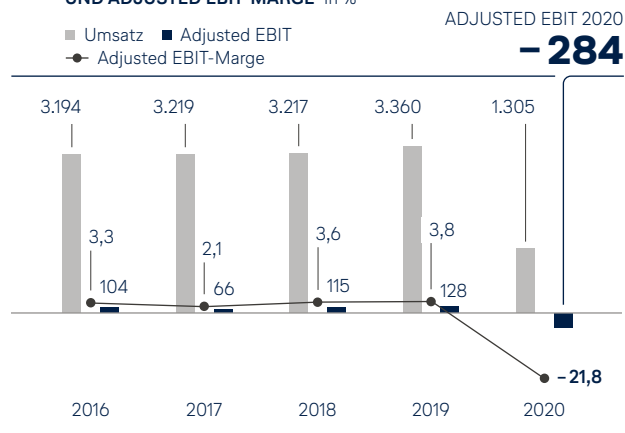
Die Abschreibungen reduzierten sich um 2 % auf 117 Mio. EUR (Vorjahr: 119 Mio. EUR).

Adjusted EBIT sinkt auf –284 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT des Geschäftsfelds Catering verringerte sich entsprechend auf –284 Mio. EUR (Vorjahr: 128 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge sank um 25,6 Prozentpunkte auf –21,8 % (Vorjahr: 3,8 %).

Das EBIT verminderte sich auf –431 Mio. EUR (Vorjahr: 98 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus der außerplanmäßigen Abschreibung des Firmenwerts der LSG Nordamerika sowie der LSG Sky Chefs Korea Co Ltd. in Höhe von 157 Mio. EUR.

G21 CATERING: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. € UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %



Segmentinvestitionen wurden um 78 % reduziert

Die Segmentinvestitionen lagen mit 28 Mio. EUR um 78 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 127 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf betriebsnotwendige Ersatzinvestitionen.

Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

AirPlus baut Geschäftsbereich Corporate Payment weiter aus. | Lufthansa Aviation Training richtet sich neu aus. | Lufthansa Systems ist erfolgreich im Bereich digitale Transformation. | Ergebnis der Konzernfunktionen verbessert sich.

T048 KENNZAHLEN WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

| | | 2020 | 2019 | Veränderung in % |
|---|--------|-------|--------|------------------|
| Operative Erträge | Mio. € | 2.041 | 2.732 | –25 |
| Adjusted EBITDA | Mio. € | –190 | –120 | –58 |
| Adjusted EBIT | Mio. € | –314 | –227 | –38 |
| EBIT | Mio. € | –363 | –221 | –64 |
| Segmentinvestitionen | Mio. € | 48 | 107 | –55 |
| Mitarbeiter zum 31.12. ¹⁾ | Anzahl | 9.269 | 9.978 | –7 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt ¹⁾ | Anzahl | 9.570 | 10.000 | –4 |

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Zu den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zählen die Service- und Finanzgesellschaften des Konzerns, vor allem AirPlus, Lufthansa Aviation Training und Lufthansa Systems, sowie die Konzernfunktionen der Lufthansa Group.

AirPlus bietet Lösungen für das Corporate Payment

Die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH (AirPlus) ist ein führender internationaler Anbieter im globalen Markt für Zahlungs- und Abrechnungsdienstleistungen. Unter der Marke AirPlus International werden Lösungen in weltweit über 60 Ländern angeboten. Insgesamt betreute das Unternehmen 2020 rund 48.000 Firmenkunden.

Während die Sparte Business Travel Management im Geschäftsjahr 2020 unter Volumentrübschlägen im Zuge der weltweiten Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie litt, zeigt die strategische Ausweitung der Aktivitäten im Geschäftsfeld Corporate Payment deutliche Erfolge. Die neuen „AirPlus Virtual Cards for Procurement“ verzeichneten eine sehr positive Entwicklung und wurden zum Jahresende bereits von Unternehmen in elf Ländern genutzt. Diese digitalen Karten, deren Einsatz Einkaufs- und Abrechnungsprozesse transformieren, laufen als erstes Produkt auf der neuen IT-Plattform der AirPlus, die 2021 ausgerollt wird. Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus bereits sämtliche AirPlus Corporate Cards erfolgreich auf die hochmodernen Systeme migriert. Damit einher ging der Launch eines neuen, weltweit einheitlichen Online-Portals für Firmenkunden und Karteninhaber.

Das Adjusted EBIT von AirPlus lag im Berichtsjahr bedingt durch die Erlösrückgänge aufgrund der Corona-Pandemie bei –146 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR).

Lufthansa Aviation Training implementiert zukunftsfähige Konzepte

Die Lufthansa Aviation Training GmbH (LAT) gehört mit ihrer Kompetenz in der Aus- und Weiterbildung von Cockpit- und Kabinenpersonal an zwölf Ausbildungs- und Trainingsstandorten zu den führenden Unternehmen im Bereich Flight Training. Zum Kundenportfolio von LAT gehören die Gesellschaften der Lufthansa Group sowie über 180 nationale und internationale Airlines.

Die Corona-Pandemie hat gravierende Folgen für die LAT. Im Bereich Pilot School entfällt der Bedarf an der Ausbildung von Pilotenschülern auf absehbare Zeit vollständig. Mit dem Projekt Future One EFA Pilot School soll an einer eigenen Flugschulausbildung festgehalten und zugleich ein zukunftsfähiges Flugschulkonzept implementiert werden, um der steigenden Volatilität in der Pilotennachfrage gerecht zu werden und auch nach der Coronakrise eine Versorgung für Lufthansa Group Airlines sicherzustellen. Die Bereiche Pilot Training und Safety & Service waren im Berichtsjahr geprägt von Stornierungen und niedrigeren Auftragsvolumina von den Airlines der Lufthansa Group sowie von externen Kunden. Mit dem Programm Smart Start definiert die LAT neue Wege als kosteneffiziente und zukunftsfähige Trainingsorganisation.

Im Berichtsjahr konnten auch einige langfristige Projekte abgeschlossen werden. So wurden das neue LAT-Trainingszentrum am Flughafen Zürich fertiggestellt und der von der LAT betriebene Hubschraubersimulator in Betrieb genommen. Des Weiteren ist ein zweiter A350-Simulator am Standort München einsatzbereit.

Das Adjusted EBIT der LAT sank im Geschäftsjahr 2020 auf –29 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR).

Lufthansa Systems baut Geschäft im Bereich digitale Transformation weiter aus

Lufthansa Systems konnte trotz des schwierigen Marktumfelds aufgrund der Corona-Pandemie ihre Position im internationalen Airline-IT-Markt weiter behaupten. Flexible und schnell auf Krisensituationen anpassbare Lösungen machen das Unternehmen zum Wegbereiter im Bereich digitale Transformation für seine mehr als 350 Airline-Kunden. Somit konnten im Berichtsjahr weitere Neukunden gewonnen und zahlreiche Projekte erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Innerhalb der Lufthansa Group trug Lufthansa Systems zur Harmonisierung der IT-Landschaft bei.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielte die IT-Gesellschaft im Berichtszeitraum ein Adjusted EBIT in Höhe von 17 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR).

Ergebnis der Konzernfunktionen verbessert sich

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

Die Gesamterlöse der Konzernfunktionen sanken um 19 % auf 1.274 Mio. EUR (Vorjahr: 1.571 Mio. EUR). Die betrieblichen Aufwendungen lagen mit 1.425 Mio. EUR um 22 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.824 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 40 % auf –151 Mio. EUR (Vorjahr: –253 Mio. EUR). Die Verbesserung resultiert im Wesentlichen aus krisenbedingt geringeren Sach- und Personalkosten sowie aus geringeren Kursverlusten.

Ergebnis der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen liegt unter Vorjahr

Die Gesamterlöse der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen sanken im Geschäftsjahr 2020 um 25 % auf 2.041 Mio. EUR (Vorjahr: 2.732 Mio. EUR). Die betrieblichen Aufwendungen verminderten sich um 21 % auf 2.361 Mio. EUR (Vorjahr: 2.971 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT sank um 38 % auf –314 Mio. EUR (Vorjahr: –227 Mio. EUR).

Chancen- und Risikobericht

Das Management von Chancen und Risiken ist in alle Geschäftsprozesse integriert. | Risiken werden frühzeitig identifiziert, proaktiv gesteuert und überwacht. | Chancen werden gezielt genutzt.

CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENT

Chancenmanagement-Prozess

Für die globale Airline-Industrie mit ihrer hohen Dynamik bieten sich Chancen sowohl von außen, zum Beispiel durch neue Kundenwünsche, Marktstrukturen, fortschreitende Konsolidierung oder Veränderung regulatorischer Rahmenbedingungen, als auch von innen durch neue Produkte, Innovationen, Qualitätsverbesserungen und weitere Wettbewerbsdifferenzierungen.

Mitarbeiter und Management der Lufthansa Group identifizieren Chancen im Rahmen der täglichen Prozesse und Marktbeobachtungen. Darüber hinaus ist das Chancenmanagement integraler Bestandteil der jährlichen Strategie- und Planungsprozesse. In Szenario-Analysen und fundierten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen werden die Chancen und die mit ihnen einhergehenden Risiken genau untersucht. Chancen, die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung für die Entwicklung der Lufthansa Group als vorteilhaft erachtet werden, werden mittels gezielter Maßnahmen verfolgt und umgesetzt. Die Steuerung erfolgt durch etablierte Planungs- und Prognoseprozesse ebenso wie durch Projekte. Chancen mit konzernweiter Relevanz fließen in die Konzernstrategie

ein, [Konkernstrategie, S. 17 ff.](#) Darüber hinaus identifizieren die einzelnen Geschäftsfelder individuelle Chancen, [Geschäftsfelder, S. 51 ff.](#)

Ziele und Strategie des Risikomanagement-Systems

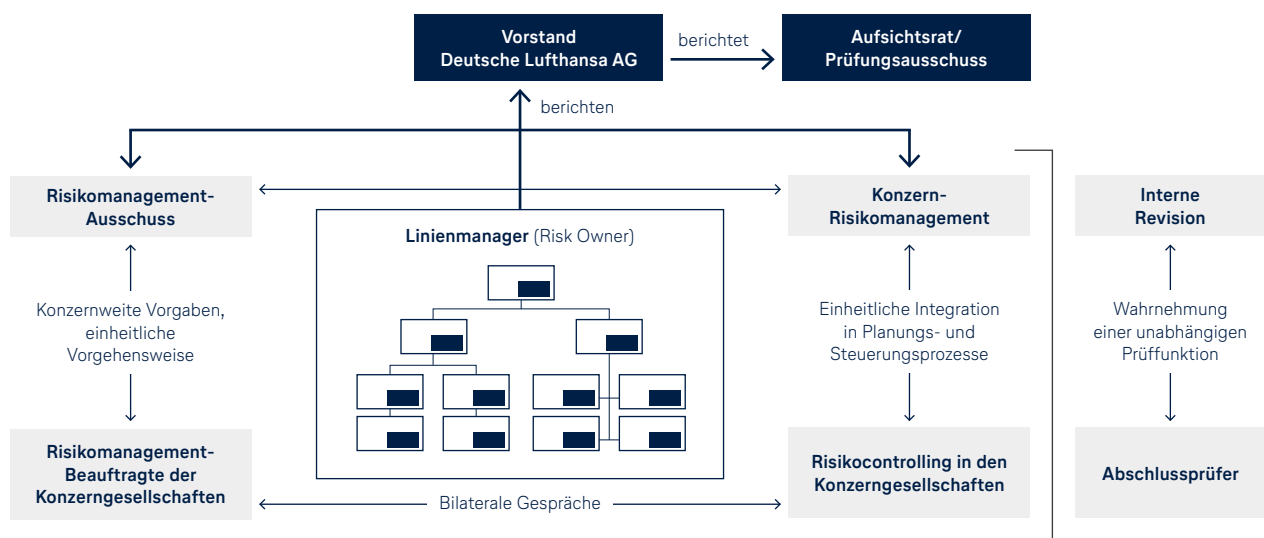
Das Risikomanagement der Lufthansa Group verfolgt das Ziel, wesentliche Risiken vollständig zu identifizieren, transparent und vergleichbar darzustellen, zu bewerten und zu steuern. Risk Owner sind verpflichtet, Risiken proaktiv zu überwachen und zu steuern sowie relevante Informationen in den Planungs-, Steuerungs- und Kontrollprozessen zu berücksichtigen. Die vom Vorstand erlassene Konzernrichtlinie Risikomanagement legt alle methodischen und organisatorischen Standards im Umgang mit Chancen und Risiken verbindlich fest.

Aufbau des Risikomanagement-Systems

In den Betrachtungsbereich des Risikomanagement-Systems werden neben allen Fluggesellschaften der Lufthansa Group auch die Geschäftsfelder Logistik, Technik und Catering sowie die Gesellschaften Lufthansa Aviation Training, AirPlus, Miles & More, Lufthansa Global Business Services, die IT-Gesellschaften sowie die Delvag-Gruppe einbezogen.

Die Beteiligten werden in der Abbildung [G22 Risiko-management bei der Lufthansa Group](#) dargestellt.

G22 RISIKOMANAGEMENT BEI DER LUFTHANSA GROUP



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

Der Risikomanagement-Ausschuss stellt im Auftrag des Vorstands sicher, dass Geschäftsrisiken laufend über alle Funktionen und Prozesse hinweg frühzeitig erkannt, bewertet und gesteuert werden. Außerdem ist er dafür verantwortlich, die Effektivität und Effizienz des Risikomanagements zu verbessern. Die Besetzung und die Verantwortung des Gremiums sind in einer Geschäftsordnung festgelegt.

Die fachliche Zuständigkeit für das konzernweit einheitliche Risikomanagement-System liegt im Bereich Corporate Controlling. Es wird direkt an den Finanzvorstand berichtet. Das Konzern-Risikomanagement ist für die Implementierung einheitlich geltender Standards, Methoden, die Koordination und fortlaufende Weiterentwicklung des Risikomanagement-Prozesses sowie für das gesamte Risikomanagement-Berichtswesen der Lufthansa Group verantwortlich.

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

Als sogenannte Risk Owner sind namentlich Führungskräfte mit Budget- und/oder disziplinarischer Verantwortung benannt. Diese sind für die Umsetzung des bereichsbezogenen Risikomanagements zuständig. Somit gehört es zu den elementaren Aufgaben jeder Managementfunktion, Risiken zu erkennen, zu bewerten, zu überwachen und zu steuern. In den „Risikopolitischen Grundsätzen“ ist unter anderem festgelegt, dass der Eintritt wesentlicher vorhersehbarer Risiken, über die in der Vergangenheit nicht berichtet wurde, als schwerwiegender Managementfehler angesehen wird.

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

Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung wird das Risikofrüherkennungssystem der Deutschen Lufthansa AG hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen durch den Abschlussprüfer untersucht. Die Prüfung im Geschäftsjahr 2020 kam zu dem Ergebnis, dass alle gesetzlichen Anforderungen uneingeschränkt erfüllt werden.

Ablauf des Risikomanagement-Prozesses

Der geschlossene, kontinuierliche und IT-gestützte Risikomanagement-Prozess beginnt mit der Identifikation aktuell und zukünftig bestehender und potenzieller Chancen und Risiken aus allen wesentlichen internen und externen Bereichen. Als Chancen und Risiken definiert die Lufthansa Group mögliche positive beziehungsweise negative Abweichungen von einem Planwert, einer Prognose oder einer Zielvorstellung. Identifizierte Risiken werden durch die Risikokoordinatoren der Gesellschaften plausibilisiert und im konzernweiten Risikoportfolio zusammengestellt. Das Risikoportfolio dokumentiert die systematische Gesamtheit aller Einzelrisiken und stellt das qualitätsgesicherte Ergebnis der Identifikationsphase dar. Aufgrund der sich dynamisch verändernden Risikolandschaft setzen sich die Risk Owner kontinuierlich mit der Identifikation von Risiken auseinander.

Risk Owner sind verpflichtet, die von ihnen verantworteten Risiken mindestens quartalsweise auf Vollständigkeit und Aktualität zu überprüfen. Sie beziehen dabei auch ein, in welchem Maß risikobezogene Sachverhalte bereits in der Ergebnisprognose berücksichtigt sind und inwieweit darüber hinaus Chancen beziehungsweise Risiken bestehen, ein im Vergleich zur Prognose besseres oder schlechteres Ergebnis zu erreichen. Sie managen Chancen und Risiken aktiv durch risikomitigierende Steuerungsinstrumente und Maßnahmen.

Hierauf aufbauend wird der Vorstand regelmäßig über die aktuelle Risikolage der Lufthansa Group und der Geschäftsfelder informiert. Der Vorstand berichtet jährlich an den Prüfungsausschuss über die Entwicklung des Risikomanagement-Systems, die aktuelle Risikosituation der Lufthansa Group sowie über wesentliche Einzelrisiken und deren Management. Ergänzend zu diesen Standardberichten bestehen im Fall von wesentlichen Veränderungen bereits identifizierter oder neu erkannter Top-Risiken verbindlich geregelte Ad-hoc-Meldeprozesse.

Bewertungssystematik im Risikomanagement-Prozess

Im Anschluss an die Risikoidentifikation erfolgt die Bewertung aller erfassten Einzelrisiken nach einheitlichen Bewertungsprinzipien. Die Risikobewertung erfolgt grundsätzlich auf Nettobasis, also unter Berücksichtigung von implementierten und wirksamen Steuerungs- und Überwachungsinstrumenten. Es wird dabei methodisch zwischen qualitativen und quantitativen Risiken unterschieden. Unabhängig von der Risikoart werden dabei, soweit möglich, objektive Kriterien oder Erfahrungswerte zugrunde gelegt. Die Risikobewertung bildet so die Basis für die Konsolidierung gleichartiger Einzelrisiken zu einem aggregierten Risiko. Mit dem Ziel, die Risikoposition proaktiv zu begrenzen, werden geeignete Instrumente zur Risikosteuerung definiert. Durch eine fortlaufende Risikoüberwachung werden Veränderungen von Einzelrisiken sowie Anpassungsbedarfe bei der Risikosteuerung frühzeitig erkannt. Sofern erforderlich werden zur Risikosteuerung und -überwachung notwendige Maßnahmen initiiert. Darunter sind zeitlich befristete, hinsichtlich Verantwortlichkeit und Zeitbezug klar definierte Aktivitäten zu verstehen, die dem Aufbau von Regelinstrumenten dienen.

Bei qualitativen Risiken handelt es sich meist um langfristige Entwicklungen mit potenziell nachteiliger Auswirkung auf die Lufthansa Group. Aufgrund häufig noch unkonkreter Informationslage lassen sich diese Risiken nicht oder noch nicht quantifizieren. Im Kontext von qualitativen Risiken erfolgt das Risikomanagement im Sinne eines strategischen Umgangs mit Unsicherheiten. Qualitative Risiken werden häufig in Form von „schwachen Signalen“ identifiziert. Um diese Risiken dennoch einer möglichst systematischen Bewertung zu unterziehen, werden Einschätzungen zum Bedeutungsgrad und zur Ausprägungsform getroffen. Der Bedeutungsgrad beschreibt den möglichen Einfluss des Einzelrisikos beispielsweise auf die Reputation, das Geschäftsmodell oder das Ergebnis. Bei der Ausprägungsform wird beurteilt, wie ausgeprägt oder verdichtet die (schwachen) Informationen sind, die auf das potenzielle Risiko der Lufthansa Group beziehungsweise der jeweiligen Gesellschaft hinweisen. Die Einstufungen sind der Abbildung **G23 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken** zu entnehmen.

Bei quantitativen Risiken handelt es sich um Risiken, deren potenzielle Ergebniswirkung abgeschätzt werden kann. Dabei wird zwischen unterschiedlichen Eintrittswahrscheinlichkeiten differenziert. Als Schadensausmaß wird der potenzielle monetäre Effekt auf das geplante Adjusted EBIT angegeben. Dieser bezieht sich je nach Art des Risikos auf relativ selten eintretende Eventrisiken, zum Beispiel eine Luftraumsperrung, oder auf Risiken aus Abweichungen hinsichtlich der geplanten Geschäftsentwicklung, zum Beispiel aufgrund der Treibstoffpreisvolatilität. Quantitative Risiken bilden damit die Grundlage für die übergreifende Verifizierung potenzieller Plan- und Prognoseabweichungen. Die Schwellenwerte für die Einordnung des monetären Adjusted EBIT-Effekts werden für die Lufthansa Group wie auch für die Konzerngesellschaften nach einheitlichen Kriterien zentral ermittelt.

Zur Wesentlichkeitsbeurteilung der qualitativen und quantitativen Einzelrisiken werden diese in A-, B-, C-, D- oder sonstige Risiken klassifiziert. Als wesentlich gemäß DRS 20 gelten für die Lufthansa Group alle quantitativen A- und B-Risiken sowie alle qualitativen A-Risiken und B-Risiken, die mindestens dem Bedeutungsgrad „wesentlich“ und der Ausprägungsform „hoch“ entsprechen. **G23 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken.**

Risiken der Lufthansa Group, die dieses Wesentlichkeitskriterium erfüllen, werden im Abschnitt **Chancen und Risiken in der Einzelbetrachtung, S. 74 ff.**, tabellarisch in der Reihenfolge ihrer Bedeutung für die Lufthansa Group dargestellt sowie im Folgenden detailliert beschrieben. Teilweise werden gleichartige Risiken im Vergleich zur internen Steuerung stärker aggregiert dargestellt. Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die beschriebenen Risiken in unterschiedlichem Ausmaß auf sämtliche Geschäftsfelder der Lufthansa Group.

Berücksichtigung des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes im Risikomanagement

Gemäß dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) umfasst das Konzern-Risikomanagement der Lufthansa Group auch CSR-relevante Aspekte (Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelange, Menschenrechte, die Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie die Lieferkette) und deren Risiken für externe Stakeholder. Eine Überführung der Risiken in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung erfolgt gemäß CSR-RUG, sofern Risiken schwerwiegende negative Auswirkungen auf die Gesellschaft haben und ihr Eintritt sehr wahrscheinlich ist. 2020 erfolgte eine Aktualisierung der CSR-Inhalte mit ihren mitigierenden Instrumenten und Maßnahmen. Wie im Vorjahr gibt es keine CSR-Risiken von so hoher Wesentlichkeit, dass sie in die Einzelbetrachtung aufgenommen wurden.

Internes Kontrollsystem zur Überwachung des Risikomanagement-Prozesses

Der Risikomanagement-Prozess der Lufthansa Group wird durch ein Internes Kontrollsystem (IKS) überwacht. Hierbei wird die Wirksamkeit der Kontrollmaßnahmen wesentlicher Risiken im Rahmen des IKS der Lufthansa Group systematisch überprüft. Die Auswahl der relevanten Risiken erfolgt jährlich. Die Prüfung beinhaltet die Bewertung des Aufbaus und der Funktionsfähigkeit des IKS. Die Berichterstattung über die Prüfungsergebnisse ist Bestandteil des Berichts über die Wirksamkeit des IKS an die jeweiligen Aufsichtsgremien der Gesellschaften beziehungsweise gesellschaftsübergreifend an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG.

G23 LUFTHANSA RISIKOBEWERTUNG FÜR QUALITATIVE UND QUANTITATIVE RISIKEN

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

Ausprägungsform/ Eintrittswahrscheinlichkeit

| | | | | | |
|---------------------------|---------------------------|-----------------------|------------------------|---------------------------|---------------------|
| sehr hoch / ≥ 50 % | | | | | |
| hoch / 30 – 50 % | | | | | |
| mittel / 20 – 30 % | | | | | |
| gering / 10 – 20 % | | | | | |
| sehr gering / 2 – 10 % | | | | | |
| | unwesentlich / 25 – 50 | niedrig / 50 – 125 | moderat / 125 – 250 | wesentlich / 250 – 500 | kritisch / ≥ 500 |

Bedeutungsgrad/
Schadensausmaß in Mio. €

CHANCEN UND RISIKEN IN DER EINZELBETRACHTUNG

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

Gesamtwirtschaftliche Chancen und Risiken

Unsichere wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für das Jahr 2021 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im [Prognosebericht, S. 118 ff.](#), entsprechen. Sollte sich die Weltwirtschaft besser als prognostiziert entwickeln, wird dies die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group voraussichtlich positiv beeinflussen. Zukünftige Umsatzerlöse und Ergebnisse der Lufthansa Group könnten in diesem Fall die aktuelle Prognose übertreffen. Als global agierendes Unternehmen kann die Lufthansa Group auch von positiven Entwicklungen außerhalb des eigenen Kernmarkts profitieren. Umgekehrt ist es jedoch ebenso nicht auszuschließen, dass unvorhergesehene unvorteilhafte makroökonomische oder

regulatorische Veränderungen mittelfristig die finanzielle Entwicklung der Lufthansa Group negativ beeinflussen. Risiken mit potenzieller Auswirkung auf das weltweite Wachstum und damit den Absatz der Lufthansa Group entstehen insbesondere aus dem weiteren Verlauf der globalen Corona-Pandemie, einer zunehmend protektionistischen Wirtschaftspolitik oder einer steigenden Gefahr militärischer Auseinandersetzungen in einzelnen Weltregionen.

Trotz des zwischen der EU und Großbritannien geschlossenen Brexit-Abkommens bestehen unverändert Unsicherheiten hinsichtlich der mittelfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen des Brexits, beispielsweise auf die Nachfrage nach Flugreisen von und nach Großbritannien oder auf eventuelle Beeinträchtigungen von Lieferketten.

Krisen, Kriege, politische Unruhen oder Naturkatastrophen

Die weiterhin kritische Sicherheitslage vor allem in Nahost und Nordafrika, aber auch in Europa und Deutschland sowie das latente Risiko terroristischer Eingriffe in den Luftverkehr und dessen Infrastruktur können konkrete Auswirkungen auf Geschäftsaktivitäten sowie die Sicherheit von Flugbetrieb, Kunden und Mitarbeitern der Lufthansa Group haben. Potenzieller finanzieller Schaden kann durch Primäreffekte, wie den Ausfall einzelner Zielgebiete, aber auch durch signifikante Sekundäreffekte, wie einen Passagierrückgang, höhere Versicherungsprämien, Mehraufwand für Treibstoff wegen Luftsperrungen oder höhere gesetzliche Sicherheitsanforderungen, entstehen.

T049 TOP-RISIKEN LUFTHANSA GROUP

| | Bedeutungsgrad | Ausprägungsform | Veränderung zum Vorjahr | Erläuterung |
|--|----------------|-----------------|-------------------------|-------------|
| Quantitative Risiken | | | | |
| Treibstoffpreisänderungen | kritisch | sehr hoch | → | ↗ S. 79 |
| Erlösrisiken | kritisch | sehr hoch | → | ↗ S. 76 |
| Cyber- und IT-Risiken | kritisch | hoch | → | ↗ S. 82 |
| Verstöße gegen Compliance-Anforderungen und Datenschutzvorschriften | kritisch | mittel | → | ↗ S. 83 |
| Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen | kritisch | sehr gering | → | ↗ S. 80 |
| Krisen, Krieg, politische Unruhen oder Naturkatastrophen | wesentlich | hoch | → | ↗ S. 74 f. |
| Risiken aus Staatshilfe | wesentlich | sehr gering | neu | ↗ S. 80 |
| Nichterreichung unterstellter kontinuierlicher Verbesserung | moderat | sehr hoch | ↓ | ↗ S. 81 |
| Wechselkursänderungen | moderat | sehr hoch | ↓ | ↗ S. 80 |
| Downgrade auf ein Rating im Single-B-Bereich | moderat | hoch | neu | ↗ S. 80 |
| Qualitative Risiken | | | | |
| Pandemische Erkrankungen | kritisch | sehr hoch | ↑ | ↗ S. 75 |
| Politische Risiken im Zusammenhang mit der Coronakrise | kritisch | sehr hoch | neu | ↗ S. 77 f. |
| Flugbetriebsrisiken | kritisch | sehr gering | → | ↗ S. 82 |
| Personalrisiken | wesentlich | hoch | → | ↗ S. 81 |
| Lieferantenausfallrisiko | wesentlich | hoch | neu | ↗ S. 81 |
| Infrastrukturrisiko | wesentlich | hoch | neu | ↗ S. 77 |
| Strategische Flottendimensionierung | wesentlich | hoch | neu | ↗ S. 77 |
| Verschärfung der Lärmgesetzgebung | wesentlich | hoch | → | ↗ S. 78 |
| Regulative Risiken, die aus dem Klimawandel resultieren | wesentlich | hoch | → | ↗ S. 78 |
| Digitale Transformation – Markteintritt neuer Wettbewerber (LHT) ¹⁾ | kritisch | mittel | ↓ | ↗ S. 77 |
| Verunreinigte Lebensmittel (LSG Group) ¹⁾ | kritisch | gering | → | ↗ S. 82 |

¹⁾ Risikobewertung auf Geschäftsfeldebene.

Der zivile Luftverkehr bleibt aufgrund seiner hohen Symbolwirkung weiterhin potenzielles Ziel terroristischer Aktionen. Zugleich können auch militärisch ausgetragene Konflikte zwischen Staaten ein hohes Risiko darstellen, insbesondere wenn diese kurzfristig und außerhalb klar umrissener Grenzen stattfinden. Flüge über Krisengebiete erfordern weiterhin umfassende Maßnahmen zur Risikobewertung und -steuerung, da es eine Bedrohung des zivilen Luftverkehrs durch komplexe Flugabwehrsysteme insbesondere in den Händen nichtstaatlicher Akteure gibt und erhöhte Militäraktivitäten Nutzung und Koordination des Luftraums erschweren. Die Anforderungen an die Sicherheitsorganisationen international operierender Unternehmen steigen stetig angesichts des politischen Umfelds und fortlaufend neuer technischer Entwicklungen. In diesem Kontext sind die verstärkte Verfügbarkeit und Nutzung von unbemannten Luftfahrtssystemen (Drohnen) sowie die sich daraus ergebenden vielfältigen Herausforderungen besonders hervorzuheben. Zunehmende Sicherheitsauflagen infolge erhöhter Gefährdungen, aber auch Verschärfungen der weltweiten Einreisebestimmungen für Passagiere können zu weiteren Einschränkungen im internationalen Luftverkehr und damit zu Belastungen der Luftverkehrswirtschaft führen. Zuletzt ist auch aufgrund der aktuellen Corona-Pandemie mit einem negativen Effekt auf die Gesamtsicherheitslage und staatliche Stabilität zu rechnen. Neben einer Verschärfung beziehungsweise Beschleunigung bereits bestehender Konflikte wächst gleichzeitig der Druck auf interne Ressourcen und etablierte Konfliktlösungsmechanismen.

Zur Risikoanalyse, -überwachung und -steuerung betreibt die Lufthansa Group ein ganzheitliches Monitoring der weltweiten Sicherheitslage und aktueller Entwicklungen – inklusive Naturereignissen –, die Auswirkungen auf die Lufthansa Group haben können. Die Lufthansa Group erstellt fortlaufend umfassende Sicherheitsanalysen, um Entwicklungen bereits im Vorfeld einzuschätzen und Präventivszenarien für den Fall etwaiger Beeinträchtigungen zu entwerfen. Hierbei kann auf ein umfangreiches Netzwerk aus nationalen und internationalen Sicherheitsbehörden und auf Sicherheit spezialisierten Beratungsunternehmen zurückgegriffen werden. Notwendige Sicherheitsmaßnahmen richten sich dabei nach Wahrscheinlichkeit und Auswirkungen eines Schadensereignisses.

Für die Bewertung sicherheitsrelevanter Ereignisse im Kontext regionaler Rahmenbedingungen wird ein Qualitätsmanagement-System genutzt, das der kontinuierlichen Bewertung lokaler Sicherheitsverfahren für den laufenden Betrieb und bei Neuankünften dient. Im Rahmen risikobasierter Audits werden diese Standorte regelmäßig auf Luftsicherheits- und Länder Risiken vor Ort überprüft, um die Konformität mit nationalen, europäischen und internationalen Luftsicherheitsgesetzen sowie den internen Sicherheitsstandards der Lufthansa Group zu gewährleisten. Hierbei werden auch etwaige indirekte Auswirkungen der aktuellen Corona-Pandemie berücksichtigt.

Falls notwendig, werden Defizite durch Zusatzmaßnahmen kompensiert, die alle relevanten Funktionsbereiche betreffen können. Zudem werden die Art der Wahrnehmung Deutschlands beziehungsweise der Schweiz, Österreichs, Belgiens oder der Europäischen Union in bestimmten Regionen der Welt sowie das Profil der Lufthansa Group im Vergleich zu anderen, besonders gefährdeten westlichen Luftfahrtunternehmen in der Auswahl von Infrastruktur und Prozessen im Ausland berücksichtigt.

Pandemische Erkrankungen

Weltweit bestehen Risiken durch die Übertragung von Infektionserregern vom Tier zum Menschen, von Mensch zu Mensch sowie auf anderen Wegen. Durch epidemische, pandemische oder sonstige Ausbreitungsmuster wie Bioterrorismus drohen hohe Krankheitsraten in verschiedenen Ländern, Regionen oder Kontinenten. Dies kann kurz-, mittel- und langfristig dazu führen, dass das Fluggastaufkommen im Luftverkehr aus Angst vor Ansteckung drastisch sinkt, wie aktuell aufgrund der pandemischen Ausbreitung des Coronavirus in dramatischer Ausprägung erkennbar ist. Ferner ist es möglich, dass Mitarbeiter aus Angst vor Ansteckung nicht bereit sind, in betroffene Länder zu fliegen, und dass Mitarbeiter vor Ort diese Länder verlassen wollen. Durch hohe Krankheitsraten der Mitarbeiter kann der operative Betrieb gefährdet sein. Ebenso können behördliche Reiserestriktionen aus Angst vor der Einschleppung von Krankheitserregern zu operativen Einschränkungen führen.

Die Lufthansa Group prüft permanent Informationen der Weltgesundheitsorganisation (WHO), des amerikanischen und europäischen Centers of Disease Control, des deutschen Robert-Koch-Instituts und weiterer Institutionen, um epidemische oder pandemische Gefährdungen bestmöglich frühzeitig aufdecken zu können. Hierzu stehen eigene, in Bezug auf Medical Intelligence geschulte Mitarbeiter zur Verfügung, die verschiedene Frühwarnsysteme nutzen. Mitarbeiter werden intensiv informiert, Risikogruppen erhalten persönliche Schutzausrüstung und in der gesamten Lufthansa Group werden jährlich präventive Impfkampagnen gegen Influenza angeboten. Seit Beginn der Corona-Pandemie hat die Lufthansa Group ein umfangreiches Schutzkonzept zur Infektionsprävention für Fluggäste und Mitarbeiter implementiert.

Die Lufthansa Group hat die wirtschaftlichen Folgen der Ausbreitung des Coronavirus in ihrer Finanzprognose abgebildet. Das weitere Pandemiegeschehen, die Maßnahmen zur Eindämmung des Virus, insbesondere im Hinblick auf Reiserestriktionen, und die kurzfristigen Auswirkungen der Pandemie auf die Nachfrage sind aber nicht final abschätzbar. Es besteht somit das Risiko, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie schwerwiegender sind als prognostiziert.

Branchenspezifische Chancen und Risiken

Marktwachstum und Wettbewerbsentwicklung

Das Wachstum der Luftfahrtbranche hängt stark von der welt-politischen Situation ab und korreliert mit der gesamtwirt-schaftlichen Entwicklung. In der Vergangenheit war die Luft-verkehrsbranche von einem langfristigen Wachstumspfad mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten gekennzeich-net, vor allem in Regionen wie beispielsweise Asien/Pazifik. Bedingt durch strukturelle Nachfrageveränderungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie, Infrastruktur-begrenzungen, dem Einfluss der Klimadebatte sowie der weiteren Digitalisierung ist davon auszugehen, dass sich das Marktwachstum in den kommenden Jahren signifikant reduzieren wird. Der bereits bestehende Kostenwettbewerb in weiten Teilen des Airline-Markts wird sich infolge des veränderten Marktumfelds weiter verschärfen.

Die Lufthansa Group etabliert eine Vielzahl von Maßnahmen, um flexibel auf die Markt- und Wettbewerbsänderungen rea-gieren zu können. Hierzu zählen die Umsetzung struktureller Kostensenkungsmaßnahmen sowie die weitere Flexibilisie-rung der Kostenstruktur, zum Beispiel durch die Erhöhung des Anteils geleaster Flugzeuge, flexibler Arbeitszeitmodelle oder der Flexibilisierung von Zulieferverträgen. Darüber hin-aus werden Produkte und Services entwickelt, welche die Kundenrelevanz im wettbewerbsintensiven Umfeld weiter erhöhen sollen. Diese Maßnahmen werden mit den notwendi-gen Kosteneinsparungen in Einklang gebracht.

Marktkonsolidierung

Im fragmentierten europäischen Airline-Sektor war in den vergangenen Jahren ein Konsolidierungstrend zu beobachten. Infolge der Coronakrise ist von einer veränderten Konsolidie-rungsdynamik auszugehen, da aufgrund staatlicher Unter-stützungsmaßnahmen Marktaustritte nicht stattfinden oder keine finanziellen Mittel für Übernahmen zur Verfügung stehen. Auch wenn im Zusammenhang mit der Krisenbewältigung die akquisitionsbasierte Marktkonsolidierung vorübergehend keine wesentliche Rolle spielt, ist die Lufthansa Group weiter-hin bestrebt, die Marktkonsolidierung durch andere Koopera-tionsformate aktiv voranzutreiben.

Konvergenz der Geschäftsmodelle und neue Kundenanforderungen

Im europäischen Marktumfeld schreitet die Angleichung der Geschäftsmodelle von Low-Cost-Carriern und Full-Service-Airlines weiter voran. Dies führt im Segment der Full-Service-Airlines zu einem steigenden Kostendruck, dem durch Einsatz neuer Technologien, einer effizienten Ressourcennutzung und neuer Produkte, die den Wünschen der Kunden ent-sprechen und für die eine hohe Zahlungsbereitschaft besteht, begegnet wird. Daher konzentriert sich die Lufthansa Group neben der Stückkostensenkung auch auf das Angebot hoch-wertiger Produkte für anspruchsvolle Kundensegmente in kaufkraftstarken Märkten.

Zum Anspruch der Lufthansa Group gehört das Bestreben, den Wunsch der Kunden nach nachhaltigen Produkten be-ziehungsweise einer nachhaltigen Produktion sowie einem individualisierten Reiseerlebnis zu erfüllen. Hier investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in Mitarbeiter und Systeme. So verfolgen die Network Airlines den Anspruch, jedem Kun-den zur richtigen Zeit das gewünschte Produkt zur Verfügung stellen zu können. Die Eurowings Digital GmbH treibt die Entwicklung von innovativen Produkten und Dienstleistungen für Reisende insbesondere in Form von Software-Lösungen und mobilen Applikationen im Low-Cost-Segment voran.

Zudem werden Produkte und Services verstärkt unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit entwickelt und so beispielsweise der Einsatz von Einweg-Plastikartikeln sukzessive reduziert. Passagieren wird zudem die Möglichkeit geboten, den mit ihrer Flugreise verbundenen CO₂-Ausstoß über die in den Buchungsprozess eingebundene Lufthansa Group Plattform Compensaid zu kompensieren.

Aviation Services

Die Lufthansa Group ist mit ihren Service-Gesellschaften breit aufgestellt. So verfolgt Lufthansa Cargo Wachstumschancen durch die Entwicklung innovativer Produkte, Digitalisierung und Luftfracht-Joint Ventures. Lufthansa Technik konzentriert sich auf die Adaption des Leistungsportfolios und der Kapazi-tät in einem veränderten Luftfahrt-Marktumfeld nach Corona. Das Leistungsportfolio wird mit den Schwerpunkten auf Digi-talisierung und den Ausbau von Partnerschaften mit Original Equipment Manufacturer (OEM) verstärkt. Effizienzsteigerung und zukunftssichere Technologien im Reparatur- und Asset-Management-Kerngeschäft sichern langfristig Wettbewerbs-vorteile.

Erlösrisiken

Für die gesamte Lufthansa Group bestehen Erlösrisiken. Seit Ausbruch der Corona-Pandemie haben insbesondere länderspezifische Einreiseverbote und Reisewarnungen einen starken Einfluss auf das Flugangebot, das Buchungs-verhalten der Kunden und damit die Erlösentwicklung. Im Verlauf der Pandemie hat sich gezeigt, dass Märkte oftmals sehr kurzfristig und mit zunächst unbestimmter Dauer geschlossen und wieder geöffnet werden. Dies erschwert die Prognostizierbarkeit der Erlösentwicklung enorm und erhöht das Risiko. Die Entwicklung von Buchungen und Erlösen wird deshalb kontinuierlich beobachtet. Neben den zuvor genannten Faktoren können Risiken unverändert aus Preisschwankungen, Überkapazitäten, konjunkturellen Schwankungen, aktuellen Markt- und Wettbewerbsentwick-lungen, geopolitischen Veränderungen sowie unvorherseh-baren global wirkenden Ereignissen resultieren. Diesen wird kurzfristig insbesondere über eine Anpassung der Kapa-zität begegnet. Darüber hinaus werden Vertriebs-, Produkt-, Kapazitäts- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt. Langfristig werden die Stückkostenpositionen insbesondere durch kontinuierliche Effizienzsteigerungen und als Ergebnis geschäftsfeldspezifischer Umstrukturierungsprojekte kon-sequent und nachhaltig verbessert.

Risiken aus der strategischen Flottendimensionierung

Über die strategische Dimensionierung der Konzernflotte wird die verfügbare Kapazität und damit auch ein großer Teil der Fixkosten sowie der zukünftigen Investitionen bestimmt. Aufgrund der genannten Nachfrage- und Wettbewerbsrisiken besteht das Risiko einer Überdimensionierung, die nicht wirtschaftlich abgesetzt werden kann und somit zu einer Ergebnisverschlechterung führt.

Im Rahmen des jährlichen Strategie- und Planungsprozesses überprüft die Lufthansa Group regelmäßig die geplante Flottenentwicklung in den kommenden zehn Jahren und entscheidet über die Allokation der Flugzeuge auf die verschiedenen Fluggesellschaften der Lufthansa Group und die geplante Kapazität für die kommenden vier Jahre.

Bei Bedarf wird die Flottenplanung auch unterjährig überprüft und angepasst. Die Flotte kann durch den Verkauf und das Parken von Flugzeugen verkleinert werden. Ebenso können Flugzeugbestellungen storniert oder die Auslieferung in Verhandlungen mit Flugzeugherstellern verschoben werden sowie Lease-Verträge beendet werden. So soll die Flotte der Lufthansa Group infolge der Auswirkungen der Coronakrise durch die Verschiebung von Neuauslieferungen, die Beendigung von Lease-Verträgen, das langfristige Parken und Verkäufe um 150 Flugzeuge reduziert werden.

Infrastrukturkosten an Flughäfen und in der Flugsicherung

Flughäfen und Flugsicherungsorganisationen verzeichnen durch den ausfallenden Flugverkehr aktuell hohe Verluste. Da diese Infrastruktur prinzipiell durch die Nutzer finanziert wird, besteht das Risiko, dass die auflaufenden Verluste in den Krisenjahren und zum Teil auch in den Folgejahren von den Systempartnern auf die Airlines überwälzt werden und entsprechend die Kosten erhöhen.

Die Infrastruktur im Luftverkehr ist durch die Coronakrise in einem Maße finanziell belastet, das eine Entlastung des Gesamtsystems durch den Staat notwendig macht. Lufthansa German Airlines und die anderen deutschen Fluggesellschaften sowie die Flughäfen, die Flugsicherung und die Luftfahrtverbände werben bei den politischen Entscheidungsträgern für diese Entlastung unter anderem in Form eines Ausgleichs der Verluste.

Risiken durch Digitale Transformation und Markteintritt neuer Wettbewerber im Geschäftsfeld Lufthansa Technik

Das Marktumfeld nach der Corona-Pandemie wird durch MRO-Überkapazitäten geprägt sein, da die weltweiten Flugbewegungen weiter deutlich unter den verfügbaren Kapazitäten liegen. Eine wettbewerbsfähige Kostenstruktur ist daher die Grundvoraussetzung für nachhaltigen Geschäftserfolg, trotz einer zu erwartenden Konsolidierung. Das Insolvenzrisiko der Airline-Kunden steigt, sollten die staatlichen Unterstützungen zur Überbrückung der Coronakrise nicht ausreichen.

Die Marktposition der Original Equipment Manufacturer (OEM) führt insbesondere bei neuen Flugzeugmustern zu wachsenden Markteintrittsbarrieren für unabhängige Anbieter von flugzeugbezogenen MRO-Leistungen und erschwert den Zugang zu Lizenzen und geistigem Eigentum. OEM werden Wettbewerbsvorteile auf dem Aftermarket nutzen, um reduziertes Neugeschäft zu kompensieren. Eine zentrale Herausforderung als MRO-Anbieter ist es, die Marktposition in diesem Umfeld weiter auszubauen beziehungsweise zu halten.

Darüber hinaus gewinnen digitale Plattformen in der Planung, Steuerung und Vergabe der physischen Maintenance, Repair & Overhaul (MRO)-Durchführung weiter an Bedeutung und gefährden die direkte Vertrags- und Kundenbeziehung zwischen dem MRO-Anbieter und der Airline. Im Zuge dieser digitalen Transformation versuchen neue Wettbewerber mit datenbasierten Leistungen und digitalen Fähigkeiten in den Markt einzudringen. Der Zugang und die Kontrolle über diese Daten spielen eine übergeordnete Rolle, um die Kostenkontrolle, die Kompetenz im MRO-Vergabeprozess und die Planbarkeit zu erhalten.

Lufthansa Technik steuert diese Risiken über Effizienz- und Umstrukturierungsprogramme, rigides Außenstandsmanagement, strategisch wichtige Partnerschaften sowie durch ein erweitertes Leistungsprofil der digitalen Plattform AVIATAR.

Chancen und Risiken aus regulatorischen Rahmenbedingungen

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

Politische Risiken im Kontext der Corona-Pandemie

Im Zusammenhang mit der aktuellen Corona-Pandemie bestehen zahlreiche politische Risiken, die die wirtschaftlich angespannte Situation weiter verschärfen. Auf Basis teilweise abweichender Entscheidungen nationaler Regierungen und der EU-Kommission zu Einreiseregulungen ergeben sich weitreichende Einschränkungen im Luftverkehr. So erhöhen weltweite Grenzschießungen, härtere Maßnahmen zur Eindämmung der Verbreitung des Coronavirus (zum Beispiel Kontaktsperren, Mindestabstand an Bord, Quarantäne) und ständig wechselnde administrative Hürden bei der Einreise das Risiko einer Einschränkung nutzbarer Verkehrsrechte. In der Pandemie besteht das Risiko, dass sich Nationalstaaten aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus abschotten und den vereinbarten internationalen Luftverkehr auf ein Minimum

reduzieren. Auch eine nicht standardisierte Testpraxis führt zu Marktzugangsbeschränkungen. So gibt es derzeit keine Regelung zu verfügbaren Testkapazitäten und der Festlegung des Testzeitpunkts, das heißt bei Abflug oder Ankunft. Des Weiteren liegen keine belastbaren Daten zur Akzeptanz und Art der verfügbaren Testverfahren vor. Mit der fortschreitenden Zulassung von Impfstoffen geht die Chance einher, dass der Luftverkehr mit zunehmender Immunisierung der Bevölkerung perspektivisch wieder stärker wachsen kann.

Zusätzlich drohen weltweit Slot-Verluste durch krisenbedingte Flugstreichungen. Im Zusammenhang mit der Nutzung von Start- und Landerechten gilt grundsätzlich die Regelung, dass Slots neu vergeben werden können, wenn sie in einer Flugperiode zu weniger als 80 % genutzt wurden. Diese Regel wurde von Behörden weltweit aufgrund des coronabedingten Einbruchs des Flugaufkommens zunächst bis März 2021 ausgesetzt. Dies ermöglicht es, über Jahrzehnte aufgebaute Netzwerkstrukturen zu erhalten und einen Neustart des Luftverkehrs zu unterstützen. Eine coronabedingte Anpassung der Slot-Regeln gibt es in allen relevanten Ländern auch für den Sommer 2021. In der EU können 50 % der Slot-Serien zurückgegeben werden und Airlines müssen von den verbleibenden Slots 50 % nutzen, um diese nicht zu verlieren. Rechnerisch ist somit der Fall abgedeckt, dass Airlines nur 25 % ihrer bisherigen Slots nutzen.

Die Lufthansa Group setzt sich daher im Dialog mit der nationalen, europäischen und internationalen Politik für eine risikobasierte Reduktion der Einreisebeschränkungen, die Synchronisierung von Testpraktiken und eine weltweite Aussetzung der Slot-Nutzungsvorschrift ein. Zusätzlich unterstützt die Lufthansa Group die Behörden bei der Erarbeitung umsetzbarer Hygienekonzepte an Bord.

Verstärkte regulatorische Bestrebungen im Zusammenhang mit der Klimaschutzdiskussion

Die Debatte über den Einfluss der Luftfahrt auf den Klimawandel erhöht das Risiko, dass der Ausstoß von CO₂ zukünftig in stärkerem Maße bepreist wird. Der Luftverkehr innerhalb der EU ist bereits Teil des EU-Emissionshandelssystems EU-ETS (Emission Trading System), welches seit Beginn des Jahres 2020 mit dem Schweizer Emissionshandelssystem assoziiert ist. Es besteht jedoch das Risiko steigender Kosten beziehungsweise zusätzlicher Auflagen im Zuge der Überarbeitung der europäischen Emissionshandelsrichtlinie, da beispielsweise die Absenkung der Emissionsobergrenze, der sogenannte cap, sowie die zukünftige Zuteilung von kostenfreien Emissionsberechtigungen diskutiert werden. Beides kann die ETS-Kosten der Lufthansa Group in zukünftigen Geschäftsjahren nach 2021 erhöhen.

Auch die Harmonisierung von EU-ETS und CORSIA ist weiterhin ungeklärt, das Risiko einer Doppelregulierung besteht fort. Schon heute führt das ETS zu einer Wettbewerbsverzerrung, die durch die genannten Maßnahmen verschärft werden würde. Ebenfalls auf europäischer Ebene und zusätzlich auf Bundesebene wird die Einführung einer SAF-Quote (Sustainable Aviation Fuel) geplant. In Deutschland bedeutet dies eine zusätzliche PtL-Quote (Power-to-liquid). Diese würde

nicht nur die Kraftstoffkosten für die Lufthansa Group erhöhen, sondern zu weiterer Wettbewerbsverzerrung führen, da Wettbewerber diese durch Tankering, das bedarfsüberschreitende Mitführen von Treibstoff auf Hinflügen, oder Multi-Sektor-Flüge (Umstiege an außereuropäischen Hubs) umgehen könnten.

Perspektivisch fasst die Regulierung auch die sogenannte Nicht-CO₂-Klimawirkung des Luftverkehrs ins Auge, beispielsweise Kondensstreifenbildung und Stickoxid-Emissionen. Gegebenenfalls können betriebliche Maßnahmen die Klimawirkung mindern – allerdings haben diesbezügliche Untersuchungen gerade erst begonnen. Der Schwerpunkt der Regulierung bleibt daher bis auf Weiteres beim CO₂. Neben weitreichenden Maßnahmen zur Begrenzung des CO₂-Ausstoßes, wie zum Beispiel der kontinuierlichen Erneuerung der Flotte und dem Ausbau freiwilliger CO₂-Kompensationsmöglichkeiten, bringt sich die Lufthansa Group – teilweise zusammen mit anderen europäischen Airlines und Branchenverbänden – in die öffentliche Diskussion ein und ist bestrebt, wettbewerbsverzerrende Regulierungen proaktiv zu verhindern.

➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 86 ff.**

Verschärfung der Lärmgesetzgebung

Verschärfte Lärmvorschriften können bei Luftfahrtgesellschaften oder Flughäfen wirksam werden. Sie können zum Beispiel zu erhöhten Kosten durch die Nachrüstung von Flugzeugen oder dem Verbot gewisser Flugzeugtypen beziehungsweise zu höheren Entgelten oder erhöhtem Überwachungsaufwand führen. Auf europäischer Ebene ist die noch ausstehende Novelle der Umgebungslärmrichtlinie relevant. Auf Bundesebene wurden die Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes 2017 planmäßig überprüft. Eine Änderung des Gesetzes ist noch nicht erfolgt. Obwohl jüngste Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung keine signifikant veränderten Gesundheitsrisiken aufzeigen, hat sich die Belästigungsreaktion der Betroffenen sprunghaft verändert, auch bei stabiler akustischer Situation an den Flughäfen. Diesbezüglich ist zu erwarten, dass weiteres Lobbying zur Verschärfung der Lärmgesetzgebung erfolgen wird.

Die Lufthansa Group hat sich im November 2017 zusammen mit Fraport, Condor, dem Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) und der hessischen Landesregierung auf eine freiwillige Vereinbarung über eine Lärmobergrenze für den Flughafen Frankfurt geeinigt. 2019 wurde die Lärmobergrenze zu rund 80 % ausgeschöpft, 1 % weniger als 2018. So bietet dieser Rahmen weiterhin Wachstumsmöglichkeiten und sieht, solange die Grenze eingehalten wird, keine Eingriffe in die Betriebsgenehmigung vor. Die Einführung der freiwilligen Lärmobergrenze in Frankfurt könnte sich auch auf andere Standorte in Deutschland auswirken.

Die Lufthansa Group entwickelt durch eine gezielte Kommunikationsarbeit gemeinsam mit Verbänden und mit anderen Industrie-Stakeholdern abgestimmte Strategien. Im Rahmen von Forschungsprojekten beschäftigt sie sich mit Maßnahmen zum aktiven Schallschutz, ➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 86 ff.**, und beobachtet die Lärmwirkungsforschung intensiv.

Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

Finanzwirtschaftliche Entwicklungen stellen Chancen und Risiken für die Lufthansa Group dar. So können positive Entwicklungen der Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen im Vergleich zu den in der Planung und Prognose unterstellten Annahmen die Aufwände verringern und/oder die Erträge erhöhen.

System des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements für Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen

Finanz- und Rohstoffrisiken werden auf Basis interner Richtlinien systematisch und zentral für den gesamten Konzern gemanagt. Die dabei eingesetzten derivativen Finanzinstrumente zielen darauf ab, Grundgeschäfte abzusichern. Die Lufthansa Group arbeitet hierbei im Grundsatz mit Partnern zusammen, die mindestens über ein Investment Grade Rating analog der Bewertung BBB der Agentur Standard & Poor's oder ein vergleichbares Langfrist-Rating verfügen. Alle Grund- und Sicherungsgeschäfte werden in Treasury-Systemen abgebildet, sodass sie jederzeit bewertet und überwacht werden können. Die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikocontrollings sind organisatorisch strikt voneinander getrennt.

Die ausführenden Abteilungen und das Finanzrisikocontrolling stellen sicher, dass die Vorgaben der internen Richtlinien eingehalten werden. Darüber hinaus wird die aktuelle Sicherungspolitik laufend in bereichsübergreifenden Managementgremien erörtert. Der Aufsichtsrat wird regelmäßig über die Risikopositionen informiert. ➔ **Konzernanhang, Erläuterung 45, S. 205 ff.**

Treibstoffpreisänderungen

Der Ölpreis lag im Geschäftsjahr 2020 im Durchschnitt 33 % niedriger als im Vorjahr. Das Risiko von Preisschwankungen hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.

Der Treibstoffverbrauch der Lufthansa Group lag im Berichtsjahr bei 3,7 Mio. Tonnen Kerosin. Der Treibstoffaufwand stellte 2020 mit 1.875 Mio. EUR einen wesentlichen Kostenfaktor für die Lufthansa Group dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können das Ergebnis erheblich beeinflussen. Eine Veränderung des Treibstoffpreises zum Jahresendkurs um +10 % (–10 %) im Jahr 2021 würde das Ergebnis in der Lufthansa Group um 183 Mio. EUR (–117 Mio. EUR) nach Sicherung erhöhen (senken).

Grundsätzlich setzt die Lufthansa Group eine regelbasierte Treibstoffpreissicherung mit einem Zeithorizont von bis zu 24 Monaten ein. Ziel ist es, die Schwankungen der Treibstoffpreise zu verringern. Dabei wird ein begrenzter Schutz vor

einem Preisanstieg in Kauf genommen, um an einem eventuellen Preisverfall möglichst weitreichend partizipieren zu können. Bei der Treibstoffpreissicherung bedient sich die Lufthansa Group üblicher Finanzmarktinstrumente. Sicherungen erfolgen aus Gründen der Marktliquidität grundsätzlich mehrheitlich in Rohöl. Die abgeschlossenen Instrumente führen nicht zu physischen Lieferungen, sondern werden durch Zahlungen ausgeglichen.

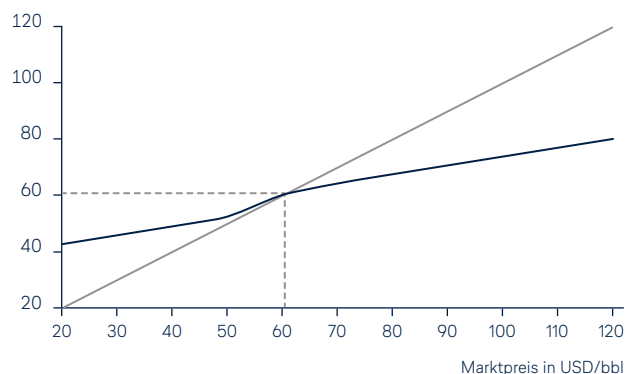
Aufgrund der Corona-Pandemie und ihrer Auswirkung auf die Planbarkeit des Treibstoffbedarfs wurde die Treibstoffpreissicherung über weite Teile des Jahres 2020 ausgesetzt und keine weiteren Treibstoffpreissicherungen abgeschlossen. Aufgrund der Kapazitätsanpassungen standen den abgeschlossenen Treibstoffpreissicherungen zum Teil keine Grundgeschäfte gegenüber. Die Ergebnisse der nicht dem Hedging zugeordneten Treibstoffpreissicherungen werden im Finanzergebnis gezeigt.

Am 31. Dezember 2020 bestanden Rohöl- und Kerosinpreissicherungen in Form von bedingten und unbedingten Termingeschäften für das Jahr 2021, die rund 36 % des konzernweiten Treibstoffbedarfs im Vorkrisenjahr 2019 entsprachen. Für das Jahr 2022 lag der Sicherungsgrad auf Basis des Treibstoffbedarfs aus 2019 bei rund 1 %. Da der Treibstoff in US-Dollar abgerechnet wird, können Schwankungen des Euro/US-Dollar-Wechselkurses den ausgewiesenen Treibstoffaufwand zusätzlich positiv oder negativ beeinflussen. Das US-Dollar-Exposure aus dem geplanten Treibstoffbedarf ist in der Währungssicherung berücksichtigt.

G24 GESICHERTER ÖLPREIS LUFTHANSA GROUP 2021¹⁾

in USD/bbl (Stand 31.12.2020) — Marktpreis
— Lufthansa Preis

Lufthansa Preis in USD/bbl



¹⁾ Unter Berücksichtigung nicht dem Hedging zugeordneter Treibstoffpreissicherungen.

Wechselkursänderungen

Fremdwährungsrisiken für die Lufthansa Group ergeben sich insbesondere aus internationalen Flugticketverkäufen und dem Einkauf von Treibstoff, Flugzeugen und Ersatzteilen. Alle Tochtergesellschaften melden grundsätzlich ihre geplanten Währungsexposures mit einem Zeithorizont von mindestens 24 Monaten. Auf Konzernebene wird eine aggregierte Netto-position je Währung gebildet und so die Möglichkeit des „natural hedging“ genutzt. Für 23 Fremdwährungen werden Sicherungen abgeschlossen, weil ihr Exposure für die Lufthansa Group von besonderer Relevanz ist. ➤ **Konzernanhang, Erläuterung 45, S. 205 ff.**

Downgrade des Ratings

Aufgrund der massiven Auswirkungen der Corona-Pandemie haben die Ratingagenturen im Jahresverlauf 2020 die Bonität der Lufthansa Group gesenkt. Die Ratingagentur Standard & Poor's bewertet Lufthansa aktuell mit dem Non-Investment Grade Rating „BB-“, Moody's stuft Lufthansa ebenfalls im Non-Investment Grade-Bereich mit „Ba2“ ein. Die Rating-agentur Scope hingegen bewertet Lufthansa mit dem Investment Grade Rating „BBB-“. Alle Ratings sind derzeit mit einem „negativen Ausblick“ versehen.

Bei weiteren Herabstufungen durch die Ratingagenturen sind negative Auswirkungen auf die Fähigkeit, sich am Kapitalmarkt zu finanzieren, zu erwarten. Diese umfassen eine reduzierte Marktkapazität für die Kapitalaufnahme und steigende Finanzierungskosten. Durch Maßnahmen zur Stärkung der Liquidität und einen regelmäßigen Austausch mit den Rating-agenturen sollen weitere Herabstufungen vermieden werden.

Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen

Das Pensionsvermögen unterliegt Kursschwankungen an den internationalen Kapitalmärkten. Die breite Diversifizierung über viele Vermögensklassen (unter anderem Aktien- und Rentenanlagen weltweit) reduziert jedoch das Risiko der Kapitalanlagen insgesamt. Aufgrund der anhaltenden Unsicherheitsfaktoren wie beispielsweise der aktuellen Coronakrise, des amerikanischen Handelskriegs mit China und des Brexits muss weiterhin mit deutlichen Marktschwankungen gerechnet werden. Das Risiko signifikanter Kursverluste ist, auch aufgrund der vorhandenen Sicherungsmechanismen, nach wie vor als gering einzuschätzen. ➤ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 21 ff.** Weiterführende Informationen zu Chancen aus der Umstellung der Altersversorgung

➤ **Personal, S. 81.**

Risiken aus Staatshilfe und Liquiditätsrisiken

Die Lufthansa Group hat zum Ausgleich der drastischen Erlöseinbußen resultierend aus der Corona-Pandemie staatliche Unterstützungsleistungen aus Deutschland, Belgien, Österreich und der Schweiz in Anspruch genommen, um die notwendige Liquidität der Lufthansa Group zu sichern.

➤ **Finanzierung, S. 43 ff.**

Die in diesem Zusammenhang mit der KfW und Syndikatsbanken für die Staatshilfen des Schweizer Bundes geschlossenen Kreditverträge enthalten unter anderem den Financial Covenant (finanzielle Verpflichtung) der Einhaltung einer vorgegebenen Mindestliquidität für die jeweilige Gesellschaft. Eine Verletzung der finanziellen Verpflichtungen würde zu einer Kündigung der gewährten Darlehen führen.

In der Lufthansa Group wird der Status der verfügbaren Liquiditätsreserven täglich von der Abteilung Treasury überprüft. Darüber hinaus wird im Rahmen des monatlichen Forecast-Prozesses eine Prognose für die kommenden Monate erstellt, sodass frühzeitig auf eine möglicherweise kritische Liquiditätssituation mit entsprechenden Gegenmaßnahmen reagiert werden kann. Bei Bedarf werden Finanzierungsmaßnahmen eingeleitet, um die Einhaltung der finanziellen und kommerziellen Verpflichtungen sicherzustellen.

Kontrahentenrisiken

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

Darüber hinaus ergeben sich aus den Geschäftsabschlüssen der normalen Geschäftstätigkeit der Gesellschaften weitere Forderungsausfallrisiken, deren Kontrahentenausfallrisiko basierend auf einer Risikobewertungsmethodik ebenfalls kontinuierlich eingeschätzt wird.

Im Rahmen der aktuellen Krise wurden die Monitoring-Zeiträume deutlich verkürzt und eine konzernweite integrierte Berichtssystematik mit angepassten Wertgrenzen implementiert, um die Risiken des Ausfalls von Kundenforderungen so gering wie möglich zu halten. Neben den Maßnahmen in den einzelnen Geschäftsfeldern wurde zusätzlich ein gruppenweites Credit Risk Committee aufgesetzt, welches auf Basis des engen Monitorings im Vorfeld abgestimmte Präventivmaßnahmen wie zum Beispiel Einforderung von Sicherheiten, Geschäftslimitierung oder Vorkasse gegenüber einzelnen Kontrahenten beschließt. ➤ **Konzernanhang, Erläuterung 39, S. 192 ff.**

Unternehmensspezifische Chancen und Risiken

Nichterreichung unterstellter Verbesserung im Rahmen von ReNew

Die Lufthansa Group strebt im Rahmen ihres Restrukturierungsprogramms ReNew und des dazugehörigen konzernübergreifenden Programms ReStructure in allen Business Units deutliche Verbesserungen der Effizienz und Kostenbasis an. Im Rahmen des Planungsprozesses wurden die in die Planung eingeflossenen Verbesserungspotenziale mit allen Business Units intensiv diskutiert. Die identifizierten Maßnahmen werden von allen Business Units in ein konzerneinheitliches Nachverfolgungssystem eingetragen. Im Rahmen monatlicher Performance-Dialoge mit jeder Business Unit wird der aktuelle Umfang von Maßnahmen sowie der Fortschritt bei der Umsetzung diskutiert. Konzernübergreifend wird dies mit dem Vorstand erörtert. Trotz intensiver Nachverfolgung sowohl auf Business Unit- als auch auf Konzernebene können Risiken entstehen. Zum einen kann im Rahmen der Umsetzung erkennbar werden, dass die erwarteten Effekte geringer ausfallen als anfänglich angenommen, zum anderen besteht die Möglichkeit, dass nicht ausreichend zusätzliche Potenziale in einem Jahr identifiziert werden können und so die vereinbarten Ziele nicht vollständig erreicht werden. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, werden monatlich die identifizierten Maßnahmenvolumina den gesetzten Zielen gegenübergestellt.

Personal

INTERNE UND EXTERNE ARBEITSKÄMPFE

Angesichts des aktuell extrem reduzierten Flugangebots in der Lufthansa Group befinden sich viele Mitarbeiter in Kurzarbeit. Dies gilt auch für die Mitarbeiter von Nicht-Airline-Tochterunternehmen. Streiks würden in diesem Kontext nur geringe Wirkung erzielen und in der Öffentlichkeit voraussichtlich auf wenig Verständnis stoßen. Für das Jahr 2021 ist das Streikrisiko im Konzern aber auch in der gesamten Airline-Branche deshalb als gering anzusehen.

KOOPERATION VON BETRIEBS- UND TARIFPARTNERN

Eine effektive Zusammenarbeit mit der betrieblichen Mitbestimmung ist die Voraussetzung für den Erfolg struktureller Maßnahmen. Die Corona-Pandemie hat sowohl die flächendeckende Einführung von Kurzarbeit erforderlich gemacht als auch die Notwendigkeit organisatorischer Restrukturierungen nach sich gezogen, einen möglichen Personalabbau über einen Sozialplan mit eingeschlossen. Diese Maßnahmen müssen in der aktuell wirtschaftlich angespannten Lage zügig erfolgen. Das Risiko besteht in einer nur teilweisen oder nicht zeitnahen Einigung mit den Betriebspartnern. Gleiches gilt auch für die Tarifpartner, mit denen Krisenbeiträge der Arbeitnehmer verhandelt werden.

ENGAGEMENT DER MITARBEITER

Über die Hälfte der Belegschaft der Lufthansa Group ist mindestens an einem Tag in der Woche in Kurzarbeit. Da die Nachfrage nach Flügen auch 2021 das Vorkrisenniveau nicht wieder erreichen wird, ist von einer Fortsetzung dieses Zustands auszugehen. Daher kann aus dem (anteiligen) Wegfall von Arbeit eine nachlassende Verbundenheit mit dem Unternehmen resultieren. Nicht in Kurzarbeit befindliche Mitarbeiter arbeiten unter deutlich veränderten Bedingungen. Zum Teil wurden leistungsvariable Vergütungsbestandteile und Sonderzahlungen gestrichen und Löhne als Krisenbeiträge der Mitarbeiter zur Arbeitsplatzsicherung reduziert. Schließlich kann die Häufung von Restrukturierungs- und Transformationszwängen potenziell zu einem Vertrauensverlust und Orientierungslosigkeit führen. Es besteht das Risiko, dass wichtige Wissensträger das Unternehmen angesichts der aktuellen Vergütungsaussichten und der verschlechterten Perspektiven durch Eigenkündigung verlassen. Um das Engagement der Mitarbeiter dennoch aufrechtzuerhalten, versucht die Lufthansa Group durch umfassende Transparenz die Notwendigkeit dieser Maßnahmen zu vermitteln. Ausgewählte Talente werden besonders intensiv betreut und haben die Chance, priorisiert in Restrukturierungsprojekten mitzuarbeiten.

PERSONALSTRUKTUR

Differenzen zwischen strategischem Mitarbeiterbedarf, vorhandenen Kompetenzen der Mitarbeiter sowie deren jeweiliger Verteilung über die Gesellschaften innerhalb der Lufthansa Group stellen ein strukturelles Personalrisiko dar. Diesem begegnet die Lufthansa Group mit strategischer Personalplanung, der Ausarbeitung eines Kompetenzmodells sowie konzernweiten Bildungsangeboten.

Die Personalrisiken haben sich von Risiken in Zusammenhang mit Tarifverhandlungen zu aktuell eher individuellen Risiken verschoben.

Lieferantenausfallrisiko

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie betreffen auch Lieferanten der Lufthansa Group, insbesondere diejenigen, die stark von der Luftverkehrsbranche abhängig sind. Durch Unterbrechungen der Lieferketten sowie möglichen Ausfall der Lieferanten durch Insolvenz besteht das Risiko, dass es zu Störungen oder gar Unterbrechungen der Versorgung mit Gütern und Leistungen kommt. Der Einkauf der Lufthansa Group identifiziert regelmäßig die für die Sicherstellung des Geschäftsbetriebs kritischen Lieferanten. Durch den regelmäßigen Austausch mit den identifizierten Lieferanten wird versucht, dem Risiko einer Lieferunterbrechung rechtzeitig zu begegnen. Dazu zählt auch der gezielte Einsatz von geeigneten Instrumenten wie zum Beispiel Supply Chain Financing oder angepassten Zahlungsbedingungen, um ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen dem Erreichen von Betriebskapitalzielen und der gleichzeitigen Unterstützung der empfindlichsten Teile der Lieferkette zu erreichen.

Flugbetriebsrisiken

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group sind potenziellen Flug- und technischen Betriebsrisiken ausgesetzt.

Einerseits zählt dazu das Risiko, den Flugbetrieb aus technischen oder externen Gründen nicht regelmäßig abwickeln zu können. Andererseits zählt dazu das Flugunfallrisiko mit der Gefahr von Sach- und Personenschäden, unterteilt in Umweltfaktoren (zum Beispiel Wetter oder Vogelschlag), technische Faktoren (zum Beispiel Triebwerksausfälle), Organisationsfaktoren (zum Beispiel widersprüchliche Vorschriften) und den Faktor Mensch.

Die direkten Auswirkungen aus der andauernden Corona-Pandemie wurden im Rahmen des Safety & Compliance Monitoring Managements fortlaufend betrachtet. Mögliche Risiken wurden proaktiv identifiziert, Mitigationsmaßnahmen entwickelt und deren Umsetzung wird im Rahmen entsprechender Prüfaktivitäten hinterfragt.

Die Gesellschaften der Lufthansa Group forschen systematisch und vorausschauend nach solchen Bedrohungen, um durch geeignete Abwehrmaßnahmen das jeweilige Risiko zu steuern und das Flugsicherheitsniveau insgesamt weiter zu steigern. So wird beispielsweise jeder einzelne Flug einer Airline der Lufthansa Group anhand der in den Flugdatenschreibern (Black Box) aufgezeichneten Parameter routinemäßig analysiert, um frühzeitig auf Besonderheiten aufmerksam zu werden und diese beispielsweise im Rahmen von Schulungsmaßnahmen aufzugreifen. Auch andere Informationsquellen, zum Beispiel bekannt gewordene Unfälle und Gefahrensituationen weltweit, werden analysiert und die Ergebnisse gegebenenfalls in Abwehrmaßnahmen, wie beispielsweise Schulungen, integriert. Die Sicherheitsmanagement-Systeme werden laufend verbessert und weiterentwickelt.

Die nachhaltige Umsetzung einheitlicher Flugsicherheitsstandards innerhalb der gesamten Lufthansa Group wird außerdem durch die weiter vorangetriebene Harmonisierung der IT-Landschaft im Rahmen des Safety Managements unterstützt. Der laufende Austausch zwischen den Fluggesellschaften der Lufthansa Group bietet dabei die Chance, die im jeweiligen operationellen Umfeld gewonnenen Erkenntnisse zu konsolidieren und bei der Entwicklung entsprechender Standards zu berücksichtigen. Weiterhin befindet sich eine einheitliche Plattform zur Flugdatenanalyse mit Flugsicherheitsbezug in Umsetzung.

Betriebsrisiken Catering

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

Cyber- und Informationstechnologie-Risiken

Cyber-Risiken sind alle Risiken, denen Computer- und Informationsnetzwerke, die Boden- und Bordinfrastruktur sowie alle IT-gestützten Geschäfts- und Produktionsprozesse durch Sabotage, Spionage oder sonstige kriminelle Handlungen ausgesetzt sind. Bei Versagen der etablierten Sicherheitsmaßnahmen können der Lufthansa Group Reputationsschäden sowie Zahlungsverpflichtungen aus vertraglichen und gesetzlichen Ansprüchen von Kunden, Vertragspartnern und Behörden entstehen. Zudem sind Erlösminderungen beim Ausfall operativer Systeme denkbar.

Die Geschäftsprozesse der Lufthansa Group werden in nahezu allen Bereichen durch IT-Komponenten unterstützt. Mit dem IT-Einsatz gehen zwangsläufig Risiken für die Stabilität der Geschäftsprozesse sowie für die Verfügbarkeit, Vertraulichkeit und Integrität von Informationen und Daten einher, die letztlich nicht vollständig ausgeschlossen werden können.

Cyber-Angriffe nehmen unabhängig von der Coronakrise weltweit zu. Außerdem werden sie zunehmend professioneller ausgeführt. Dies belegen eigene Erfahrungen mit Sicherheitsvorfällen ebenso wie der Austausch mit anderen Unternehmen und staatlichen Stellen. Gleichzeitig erhöht sich der Digitalisierungsgrad der Geschäftsprozesse in der Lufthansa Group, sodass die potenziellen Auswirkungen von Cyber-Angriffen sukzessive zunehmen. Cyber-Risiken stellen daher in absehbarer Zeit auch für die Lufthansa Group ein immer größeres Risikopotenzial dar.

Die Lufthansa Group beobachtet kontinuierlich die weltweite IT-Sicherheitslage. Auf Basis dieser Beobachtungen hat der Vorstand in den vergangenen Jahren Maßnahmen zur Stärkung der IT-Sicherheit der Lufthansa Group verabschiedet und in einer Vielzahl von Projekten umgesetzt. Technologische Werkzeuge zur Prävention von Cyber-Attacken wurden eingeführt, Prozesse an die sich verändernde Bedrohungslage und die veränderte Arbeitsform im Homeoffice angepasst, organisatorische Änderungen vorgenommen und Awareness-Kampagnen durchgeführt. Seit Ende 2018 wird ein mehrjähriges Programm zur Erhöhung der Cyber-Resilienz innerhalb der Lufthansa Group umgesetzt. Im Rahmen des vom Vorstand verabschiedeten Cyber-Security-Programms werden konzernweit Maßnahmen in verschiedenen Kernbereichen implementiert und eine Vielzahl von Projekten realisiert. Dies beinhaltet auch die Vorbereitung der Airlines der Lufthansa Group auf die nächste Generation von e-Enabled-Flugzeugen, um neue, durch die Digitalisierung bedingte Risiken zu mitigieren. Die Maßnahmen fokussieren sich auf die risikoorientierte Umsetzung in den IT-Systemen und -Prozessen unter Berücksichtigung der Partner und Provider der Lufthansa Group. Erste Ergebnisse des Programms tragen bereits positiv zur Risikominderung bei.

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

Die Lufthansa Group bezieht ihre IT-Infrastruktur überwiegend von unternehmensexternen Dienstleistern. Die mit einer solchen Fremdvergabe naturgemäß einhergehenden operativen und kommerziellen Risiken werden fortlaufend bewertet und gesteuert.

Risiken aus Verstößen gegen Datenschutzvorschriften

Die Wahrung der Persönlichkeitsrechte ihrer Kunden, Mitarbeiter, Aktionäre und Lieferanten ist schon immer ein wichtiges und selbstverständliches Anliegen der Lufthansa Group gewesen. Um die Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) zu erfüllen, haben sich alle Konzerngesellschaften im Geltungsbereich der DSGVO durch entsprechende Governance-Strukturen und -Prozesse nach den Vorgaben des Konzern-Datenschutzes darauf eingestellt, potenzielle Risiken durch Verstöße gegen die umfangreichen gesetzlichen Vorgaben zu erkennen und zu steuern. Regelmäßig machen Kunden von ihrem Recht auf Auskunft und Löschung von Daten Gebrauch.

Risiken des Datenaustauschs mit Großbritannien konnten zunächst durch den Abschluss des Handels- und Kooperationsvertrags zwischen der EU und Großbritannien vermieden werden. Sollte es binnen der darin gesetzten Frist nicht zu einer Entscheidung der EU-Kommission über die Adäquanz des Datenschutzniveaus in Großbritannien kommen, müssen alle Datenflüsse zwischen der EU und Großbritannien an die EU-Regeln für Drittlands-Datentransfers angepasst werden.

Compliance-Risiken

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

📄 <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance.html>.

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

Die Lufthansa Group sieht sich auch wettbewerbs- und kartellrechtlichen Risiken ausgesetzt. Diese resultieren insbesondere daraus, dass die Lufthansa Group mitunter in stark von Oligopolen geprägten Märkten tätig ist, in einigen Märkten über eine starke Position verfügt, im Rahmen von Allianzen mit Wettbewerbern kooperiert, sich rechtliche Rahmenbedingungen ändern können und in einigen Geschäftsbereichen der Lufthansa Group Lieferanten, Wettbewerber und Kunden personenidentisch sind. Im Rahmen der Competition-Compliance adressiert die Lufthansa Group die Risiken kartellrechtswidrigen Verhaltens und schult die Mitarbeiter umfangreich.

Die Lufthansa Group und insbesondere die Deutsche Lufthansa AG als börsennotierte Aktiengesellschaft sehen sich ferner Risiken im Hinblick auf die Kapitalmarkt-Compliance ausgesetzt. Das Insiderhandelsverbot, das Verbot der Marktmanipulation, die Ad-hoc-Publizität sowie weitere kapitalmarktrechtliche Pflichten sind seit Juli 2016 in der EU-Marktmissbrauchsverordnung (MAR) und zahlreichen weiteren nationalen und europäischen Vorschriften als unmittelbar in Deutschland geltendes Recht geregelt. Die Interpretation dieser neuen europäischen Regelungen insbesondere im Hinblick auf die Ad-hoc-Publizität sowie die Verwaltungspraxis sind jedoch weiterhin teilweise schwer einzuschätzen beziehungsweise in die Praxis umzusetzen. Die Lufthansa Group trifft zahlreiche organisatorische Vorkehrungen zur Einhaltung der Regelungen der MAR. Beispielsweise setzt sie eine spezielle Software zum Führen von Insiderlisten und zur Veröffentlichung etwaiger Ad-hoc-Mitteilungen ein und hält entsprechende Richtlinien, Informationsschreiben und Prozessbeschreibungen vor. Darüber hinaus führt das Group Compliance Office bei Bedarf Schulungen für die vom Insider- und Marktmissbrauchsrecht besonders betroffenen Personen durch. Sachverhalte im Zusammenhang mit der Ad-hoc-Publizität werden zudem immer mit externen Experten abgestimmt.

Trotz des vorhandenen Compliance Management Systems mit seinen risikomindernden Maßnahmen können einzelne Verstöße, insbesondere bei der Integrity-, Competition- und Kapitalmarkt-Compliance, und diesbezügliche behördliche Ermittlungen und Sanktionen nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren

Die Lufthansa Group ist Risiken aus Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren ausgesetzt, an denen sie aktuell beteiligt ist oder die sich in Zukunft ergeben könnten. Aufgrund der gegebenenfalls beeinträchtigenden Wirkung wird auf die Quantifizierung dieser Risiken gemäß DRS 20 Tz. 154 verzichtet. Es ist nicht auszuschließen, dass der Ausgang dieser Verfahren der Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group oder ihrer Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage erheblichen Schaden zufügen könnte. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten wurden in angemessener Höhe Rückstellungen gebildet. Nähere Informationen zu Rückstellungen für Prozesse und zu Eventualverbindlichkeiten sind im Konzernanhang 36, S. 188 ff., und Erläuterung 46, S. 220 ff., zu finden.

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

Im Zusammenhang mit dem Germanwings-Unglück vom 24. März 2015 besteht für Germanwings und die Deutsche Lufthansa AG sowie für weitere Gesellschaften der Lufthansa Group grundsätzlich Versicherungsschutz für diverse Haftpflichtforderungen. Dies gilt auch für die gegen Germanwings, die Deutsche Lufthansa AG und andere Konzerngesellschaften eingereichten Klagen. Auch die Lufthansa Flugschule in Arizona (ehemals Airline Training Center Arizona, Inc. (ATCA), mittlerweile Lufthansa Aviation Training USA, Inc. (LAT US)) wurde auf materiellen und immateriellen Schadensersatz verklagt. Diese Klage wurde zunächst in den USA erhoben, dort abgewiesen und in Deutschland vor dem Landgericht Essen fortgeführt. In der Klage wurde unter anderem argumentiert, die Flugschule habe Zweifel an der psychischen Stabilität des Copiloten gehabt und ihn gleichwohl ausgebildet. Diese Klage wurde später auf die Deutsche Lufthansa AG erweitert und mit angeblichen organisatorischen Missständen und individuellen Fehlern bei der ärztlichen Betreuung des Copiloten begründet. Zudem wurde – nur gegen die Deutsche Lufthansa AG – ein Parallelverfahren vor dem Landgericht Frankfurt eröffnet. Das Landgericht Essen hat die Klage vollumfänglich abgewiesen und in der Berufungsinstanz vor dem Oberlandesgericht Hamm werden nur noch vermeintliche Ansprüche gegen die Deutsche Lufthansa AG weiterverfolgt. Nach wie vor wird die Erfolgsaussicht der Klagen als gering eingeschätzt. Dennoch können den Gesellschaften der Lufthansa Group Kosten entstehen, da es zumindest noch in Frankreich staatsanwaltschaftliche beziehungsweise gerichtliche Ermittlungsverfahren gegen Unbekannt gibt.

➤ **Konzernanhang, Erläuterung 46, Rechtliche Risiken, S. 220 f.** Hierfür fallen Verteidigungskosten an. Außerdem sind bereits Kosten für die Aufklärung sowie für freiwillige Mehr- oder Sonderzahlungen an Hinterbliebene des Unglücks entstanden und könnten weiter entstehen.

Ryanair hat gegen die Beihilfeentscheidungen, mit denen die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Gesellschaften der Lufthansa Group genehmigt hat, Nichtigkeitsklage beim Gericht der Europäischen Union erhoben.

Betroffen sind die Stabilisierungen von der Deutschen Lufthansa AG, der Austrian Airlines AG und der Brussels Airlines SA/NV. Die Lufthansa Group schätzt die Erfolgsaussichten als gering ein. Sollten die Klagen gleichwohl Erfolg haben, würden die Beihilfeentscheidungen der Europäischen Kommission für nichtig erklärt. Sollten die jeweiligen staatlichen Stellen hierdurch daran gehindert sein, die Stabilisierungsmaßnahmen weiterhin zu gewähren, müssten die entsprechenden Mittel gekündigt und zurückbezahlt werden.

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

GESAMTAUSSAGE ZUR CHANCEN- UND RISIKOSITUATION

Die Coronakrise stellt für den Luftverkehr und damit für die Lufthansa Group eine tiefgehende Zäsur dar. Erwartet wird, dass der globale Luftverkehr erst Mitte der 2020er Jahre auf das Prä-Corona-Niveau zurückkehrt. Vor diesem Hintergrund hat sich auch die Gesamtrisikoposition der Lufthansa Group verändert.

Das Liquiditätsrisiko ist in dem von Reiserestriktionen und Flugstornierungen geprägten Umfeld zu dem wesentlichen Risiko der Lufthansa Group geworden. Zur Sicherstellung der Liquidität hat die Lufthansa Group staatliche Unterstützungsleistungen in Anspruch genommen und kann dem Risiko mit der Aufnahme weiterer Mittel begegnen. Unverändert setzt die Lufthansa Group in diesem schwierigen Umfeld auf ihre Fähigkeiten, Kapazitäten und Ressourcen flexibel an die sich ändernden Marktbedingungen anzupassen und damit auch Chancen für die langfristige Entwicklung des Unternehmens zu ergreifen.

Den Umsetzungsrisiken aus dem Programm ReNew, mit denen die Lufthansa Group die Anpassungen an die beschriebenen veränderten Marktbedingungen vornimmt, sowie den Risiken von fallenden Durchschnittserlösen und Preissteigerungen vor allem bei den Airlines wird unverändert durch ein systematisches Risikomanagement entgegengewirkt.

Grundsätzlich bleibt der Vorstand von der Wirksamkeit des Chancen- und Risikomanagement-Systems überzeugt. Er strebt weiterhin ein ausgewogenes Verhältnis von Chancen und Risiken an. Derzeit sieht der Vorstand den Bestand des Unternehmens nicht gefährdet.

BESCHREIBUNG DES RECHNUNGSLEGUNGSBEZOGENEN INTERNEN KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENT-SYSTEMS GEMÄSS § 289 ABS. 4 UND § 315 ABS. 4 HGB

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

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

Die zentrale Konzernrevision der Deutschen Lufthansa AG und die dezentralen internen Revisionen der Delvag Versicherungs-AG und Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH sind mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem der Lufthansa Group eingebunden. Zusätzlich werden die für die Finanzberichterstattung relevanten Teile des Internen Kontrollsystems vom Abschlussprüfer im Rahmen eines risikoorientierten Prüfungsansatzes auf Wirksamkeit geprüft. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG überwacht auf Grundlage des § 107 Abs. 3 AktG die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems.

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

Folgende präventive wie aufdeckende Kontrollen sind in den Rechnungslegungsprozess eingebettet:

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

Die Durchführung der operativen Prozesse des Rechnungswesens erfolgt lokal bei den Konzerngesellschaften beziehungsweise unter Nutzung konzerneigener und externer Shared Service Center. Die Gutachten für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen werden von externen Dienstleistern erstellt.

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

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

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

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Lufthansa Group möchte ihrer Rolle als eine der führenden Airline-Gruppen auch im Bereich Nachhaltigkeit gerecht werden. | Unternehmerische Verantwortung ist fester Bestandteil der Unternehmenskultur. | Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung fokussiert auf die Aspekte Umweltbelange, Kundenbelange, Arbeitnehmerbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Achtung der Menschenrechte, Sozialbelange sowie Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette als Querschnittsthema. | Erklärung orientiert sich an den GRI Standards 2016.

Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Für das Geschäftsjahr 2020 veröffentlicht die Deutsche Lufthansa AG entsprechend dem am 19. April 2017 in Kraft getretenen CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) erneut eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c in Verbindung mit §§ 289b bis 289e HGB. Die Deutsche Lufthansa AG legt eine nichtfinanzielle Erklärung auf Gesellschaftsebene sowie eine nichtfinanzielle Konzernerklärung gemeinsam als zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung vor. Sie fasst die wesentlichen Aspekte und Sachverhalte zu Umweltbelangen, Kundenbelangen, Arbeitnehmerbelangen, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Achtung der Menschenrechte, Sozialbelangen sowie Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette als Querschnittsthema inhaltlich zusammen. Zusätzlich werden an anderen Stellen im zusammengefassten Lagebericht Maßnahmen und Initiativen der Lufthansa Group erläutert, die das vielfältige Engagement des Unternehmens im Bereich der unternehmerischen Verantwortung belegen. Darauf wird in dieser Erklärung an den jeweiligen Stellen verwiesen. Die Lufthansa Group berücksichtigt in ihrem Konzern-Risikomanagement-System auch Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte und Sachverhalte. ➤ Chancen- und Risikobericht, S. 71 ff.

Die nichtfinanzielle Erklärung orientiert sich an den GRI Standards 2016. ➤ T050 GRI-Inhaltsindex, S. 115.

Die Lufthansa Group plant im Jahr 2021 weiterführende Informationen entsprechend den Empfehlungen der vom Financial Stability Board initiierten Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) zu veröffentlichen.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Maßnahmen und Konzepte gibt es gegenwärtig unter Anwendung der Nettomethode keine Anhaltspunkte für Risiken, die schwerwiegende negative Auswirkungen auf die wesentlichen Aspekte haben beziehungsweise haben werden und deren Eintritt sehr wahrscheinlich ist. Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die hier gemachten Angaben auf die im Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses erfassten Gesellschaften. Falls nicht anders vermerkt, spiegeln die Angaben die Konzernperspektive und die Gesellschaftsperspektive gleichermaßen wider. Die vorliegende zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung wurde einer freiwilligen Prüfung nach ISAE 3000 (revised) mit begrenzter Sicherheit unterzogen.

➤ Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung.

Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten Lageberichts sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

Angaben zum Geschäftsmodell

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern mit insgesamt 532 Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften. Das Geschäftsmodell der Lufthansa Group ist ausführlich im zusammengefassten Lagebericht beschrieben. ➤ Grundlagen des Konzerns, S. 15 ff.

Nachhaltigkeit ist im Unternehmen fest verankert

Verantwortungsbewusstes und gesetzeskonformes Verhalten ist ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group und fest in der Konzernstrategie verankert. Bereits seit 2002 bekennt sich das Unternehmen zu den Prinzipien des UN Global Compact für eine nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung. Darüber hinaus unterstützt es die 2015 von den Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen verabschiedeten Sustainable Development Goals (SDGs) der Agenda 2030. Um einen Beitrag zur Erreichung der SDGs zu leisten, fokussiert sich das Unternehmen insbesondere auf die sieben SDGs, bei denen es aufgrund seines Geschäftsmodells negative Auswirkungen reduzieren beziehungsweise positive Auswirkungen verstärken kann:

| | |
|---|--|
|  | SDG 4: Hochwertige Bildung |
|  | SDG 5: Geschlechtergleichheit |
|  | SDG 8: Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum |
|  | SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur |
|  | SDG 12: Nachhaltige/r Konsum und Produktion |
|  | SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz |
|  | SDG 17: Partnerschaft zur Erreichung der Ziele |

Eine Übersicht der Ziele und Hinweise auf die sie unterstützenden Maßnahmen der Lufthansa Group findet sich in [T051 Sustainable Development Goals, S. 116 f.](#)

Der seit 2017 für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeiter verbindliche Code of Conduct der Lufthansa Group wurde im Jahr 2019 um einen hierauf aufbauenden Lieferanten-Code of Conduct ergänzt. Hierin konkretisiert die Lufthansa Group ihre Position, dass sie auch von ihren Geschäftspartnern und Lieferanten die Einhaltung der darin enthaltenen Grundsätze als wesentlichen Bestandteil der Geschäftsbeziehung erwartet. Die darin verankerten Grundsätze sind nicht nur Grundlage für verantwortungsvolles Verhalten und einen fairen Wettbewerb, sondern sollen auch dabei unterstützen, rechtliche Risiken und Reputationsrisiken frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Die Lufthansa Group hat den Code of Conduct auf ihrer Website veröffentlicht.

Die wertorientierte Unternehmenssteuerung ist für die Lufthansa Group ebenfalls ein integraler Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung. Das Konzept und die dazugehörigen Kennzahlen werden ausführlich im Kapitel [Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 21 ff.](#), dargestellt. Auch die variable Vergütung des Managements ist an nichtfinanzielle Faktoren wie den spezifischen CO₂-Ausstoß gekoppelt. [Vergütungsbericht.](#)

Nachhaltigkeitsmanagement der Lufthansa Group wird überdurchschnittlich bewertet

Das Engagement der Lufthansa Group im Bereich Klimaschutz mit Fokus auf CO₂-Management wurde am 8. Dezember 2020 durch das Rating der internationalen gemeinnützigen Rating-Organisation CDP (Carbon Disclosure Project) wie im Vorjahr mit dem Climate Scoring-Ergebnis B bewertet. Die Bewertung liegt somit weiterhin über dem Branchendurchschnitt. Die umfängliche und transparente CO₂ Darstellung untergliedert in Scope 1 sowie 2 und 3 wurde jeweils mit einem A Score bewertet. Der vollständige Bericht ist über CDP sowie auf der Lufthansa Group Website abrufbar. Der Konzern ist seit 2015 im MSCI Global Sustainability Index des US-Indexanbieters MSCI enthalten. Dieser bildet Unternehmen ab, die sich in besonderem Maße für Nachhaltigkeit engagieren. Die Lufthansa Group erhielt wie im Vorjahr von MSCI das Rating „BBB“. Im Rating von Sustainalytics konnte die Lufthansa Group sich im Berichtsjahr von 29,0 auf 23,6 Punkte verbessern und wird aufgrund der CO₂-Relevanz nach wie vor im „Medium Risk“-Bereich gesehen und liegt auch hier weit über dem Durchschnitt in der Unterkategorie „Airlines“ auf Platz 2 von 71. Sustainalytics bewertet das Management der Lufthansa Group bezogen auf die wesentlichen ESG-Aspekte als stark. Die Ratingagentur Vigeo Eiris (Moody's) beurteilt ebenfalls das Umweltmanagement positiv. Mit 43 Punkten von 100 liegt der Konzern in der Vigeo Eiris-Bewertung leicht über dem Branchendurchschnitt. ISS ESG bewertet die Lufthansa Group mit C+ und auch hier liegt der Konzern deutlich über dem Branchendurchschnitt.

G25 NACHHALTIGKEITSRATINGS

Stand: 31.12.2020

| | |
|--|---|
|  |  |
|  |  |
|  | |

Das oberste Kontrollgremium im Bereich der nachhaltigen Unternehmensführung ist der Aufsichtsrat. Die Schwerpunktsetzung und Weiterentwicklung nachhaltigkeitsrelevanter Aktivitäten innerhalb der Lufthansa Group erfolgte im Berichtsjahr durch das Group Executive Committee (GEC) unter dem Vorsitz des Vorstandsvorsitzenden.

G26 ASPEKTE, SACHVERHALTE UND LEISTUNGSINDIKATOREN

| Aspekte | Umweltbelange | Kundenbelange | Arbeitnehmerbelange |
|--------------------------------------|--|---|--|
| Sachverhalte Leistungsindikatoren | Klimaschutz CO ₂ -Emissionen | Operationelle Stabilität Abfluggpünktlichkeit | Arbeitgeberattraktivität Engagement Index |
| | Aktiver Schallschutz Anteil der Flugzeuge, die das 10 dB-Kriterium des ICAO Kapitel 4 erfüllen | Produkt und Services Net Promoter Score | Transformationsfähigkeit |
| | Abfallvermeidung | | Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz Gesundheitsindex |
| Aspekte | Bekämpfung von Korruption und Bestechung | Achtung der Menschenrechte | Sozialbelange ¹⁾ |
| Sachverhalte | Integraler Bestandteil des Lufthansa Group Compliance Management Systems | Wesentlicher Teil der Unternehmenskultur – verankert im Code of Conduct | Gesellschaftliches Engagement help alliance gGmbH |
| Querschnittsthemen ²⁾ | <ul style="list-style-type: none"> • Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette • Eindämmung der Corona-Pandemie | | |

¹⁾ Nicht wesentlich gemäß § 289c Abs. 3 HGB; freiwillige Darstellung aufgrund spezifischer Adressatenanforderung.

²⁾ Querschnittsthemen innerhalb der nichtfinanziellen Erklärung quantitativ berücksichtigt.

Das GEC ist auf oberster Managementebene angesiedelt und besteht aus dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG, den Vorstandsvorsitzenden der Geschäftsfeldobergesellschaften, den obersten Führungskräften der Network Airlines sowie den Leitern der Konzernabteilungen Strategie, Controlling und Konzernkommunikation. Die jeweiligen Führungskräfte sind für die Umsetzung konkreter Maßnahmen und Projekte verantwortlich. Am 1. Januar 2020 wurde der Vorstand um das Ressort Customer, IT & Corporate Responsibility erweitert. Damit wurde die Verantwortung für Umwelt-, Klima- und gesellschaftliche Auswirkungen des Unternehmens direkt auf Vorstandsebene etabliert.

Wesentlichkeitsanalyse bildet Basis für Bestimmung der wesentlichen Aspekte

Der kontinuierliche Austausch mit den Stakeholdern leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie der Lufthansa Group. Die Ergebnisse einer im Oktober 2018 breit angelegten Stakeholder-Befragung wurden im November 2018 einer Überprüfung nach § 289c (3) HGB durch das Management unterzogen. Zusammen mit einer 2020 durchgeführten Verifizierung der Wesentlichkeiten bildeten diese auch im Berichtsjahr die Grundlage für die Auswahl der zu berichtenden Aspekte und Sachverhalte in der vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. Entsprechend sind für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group nach wie vor insbesondere die Aspekte Umweltbelange, Kundenbelange und Arbeitnehmerbelange von besonders großer Bedeutung. Zusätzlich sind gemäß der Wesentlichkeitsbetrachtung die Bekämpfung von Korruption und Bestechung, die Achtung der Menschenrechte sowie eine verantwortungsvolle Produktion einschließlich nachhaltiger Lieferketten für die Lufthansa Group von hoher Relevanz.

Als wesentliches Thema hinzugekommen sind Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie.

Unternehmerischer Beitrag zur Eindämmung der Corona-Pandemie wird geleistet

Der Lufthansa Group und insbesondere der Logistiktochter Lufthansa Cargo kommt bei der Bewältigung von Krisen und Naturkatastrophen häufig eine besondere Bedeutung zu, denn nur über den Luftweg können Helfer und Güter schnell und sicher über weite Entfernungen befördert werden. Daneben spielt die Luftfracht auch in der täglichen Versorgung eine wichtige Rolle und trägt zur Stärkung des Welthandels bei. Deshalb haben die Airlines der Lufthansa Group frühzeitig entschieden, relevante Flugverbindungen trotz weitgehender Reiserestriktionen auch auf dem Höhepunkt der Krise für den Transport von Passagieren und Fracht aufrechtzuerhalten. Damit konnten die Rückholtransporte gestrandeter Passagiere und die Versorgung mit dringend benötigten Gütern ermöglicht werden. Bereits im April begann Lufthansa Cargo in Zusammenarbeit mit Lufthansa German Airlines und Austrian Airlines, die inzwischen weltweit knappen Luftfrachtkapazitäten teilweise mit kurzfristig umgebauten Passagiermaschinen, sogenannten Prachtern, erheblich aufzustocken. Dies ermöglichte bis zur Jahresmitte den Transport von Milliarden Schutzmasken und anderen dringend benötigten Gütern zur Eindämmung der Pandemie. Zugleich begann Lufthansa Cargo frühzeitig mit Vorbereitungen für Impfstofftransporte und verschob die zum Jahresende 2020 geplante Ausflottung mehrerer Frachtmaschinen vom Typ MD-11F, um ausreichend Frachtkapazität zu sichern.

Umweltbelange



Konzepte

Klimaschutz und aktiver Schallschutz sind Eckpfeiler der Umweltstrategie, Abfallvermeidung ein weiteres wesentliches Handlungsfeld

Zu den wesentlichen Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Umwelt zählen vor allem Klimaeffekte infolge der CO₂-Emissionen, die durch die Verbrennung von Kerosin entstehen, sowie Geräusche, die von startenden und landenden Flugzeugen verursacht werden. Darüber hinaus entstehen bei jedem Flug Abfälle, die es zu reduzieren oder zu recyceln gilt.

Die Lufthansa Group engagiert sich bereits seit vielen Jahren dafür, die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit zu begrenzen. Dies geht einher mit Kundenanforderungen und wirtschaftlichen Interessen, da die Nutzung und der Verbrauch von Ressourcen als auch emissionsabhängige Entgelte Kosten verursachen.

Die Lufthansa Group verfolgt deshalb ein strategisches Umweltprogramm, dessen Umsetzung in allen Bereichen des Konzerns Wirkung entfaltet. Zentrale Handlungsfelder sind hierbei die Reduzierung von Emissionen, aktiver Schallschutz, Energie- und Ressourcenmanagement sowie Forschungsengagement und die sukzessive Etablierung von Umweltmanagementsystemen.

Umweltschutz wird im Unternehmen koordiniert und gesteuert

Die Verantwortung für die Definition, Abstimmung und Festlegung der übergreifenden Ziele und Maßnahmen des Umweltmanagements lag 2020 im Vorstandsressort Customer, IT & Corporate Responsibility. Zusätzlich verfügen alle größeren Tochtergesellschaften über eine eigene Umweltschutzabteilung, einen Umweltschutzbeauftragten oder -koordinator. Die Umweltschutzbeauftragten und -koordinatoren treffen sich in der Regel jährlich zum konzernweiten Umweltforum. In diesem Jahr wurde die Vernetzung im Rahmen des Umweltforums durch bilateralen Austausch ersetzt. Dieser Austausch bietet den Umweltschutzexperten der Lufthansa Group Gelegenheit, mögliche Synergien zu identifizieren sowie neue Ideen, Maßnahmen und Vorhaben in Sachen Umweltschutz zu diskutieren und zu bewerten.

Darüber hinaus werden neue oder geplante gesetzliche Regelungen und deren Auswirkungen auf die Lufthansa Group aktiv begleitet. Zusammen mit anderen Unternehmen und Verbänden wie IATA, A4E, BDL und econsense bringt sich die Lufthansa Group in den entsprechenden Gremien und Foren aktiv ein. ➔ **Chancen und Risiken aus regulatorischen Rahmenbedingungen, S. 77 f.**

Um umweltrelevante Informationen und Daten, zum Beispiel CO₂-Emissionen, zu sammeln, zu verarbeiten und unter anderem in unternehmerische Entscheidungen einfließen zu lassen, betreibt die Lufthansa Group seit vielen Jahren eine zentrale Umweltdatenbank. Diese wurde im Berichtsjahr grundlegend erweitert, insbesondere um die Energieverbräuche aus den bodengebundenen Tätigkeiten und daraus resultierende CO₂-Emissionen aller relevanten Business Units und Standorte noch systematischer zu erfassen und die Verifizierungsprozesse zu vereinfachen. Zusätzlich wurde im Berichtsjahr ein Prozess etabliert, der die direkte Überführung der gruppenweiten Kerosinverbräuche in das zentrale Data Warehouse der Lufthansa Group ermöglicht, um weitere Auswertungen vorzunehmen.

Airlines der Lufthansa Group besitzen zertifiziertes Umweltmanagementsystem

Seit 2018 ist das Umweltmanagementsystem von Lufthansa German Airlines am Standort München nach EMAS und ISO 14001 validiert beziehungsweise zertifiziert. Umweltrelevante Aspekte des Flugbetriebs der Lufthansa Group werden standortübergreifend koordiniert. Am Standort Frankfurt von Lufthansa German Airlines wurden im Jahr 2020 die Vorbereitungen für eine EMAS-Validierung begonnen, aber aufgrund der Coronakrise vorerst ausgesetzt. Lufthansa City-Line war weltweit die erste Airline mit einem unabhängig zertifizierten Umweltmanagementsystem. Seitdem erhält die Münchner Airline regelmäßig das Prüfsiegel nach der anspruchsvollen EU-Umweltnorm EMAS. Air Dolomiti hat 2020 das Audit zur ISO 14001 Zertifizierung erfolgreich absolviert und bereitet aktuell die EMAS-Validierung für 2021 vor.

Lufthansa Cargo ist am Standort Frankfurt seit 2008 und weltweit seit Ende 2015 nach der Umweltmanagement-Norm ISO 14001 zertifiziert. Seit 2014 beziehungsweise seit 2017 sind auch deren Tochtergesellschaften Jettainer und time:matters in den Geltungsbereich des Umweltmanagementsystems integriert. Das Umweltmanagementsystem unterstützt die Umsetzung der Umweltstrategie von Lufthansa Cargo. Eine kontinuierliche Verbesserung wird durch ehrgeizige Umweltziele, vor allem in den besonders energie- und ressourcenintensiven Bereichen wie Flugbetrieb, Frachturnschlag und Liegenschaften erreicht.

Lufthansa Technik steuert Nachhaltigkeitsaktivitäten in einheitlichem Umweltmanagementsystem

Seit 1996 steuert die Lufthansa Technik-Gruppe weltweit ihre Nachhaltigkeitsaktivitäten im Rahmen eines einheitlichen Umweltmanagementsystems. Das nach ISO 14001 zertifizierte Umweltmanagementsystem bildet eine stabile organisationale Grundlage, um die regelmäßig aktualisierte Umweltstrategie umzusetzen, die Einhaltung relevanter Gesetze sicherzustellen sowie Risiken und Chancen aktiv zu steuern.

Um einen kontinuierlichen Fortschritt zu erzielen, gehen mit dem System verbindliche Umweltzielvorgaben, ein regelmäßiges Review durch den Vorstand sowie die Verankerung in einem prozessorientierten, integrierten Managementsystem einher. Die Zertifizierung nach ISO 14001 wird seit 2012 kontinuierlich auf alle neuen Standorte ausgeweitet. Im Berichtsjahr wurden die Zertifizierungen des Triebwerksüberholungsstandorts in Wrocław (Polen) abgeschlossen.

Die Lufthansa Technik-Gruppe unterstützt die Nachhaltigkeitsperformance ihrer Kunden mit Hilfe innovativer Service- und Produktentwicklungen, die unter anderem den Kerosinverbrauch im Flugbetrieb verringern und so zu Kosten- und CO₂-Einsparungen führen. Beispiele hierfür sind das eigens entwickelte Reinigungsverfahren für Triebwerke, Cyclean oder die Applizierung von Beschichtungen, die Flugzeuge aerodynamischer machen, die sogenannte Haifischhaut.

➤ **Klimaschutz/Technischer Fortschritt, S. 91 f.**

Das Betreiben effizienter Produktionssysteme und -netzwerke stellt ein weiteres wesentliches Feld der Umweltstrategie der Lufthansa Technik-Gruppe dar. Mit Hilfe ambitionierter Umweltziele, die Ende 2018 vom Vorstand verabschiedet wurden, sollen die Standorte der Lufthansa Technik-Gruppe kontinuierlich bis 2025 optimiert werden:

- Reduktion des CO₂-Fußabdrucks im weltweiten Produktionsnetzwerk um weitere 25 %
- Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien auf 50 %
- Erhöhung der Recyclingquote auf 75 % durch effizientere Ressourcennutzung

Ein weiteres Ziel der Lufthansa Technik-Gruppe ist es, den Einsatz der für Menschen und Umwelt besonders gefährlichen Substanzen um 25 % zu verringern. Beispielsweise reduziert das neue seit 2020 genutzte Instandhaltungsverfahren für Feuerlöscher (EFFECT – Extreme Fast Fire Extinguisher Check and Test) die Umweltrisiken und die Bearbeitungszeit deutlich, denn das die Ozonschicht schädigende Löschmittel Halon muss jetzt nicht mehr abgelassen, zwischengelagert und aufbereitet werden.

Die Zielerreichung der Nachhaltigkeitsaktivitäten wird jährlich an das Lufthansa Technik Management Board kommuniziert und von diesem bewertet.

KLIMASCHUTZ

Ziele

Lufthansa Group unterstützt Klimaschutzziele der Luftfahrtbranche und stärkt die eigenen Ziele

Die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs machen gemäß der International Energy Agency (IEA) derzeit etwa 2,8 % aller durch die Verbrennung fossiler Treibstoffe verursachten globalen CO₂-Emissionen aus.

Bereits im Jahr 2009 hat sich die Luftfahrtbranche über ihre Verbände IATA und Air Transport Action Group (ATAG) freiwillige Emissionsminderungsziele auferlegt. Die Lufthansa Group hat an der Zielsetzung maßgeblich mitgewirkt, die bis 2020 kontinuierliche Effizienzsteigerungen von 1,5 %, ab 2020 ein CO₂-neutrales Wachstum und im Jahr 2050 die Halbierung der Nettoemissionen gegenüber 2005 vorsieht.

Für den globalen Luftverkehr überarbeitet die IATA derzeit die Branchenziele. Dabei wird über die bislang vereinbarten Ziele hinaus angestrebt, den weltweiten Luftverkehr bis zum Jahr 2060 CO₂-neutral zu betreiben. Darüber hinaus bleiben die bisherigen oben genannten Klimaschutzziele bestehen.

Über den europäischen Airline-Verband (A4E) ist die Lufthansa Group in die im Sommer 2019 begonnene Studie „Destination 2050“ eingebunden – eine Initiative von fünf europäischen Verbänden des Luftverkehrs (A4E, ACI EUROPE, ASD, CANSO and ERA). Darin werden Emissionsminderungspotenziale aus den Handlungsfeldern Technologie, Betrieb und Infrastruktur, SAF (Sustainable Aviation Fuel) und marktbasierte Mechanismen hinsichtlich ihres Beitrags zur Erreichung von Emissionszielen für den europäischen Luftverkehr untersucht. Im Vordergrund stehen dabei signifikante Minderrungen bis 2030 sowie das Erreichen von CO₂-Neutralität im Jahr 2050. Das Emissionsniveau des Jahres 2019 soll nicht wieder überschritten werden. Die Veröffentlichung der Studie ist für 2021 geplant.

Im Rahmen des EU-Pakts arbeiten Politik und Industrie gemeinsam ebenfalls an dem langfristigen Ziel, bis zur Mitte des Jahrhunderts auf Flügen aus und nach Europa CO₂-Neutralität zu erreichen. Zusätzlich sollen schon bis 2030 signifikante Reduktionen erzielt werden.

Um ihrer Vorreiterrolle gerecht zu werden, hat die Lufthansa Group darüber hinaus eigene und zum Teil stärkere CO₂-Minderungsziele definiert. So soll sich die CO₂-Bilanz der Lufthansa Group bis 2030 gegenüber 2019 halbieren und im Jahr 2050 neutral ausfallen.

Maßnahmen

Um diese Ziele zu erreichen, sind auch gezielte politische und finanzielle Mechanismen erforderlich. In diesem Zusammenhang unterstützt die Lufthansa Group seit Jahren die Forschung, um so zu einem besseren Verständnis der Klimaeffekte beizutragen.

Vier-Säulen-Strategie definiert Maßnahmen für den Klimaschutz

Die zuvor genannten Ziele können nur durch das Zusammenwirken und die Bündelung verschiedener Maßnahmen seitens unterschiedlicher Akteure wie Hersteller, Flughäfen, Flugsicherungen, Luftfahrtgesellschaften und Politik erreicht werden. Bereits im Jahr 2007 hat die IATA in der Vier-Säulen-Klimaschutzstrategie der Luftfahrtindustrie Emissionsminderungsmaßnahmen in vier Handlungsfelder unterteilt. Diese Strategie beziehungsweise diese Handlungsfelder bilden auch die Grundlage der Aktivitäten der Lufthansa Group zur Verbesserung der Treibstoffeffizienz und zur Minderung der CO₂-Emissionen.

G27 VIER SÄULEN FÜR DEN KLIMASCHUTZ

|  |  |  |  |
|---|---|--|--|
| Technischer Fortschritt | Verbesserte Infrastruktur | Operative Maßnahmen | Ökonomische Instrumente |
| Neuerungen bei Flugzeug- und Triebwerkstechnologien Alternative Kraftstoffe | Bessere Nutzung der Lufträume Dem Bedarf angepasste Flughafenstrukturen | Effiziente Flugzeuggrößen Optimale Flugrouten und -geschwindigkeiten | Globales marktbasiertes System zur Emissionsminderung (CORSIA) Freiwillige Kompensationsmöglichkeiten |

1. TECHNISCHER FORTSCHRITT

Flottenerneuerung ist aktuell wichtigster Hebel zur CO₂-Einsparung

Der wichtigste Hebel zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb sind kontinuierliche Investitionen in moderne und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge und Triebwerkstechnologien.

Im Jahr 2020 wurden von den Airlines der Lufthansa Group neben vier gebrauchten weitere 18 neue Flugzeuge in Betrieb genommen, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350 und Boeing 777F, die mit modernen Triebwerken ausgestattet sind. Beispielsweise zählt der Flugzeugtyp A350-900 zu den weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Langstreckenflugzeugen und ist wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen. Im Gegenzug haben insgesamt 28 ältere Flugzeuge die Konzernflotte verlassen.

Auch Maßnahmen zur technischen Modifizierung der Bestandsflotte werden kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls umgesetzt. Lufthansa Technik hat die Ende 2019 begonnene Erprobung einer neuen – gemeinsam mit der BASF Coatings GmbH entwickelten – Oberflächenbeschichtung im Februar 2020 abgeschlossen. Diese funktionale Folie wird aufgrund ihrer mikroskopisch kleinen Rippen auch als Haifischhaut bezeichnet und mindert den Reibungswiderstand. Für eine Boeing 747 lassen sich insgesamt mehr als 400 Tonnen Kraftstoff und damit fast 1.300 Tonnen CO₂-Emissionen pro Flugzeug und Jahr einsparen. Das geplante Aufbringen auf die gesamte Boeing 747-400-Flotte von Lufthansa German Airlines wurde aufgrund der Corona-Pandemie pausiert. Die Folie soll darüber hinaus auch für weitere Flugzeugmuster zugelassen und vermarktet werden.

Flugzeuge mit alternativen Antriebstechnologien, die nicht auf fossilen Kraftstoffen basieren, befinden sich noch im Entwicklungsstadium. Airbus schätzt, dass ab 2035 ein für die kommerzielle Luftfahrt zugelassenes Flugzeug mit einer auf Wasserstoff basierenden Antriebstechnologie für Reichweiten unter 2.000 km verfügbar sein könnte.

Lufthansa Group treibt aktiv Forschungsprojekte zu Sustainable Aviation Fuel über Kooperationen voran

Die Lufthansa Group hat sich im letzten Jahrzehnt intensiv mit der Erforschung, Erprobung und Nutzung von Sustainable Aviation Fuel (SAF), also synthetisch aus erneuerbaren Energien hergestelltem Kerosin, befasst. Im Jahr 2011 hat die Lufthansa Group mit der weltweit ersten Langzeiterprobung von Biokerosin im regulären Flugbetrieb Pionierarbeit geleistet. Später engagierte sich das Unternehmen in der Grundlagenforschung zum Mischungsverhalten von alternativem und konventionellem Kerosin und setzte selektiv Kraftstoffe aus neuartigen Syntheseverfahren ein.

Über gezielte Kooperationen treibt die Lufthansa Group seit-her Schlüsseltechnologien zur Erzeugung nachhaltiger Flugkraftstoffe voran. Der Fokus liegt dabei auf synthetischem Kerosin auf Basis von Reststoffen, holzartiger Biomasse und erneuerbarer elektrischer Energie (Power-to-Liquid – PtL). Zum Beispiel hatte die Lufthansa Group bereits 2019 eine Absichtserklärung mit der Raffinerie Heide unterzeichnet, welche die zukünftige Belieferung mit PtL-Kraftstoff am Hamburger Flughafen beinhaltet. Daneben unterstützt die Lufthansa Group unter anderem das Power-to-X-Kompetenzzentrum Lausitz. Im Berichtsjahr wurde auch eine weitere Kooperation mit der ETH Zürich und ihren beiden Ausgründungen Synhelion und Climeworks aufgenommen. Die Experten an der ETH Zürich haben innovative Verfahren entwickelt, die es ermöglichen, CO₂ der Atmosphäre zu entziehen und es gemeinsam mit Wasser und mit Hilfe von konzentriertem Sonnenlicht in ein Synthesegas zu überführen, das zur Kraftstoffherzeugung genutzt werden kann.

Ferner ist die Lufthansa Group an der von der Deutschen Energie-Agentur (dena) koordinierten sektorübergreifenden Powerfuel-Initiative beteiligt. Deren Ziel ist es, ein internationales Bündnis aufzubauen, um die zukünftige strategische Bedeutung synthetischer erneuerbarer Kraftstoffe zu entwickeln, für diese gemeinsam einen globalen Markt voranzutreiben und deren Marktentwicklung zu beschleunigen.

Für synthetische Kraftstoffe ist „grüner Wasserstoff“ von zentraler Bedeutung. Deshalb beteiligt sich die Lufthansa Group an der Initiative HySupply vom Bundesverband der deutschen Industrie und acatech. Ziel ist es, eine Lieferkette für grünen Wasserstoff aus Australien aufzubauen.

Auch das World Economic Forum hat sich der Markteinführung von SAF angenommen. Die Lufthansa Group wirkt in der Arbeitsgruppe Clean Skies for Tomorrow mit.

Auf europäischer Ebene wurde die Bedeutung von SAF für die Emissionsminderung im Luftverkehr erkannt. Derzeit arbeitet die EU – als Teil des Green Deals – an einem speziellen Rechtsakt („RefuelEU Aviation“), der sich ausschließlich auf nachhaltige Flugkraftstoffe bezieht und diese mit Hilfe einer progressiv steigenden Beimischungsquote in den Markt bringen wird. Die Lufthansa Group ist eng in die Konsultationen zu diesen Gesetzgebungsprozessen involviert.

In Deutschland wird an einer PtL-Roadmap für den Luftverkehr gearbeitet, die 2021 veröffentlicht wird. Unter Federführung des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft und des Bundesverkehrsministeriums entstand dieses gemeinsame Konzept von Bund, Ländern, Luftfahrt- und Kraftstoffindustrie sowie Anlagenbauern. Die Lufthansa Group hat sich aktiv in den Prozess eingebracht, um Demonstrationsprojekte, Skalierung und Markteinführung von PtL-Kraftstoffen mitzugestalten.

Lufthansa Group bindet Kunden in die Transformation aktiv ein

Mit der zusätzlichen Einbindung ihrer Kunden möchte die Lufthansa Group die Industrietransformation noch beschleunigen. Dazu wurde die 2019 vom Lufthansa Innovation Hub gestartete Kompensationsplattform Compensaid im Jahr 2020 weiterentwickelt und in den Flugbuchungsprozess sämtlicher Lufthansa Group Airlines integriert. Reisende können hier den für ihren Flug benötigten fossilen Treibstoff durch SAF ersetzen.

Im November 2020 wurde dieses Prinzip erstmals auf Frachtflüge übertragen. Lufthansa Cargo führte mit DB-Schenker einen 100 % CO₂-neutralen Frachtflug durch. Dabei wird eine dem Kraftstoffbedarf dieses Flugs entsprechende Menge SAF in das Kraftstoffversorgungssystem des Frankfurter Flughafens eingespeist und bilanziell vollständig diesem Flug zugerechnet. Zusätzlich werden die Emissionen aus der Bereitstellung des SAF (zum Beispiel Produktion, Logistik) ebenfalls kompensiert.

2. VERBESSERTE INFRASTRUKTUR

Einheitlicher Europäischer Luftraum soll Emissionen reduzieren

Um die erheblichen Effizienzpotenziale der Luftraumstruktur zu heben, bedarf es einer grundlegenden Modernisierung und einer Vereinheitlichung von Technologien, Prozessen und Standards im europäischen Luftraum. Parallel dazu startete die Kommission im Herbst 2020 die SES2+ (Single European Sky 2+)-Beratungen mit dem Ziel, die durch verschiedene Gremien im Vorfeld identifizierten Erkenntnisse zu berücksichtigen. Im Einklang mit der aktuellen Green Deal Initiative der Europäischen Kommission ist es das Ziel, den Treibstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß nachhaltig zu reduzieren und für Fluggäste substanzielle Verbesserungen in Bezug auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Luftverkehrs zu erreichen. Die Lufthansa Group hat eine Erklärung der Luftfahrtbranche über den Verband Airlines for Europe (A4E) und durch eigene Vertreter aktiv mitgestaltet und unterstützt seit Jahren die Bemühungen der EU zur Schaffung eines zuverlässigen und effizienten EU-Luftraums ausdrücklich.

Teile dieser neuen Maßnahmen basieren auf Ergebnissen aus dem europäischen SESAR (Single European Sky ATM Research)-Programm. Dieses ist ein wichtiger Meilenstein zur Vereinheitlichung und Modernisierung der europäischen Luftfahrt-Infrastruktur. Dabei steht das Programm für die Entwicklung, Erprobung und europaweite Einführung neuer Technologien, Verfahren und Standards, die dazu beitragen, das europäische Flugverkehrsmanagement zu harmonisieren und zu optimieren. Die Lufthansa Group engagiert sich seit vielen Jahren für SESAR in der klaren Erwartung, dass messbare operative Verbesserungen im Bereich Air Traffic Management umgesetzt werden. Unter dem Dach der Industriekonsortien SESAR Deployment Manager (SDM) wird die Umsetzung dieser Technologien im Tagesgeschäft koordiniert. Die Lufthansa Group ist Mitglied dieser Konsortien und stellt Experten vor Ort zur Verfügung. Zurzeit werden europaweit 343 Projekte durch den SDM koordiniert. Auch an den SESAR-Forschungs- und Demonstrationsprojekten sind die verschiedenen Airlines der Lufthansa Group und Lufthansa Systems als IT-Provider aktiv beteiligt.

Intermodaler Transport wird ausgebaut

Sehr kurze Flüge dienen nahezu ausschließlich der Zu- und Abbringung von Fluggästen von/zu längeren Flügen von/zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group in Frankfurt, München, Zürich, Wien und Brüssel. Um die Umweltbelastung aus Hin- und Rückreisen zum Drehkreuz zu reduzieren, entwickelt die Lufthansa Group seit den 1980er Jahren Verkehrskonzepte, die die verschiedenen Verkehrsträger (Luft-, Schienen- und Straßenverkehr) intelligent miteinander verknüpfen (Intermodalität).

Zur Förderung des intermodalen Transports wurde im Berichtsjahr die seit 2001 existierende partnerschaftliche Arbeit mit der Deutschen Bahn intensiviert und substanzielle Fortschritte wurden erzielt. Auf bestehenden Verbindungen wurde das gemeinsame Angebot ausgebaut, mit Leipzig, Hannover und Basel kamen drei weitere Ziele hinzu. Somit kann Lufthansa German Airlines den Kunden nun bereits in

17 Städten anbieten, den Weg von und zu ihrem Flug in über 120 täglichen Verbindungen klimafreundlich im ICE zurückzulegen. Weitere Kooperationsmöglichkeiten werden derzeit gemeinsam mit der Deutschen Bahn entwickelt. Aufgrund des fehlenden Fernbahnanschlusses am Flughafen München untersucht die Lufthansa Group hier den Einsatz von komfortablen Busangeboten auf ausgewählten Strecken. Am Drehkreis Zürich werden seit 2020 mit Lugano und Genf zwei weitere Ziele in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Bundesbahn angeboten, auch in Wien wurde im Berichtsjahr die Kooperation mit der Österreichischen Bundesbahn mit Graz um ein neues Ziel erweitert, die schon bestehende Verbindung nach Salzburg wurde deutlich erweitert.

3. OPERATIVE MASSNAHMEN

Operative Maßnahmen der Lufthansa Group zum Klimaschutz umfassen neben dem Einsatz effizienter Flugzeuggrößen und der Optimierung der Auslastung der Flüge auch die Prüfung und Einführung neuer Flugverfahren, die Ermittlung optimaler Routen und Geschwindigkeiten und das Monitoring der zahlreichen Maßnahmen zur Treibstoffeinsparung.

Effizientere Konzepte für Ab- und Anflug werden implementiert und Digitalisierung der Anflugtechnologien vorangetrieben

Die Coronakrise ermöglichte im Jahr 2020 gemeinsame Initiativen mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) zur Reduktion von Emissionen. Hierbei werden verkehrsschwache Zeiträume genutzt, um alternative Flugverfahren (vertikales Flugprofil) und Flugrouten (horizontale Flugführung) zu erproben und deren Einsparpotenziale zu identifizieren. Dies geschieht auch mit dem Ziel, diese Verfahren bei dem zu erwartenden Anstieg des Verkehrs weiter nutzen zu können.

So hat die DFS in Zusammenarbeit mit der Lufthansa Group im April und Mai 2020 ein Konzept für effizientere Flugprofile für den Anflug der Flughäfen Frankfurt und München entwickelt und umgesetzt. Das Efficient Flight Profile-Konzept (EFP) unterstützt den kontinuierlichen Sinkflug, der eine im Vergleich zu Standardanflügen verbrauchs- und emissionsärmere Landung ermöglicht. Zugleich sorgen diese Anflugprofile im Umfeld der Flughäfen für eine Lärmentlastung. Mit diesem Konzept haben die Beteiligten auf den durch die Coronakrise ausgelösten drastischen Rückgang bei den Flugverkehrszahlen reagiert und Spielräume für die Optimierung der Flugdurchführung, insbesondere an den verkehrsreichsten Flughäfen Deutschlands, Frankfurt und München, genutzt.

Das EFP-Konzept erlaubt die Planung für Anflüge auf diese Flughäfen mit einer optimierten Flugwegeführung bereits ab Entfernungen von mehr als 200 Meilen. Dabei erhalten Flugzeuge mit einem Vorlauf von bis zu einer halben Stunde die Freigabe für einen Direktflug aus dem oberen Luftraum hin zum Zielflughafen. Dies ist nur möglich durch eine enge Abstimmung zwischen den beteiligten Flugsicherungsorganisationen.

Auswertungen zeigen, dass allein die Lufthansa Group seit Einführung des EFP-Konzepts den Ausstoß von CO₂ um bis zu 2.000 Tonnen pro Monat reduzieren konnte.

Zum 13. August 2020 hat die DFS am Düsseldorfer Flughafen eine zusätzliche, verkürzte Abflugroute nach Westen eingeführt. Für deren Entwicklung zeichnen die Experten der Lufthansa Group federführend verantwortlich, denen es nicht nur darum ging, die DFS bei der Umsetzung der EU-Vorgabe zu der verstärkten Nutzung von Flächennavigationsverfahren zu unterstützen, sondern mit der neuen Route auch den Kerosinverbrauch und die damit verbundenen Emissionen zu reduzieren. Die Planung erfolgte in enger Abstimmung mit der Lärmschutzkommission und den Bürgervertretern der am Flughafen ansässigen Gemeinden. Der Flugweg verkürzt sich durch das neue Verfahren um etwa 2,7 km, was jährlich den Verbrauch von etwa 40 Tonnen Treibstoff und damit den Ausstoß von 130 Tonnen CO₂ vermeidet.

Die Einführung dieser neuen Abflugrouten erfolgt im Rahmen des europäischen SESAR-Umsetzungsprojekts „RNP Based Departure Operations“. Zusätzlich kommt moderne satellitengestützte Navigationstechnik zum Einsatz, die eine präzisere Einhaltung der Ideallinie erlaubt und eine flexible Flugroutengestaltung ermöglicht.

Die Fluglärmeffekte der neuen Abflugroute wurden im Rahmen des Lufthansa Group Forschungsprojekts EffFlug (Effizienzsteigerung im Flugbetrieb) bewertet. Hierbei wurde eine neue Methode entwickelt, mit der die Lärmeffekte für die betroffenen Gemeinden ausbalanciert und verbessert werden konnten. ➔ **Aktiver Schallschutz, S. 95 f.**

Die Lufthansa Group hat 2020 das Projekt „Augmented Approaches to Land 2“ abgeschlossen, in welchem die neue Anflugtechnologie Ground Based Augmentation System (GBAS) in Frankfurt und Bremen für Anflüge bei geringer Sicht erprobt wurde. Das System ist beispielhaft für die Digitalisierung der Anflugtechnologien und ermöglicht unter anderem flexiblere Anflugverfahren zur Senkung des Treibstoffverbrauchs und Fluglärms. GBAS erlaubt bei schlechter Sicht geringere Abstände zwischen Flugzeugen, die auf dem Endanflug aufeinander folgen. Das System könnte eines Tages das heute als Standard etablierte Instrumentenlandesystem (ILS) ablösen.

Zahlreiche Projekte zur Treibstoffeinsparung reduzieren CO₂-Emissionen deutlich

Im Geschäftsjahr 2020 wurden konzernweit 34 Projekte zur Treibstoffeinsparung verfolgt. Diese Projekte umfassen Maßnahmen aus den Bereichen Performance & Procedures, Gewichtsreduktion, Flugroutenoptimierung sowie technische Entwicklungen. Hierdurch konnten – zusätzlich zu den bereits in den Vorjahren erreichten Reduzierungen – im Berichtsjahr weitere 52,6 Tsd. Tonnen CO₂-Emissionen nachhaltig vermieden werden. Die eingesparte Menge Kerosin von rund 16,7 Tsd. Tonnen entspricht dem Verbrauch von circa 196 Hin- und Rückflügen auf der Strecke München – New York mit einem Flugzeug des Typs Airbus A350-900.

4. ÖKONOMISCHE INSTRUMENTE

Den ökonomischen Maßnahmen zum Klimaschutz kommt eine wesentliche Bedeutung zu, solange nachhaltige Flugkraftstoffe nicht in ausreichender Menge zur Verfügung stehen.

CO₂-Emissionen werden verpflichtend kompensiert

Mit dem im Oktober 2016 bei der International Civil Aviation Organization (ICAO) getroffenen Übereinkommen zum Klimaschutz – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) – sollen ab 2021 wachstumsbedingte CO₂-Emissionen im internationalen Luftverkehr durch Klimaschutzprojekte kompensiert werden. Im Juni 2020 verabschiedete die ICAO eine Resolution, welche festlegt, dass als Vergleichswert zur Bestimmung des relevanten Branchenwachstums im Rahmen der CORSIA-Pilotphase ausschließlich der CO₂-Ausstoß des Jahres 2019 herangezogen wird. Auf Basis dieser regulatorischen Änderung geht die Lufthansa Group davon aus, dass für das Jahr 2021 keine CO₂-Kompensationen unter CORSIA geleistet werden müssen. Ob und in welcher Höhe in den Folgejahren Kompensationen unter CORSIA anfallen werden, ist primär von der Geschwindigkeit der Erholung des Luftverkehrs zwischen den an der CORSIA-Pilotphase teilnehmenden Staaten abhängig.

Im EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS) für den Luftverkehr werden die CO₂-Emissionen seit 2012 durch einen Zertifikatehandel gesteuert und begrenzt. Die Lufthansa Group unterliegt diesem System mit allen Flügen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Durch die Verbindung des EU-ETS mit dem Emissionshandelssystem der Schweiz (CH-EHS) entstehen seit Januar 2020 zusätzlich auch für Flüge zwischen der Schweiz und dem EWR sowie innerhalb der Schweiz Verpflichtungen zur Abgabe von Emissionszertifikaten. Die Gesellschaften der Lufthansa Group emittierten im Berichtsjahr unter EU-ETS sowie CH-EHS rund 3,2 Mio. Tonnen CO₂. Im Jahr 2020 erhielten die Gesellschaften der Lufthansa Group von nationalen Registerbehörden Zuteilungen in Höhe von circa 4,1 Mio. Emissionszertifikaten. Weitere Informationen zur Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Einreichung von CO₂-Emissionszertifikaten bei den zuständigen Behörden finden sich im

➤ **Konzernanhang, Erläuterung 36, S. 188 ff.**

Derzeit wird die europäische Emissionshandelsrichtlinie überarbeitet – auch diesen Prozess begleitet die Lufthansa Group. Ziel des Vorhabens ist die Harmonisierung von CORSIA und EU-ETS, um eine Doppelregulierung zu vermeiden. Für die europäischen Fluggesellschaften ist es jedoch entscheidend, dass im Zuge der Überarbeitung auch die durch den regional begrenzten Emissionshandel induzierte Wettbewerbsverzerrung zulasten europäischer Fluggesellschaften beendet wird. Diese besteht in einer Ungleichbehandlung von Zubringerflügen für Interkontinentalverkehre. Fluggesellschaften mit Hub im EWR müssen am EU-ETS teilnehmen, während Fluggesellschaften mit Hub außerhalb des EWR ausgenommen sind. Dennoch haben letztere fast uneingeschränkten Marktzugang.

Freiwillige CO₂-Kompensationen mit myclimate und Compensaid

Neben den verpflichtenden ökonomischen Instrumenten existiert auch die Möglichkeit der freiwilligen Kompensation. Seit mehr als zehn Jahren besteht eine Partnerschaft zwischen Lufthansa Group und dem renommierten CO₂-Kompensationsanbieter myclimate sowie Climate Austria für Österreich. Über das „Corporate Value Fares“-Programm, das die Network Airlines ihren Firmenkunden anbieten, werden die Emissionen innereuropäischer Flugreisen automatisch über myclimate kompensiert. Die Lufthansa Group selbst gleicht seit 2019 die CO₂-Emissionen sämtlicher dienstlich veranlasster Flüge ihrer Mitarbeiter weltweit aus. Daneben haben Privatkunden und Mitarbeiter der Lufthansa Group die Möglichkeit, ihre Emissionen über die Plattform Compensaid zu kompensieren, bei der neben dem Einkauf von nachhaltigen, CO₂-armen Kraftstoffen (SAF) auch projektbasiert kompensiert werden kann. Die Lufthansa Group verwendet für die CO₂-Kompensation ausschließlich Zertifikate mit den höchsten Qualitätsstandards (CDM, Gold Standard und Plan Vivo). Austrian Airlines und ihr Partner Climate Austria verwenden einen Teil der Mittel auch für nationale Kompensationsprojekte, die zuvor vom österreichischen Umweltministerium zertifiziert wurden.

Flugzeuge der Lufthansa Group sammeln Daten für die Klimaforschung

Zusätzlich zu den Maßnahmen im Rahmen der Vier-Säulen-Strategie engagiert sich die Lufthansa Group schon seit 1994 in verschiedenen Vorhaben für die Atmosphären- und Klimaforschung. Dafür lässt sie in Zusammenarbeit mit ihren Forschungspartnern vom Karlsruher Institut für Technologie und vom Forschungszentrum Jülich ausgewählte Passagierflugzeuge mit Messinstrumenten ausstatten, die auf regulären Linienflügen Informationen über den Zustand der Atmosphäre sammeln. Diese Daten werden von rund 300 Organisationen weltweit genutzt. Sie helfen Wissenschaftlern, neue Erkenntnisse über die Entwicklung des Klimas und die Zusammensetzung der Atmosphäre zu gewinnen und langfristige Veränderungen festzustellen. So verbesserten die Daten aus über 15 Jahren kontinuierlicher Messungen an Bord von Flugzeugen der Lufthansa Group das Verständnis der Wissenschaftler darüber, wo und wann kalte und feuchte Luftmassen auftreten, in denen sich Kondensstreifen bilden können. In der ersten Jahreshälfte 2020 erfassten die Forschungsflugzeuge wichtige Daten, mit denen Wissenschaftler aktuell die Auswirkungen des globalen Lockdowns auf Luftqualität und Klima untersuchen.

Im Jahr 2020 wurden die Klimaauswirkungen des Luftverkehrs durch Kondensstreifen von bekannten Forschungsinstituten erstmals konkret beziffert. Diese Erkenntnisse werden sowohl in die weitere Erforschung von Minderungsmaßnahmen einfließen als auch bei der Gestaltung der politischen Rahmenbedingungen Berücksichtigung finden. Die Lufthansa Group wird sich auch hier aktiv einbringen.

Leistungsindikator

Absolute CO₂-Emissionen sinken pandemiebedingt auf 11,4 Mio. Tonnen, spezifischer CO₂-Ausstoß pro Passagierkilometer steigt auf 105,2 Gramm

Die absoluten CO₂-Emissionen der Flugzeuge der Lufthansa Group betrugen im Jahr 2020 11,4 Mio. Tonnen (Vorjahr: 33,1 Mio. Tonnen). **➔ T001 Kennzahlen Lufthansa Group.** Pandemiebedingt stieg der CO₂-Ausstoß pro transportiertem Tonnenkilometer auf 880 Gramm (Vorjahr: 870 Gramm). Der spezifische CO₂-Ausstoß pro Passagierkilometer lag mit 105,2 Gramm über dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 92,2 Gramm). Wesentlicher Treiber für die Entwicklung waren die gesunkene Passagierauslastung mit einem Rückgang des durchschnittlichen Sitzladefaktors auf 60,8% (Vorjahr: 82,0%), bezogen auf die eigene Flotte der Lufthansa Group (ohne Wet-Leases) und der stark veränderte Streckenmix. So stieg der Anteil von Kurzstreckenflügen am Gesamtangebot der Konzern-Airlines aufgrund der erheblichen Reiserestriktionen infolge der Pandemie. Im Verhältnis zur Flugstrecke wird auf Kurzstreckenflügen mehr CO₂ emittiert als auf Langstreckenflügen. **➔ Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 21 ff.**

AKTIVER SCHALLSCHUTZ

Ziele

Fluglärm soll an der Quelle reduziert werden

Die Lufthansa Group setzt sich dauerhaft mit vielfältigen Aktivitäten und Maßnahmen dafür ein, den Fluglärm merklich zu mindern. Vorrangiges Ziel ist es, den Lärm an der Quelle nachhaltig zu verringern und zusammen mit den Systempartnern optimierte Flugverfahren zu entwickeln. Grundlage hierfür bilden die Beteiligungen an Forschungs- und Entwicklungsprojekten, wo Ideen für neue Schallschutzmaßnahmen erprobt werden (Maßnahmen 3).

Maßnahmen

Aktiver Schallschutz umfasst Maßnahmen aus fünf Bereichen

Seit 2001 beteiligt sich die Lufthansa Group aktiv und kontinuierlich an Forschungsprojekten und Maßnahmenpaketen zur Lärminderung im Rahmen von Dialogforen. Die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bei der Lufthansa Group umfassen folgende fünf Bereiche:

1. INVESTITIONEN IN MODERNE UND DAMIT LEISERE FLUGZEUGE

Der größte Hebel, den Fluglärm an der Quelle zu reduzieren, liegt in der Modernisierung der Flotte. Die Lufthansa Group modernisiert ihre Flotte kontinuierlich. So sind die im Jahr 2020 neu in Betrieb genommenen Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A350-900, A320neo, A321neo und Boeing 777F, mit modernen Triebwerken ausgestattet und wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen. **➔ Flotte, S. 25 f. und Klimaschutz/Technischer Fortschritt/Flottenerneuerung, S. 91.**

2. LÄRMREDUZIERENDE TECHNOLOGIEN FÜR DIE BESTANDSFLOTTE

Neben der Modernisierung führt auch die Nachrüstung der Bestandsflotte zu einer messbaren Fluglärminderung. Lufthansa German Airlines stellte Anfang 2014 als weltweit erste Airline eine mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren ausgestattete A320 in Dienst und setzte damit einen Industriestandard. Flugzeuge mit Wirbelgeneratoren sind im Landeanflug bis zu 4 Dezibel leiser und werden deshalb in Frankfurt im Rahmen der Lärmtegelteabrechnung günstiger eingestuft als vergleichbare Flugzeuge ohne diese Bauteile. Mittlerweile wurden alle Flugzeuge der A320-Familie von Lufthansa German Airlines und SWISS mit Wirbelgeneratoren nachgerüstet. Bei Austrian Airlines steht nur noch eines der fünf im Jahr 2018 hinzugekommenen Flugzeuge zur Umrüstung an, die für 2021 eingeplant ist. Die Nachrüstung der noch nicht mit Wirbelgeneratoren ausgestatteten A320-Flugzeuge von Eurowings soll planmäßig im zweiten Quartal 2021 abgeschlossen sein. Die Umsetzung der Modifikation erfolgt im Rahmen der routinemäßigen technischen Wartungszyklen.

G28 MASSNAHMEN FÜR AKTIVEN SCHALLSCHUTZ



Investitionen in leisere Flugzeuge

Einfлотung modernster Flugzeuge, beispielsweise des Airbus A320neo und A350-900

Ausflottung lauterer Modelle



Lärmreduzierende Technologien für die Bestandsflotte

Umrüstung der Bestandsflotte mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren



Beteiligung an der Lärmforschung

Kontinuierliche Zusammenarbeit und Austausch mit Partnern aus Forschung und Industrie

Entwicklung und Untersuchung von neuen Maßnahmen zur Lärminderung



Entwicklung optimierter Flugverfahren und Flugrouten

Zusammenarbeit mit Systempartnern

Entwicklung und Erprobung neuer Verfahren

Nutzung neuer Navigationstechnologien



Dialog mit den Flughafenanrainern und weiteren Interessengruppen

Kontinuierlicher Austausch mit Anrainern, beispielsweise in Form des Forums Flughafen und Region in Frankfurt

Aktive Beteiligung in Fluglärmkommissionen

3. BETEILIGUNG AN DER LÄRMFORSCHUNG

Die Lufthansa Group engagiert sich seit vielen Jahren in der Lärmforschung über Initiativen wie das vom Bundeswirtschaftsministerium geförderte Projekt Effizienzsteigerung im Flugbetrieb (EffFlug). Das Engagement wird trotz der durch die Corona-Pandemie verursachten Krise in der Luftfahrtbranche weitergeführt. Zusammen mit Experten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) sucht die Lufthansa Group weiterhin nach eliminierbaren Schallquellen. Während in der Vergangenheit hierfür eigens Messflüge durchgeführt wurden, geschieht dies nun mit Hilfe von Standardmessdaten der Flughäfen. 2019 wurde erstmals ein entsprechender Prozess erprobt, in dem Lärmessdaten der Flughäfen mit den entsprechenden Flugdaten eines Lufthansa Anflugs synchronisiert und dann von den Fluglärmspezialisten des DLR auf Auffälligkeiten untersucht wurden.

Seit 2019 wird das vom DLR entwickelte Low Noise Augmentation System (LNAS) in einer breit angelegten Studie durch die Lufthansa Group erprobt. LNAS nutzt Flugzeugdaten, um Empfehlungen bezüglich optimaler Konfiguration und Geschwindigkeit ermitteln zu können. Dabei soll geprüft werden, ob sich Anflüge im Rahmen der Sicherheitsvorgaben effizienter und leiser gestalten lassen. Mit Unterstützung des Umwelt- und Nachbarschaftshauses (UNH) als Teil des Forums Flughafen und Region (FFR) in Frankfurt hat die Lufthansa Group 86 Airbus A320-Flugzeuge mit dem System ausgestattet und zahlreiche Piloten auf freiwilliger Basis für die Erprobung gewonnen. Krisenbedingt fanden 2020 weniger LNAS-Flüge statt als vorgesehen, sodass der Untersuchungszeitraum auf das Jahr 2021 ausgedehnt wurde.

Diese aufwendigen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten bilden die Grundlagen für einen erfolgreichen aktiven Schallschutz. Sie tragen damit wesentlich zur Optimierung der Bestandsflotte und des Flugbetriebs bei.

4. ENTWICKLUNG OPTIMIERTER FLUGVERFAHREN UND FLUGROUTEN GEMEINSAM MIT DEN SYSTEMPARTNERN

Auch die Optimierung des vertikalen Flugprofils (Flugverfahren) und der horizontalen Flugführung (Flugrouten) trägt zur Lärmreduktion bei. Die Lufthansa Group ist auf diesem Gebiet zum Beispiel mit der Deutschen Flugsicherung und internationalen Partnern aktiv. ➔ **Klimaschutz, S. 90 ff.**

Eine weitere Aufgabe des Forschungs- und Entwicklungsprojekts EffFlug war die Erarbeitung einer Methodik, mit der die Deutsche Flugsicherung bei der Entwicklung neuer Flugrouten mit Fluglärmanalysen gezielt unterstützt wird. Das neue Vorgehen wurde erstmals im Rahmen der Optimierung der Abflugroute in Düsseldorf erfolgreich angewendet.

➔ **Klimaschutz/Operative Maßnahmen, S. 93.**

5. DIALOG MIT DEN FLUGHAFENANRAINERN UND WEITEREN INTERESSENGRUPPEN

Neben technischen und operationellen Themen engagiert sich die Lufthansa Group in verschiedenen Dialogforen mit Flughafen-Anrainern, unter anderem in Frankfurt und Wien, wie beispielsweise der Allianz für Lärmschutz in Frankfurt. An dieser sind die hessische Landesregierung, die Fraport AG, die Deutsche Lufthansa AG in Vertretung der Lufthansa Group, das Forum Flughafen und Region, die Deutsche Flugsicherung und der Luftfahrtverband BARIG beteiligt. Der Schwerpunkt dieser Aktivitäten liegt in der Optimierung von Flugverfahren.

Darüber hinaus arbeitet die Lufthansa Group auch aktiv in einigen vom Luftverkehrsgesetz vorgegebenen deutschen Fluglärmkommissionen mit.

Leistungsindikator

99,5% der operativen Konzernflotte erfüllen Fluglärmstandard

Verbesserungen im Schallschutz durch die Modernisierung der operativen Konzernflotte zeigen sich in der Anzahl der Flugzeuge, die das 10-Dezibel-Kriterium des ICAO-Kapitel 4-Standards erfüllen oder übererfüllen. Dieser Standard gibt Lärmgrenzwerte vor, wonach alle ab dem Jahr 2006 neu zugelassenen Verkehrsflugzeuge die älteren Kapitel 3-Lärmgrenzwerte kumulativ um 10 Dezibel oder mehr unterschreiten müssen. Zum Stichtag 24. Oktober 2020 (Ende des Sommerflugplans) erfüllten 99,5% der Flugzeuge – und damit nahezu die gesamte operative Konzernflotte – dieses Kriterium.

Für eine schnellere und flexiblere Auswertung sollen die hierfür benötigten Daten künftig in der Konzern-Flottendatenbank ergänzt werden. Erste Vorbereitungen wurden im Jahr 2020 getroffen.

ABFALLVERMEIDUNG

Lufthansa Group unterstützt ökologische Nachhaltigkeitsziele im Produkt- und Servicedesign

Die Lufthansa Group hat sich zum Ziel gesetzt, im Besonderen Plastikabfälle zu reduzieren. Die Network Airlines haben deshalb im Jahr 2019 das Projekt Smart Plastic Reduction initiiert. Dieses folgt der Abfallhierarchie der Richtlinie 2008/98 EG: Reduce – Reuse – Recycle – Replace. Aufgrund der Airline-spezifischen Gegebenheiten müssen dabei aber auch weiterhin einschlägige und die jeweiligen nationalen Vorschriften für die Behandlung von internationalen Cateringabfällen berücksichtigt werden.

Darüber hinaus haben die Network Airlines im Jahr 2019 ein Programm gestartet, um die Nachhaltigkeit des Angebots an Bord und in den Lounges zu verbessern. Die Umsetzung der Maßnahmen soll voraussichtlich bis Ende 2021 erfolgen.

Ziele

Lufthansa Group unterstützt verschiedene Initiativen zur umfänglichen Reduzierung von Abfällen

Ziel der Network Airlines war es, vorzeitig den Vorgaben der EU-Direktive 2019/904 bezüglich der künftig verbotenen Einwegkunststoffartikel zu entsprechen. Für 2020 war der Verzicht beziehungsweise der Ersatz von 144 Mio. Einzelteilen (Einwegplastikrührstäbchen und Einwegplastikbestecke) im bestehenden Angebot an Bord geplant. Durch die Corona-Pandemie haben sich die Rahmenbedingungen zur Erreichung des Ziels jedoch signifikant verändert. So wurden Einschränkungen im Angebot an Bord wie beispielsweise der Verzicht auf Heißgetränke und Einwegplastikrührstäbchen vorgenommen, um Gastkontakte in diesem Bereich zu reduzieren. Die drastische Reduktion des Flugprogramms und die damit einhergehende Verringerung der für 2020 antizipierten Verbräuche um durchschnittlich 71% auf den interkontinentalen Strecken und 67% auf den kontinentalen Strecken führte bei den Network Airlines zu einer entsprechenden Verlängerung der Reichweiten und Lagerbestände für die genannten Artikel. Da bereits eingelagerte Einwegplastikartikel verbraucht und nicht vernichtet werden, verschiebt sich die Umstellung auf nachhaltige Alternativen je nach Artikel um mehrere Monate.

Die Network Airlines verfolgen zudem das in der europäischen Strategie für Kunststoffe in der Kreislaufwirtschaft formulierte Ziel, bis 2030 ausschließlich recycelbare Kunststoffverpackungen bei Bordprodukten zu verwenden beziehungsweise Verpackungen aus erdölbasierten Einwegkunststoffen komplett zu vermeiden. Das umfasst die Reduktion des jährlichen Verbrauchs um weitere 226 Mio. Einwegplastikteile, gemessen am Verbrauch im Basisjahr 2019.

Maßnahmen

Lufthansa Group fasst Maßnahmen zur Reduktion von Plastikabfällen im Projekt Smart Plastic Reduction zusammen

Die Maßnahmen im Projekt Smart Plastic Reduction umfassen ein Jahresvolumen von circa 370 Millionen Einzelteile (Verbrauch im Basisjahr 2019). Für eine effiziente Reduzierung werden unterschiedliche Akteure entlang der Wertschöpfungskette wie Hersteller, Cateringpartner, Kabinenmitarbeiter und Entsorgungsunternehmen einbezogen. So sollen beispielsweise für einen Interkontinentalflug über 50% der im Basisjahr 2019 verwendeten Plastikartikel durch nachhaltigere Alternativen voraussichtlich bis Ende 2021 ersetzt oder reduziert werden.

1. REDUCE

Durch konsequentes Reduzieren nicht nachhaltiger Verpackungen soll die für die Logistik der Produkte an Bord benötigte Verpackungsmenge deutlich gesenkt werden. Allerdings verändern sich seit Beginn der Corona-Pandemie länderspezifische Regularien zur Hygiene laufend und müssen kurzfristig umgesetzt werden, sodass bereits vorgenommene Änderungen im Berichtsjahr wieder rückgängig gemacht werden mussten.

2. REUSE

Der Einsatz von wiederverwendbaren Produkten insbesondere im Bereich mobiler Bordausrüstung (zum Beispiel Mehrweggeschirr/-besteck) ist fester Bestandteil der Produktkonzepte. In einer Abwägung von verfügbarem Stauraum an Bord, Gewicht, Servicezeiten während des Flugs und Anzahl der benötigten Artikel werden Potenziale für eine Umstellung von Einweg- auf Mehrwegprodukte regelmäßig bei Produktanpassungen geprüft und die Beladung gegebenenfalls angepasst. Der Einsatz von Mehrweg-Metallbestecken in der Economy Class bei Lufthansa German Airlines und SWISS auf Langstreckenflügen, der Mehrweg-Kaffeebecher in der Economy Class bei Lufthansa German Airlines oder die Mehrweg-BentoBox auf SWISS-Flügen sind hier beispielhaft zu nennen. Die Anpassung von Prozessen zur Wiederbeladung von unbenutzten Artikeln (zum Beispiel Zuckerpackchen, ungeöffnete Snacks, ungenutzte Artikel des Amenity Kits) in Zusammenarbeit mit den Cateringpartnern wurde mit Beginn der Corona-Pandemie vorübergehend ausgesetzt.

3. RECYCLE

Zusammen mit Zulieferern, Caterern, Reinigungsdienstleistern und Entsorgern werden Prozesse zum verstärkten Einsatz wiederverwertbarer Produkte entwickelt und umgesetzt. So sind bei Austrian Airlines seit 2019 recyclebare Plastikbecher im Einsatz, die in einem patentierten Verfahren wieder zu synthetischem Rohöl umgewandelt werden. Bei Lufthansa German Airlines und SWISS laufen die Vorbereitungen inklusive behördlicher Genehmigungen, um 2021 an Bord ausschließlich Becher für Kaltgetränke aus recyceltem PET (rPET) einzusetzen, die in einem geschlossenen Kreislaufsystem wiederverwertet werden können. Die rPET-Becher haben eine erhöhte Stabilität, die es ermöglicht, die Becher während eines Flugs mehrfach zu verwenden und den Gesamtverbrauch zu reduzieren. Dies betrifft circa 160 Millionen Becher pro Jahr (Basisjahr 2019).

Die Entwicklung eines „Recycling-Trolleys“, der die Möglichkeit der Separierung und der vom Restmüll getrennten Entsorgung von Flüssigkeiten an Bord bieten soll, wurde mit Beginn der Corona-Pandemie vorübergehend ausgesetzt. Dies gilt auch für die Prüfung zur Reduktion unterschiedlicher Materialien bei Getränkeverpackungen, um sortenreines Recycling weiter zu steigern.

4. REPLACE

Plastikartikel, die im Produkt- und Servicekonzept der Network Airlines unverzichtbar sind, werden sukzessive durch solche aus nachwachsenden Rohstoffen ersetzt. Rührstäbchen und Einwegbesteck werden künftig statt aus Plastik aus Bambus gefertigt. Bei Austrian Airlines wurden Einwegplastikrührstäbchen bereits 2019 durch eine Alternative aus Bambus ersetzt, bei SWISS erfolgte dies im Februar 2020. Lufthansa German Airlines hat im ersten Quartal 2020 die Plastikverpackung der Decken in der Economy Class durch eine Papierbanderole ersetzt. In einzelnen Ländern wie zum Beispiel Dubai ist dies jedoch aufgrund von Coronavorschriften aktuell nicht möglich.

Kundenbelange



Konzepte

Hohe Kundenzufriedenheit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Lufthansa Group

Die Flugsicherheit und Gesundheit der Passagiere hat immer höchste Priorität. Um diesem elementaren Anspruch gerecht zu werden, verfügen alle Airlines der Lufthansa Group über ein umfassendes Sicherheitsmanagementsystem (Safety Management System SMS). Unabhängige Fachleute überprüfen alle zwei Jahre die konzernweit geltenden Sicherheitsstandards in einem IATA Operational Safety Audit (IOSA).

Eine hohe Kundenorientierung, operative Stabilität, innovative Produkte und Services sowie der Fokus auf Qualität sind für einen Dienstleistungskonzern wie die Lufthansa Group essenziell. Auch während der Bewältigung der Coronakrise stehen diese Themen im Fokus, denn einfache, flexible und individuelle Reiseerlebnisse sind die Voraussetzung für eine langfristige und nachhaltige Kundenbeziehung. Im Berichtsjahr zählten dazu auch Maßnahmen, mit denen das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Sicherheit von Flugreisen während der Corona-Pandemie mit den Airlines der Lufthansa Group gestärkt wurde. Ein weiterer Schwerpunkt war die Bearbeitung von Erstattungsanfragen, deren Anzahl aufgrund vielfältiger Flugplanänderungen und Streichungen stark stieg.

Investitionen in eine moderne Konzernflotte, mehr Komfort an Bord sowie zahlreiche Produktneuerheiten – auch im Hinblick auf Nachhaltigkeit – und digitale Angebote sorgen dafür, dass das Fliegen für die Kunden der Lufthansa Group immer attraktiver sowie während der Krise flexibler und zuverlässiger wird. Regelmäßige Umfragen unter Fluggästen helfen dabei, möglichst viel über deren Bedürfnisse zu erfahren und diese in die Entwicklung von Innovationen einzubeziehen.

Mit der Zuordnung der Lufthansa Group Airlines zu den Segmenten Network Airlines und Eurowings ist auch eine an den Wünschen der Kunden orientierte, differenzierte und transparente Produkt- und Servicestrategie verbunden.

Vielzahl von Auszeichnungen bestätigt die Innovations- und Qualitätsstrategie der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group Airlines haben in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Auszeichnungen erhalten. Aufgrund der Corona-Pandemie fanden im Berichtsjahr viele Auszeichnungen virtuell statt. Die Verleihung der ATW Airline Industry Achievement Awards, der Travel Plus Awards und der Skytrax World Airline Awards wurde aufs Folgejahr verschoben. Stattdessen veröffentlichte Skytrax im Berichtsjahr das sogenannte „COVID-19 Airline Safety Rating“, bei dem Lufthansa German Airlines als eine der ersten Fluggesellschaften weltweit ein 4-Sterne-Rating erzielte.

Lufthansa German Airlines erhielt bei den Onboard Hospitality Awards auch 2020 wieder mehrere Auszeichnungen. Unter anderem wurde das Amenity Kit für seine Nachhaltigkeit ausgezeichnet. Bei den World Travel Awards wurde Lufthansa German Airlines als „Europe's Leading Airline 2020“ ausgezeichnet und SWISS gewann den ersten Platz in der Kategorie „Europe's Leading Airline – First Class 2020“. Außerdem wurde SWISS vom Magazin Business Traveller zur besten Airline für Geschäftsreisende innerhalb Europas gekürt. In der Kategorie „Future Digital Inflight Experience“ konnte Lufthansa German Airlines den Deutschen Innovationspreis gewinnen. Die neue Inflight Experience-Plattform wurde für die Gestaltung von nahtlosen, konsistenten und kontextualisierten Berührungspunkten entlang der gesamten Reisekette ausgezeichnet.

Der Lufthansa Innovation Hub wurde bereits zum dritten Mal mit dem „Best Digital Lab Award 2020“ ausgezeichnet. Maßgeblich hierfür war die Entwicklung von Compensaid, einer digitalen Plattform, die es Fluggästen ermöglicht, die durch ihre Flugreise unvermeidlich entstehenden CO₂-Emissionen zu kompensieren oder fossilen Treibstoff durch nachhaltige Kraftstoffe zu ersetzen. Mit der Integration von Compensaid in die Miles & More App wurde zudem ermöglicht, dass Miles & More-Kunden einen CO₂-Ausgleich direkt über Meilen oder anteilig monetär vornehmen zu können. Diese neue Anwendung trägt den Namen „mindfulflyer“ und wurde gemeinsam von Miles & More und dem Lufthansa Innovation Hub entwickelt.

Eurowings Digital wurde mit dem „Best Digital Lab Award 2020“ des Wirtschaftsmagazins Capital ausgezeichnet. Die Auszeichnung würdigt insbesondere die Entwicklung von smarten Services, mit denen die Digital-Tochter von Eurowings Passagiere in allen Phasen ihrer Reise begleitet. Darüber hinaus wurde Eurowings von HORIZONT Brand Ticker eine Steigerung der Kundenloyalität attestiert.

OPERATIONELLE STABILITÄT

Im Berichtsjahr waren Passagiere der Lufthansa Group Airlines von Flugplanänderungen, Flugausfällen oder Verspätungen insbesondere aufgrund der Coronakrise betroffen. Gründe hierfür waren unter anderem die weltweiten Einreisebeschränkungen, lokale behördliche Anforderungen sowie Anpassungen der operativen Prozesse, um Hygiene- und Abstandsregeln zu ermöglichen.

Aufgrund des deutlich geringeren weltweiten Flugaufkommens und der geringeren Auslastung pro Flug verbesserte sich die Abflugpünktlichkeit der Lufthansa Group Airlines im Vergleich zum Vorjahr jedoch deutlich.

Ziele

Die operationelle Stabilität ist Voraussetzung für eine hohe Kundenzufriedenheit. Oberstes Ziel aller Lufthansa Group Airlines ist die Durchführung eines sicheren, pünktlichen und zuverlässigen Flugbetriebs. Da dies jedoch nicht allein durch die Airlines der Lufthansa Group sichergestellt werden kann, wird immer auch mit Systempartnern an Lösungen gearbeitet, um die operationelle Stabilität weiter zu verbessern.

Maßnahmen

Vielfältige Maßnahmen sollen operationelle Stabilität ermöglichen

Zu Beginn der Pandemie wurde in der Lufthansa Group der Gruppenkrisenstab unter der Leitung des Group Emergency Directors aktiviert. Diese Krisenorganisation verantwortete das Herunterfahren des gesamten Flugbetriebs im Konzern während der ersten Wochen der Krise auf bis zu 3 % der Vorjahreskapazität im April 2020. Dabei orientierte sich die Krisenorganisation am verfügbaren Pandemieplan der Lufthansa Group. Ergänzt wurde diese operative Krisenorganisation durch einen regelmäßigen Austausch mit dem GEC sowie den Austausch mit den nationalen Behörden auf Länder- und Bundesebene, um Transparenz für einen ganzheitlichen Entscheidungsprozess zu schaffen.

Zudem wurde mit ReStart ein gruppenweites Programm etabliert, welches das Wiederhochfahren des Flugbetriebs koordinierte. ReStart ist als interdisziplinäre Taskforce organisiert. Neben der zentralen Organisation gibt es lokale Teams bei den Fluggesellschaften der Lufthansa Group. Mit Beginn des Winterflugplans Ende Oktober 2020 wurde ReStart in das Programm ReNew überführt, um die Voraussetzungen für die mittel- und langfristige Anpassung des Flugbetriebs an das „New Normal“ zu schaffen.

Neben regelmäßigen Informationen an den Konzernvorstand der Lufthansa Group besprechen und verabschieden die Chief Operating Officers aller Lufthansa Group Airlines in den monatlich tagenden Operations Boards die Ergebnisse und Maßnahmen mit den verantwortlichen Leitern für Flugbetrieb, Bodenabfertigung und für das technische Flottenmanagement. Darüber hinaus gibt es einen übergreifenden Leistungsdialog für den gesamten Flugbetrieb der Lufthansa Group Airlines, um Prozesse und Entscheidungen nach einheitlichen Standards aufzusetzen und zu verbessern.

Die Lufthansa Group sieht das Testen von Passagieren vor dem Abflug als wichtigen Baustein, um ein sicheres Reisen während der Corona-Pandemie zu ermöglichen. Der Konzern hat deshalb die interne Taskforce „Testing“ initiiert. Diese erarbeitet auf Basis gültiger lokaler, nationaler und internationaler Regularien und in enger Abstimmung mit dem Lufthansa Group-eigenen medizinischen Dienst Standards und Prozesse, um die Möglichkeit zu schaffen, Passagiere vor dem Abflug zu testen. Das Ziel dabei ist, Ansteckungen zu vermeiden und die Prozesse rund um den Flug stabil zu gestalten.

Weitreichende Initiativen mit Systempartnern werden initiiert

Gemeinsam mit Systempartnern wie Flughafenbetreibern und der Deutschen Flugsicherung arbeiten die Airlines der Lufthansa Group intensiv an Lösungen, um die durch die Corona-Pandemie bedingten Anforderungen unter anderem an den Sicherheitskontrollen, bei der räumlichen Trennung und einer kostenoptimalen Infrastruktur sicherzustellen. So wurden umfangreiche Maßnahmen beschlossen, um die Zuverlässigkeit und Qualität im Luftverkehr in Deutschland trotz der Corona-Pandemie zu ermöglichen. Mit der Deutschen Flugsicherung wurden Maßnahmen angestoßen, um beispielsweise durch die Verkürzung von Routen bei geringem Verkehr die Pünktlichkeit zu verbessern.

Leistungsindikator

Abflugpünktlichkeit der Lufthansa Group Airlines verbessert sich deutlich

Zentraler Leistungsindikator für die Beurteilung der operationellen Stabilität ist die Abflugpünktlichkeit der Airlines. Als pünktlich werden – wie international üblich – alle Flüge bezeichnet, die bis spätestens 15 Minuten nach der geplanten Abflugzeit zum Start rollen. Dieser Leistungsindikator wird kontinuierlich durch das Management überwacht. Neben täglichen Berichten aus den Hub Control Centern wird die operationelle Performance auch monatlich in der Vorstandssitzung thematisiert. Die Pünktlichkeit der Lufthansa Group Airlines hat sich aufgrund des reduzierten Flugvolumens und der daraus resultierenden Entlastung des Luftverkehrssystems verbessert. Im Jahresdurchschnitt stieg die Abflugpünktlichkeit der Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf 88,6 % und lag damit 12,6 Prozentpunkte über dem Vorjahr. Das Ziel einer Abflugpünktlichkeit von 85 % konnte somit erreicht werden.

PRODUKT UND SERVICES

Eine hohe Kundenorientierung ist für ein Dienstleistungsunternehmen wie die Lufthansa Group unverzichtbar. Daher werden sämtliche Produkte und Services entlang der Reisekette – auch während der Coronakrise – kontinuierlich überprüft sowie neue, innovative und nachhaltige Produkte und Services an Bord und am Boden entwickelt, die den Kunden in den Mittelpunkt stellen. Digitalisierung und Nachhaltigkeitsaspekte spielen dabei eine zunehmend wichtige Rolle, um differenzierte Kundenbedürfnisse besser erfüllen zu können. Das Reiseerlebnis soll für den Kunden insbesondere durch eine zunehmende Personalisierung der Produkte und Services über die gesamte Reisekette noch komfortabler werden. Dazu zählen insbesondere auch die aufgrund der Corona-Pandemie eingeführten flexiblen Umbuchungsmöglichkeiten und Kulanzregeln.

Gebündelte Verantwortung für Kundenbelange gewährleistet schnelle und effektive Umsetzung

Die Verantwortung für Produkte und Services ist über alle Network Airlines der Lufthansa Group zentral gebündelt und seit dem 1. Januar 2020 dem Vorstandsressort Customer, IT & Corporate Responsibility funktional zugeordnet, das auch die Schnittstelle zum Kundenbindungsprogramm Miles & More und dem Lufthansa Innovation Hub bildet.

Das für das Thema Kundenbelange zuständige Gremium ist das Customer Commercial Board, in dem sich Vertreter aus dem genannten Vorstandsressort und aus dem Vorstandsressort Commercial Passenger Airlines regelmäßig zu kundenorientierten Themen abstimmen und Entscheidungen treffen.

Bei Eurowings liegt die Verantwortung für das Bord- und Bodenprodukt bei der Abteilung Customer Experience & Product und ist dem Geschäftsführer Commercial zugeordnet.

Ziele

Steigerung der Kundenzufriedenheit ist integraler Bestandteil der Konzernstrategie

Um den langfristigen Erfolg der Lufthansa Group sicherzustellen, spielen die Kundenbedürfnisse eine herausragende Rolle. Zielsetzung des strategischen Leitgedankens „New Premium“ ist es, die individuellen Bedürfnisse der Kunden entlang der gesamten Reisekette zu kennen und bestmöglich zu erfüllen.

Maßnahmen

Kunden werden frühzeitig bei der Weiterentwicklung von Produkten und Services einbezogen

Die Lufthansa Group identifiziert durch Befragungen der Kunden deren Bedürfnisse, welche die Basis für strategische Entscheidungen bilden. Bereits in frühen Konzeptphasen werden Kunden bei der Gestaltung und Weiterentwicklung von Produkten und Services einbezogen, wie zum Beispiel bei der Entwicklung neuer Sitzkonzepte oder Mahlzeitenangebote. Mit Hilfe des Online Customer Panels der Lufthansa Group ist es möglich, sehr schnell Kundenfeedback zu bestimmten Fragestellungen zu erhalten, um Erwartungen und Bedürfnisse der Kunden besser zu verstehen. Durch diese aktive Einbindung in Produkt- und Serviceoptimierungen werden die Airlines der Lufthansa Group dem „New Premium“-Anspruch gerecht.

Durch kontinuierliche Befragungen zur Kundenzufriedenheit evaluieren die Airlines der Lufthansa Group auch die Akzeptanz von Produktanpassungen und neu eingeführten Produkten und Services.

Vielfältige Maßnahmen zum Gesundheitsschutz werden infolge der Corona-Pandemie implementiert

Der Luftverkehr gehört zu den Branchen, die am stärksten von der Corona-Pandemie betroffen sind. Umso wichtiger

ist es, das Vertrauen in das Fliegen als sicheren Reiseweg zu bestärken. Daher hat sich die Lufthansa Group der Charta der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zum sicheren Fliegen unter Pandemiebedingungen angeschlossen. Mit einer freiwilligen Umsetzung dieses Standards bekennt sie sich zu den strengsten Infektionsschutzstandards im Flugverkehr weltweit. Wichtige Standards wie die frühzeitige Verankerung der Maskenpflicht, die Filterung der Kabinenluft und die verstärkte Belüftung der Flugzeuge auch am Boden, die angemessene Reinigung der Kabine, Personalschutzmaßnahmen, das Hinarbeiten auf eine digitale Kontaktnachverfolgung und Physical Distancing-Maßnahmen am Boden und beim Boarding/Deboarding wurden mit Unterstützung der Lufthansa Group entwickelt.

Gemeinsam mit Flughäfen wurden gezielte Maßnahmen entlang der Reisekette entwickelt. So wurden beispielsweise mit dem Flughafen Frankfurt und dem Biotech-Unternehmen Centogene ab Juni 2020 zuverlässige schnelle Tests für Passagiere und Anrainer angeboten. Austrian Airlines startete im Oktober 2020 in enger Zusammenarbeit mit dem Flughafen Wien einen ersten Probebetrieb für den Einsatz von Antigen-Schnelltests und erweiterte diesen im Folgemonat mit dem Flughafen Hamburg auf Flüge von Wien nach Hamburg.

Eurowings war die erste deutsche Airline, die ab Mitte 2020 die Buchung eines freien Mittelsitzes neben dem eigenen Sitzplatz ermöglichte.

Neue Produkte und Services verbessern das Reiseerlebnis kontinuierlich

Die Lufthansa Group investiert kontinuierlich in neue Flugzeuge, Produkte und Services, die das Reiseerlebnis für die Kunden weiter verbessern. Dies soll auch in den kommenden Jahren fortgeführt werden. Lufthansa German Airlines plant zum Beispiel, bis 2023 eine komplett neue Business Class einzuführen, die optimalen Schlafkomfort und viel Privatsphäre bietet sowie den Kunden individuellere Sitzangebote zur Verfügung stellt.

Mitarbeiter werden auf allen Ebenen für das Thema Kundenzufriedenheit sensibilisiert

Die Entwicklungs- und Weiterbildungsangebote für Mitarbeiter im Kundenkontakt zur Steigerung der Kundenorientierung werden kontinuierlich aktualisiert und erweitert. So wurden im Rahmen freiwilliger Teilnahmen an digitalen Veranstaltungen der privaten „Stronger Together“-Initiative sowie über LinkedIn Angebote geschaffen, um auch Mitarbeitern in Kurzarbeit freiwillige Weiterbildungsangebote zu ermöglichen. Schwerpunkt bildete wie bereits im Vorjahr der Film „Future Travel Movie“, der den Mitarbeitern die Zukunft des Fliegens aus Kundensicht vorstellt. Auch das Programm „Management in Practice“, das Führungskräfte dazu anregt, jährlich eintägige Einsätze in operativen, kundennahen Bereichen der Lufthansa Group zu absolvieren, wurde trotz der Corona-Pandemie fortgeführt.

Digitalisierung und Innovation unterstützen die Entwicklung neuer Produkte und Services

Im Berichtsjahr wurden in der Lufthansa Group die bereits gestarteten Digitalisierungs- und Innovationsinitiativen weiterverfolgt, um neue Produkte und Services zu entwickeln. So treibt das Unternehmen mit dem Lufthansa Innovation Hub die systematische Nutzung innovativer Online-Geschäftsmodelle für die Airlines der Lufthansa Group voran und entwickelt digitale Lösungen entlang der Reisekette für Passagiere und Reiseanbieter. Ziel ist es, dem Kunden intuitiv nutzbare Services dort anzubieten, wo er sich gerade befindet: vom Check-in über digitale Gepäckbelege bis hin zu dynamischen und situationsbasierten Informations- beziehungsweise Serviceangeboten und biometrischen Services.

So hat beispielsweise die Star Alliance im Berichtsjahr die Entwicklung einer systemübergreifenden, biometrischen Identitäts- und Identifizierungs-Plattform „Star Alliance Biometrics“ abgeschlossen. Kunden des Vielfliegerprogramms Miles & More können dadurch den Zugang zu den Sicherheitskontrollen und den Boarding-Gates kontaktlos passieren. Als erste Airlines setzen Lufthansa German Airlines und SWISS die Plattform seit November 2020 für ausgewählte Flüge ein.

Die 2019 initiierte Partnerschaft zwischen Lufthansa German Airlines, SWISS und Google wurde im Berichtsjahr auf Austrian Airlines ausgeweitet. Damit können Kunden, die innerhalb des Schengen-Raums fliegen, über den Google Assistant komfortabel einchecken. Auch bei Flugannullierungen können Kunden nun via eines Chatbots in wenigen Schritten eine Umbuchung vornehmen – ermöglicht durch eine im Rahmen der Corona-Pandemie erfolgten Anpassung des bereits implementierten textbasierten digitalen Dialogsystems auf Facebook (Chatbot).

Auch die technische Ausrüstung der Lufthansa Group Flotte mit Breitband-Internet wurde im Berichtsjahr bis zum Frühjahr 2020 fortgesetzt. Zwei Airbus A320 von SWISS wurden teilweise mit Breitband-Internet ausgestattet. Alle Projekte zur weiteren Ausstattung von Flugzeugen wurden danach aufgrund der Corona-Pandemie ausgesetzt. Damit sind insgesamt 241 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge mit Breitband-Internet ausgerüstet.

Eurowings Digital hat während der Corona-Pandemie innerhalb von zwei Wochen eine Website für Erntehelfer geschaffen, die es den Landwirten ermöglichte, ihren konkreten Bedarf an Sitzplätzen zu melden. Des Weiteren wurde der Eurowings Flight Guide umgesetzt. Dieser stellt übersichtlich und aktuell die vor Ort herrschenden Corona-Maßnahmen der Eurowings-Destinationen sowie die jeweiligen Einreisebestimmungen dar.

Weitere kundenorientierte Lösungen bei Eurowings sind die innovative Suchfunktion, die dem Kunden basierend auf seinem Suchverhalten alternative Abflug- und Ankunftsflughäfen und auch Flugpreise vorschlägt, sowie die Möglichkeit, eine CO₂-Kompensation auch während der Buchung online vorzunehmen. Auch Umbuchungen oder Stornierungen konnten im Berichtsjahr kostenfrei digital vorgenommen werden.

Airlines der Lufthansa Group kommen ihren Kunden im Rahmen der Corona-Pandemie im Sinne einer flexiblen Reisegestaltung noch mehr entgegen

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben ihre Tickettarifstruktur vor dem Hintergrund der Pandemie bis Ende Mai 2021 grundsätzlich umgestellt. So sind sämtliche Tarife von Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines beliebig oft gebührenfrei umbuchbar. Dies gilt weltweit sowohl bei Kurz-, Mittel- als auch auf Langstrecken für Neubuchungen. Mit dem „Rundum-Sorglos-Paket“ und dem „Bring me Home NOW“-Tarif gehen die Network Airlines auf die Kundenwünsche während der Corona-Pandemie ein.

Seit November 2020 bieten Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines zusätzliche Versicherungsleistungen an. Das Versicherungspaket „Travel Care“ umfasst eine Ausgleichszahlung für den Fluggast im Fall einer Quarantäneverpflichtung am Zielort sowie die Option einer Reiserücktritts- und Reiseabbruchversicherung. „Travel Care Plus“ übernimmt zusätzlich medizinische Kosten inklusive eines medizinischen Notfallrücktransports im Fall einer Corona-Erkrankung des Fluggasts. Im Rahmen einer Herbst-Kampagne inkludierte Eurowings für internationale Flüge eine kostenlose „Corona-Versicherung“, die eine Reiserücktrittversicherung, eine Auslandsrankenversicherung sowie eine Reiseabbruchversicherung beinhaltet. Seit dem Ende der Herbst-Kampagne können Kunden das Versicherungspaket gegen Aufpreis dazubuchen.

Die Airlines der Lufthansa Group gehörten damit zu den ersten Fluglinien, die ihren Kunden eine zusätzliche Absicherung ihrer Reise im Rahmen der Corona-Pandemie angeboten haben.

Anpassung an dynamische Entwicklung der Erstattungsanträge

Durch die Anfang März 2020 verhängten Reisebeschränkungen wurde das Flugangebot zeitweilig beinahe vollständig gestrichen. Dies führte zu einer Vervielfachung von Erstattungsanfragen. Zusätzlich stieg der Bearbeitungsaufwand pro Ticket aufgrund der zunehmenden Komplexität von durchschnittlich 3 bis 4 Minuten auf 10 bis 15 Minuten. Damit wurden die für die Abwicklung von Kundenrückerstattungen vorgehaltenen Kapazitäten deutlich überlastet. Daraufhin erweiterte der Konzern die Infrastruktur und ergriff Maßnahmen, um die Bearbeitung zu beschleunigen. So wurden zahlreiche Mitarbeiter aus anderen Fachbereichen zur Unterstützung aktiviert. Im Geschäftsjahr 2020 haben die Airlines der Lufthansa Group den Kunden circa 3,9 Mrd. EUR erstattet und sind damit allen Anforderungen aus 2020 nachgekommen. Ständig wechselnde Reiserestriktionen und -warnungen zwingen die Airlines der Lufthansa Group jedoch immer wieder dazu, Flugpläne zu ändern, was zu unvermeidlichen Flugstreichungen führt, die wiederum neue Erstattungsanträge auslösen.

Nachfrage nach nachhaltigen Produkten und Services nimmt zu

Dem Wunsch der Kunden, Nachhaltigkeitsaspekte stärker bei Produkten und Services zu berücksichtigen, trägt die Lufthansa Group auf verschiedene Weise Rechnung.

Im Fokus steht dabei für die Network Airlines die Reduktion von Einwegplastik und Plastikverpackungen an Bord.

➔ **Abfallvermeidung/Maßnahmen, S. 97.**

Aufgrund des potenziellen Infektionsrisikos wurden im Berichtsjahr sämtliche Papierzeitschriften bei Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines gestrichen. Eine umweltfreundliche Alternative bietet das Angebot von eJournals. So können mehr als 1.000 Titel in 57 Sprachen aus 36 Ländern angeboten werden.

Die Beladung der Trolleys für den Bordverkauf wurde auf Basis der Kundennachfrage optimiert und dadurch das Gewicht reduziert. Somit konnten bei gleichbleibendem Angebot für den Kunden circa 300 Tonnen CO₂ in den letzten fünf Monaten des Jahres 2020 eingespart werden: Das entspricht circa 2.000 Tonnen in regulären Jahren.

Datenschutz und -sicherheit spielen eine immer größere Rolle

Der sichere, datenschutzkonforme Umgang mit Daten ist Grundlage für eine vertrauensvolle Geschäftsbeziehung zu den Kunden und ein zunehmend wichtiger Erfolgsfaktor für die Lufthansa Group. Die Lufthansa Group verfügt über ein Datenschutz-Managementsystem, das geeignet ist, die Anforderungen des europaweit einheitlichen Datenschutzrechts (EU-DSGVO) in den Konzerngesellschaften zu erfüllen. Der Konzern hat eine Datenschutzorganisation etabliert, die sich dezidiert um die Erfüllung der Rechte Betroffener und die Pflichten der Verantwortlichen kümmert. Hierzu wurden intern und extern gut erreichbare Anlaufstellen geschaffen und Prozesse etabliert, um beispielsweise Auskunftersuchen von Betroffenen fristgerecht erfüllen zu können. Aktuelle Informationen über die Verarbeitung personenbezogener Daten werden zudem über die Internetauftritte der Gesellschaften zur Verfügung gestellt. Die durch eine zunehmende Digitalisierung von Geschäftsprozessen darüber hinaus erhöhte Notwendigkeit, Cyber-Risiken vorzubeugen, findet in der Lufthansa Group Berücksichtigung. ➔ **Chancen- und Risikobericht, S. 71 ff.**

Leistungsindikator

Kundenzufriedenheit verbessert sich gegenüber Vorjahr

Um möglichst differenzierte Erkenntnisse über die Reiseerfahrungen ihrer Fluggäste zu erhalten, setzen die Network Airlines der Lufthansa Group auf eine kontinuierliche Kundenzufriedenheitsbefragung – das Passenger Satisfaction Tracking (PST) – und vertiefende Umfragen, beispielsweise zur Erwartungshaltung im Hinblick auf Maßnahmen im Corona-Kontext. Die Kundenzufriedenheit wird differenziert nach unterschiedlichen Leistungsaspekten entlang der gesamten Reisekette erhoben. Die Kundenzufriedenheitswerte werden grundsätzlich monatlich den verantwortlichen Fachabteilungen sowie dem Management zur Verfügung gestellt und unter anderem zur Ableitung von Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit genutzt. Um der dynamischen Entwicklung der Kundenerwartung seit Beginn der Corona-Pandemie Rechnung zu tragen, ist das Kundenfeedback in hoher Frequenz in die Entwicklung von Serviceanpassungen eingeflossen.

Führende Kennzahl der Kundenzufriedenheit bei den Network Airlines ist der Net Promoter Score (NPS), für den monatlich die Antworten von circa 30.000 Passagieren – seit April 2020 circa 10.000 Passagieren – ausgewertet werden. Der NPS leitet sich aus der Weiterempfehlungsbereitschaft ab. Im Jahr 2020 lag der für die Network Airlines gemessene NPS bei 62 und damit 5 Prozentpunkte über dem Zielwert und dem Vorjahreswert von 57. Etablierte Hygiene- und Social Distancing-Maßnahmen, wiederhergestellte Services entlang der Reisekette und ein außerordentlich hohes Pünktlichkeitsniveau haben sich im Jahresverlauf positiv auf die Entwicklung von NPS und Gesamtzufriedenheit der reisenden Kunden ausgewirkt. Im Hinblick auf die zeitgerechte Rückerstattung von Kundenanzahlungen und die Erreichbarkeit der Service Center konnten die Network Airlines den Erwartungen der Kunden in der Corona-Pandemie jedoch nicht ausreichend gerecht werden.

Eurowings erhebt ebenfalls den NPS und berichtet ihn zusammen mit weiteren Ergebnissen zur Kundenzufriedenheit monatlich an die Geschäftsführung und verschiedene Fachabteilungen. 2020 lag der NPS bei 50. Damit wurden der Zielwert von 40 und das Vorjahresniveau übertroffen (Vorjahr: 40). Die positive Entwicklung lässt sich auf die stabile operative Performance sowie auf die an die Pandemie angepassten Services zurückführen. Die Erhebung wurde zwischen dem 20. März und 8. Juli 2020 pandemiebedingt ausgesetzt. Die Anzahl der Gesamtteilnehmer hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 75 % verringert.

Der NPS ist Bestandteil der Vorstandsvergütung.

➔ **Vergütungsbericht.**

Arbeitnehmerbelange



Konzepte

Arbeitgeberattraktivität steht im Fokus

Der Erfolg der Lufthansa Group hängt in hohem Maße von der Kompetenz, der Begeisterung, dem Engagement und den Ideen ihrer Mitarbeiter ab. Von besonderer Wichtigkeit sind in Zeiten eines coronabedingt deutlich reduzierten Flugangebots die Aufrechterhaltung des Mitarbeiterengagements, eine darauf abgestimmte Personalstrategie sowie Maßnahmen zur Wahrung der Attraktivität als Arbeitgeber. Insbesondere auch für Mitarbeiter in Kurzarbeit ist dies von besonderer Bedeutung. Sobald der Geschäftsbetrieb wieder in höherem Maße aufgenommen wird, ist ihre Einsatzbereitschaft für eine erfolgreiche wirtschaftliche Erholung entscheidend. Die Maßstäbe für die Bewertung der Attraktivität als Arbeitgeber haben sich in der aktuellen Situation grundlegend verschoben und sind vor allem für Bestandsmitarbeiter relevant.

Transformationsfähigkeit erfordert kontinuierliches Training von Mitarbeiterkompetenzen

Der fortlaufende Wandel der Marktbedingungen und die Restrukturierungen, mit denen sich die gesamte Luftfahrtbranche an die veränderten Marktbedingungen anpasst, machen es erforderlich, dass Mitarbeiter in Ausbildung und Berufsleben erworbenes Wissen und Fähigkeiten kontinuierlich weiterentwickeln. Die Lufthansa Group bietet administrativen und operativen Mitarbeitern umfangreiche Trainingsmöglichkeiten an, die mitunter auch Mitarbeitern in Kurzarbeit zugänglich sind. Insbesondere bei unterbrochener Berufstätigkeit bedarf es Möglichkeiten, sich selbst fortzubilden und dem Wunsch nach Weiterentwicklung nachkommen zu können.

Mitarbeitergesundheit ist von besonderer Bedeutung

Die Mitarbeitergesundheit ist für den Geschäftserfolg der Lufthansa Group als operativ tätigem Unternehmen von besonderer Bedeutung. Dafür Sorge tragen insbesondere die beiden direkt an den Vorstand für Personal und Recht berichtenden Bereiche Occupational Safety sowie Medical Services & Health Management. Diese Organisationsstruktur hat eine sehr schnelle und höchst effektive Reaktion auf das weltweite Infektionsgeschehen des Coronavirus ermöglicht. Die Lufthansa Group unternimmt große Anstrengungen, um operative und administrative Mitarbeiter bestmöglich vor einer Infektion zu schützen.

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Ziele

Lufthansa Group legt – auch bei stark reduziertem Geschäftsbetrieb – großen Wert auf Arbeitgeberattraktivität

Die Arbeitgeberattraktivität wird sowohl aus einem internen als auch einem externen Blickwinkel betrachtet. Aufgrund des weitgehenden Einstellungsstopps durch die wirtschaftlich angespannte Lage ist vor allem die von den Bestandsmitarbeitern wahrgenommene Attraktivität im Berichtsjahr maßgeblich. Die Mitarbeiter der Lufthansa Group tragen gerade im Kontext der Corona-Pandemie entscheidend zu der Zufriedenheit der Kunden und damit dem Erfolg des Unternehmens bei. Mitarbeiter, die in Kurzarbeit sind, müssen sich weiterhin für das Unternehmen engagiert einsetzen. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für ein schnelles und qualitativ hochwertiges Wiederhochfahren des Geschäftsbetriebs.

Maßnahmen

Um die Mitarbeiterzufriedenheit und damit auch die Attraktivität als Arbeitgeber auch während eines stark eingeschränkten Geschäftsbetriebs aufrechtzuerhalten, bedarf es neuer Maßnahmen. Dies gilt insbesondere für Mitarbeiter in Kurzarbeit. Dabei sind die Bedürfnisse der konzernweit mehr als 172 Nationalitäten umfassenden Belegschaft sehr unterschiedlich.

Belegschaft wird transparent informiert

Seit Beginn des deutlich reduzierten Geschäftsbetriebs hält der Vorstand der Lufthansa Group die gesamte Belegschaft fortlaufend durch Webcasts und Podcasts über aktuelle Entwicklungen auf dem Laufenden. Ergänzend dazu haben sich die Vorstände und Geschäftsführer der einzelnen Tochtergesellschaften regelmäßig live an ihre Belegschaft gewandt, wobei Fragen von Mitarbeitern erwünscht waren. Über das grundsätzlich hoch frequentierte Intranet sowie eine News App, die auch auf privaten Endgeräten nutzbar ist, wurden tagesaktuell Entwicklungen dargestellt und für die gesamte Belegschaft auf Deutsch und Englisch sichtbar gemacht.

Zusätzlich wurden Führungskräfte angehalten, mit ihren Mitarbeitern in kontinuierlichem Austausch zu bleiben, unabhängig davon, ob diese im Homeoffice tätig oder in Kurzarbeit sind, um persönliche Bedürfnisse und Sorgen zu identifizieren und darauf zu reagieren. Die Führungskräfte konnten ebenfalls tagesaktuell spezifische Informationen über eine spezielle App für Führungskräfte auf mobilen Endgeräten abrufen.

Auf „Yammer“, einer Enterprise Social Network-Plattform, mit exklusivem Zugang für Lufthansa Group Mitarbeiter, haben sich diverse Gruppen gebildet, um aus dem Homeoffice heraus oder im Kontext von Kurzarbeit zu diversen Themen im Austausch zu bleiben. Darunter befinden sich auch Initiativen zur Koordination von sozialem Engagement von Mitarbeitern in Kurzarbeit. Zugang zur Plattform haben über 60.000 Mitarbeiter der Lufthansa Group.

Einkommenseinbußen und Personalabbau sollen sozialverträglich gestaltet werden

Mitarbeiter der Lufthansa Group in Kurzarbeit erhalten Aufstockungszahlungen. Damit werden die Nettogehaltseinbußen reduziert.

Der aktuell geplante Abbau von rund 27.000 Vollzeitstellen soll so sozialverträglich wie möglich gestaltet werden. Dazu finden mit den Tarif- und Betriebspartnern fortlaufend intensive Gespräche statt. Bereits im Jahr 2020 wurden zahlreiche Krisenvereinbarungen mit verschiedenen Gewerkschaften abgeschlossen, um den langfristigen Auswirkungen der Pandemie auf die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zu begegnen. ➔ **Mitarbeiter, S. 28 ff.**

Uneingeschränkte Vereinigungsfreiheit ist fest in der Lufthansa Group verankert

Die Lufthansa Group blickt auf eine lange Tradition der Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern sowohl auf der betrieblichen und tariflichen Ebene wie auch im mitbestimmten Aufsichtsrat zurück. Diese verfolgt das Ziel eines gemeinsamen interessenbasierten Agierens. Das gemeinsame Erarbeiten von Lösungen im Sinne der beteiligten Unternehmen, wie auch ihrer Mitarbeiter, basiert auf dem Verständnis der Wertigkeit der grundgesetzlich verankerten Vereinigungsfreiheit und ist Teil der Unternehmenskultur.

Für die Lufthansa Group ist es selbstverständlich, niemanden infolge seiner Gewerkschaftszugehörigkeit oder Gewerkschaftsunabhängigkeit zu benachteiligen oder zu bevorzugen. Lufthansa ermöglicht jedem Mitarbeiter sich gewerkschaftlich zu organisieren. Zum 31. Dezember 2020 profitierten von den circa 58.000 Mitarbeitern der Lufthansa Group in Deutschland ohne LSG Europa circa 83 % direkt von tariflichen Regelungen. Bei den restlichen 17 % handelt es sich weitestgehend um Führungskräfte und auf gehobenen Positionen beschäftigte, außertarifvertraglich angestellte Mitarbeiter. Viele Regelungen für diese außertarifvertraglich angestellten Mitarbeiter basieren jedoch ebenfalls auf den tariflichen Vertragsgrundlagen.

Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeiter und Führungskräfte werden kontinuierlich angepasst und flexibel gehalten

Die Lufthansa Group unterstützt ihre Mitarbeiter seit vielen Jahren, zeitlich und räumlich flexibel arbeiten zu können. Als persönliche Begegnungen infolge des Ausbruchs des Coronavirus auch im beruflichen Kontext auf ein Minimum reduziert werden mussten, konnte dies umgehend umgesetzt werden, da die nötigen Rahmenbedingungen für Homeoffice bereits geschaffen wurden und mobile Endgeräte flächendeckend vorhanden waren.

Flexible Arbeitszeitmodelle sind in der Lufthansa Group seit vielen Jahren ein wichtiger Bestandteil, um auch auf die privaten Bedürfnisse der Mitarbeiter bestmöglich zu reagieren. So werden auch bei Stellenausschreibungen für Führungskräfte Teilzeitmodelle wie sogenanntes Shared Leadership angeboten. Danach besteht die Möglichkeit, eine Führungsposition zusammen mit einer anderen Führungskraft, die ebenfalls in Teilzeit tätig ist, wahrzunehmen. Darüber hinaus gibt es für Führungskräfte und außertariflich angestellte Mitarbeiter die Möglichkeit, zeitlich befristete Auszeiten – sogenannte Sabbaticals – zu nehmen.

Talente sollen gebunden werden – einheitliche Performance und Potenzialerhebung

Damit alle Mitarbeiter die Möglichkeit haben, die eigene Karriere entsprechend ihren individuellen Talenten und Interessen im Konzern selbst zu gestalten, gibt es für den Großteil der administrativen Mitarbeiter einen konzernweit einheitlichen Performance- und Potenzialerhebungsprozess. Dieser konnte in vielen Gesellschaften auch 2020 trotz Kurzarbeit noch für das Bewertungsjahr 2019 abgeschlossen werden. Um eine Abwanderung von so identifizierten Talenten zu vermeiden, wurde ein strukturiertes Talentbindungsprogramm etabliert. Die entsprechenden Talente werden engmaschig betreut und sind auch in der Pandemie in diverse Sonderprojekte involviert – sogenannte Future Shaper.

Auch wenn die Entwicklung von Mitarbeitern durch Rotationen, Beförderungen und die spezielle Förderung weiblicher Führungskräfte aufgrund des konzerninternen Einstellungsstopps kaum fortgeführt werden konnte, wurden Talente gezielt angesprochen, um in krisenrelevanten Projekten mitzuarbeiten und ihre Fähigkeiten on the job weiterzuentwickeln. Mit der Wiederaufnahme des gesamten Geschäftsbetriebs werden die Programme wieder reaktiviert.

Vielfalt und Chancengleichheit sind zentrale Elemente der Personalstrategie

Systematische Vielfalt macht eine Organisation agiler, flexibler und kreativer und unterstreicht auch die damit verbundene Wertschätzung aller Mitarbeiter.

Geschlechtergleichstellung wird mit vielfältigen Maßnahmen gefördert

Die Lufthansa Group bedient sich eines breiten Portfolios an Maßnahmen und Aktivitäten, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie Angehörigenpflege zu ermöglichen und den Anteil an Frauen in Führungspositionen zu erhöhen. Dazu zählen in Deutschland die Vermittlung von Betreuungspersonen, ein breites Angebot von Ad-hoc- und Regelbetreuungsplätzen für Kinder an unterschiedlichen Standorten sowie die Nutzung von Eltern-Kind-Büros bei Betreuungsengpässen. Zudem besteht eine Vielzahl an Beratungsmöglichkeiten hinsichtlich Fragen rund um das Thema Pflege von Angehörigen, wie beispielsweise die regelmäßig stattfindenden Pflegesprechstunden vor Ort. Darüber hinaus wurde das interne Entwicklungs- und Mentoringprogramm für Teamleiterinnen, die eine Führungsposition anstreben, weitergeführt.

Internationalität wird vorangetrieben

Konzernweit arbeiten bereits heute Menschen aus 172 verschiedenen Nationen. Um die Internationalisierung weiter voranzutreiben, bringt die Lufthansa Group schrittweise verschiedene Maßnahmen auf den Weg. Dazu zählen beispielsweise die Einführung einer gruppenweiten Entsendungsrichtlinie für Auslandsaufenthalte von Beschäftigten. Zudem stellt die Lufthansa Group an ihren Standorten im Ausland gezielt lokale Mitarbeiter ein. Durch Entsendungen fördert sie nicht nur den Know-how-Transfer zwischen den Regionen, sondern auch die individuelle Entwicklung der Mitarbeiter und den Aufbau von interkultureller Kompetenz.

LGBTI-Belange werden im Unternehmen unterstützt

Vorrangiges Ziel der Lufthansa Group ist es, ein benachteiligungsfreies Arbeitsumfeld zu fördern, in dem alle Beschäftigten ihre Talente entfalten können – unabhängig ihrer sexuellen Orientierung und Identität. Um diese Aufgabe zu fördern, agiert das LGBTI-Mitarbeiter Netzwerk „Diversify“ nicht nur als Ansprechpartner und Vermittler bei Diskriminierung und Konflikten, sondern setzt sich auch aktiv für die Interessen der Community ein. Neben Aktionen anlässlich des Christopher Street Days, der dieses Jahr virtuell durchgeführt wurde, wurden ebenfalls interne und externe Online-Fachvorträge zum Thema LGBTI und sexuelle Orientierung angeboten.

Inklusion von Menschen mit Behinderung ist Teil der sozialen Verantwortung

Für die Lufthansa Group ist die Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen nicht nur gesetzliche Pflicht, sondern auch Erfüllung ihrer sozialen Verantwortung. Daher bekennt sich der Konzern zu einem fairen und fürsorglichen Umgang mit Menschen mit Behinderung. Diese gezielt in ihrer beruflichen Weiterentwicklung zu fördern ist eine Selbstverständlichkeit für die Geschäftsleitung, das Human Resources Management und die Schwerbehindertenvertretung, die in regelmäßigen Gesprächen weitere Maßnahmen zur Inklusion von Betroffenen erörtern. Auch andere Wege zur Förderung werden hierbei vorangetrieben, wie zum Beispiel die Vergabe von Aufträgen an Werkstätten für Behinderte oder die weiterhin bestehende Kooperation mit dem Deutschen Behindertensportverband.

Leistungsindikator

Engagement Index trotz Pandemie gegenüber Vorjahr verbessert

Der Engagement Index gibt auch Auskunft über die Arbeitgeberattraktivität. Er wird seit 2015 mittels der jährlichen freiwilligen Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben und ermöglicht einen branchenübergreifenden Vergleich mit anderen Arbeitgebern. Er misst die Verbundenheit der Mitarbeiter mit dem Unternehmen sowie deren Einsatzbereitschaft und die Bereitschaft zur Weiterempfehlung. Trotz und wegen der Corona-Pandemie wurde auch 2020 die Befragung durchgeführt. Dabei wurden mit Ausnahme der LSG Group und Brussels Airlines alle wesentlichen Konzerngesellschaften

einbezogen. Während im Vorjahr eine ausführliche Mitarbeiterbefragung durchgeführt wurde, war die Befragung 2020 im Umfang reduziert. Dieser alternierende Turnus entspricht der bisherigen Praxis.

Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt. Im Berichtsjahr lag der Wert für den Engagement Index bei 2,0. Trotz der aktuellen wirtschaftlich extrem herausfordernden Rahmenbedingungen und einer großen Gruppe von Mitarbeitern in Kurzarbeit wurde der für 2020 gesetzte Zielwert von 2,2 deutlich übertroffen und bestätigt damit den Vorjahreswert von 2,0. Treiber für die Verbesserung sind die Verbundenheit mit dem Unternehmen (2,0) und die Einsatzbereitschaft (1,9); beide Aspekte weisen damit eine signifikante positive Veränderung von 0,2 gegenüber dem Vorjahr auf.

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung werden dem Aufsichtsrat und dem Vorstand vorgelegt und dort in Workshops diskutiert. Sie haben grundsätzlich Einfluss auf die Ziele und die Vergütung des Vorstands. ➔ **Vergütungsbericht.**

Arbeitgeberranking spiegelt Attraktivität der Lufthansa Group Gesellschaften wider

Das deutsche Arbeitgeberranking entstammt einer repräsentativen Befragung des renommierten Marktforschungsinstituts YouGov und umfasst mehr als 200 Unternehmen. Vor Beginn der Corona-Pandemie zielte die Lufthansa Group darauf ab, fortlaufend unter den fünf beliebtesten Arbeitgebern in Deutschland zu sein. Im Berichtsjahr 2020 lag die Deutsche Lufthansa durchschnittlich auf Platz 6 (Vorjahr: Platz 3). Aufgrund der erheblichen wirtschaftlichen Herausforderungen, denen die Luftverkehrsbranche ausgesetzt ist, ist dies aus Sicht der Lufthansa Group dennoch ein gutes Ergebnis.

TRANSFORMATIONSFÄHIGKEIT

Ziele

Kontinuierlicher Wandel erfordert die Transformationsfähigkeit von Mitarbeitern und Unternehmen. Dies gilt erst recht angesichts der enormen ökonomischen und strukturellen Herausforderungen, vor denen Airlines derzeit weltweit stehen. Dafür müssen auch die Mitarbeiter mit den entsprechenden Kompetenzen ausgestattet werden sowie fortlaufend zur Transformation bereit und fähig sein. Initiativen, die darauf einzahlen, werden von mehreren Abteilungen verantwortet, die im Bereich Cultural Transformation gebündelt sind, der im Berichtsjahr direkt an den Vorstand für Customer, IT & Corporate Responsibility angebunden ist. So sind beispielsweise eigene Abteilungen für kulturelle Aspekte der Transformation sowie für das Learning Management für administrative Mitarbeiter zuständig.

Maßnahmen

Transformationsbegleitung und Weiterbildung als Routineprozesse etabliert

Für den nachhaltigen Geschäftserfolg der Lufthansa Group sind gut ausgebildete und engagierte Mitarbeiter unverzichtbar. Da einmalig erworbene Kenntnisse nicht ausreichen, um eine Berufslaufbahn lang davon zu zehren, ist es notwendig, Kenntnisse und Fähigkeiten stetig zu erweitern und zu aktualisieren.

So werden einerseits regelmäßige fachliche Trainings für Mitarbeiter angeboten, insbesondere in sicherheitsrelevanten Bereichen, andererseits wurde zusätzlich eine eigene Abteilung geschaffen, um in einem strukturierten Prozess die Auswirkungen der derzeitigen Transformation auf die künftigen Rollen und Kompetenzanforderungen von Mitarbeitern jeglicher Berufsgruppe evaluieren zu können und die Veränderungen zu begleiten.

In diesem Kontext wurde ein Prozess etabliert, der es insbesondere administrativen Mitarbeitern ermöglichen soll, die Zukunftsfähigkeit ihrer eigenen Kompetenzen zu analysieren und mit den aktuellen sowie zukünftigen Anforderungen ihrer Aufgaben abzugleichen. Dafür haben sämtliche Mitarbeiter der Lufthansa Group Zugriff auf über 15.000 innovative Lernangebote von LinkedIn Learning. Auch während der Kurzarbeit kann das Online-Lernangebot auf freiwilliger Basis von den Mitarbeitern genutzt werden.

Der Lufthansa Group CAMPUS verfolgt gezielte strategische Maßnahmen zur kulturellen und organisationalen Weiterentwicklung, mit besonderem Fokus auf den Herausforderungen eines deutlich reduzierten Geschäftsbetriebs. Qualifizierungsangebote für Führungskräfte und das Top-Management unterstützen eine moderne Unternehmens- und Zusammenarbeitskultur und begleiten organisationale Veränderung. Hierfür bereits etablierte Kooperationen mit führenden internationalen Business Schools werden mit verstärkter Wiederaufnahme des Geschäftsbetriebs reaktiviert.

Routinetrainings sind Grundbestandteil der Berufsbilder von Piloten und Flugbegleitern

Für Piloten und Mitarbeiter der Kabine der Lufthansa Group sind wiederkehrende Trainings obligatorisch. Diese Aufgabe übernimmt Lufthansa Aviation Training. Die Neuausbildung von Piloten wurde vorerst eingestellt.

Ausbildung zum Service Management Professional wird fortgeführt

Im Jahr 2020 wurde das von der Industrie- und Handelskammer (IHK) als Aufstiegsfortbildung anerkannte Qualifizierungsprogramm zum Service Management Professional für Mitarbeiter der Lufthansa Kabine erfolgreich weitergeführt, allerdings bedingt durch die Corona-Pandemie in reduziertem Umfang.

Bis Ende 2020 haben 380 Kabinenmitarbeiter den Abschluss Flugbegleiter mit Service-Management-Profil erworben. Für 2021 ist mit weiteren mehr als 500 Absolventen zu rechnen.

Arbeitswelten werden weiterentwickelt

Mobilität und Flexibilität sind zentrale Bausteine modernen Arbeitens. 45.000 administrativen Mitarbeitern der Lufthansa Group ist eine cloudbasierte Office-Software zugänglich. Sie bildet eine wichtige Basis, um in der Corona-Pandemie ad hoc auch im Homeoffice arbeitsfähig zu sein.

Flankierend werden moderne Informations- und Kollaborationsformate für alle Mitarbeiter der Lufthansa Group angeboten. Sie stellen effizientes und vernetztes Arbeiten länderübergreifend und über Hierarchieebenen hinweg in den Vordergrund und befähigen den Endnutzer hierfür individuell.

Leistungsindikator

Detailbefragung gibt umfassenden Aufschluss über Transformationsfähigkeit

Aus der jährlich stattfindenden umfassenden Arbeitnehmerbefragung „involve me!“ kann seit dem Berichtsjahr 2019 auch auf die allgemeine und digitale Transformationsfähigkeit der Lufthansa Group geschlossen werden. Die dafür notwendige Detailbefragung wird alle zwei Jahre, das nächste Mal im Jahr 2021, durchgeführt. Die Ergebnisse ermöglichen es dem Management, konkrete Handlungsfelder zu identifizieren und somit spezifische Maßnahmen als Voraussetzung zur Transformationsfähigkeit der Lufthansa Group zu initiieren und Mitarbeiter auf relevante Veränderungen vorzubereiten.

ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind seit mehreren Jahrzehnten zentrale Handlungsfelder der Lufthansa Group, die gemeinschaftlich durch die Bereiche Occupational Safety und Medical Services & Health Management gestaltet werden.

Ziele

Mitarbeitergesundheit und Vermeidung von Arbeitsunfällen stehen an erster Stelle

Zentrale Aufgabe des Bereichs Medical Services & Health Management ist es, durch die angebotenen Leistungen die Gesundheit und die Arbeitsfähigkeit der Mitarbeiter der Lufthansa Group zu erhalten und zu verbessern und damit die Geschäftstätigkeit sowie einen zuverlässigen Flugbetrieb zu gewährleisten. Die Arbeitssicherheit hat weiterhin das Ziel, Arbeitsunfälle zu vermeiden und, sofern sie dennoch vorkommen, aus ihnen die nötigen Schlüsse zu ziehen, um Wiederholungen bestmöglich abzuwenden.

Prävention von Corona-Erkrankungen unter Mitarbeitern ist aktuell vorrangiges Ziel

Noch vor Ausbruch der Corona-Pandemie in Europa haben die Medizinischen Dienste der Lufthansa Group das Infektionsgeschehen in Asien verfolgt und Risikoeinschätzungen für Crews adaptiert. Seitdem ist es das vorrangige Ziel, Risikoeexpositionen für Mitarbeiter weitestmöglich zu verringern und zu vermeiden, dass unwissentlich infizierte Mitarbeiter ihre Kollegen anstecken.

Maßnahmen

Medizinische Dienste werden als ganzheitliche Kompetenzzentren geführt

Die Medizinischen Dienste von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines bieten auch bei reduziertem Geschäftsbetrieb der Airlines als ganzheitliche Kompetenzzentren das volle Leistungsspektrum der Flugmedizin, Arbeitsmedizin, Impf- und Reisemedizin, eine Ambulanzversorgung, eine umfassende sozialmedizinische Beratung sowie weitere Präventions- und Versorgungsleistungen an. Neben arbeitsmedizinischen und flugmedizinischen Qualifikationen besitzen viele Ärzte weitere Facharztqualifikationen (wie zum Beispiel Infektiologie, HNO, Augenheilkunde, Kardiologie, Neurologie, Psychiatrie), die im Rahmen der wöchentlichen Fall-Konferenzen im Ärztekreis genutzt werden. Zusätzlich finden länderübergreifende Besprechungen zwischen den Leitern der medizinischen Zentren der Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines statt.

Das medizinische Angebot wird abgerundet durch eine Optimierung der sozialmedizinischen Betreuung bei Verfahren des betrieblichen Wiedereingliederungsmanagements. In Zusammenarbeit mit Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern unterstützen die Medizinischen Dienste auch die positive Integration von Mitarbeitern mit gesundheitlichen Einschränkungen.

Über individuelle Leistungen hinaus erfolgt eine Beratung von Entscheidungsträgern, Gremien und Arbeitnehmervertretern in allen Fragen des medizinischen Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Psychische und psychosoziale Faktoren bestimmen Gesundheit, Sicherheit und Leistungsvermögen am Arbeitsplatz in hohem Maße. Daher bietet die Lufthansa Group seit vielen Jahren Mitarbeitern, Teams und Organisationseinheiten eine individuelle Beratung und Vermittlung mit Schweigepflicht sowie verschiedene Dienstleistungen der psychosozialen Organisationsberatung an.

Arbeitssicherheit wird durch präventive Maßnahmen ermöglicht

Im Bereich Arbeitssicherheit werden präventive Maßnahmen konsequent umgesetzt, um Unfälle, Gesundheitsbeeinträchtigungen und Berufskrankheiten zu vermeiden. Mit Hilfe von Gefährdungsbeurteilungen und regelmäßigen Sicherheitsbegehungen überprüfen die Arbeitsschutzexperten des

Konzerns sämtliche Tätigkeiten in den Gesellschaften in Deutschland. Die zugrunde liegenden Standards sind in der Lufthansa Group weltweit verbindlich.

Ein zentrales Steuerungsgremium für alle arbeitssicherheitsrelevanten Fragestellungen der Lufthansa Group ist das Occupational Safety Committee, das gruppenweit alle Aspekte in Bezug auf die Arbeitssicherheit bündelt und deren Umsetzung überwacht. Verabschiedete Mindeststandards, wie zum Beispiel zur Wiederaufnahme der Geschäftstätigkeit nach dem Corona-Pandemie-Lockdown, sind für die gesamte Lufthansa Group verbindlich.

Die Sensibilisierung der Führungskräfte hinsichtlich ihrer Verantwortung für den Arbeitsschutz erfolgt durch konkrete Leitlinien. Mit diesen muss sich jede Führungskraft unmittelbar nach ihrer Ernennung auseinandersetzen, was einer automatischen Überprüfung unterliegt.

Außerdem hat die Konzernarbeitssicherheit eine gesellschafts- und länderübergreifende Befragung initiiert, um die Transparenz bezüglich Arbeitssicherheit in der gesamten Lufthansa Group schrittweise zu verbessern. Im Berichtsjahr erfolgte die Auswertung sowie die Ableitung von Handlungsempfehlungen für einzelne Gesellschaften.

Eine Anbindung in den einzelnen Gesellschaften erfolgt über Arbeitssicherheitskoordinatoren.

Gesundheitsmanagement unterstützt beim Umgang mit gesundheitlichen Herausforderungen

Das Gesundheitsmanagement der Lufthansa Group zielt darauf ab, Rahmenbedingungen gesundheitsfördernd zu gestalten, die Unternehmenskultur nachhaltig zu beeinflussen sowie Mitarbeiter und Führungskräfte bei einem gesundheitsfördernden Lebensstil zu unterstützen und zu stärken.

Über die Gesundheitsbeauftragten in den einzelnen Konzerngesellschaften können zielgruppenspezifische Bedarfe identifiziert und Angebote implementiert werden. Konzernübergreifende Interventionen und die strategische Entwicklung des Gesundheitsmanagements werden durch das Lufthansa Group Health Management gesteuert.

Vielzählige Maßnahmen schaffen Voraussetzungen für eine Corona-Infektionsprävention

In Zusammenhang mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie haben die medizinischen Dienste, die Konzernsicherheit, die Konzern-Arbeitssicherheit und das Human Resources Management in Zusammenarbeit mit spezifischen Fachbereichen und Gesellschaftsverantwortlichen Schutz- und Hygienekonzepte für verschiedene Konzernbereiche erarbeitet. Diese werden unter Berücksichtigung der aktuellen Risiken und wissenschaftlichen Erkenntnisse fortlaufend aktualisiert und sind für alle Bereiche und Mitarbeiter verbindlich. Sie beinhalten für unterschiedliche Arbeitsbereiche spezifische Schutzmaßnahmen, die von Führungskräften und Mitarbeitern beachtet und umgesetzt werden. Zu den Schutz- und Hygienekonzepten gehörten unter anderem ein Raumnutzungskonzept,

eine detaillierte Konzeption für die Arbeitsbereiche Administration, Flugbetrieb, Training und Technik sowie Erklärungen zu unterschiedlichen Maskentypen und besonderen Schutzmechanismen am Boden und an Bord sowie die Benennung von dedizierten Corona-Schutzbeauftragten. Die Regeln und Standards des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales zum Schutz der Beschäftigten vor dem Coronavirus werden dabei berücksichtigt.

Ein bedeutendes Element stellt in dieser herausfordernden Zeit die Information der Mitarbeiter und Führungskräfte über aktuelle Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen dar. Hierzu werden vor allem über das Lufthansa Group Intranet diverse Informationen bereitgestellt und die Mitarbeiter im Zuge eines zweiwöchigen „Corona Talks“ mit den neuesten Erkenntnissen und Bezügen zu Lufthansa informiert.

Die Medizinischen Dienste und die Konzern-Arbeitssicherheit stehen mit ihren fachverantwortlichen Mitarbeitern im wiederholten Austausch mit externen Stellen wie dem Robert-Koch-Institut oder örtlichen Behörden, wie etwa Gesundheitsämtern, um aktuelle Entwicklungen zu verfolgen und behördliche Vorgaben und wissenschaftliche Erkenntnisse auf das Unternehmenskonzept zu übertragen.

Seit April 2020 werden für spezifische Flugstrecken Crew-Mitglieder auf das Coronavirus getestet, um länderspezifische Vorgaben zu Quarantäne- und Einreiseregulungen zu erfüllen. So konnte der Flugbetrieb aufrechterhalten werden und Quarantänesituationen des fliegenden Personals bei Auslandsübernachtungen verhindert werden.

Das Angebot der Gripeschutzimpfung für die Belegschaft in Deutschland, Österreich und der Schweiz ergänzt das Fürsorgekonzept des Arbeitgebers und bewirkt zugleich

individual- und kollektivmedizinischen Schutz zu Zeiten der Corona-Pandemie. In Deutschland wurde das Angebot rund 10.000-mal wahrgenommen. Dies entspricht mehr als einer Verdoppelung der Vorjahre. Positiv dazu beigetragen haben die umfangreiche interne Kommunikation und das persönliche Engagement des Vorstands, der sich ebenfalls im Zuge der Kampagne medienwirksam impfen ließ.

Leistungsindikator

Gesundheitsindex als zentrale Kennzahl für die Mitarbeitergesundheit übertrifft den Vorjahreswert

Im Berichtsjahr wurde erneut ein Gesundheitsindex als Teil der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben. Der Wert verbesserte sich auf 2,2 im Vergleich zum Vorjahreswert von 2,3. Trotz der besonderen Situation im Unternehmen konnte somit das Gesundheitsempfinden der Mitarbeiter gesteigert werden. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (besten Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt. Im Berichtsjahr wurden mit Ausnahme der LSG Group und Brussels Airlines alle wesentlichen Konzerngesellschaften einbezogen.

Nur Mitarbeiter im aktiven Dienst, die also mindestens 20 % ihrer regulären Arbeitszeit tätig und nicht vollständig in Kurzarbeit sind, wurden zur Gesundheit im Arbeitskontext befragt (26.090 Rückmeldungen). Dies sichert die Vergleichbarkeit der Aussagen.

Die Resultate der Umfrage stehen allen Fachbereichen und Konzerngesellschaften für ihre jeweiligen Bereiche zur Verfügung. Auf dieser Ebene erfolgt auch die jeweilige Interpretation, wobei Mitarbeiter des Gesundheitsmanagements für eine weiterführende Beratung unterstützend zur Verfügung stehen.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Konzepte

Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist integraler Bestandteil des Compliance Management Systems

Die Lufthansa Group ist bestrebt, eine gute Unternehmensführung im Sinne einer wirkungsvollen Corporate Governance auszuüben. Hierunter ist insbesondere auch das integre Verhalten der Mitarbeiter als wesentliche Voraussetzung für nachhaltigen Unternehmenserfolg zu verstehen.

Durch ihre weltweite Geschäftstätigkeit ist die Lufthansa Group zur Einhaltung der jeweils landesspezifischen, teilweise auch extritorial geltenden Gesetze gegen Korruption verpflichtet. Verstöße können für die betroffenen Personen und die Unternehmen der Lufthansa Group nicht nur Straf- und Bußgeldzahlungen zur Folge haben, sondern auch erheblichen Reputationsschäden führen. Die Bekämpfung und Verhinderung von Korruption und Bestechung ist daher wesentlich für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group und integraler Bestandteil ihres Wertesystems, das im Code of Conduct niedergelegt ist, der auf der Website der Lufthansa Group verfügbar ist.

Die Lufthansa Group verfügt über ein zentrales Compliance Management System, um ihre Mitarbeiter und die zugehörigen Unternehmen vor Gesetzesverstößen beziehungsweise deren Folgen zu schützen und sie darin zu unterstützen, Gesetze richtig anzuwenden. Es basiert, dem Prüfstandard für Compliance Management Systeme (IDW PS 980) folgend, im Wesentlichen auf nachstehenden Säulen: Compliance Kultur, Compliance Ziele, Identifizierung von Compliance Risiken, Compliance Programm, Compliance Organisation, Compliance Kommunikation und Compliance Überwachung.

Das Compliance Management System wird kontinuierlich unter Berücksichtigung der für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group spezifischen Risiken weiterentwickelt und optimiert, wobei vermehrt Anwendungsmöglichkeiten für systembasierte beziehungsweise digitale Unterstützungslösungen geprüft werden. Es setzt sich derzeit aus den Bausteinen Competition-, Kapitalmarkt-, Integrity- (Antikorruption), External Workforce- sowie Embargo- und Export-Compliance zusammen.

Für die konzernweite Implementierung, Weiterentwicklung und Kommunikation des Lufthansa Group Compliance Management Systems ist das zur zentralen Rechtsabteilung gehörende Corporate Compliance Office zuständig. Der Leiter der Rechtsabteilung und Chief Compliance Officer untersteht direkt dem Vorstand für Personal und Recht und berichtet zweimal jährlich im Rahmen von Compliance-Berichten an den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats sowie einmal jährlich an den Aufsichtsrat. Zur Unterstützung bei der Steuerung und gesellschaftsübergreifenden Umsetzung des zentralen Compliance Management Systems hat der Konzernvorstand eine Ausschussstruktur, bestehend aus einem Konzern Compliance Ausschuss, Zentralen Compliance Ausschüssen in den wichtigsten Tochtergesellschaften sowie gegebenenfalls lokalen Compliance Ausschüssen eingerichtet. Das Corporate Compliance Office wird durch ein weltweites Netz von Compliance Managern in den Konzerngesellschaften unterstützt. Die Überwachung des Compliance Management Systems erfolgt im Rahmen von Audits, die regelmäßig von der internen Revision zur Prüfung von dessen Angemessenheit und Effizienz durchgeführt werden.

Ziele

Compliance Management System soll Rechtsverletzungen verhindern

Ziel des Compliance Management Systems ist es, konzernweit rechtskonformes Verhalten zu gewährleisten und damit Rechtsverletzungen zu vermeiden, die neben Reputations- und finanziellen Risiken insbesondere auch persönliche straf- und arbeitsrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen können.

➤ Chancen- und Risikobericht, S. 71 ff.

Maßnahmen

Antikorruptionstraining schafft Bewusstsein

Alle Führungskräfte sowie Mitarbeiter aus relevanten Bereichen oder in relevanten Funktionen werden im zweijährlichen Turnus über ein IT-basiertes Antikorruptionstraining verpflichtend geschult, um sie für potenzielle Gefahren zu sensibilisieren.

Ombudssystem ermöglicht vertrauliche Abgabe von Hinweisen auf Verdachtsfälle

Die Lufthansa Group unterhält seit 2008 ein Ombudssystem, um die Abgabe vertraulicher Hinweise bei Verdacht auf Straftaten, insbesondere bei potenziellen Verstößen gegen Antikorruptionsgesetze oder -regelungen, zu ermöglichen. Die Funktion des Ombudsmanns nimmt ein externer, unabhängiger Rechtsanwalt wahr, der kein Angestellter der Lufthansa Group ist. Hinweisgeber können Informationen telefonisch, schriftlich oder persönlich an den Ombudsmann übermitteln. Das Ombudssystem wird im Laufe des Jahres 2021 um ein elektronisches Hinweisgebersystem ergänzt.

Risikobasierte Business Partner Due Diligence soll Integrität von Lieferanten und Dienstleistern ermöglichen

Die Integrität von Lieferanten und Dienstleistern soll durch eine risikobasierte Business Partner Due Diligence sichergestellt werden. Im Rahmen der Prüfung werden von den verantwortlichen Mitarbeitern sogenannte Compliance-Screenings durchgeführt, um potenzielle Compliance-Risiken, die aus der Zusammenarbeit mit externen Geschäftspartnern erwachsen können, frühzeitig zu identifizieren. In Abhängigkeit von dem Ergebnis können für den Umgang mit dem geprüften Geschäftspartner verschiedene Maßnahmen bis hin zur Nichtaufnahme beziehungsweise Beendigung einer Geschäftsbeziehung notwendig werden. Die bisherigen Vorgaben für die Business Partner Due Diligence wurden 2020 aktualisiert und deren konzernweite Umsetzung im Berichtsjahr begonnen. Sie soll im Jahr 2021 abgeschlossen werden.

Alle Konzerngesellschaften weltweit werden auf Korruptionsrisiken geprüft

Im Rahmen eines 2018 abgeschlossenen Compliance Risk Assessments wurden alle Konzerngesellschaften auf Korruptions- und Kartellrechtsrisiken geprüft. Die aus den Ergebnissen des Risk Assessments abgeleiteten Maßnahmen zur Verhinderung der Realisierung der identifizierten Risiken werden zentral erfasst und in den jeweiligen Konzerngesellschaften umgesetzt. Die Corona-Pandemie hat sich verzögernd auf die laufende Umsetzung ausgewirkt. Die Funktionalität des Compliance Management Systems ist dadurch nicht beeinträchtigt gewesen.

Achtung der Menschenrechte



Konzepte

Achtung der Menschenrechte ist im Code of Conduct festgeschrieben

Für die Lufthansa Group als verantwortungsvoll agierendes Unternehmen ist die Achtung der Menschenrechte selbstverständlich. Als Unterzeichner des UN Global Compact zeigt die Lufthansa Group, dass es ihr wichtig ist, unternehmerisches Handeln mit international anerkannten Grundsätzen und Selbstverpflichtungen in Einklang zu bringen und die Achtung der Menschenrechte als integralen Bestandteil in der Unternehmenskultur zu verankern. Dies spiegelt sich unter anderem in den Arbeitsbedingungen, der Vereinigungs- und Versammlungsfreiheit, in Regelungen zur Gleichstellung der Geschlechter sowie der selbstverständlichen Inklusion von Minderheiten wider.

Der Code of Conduct legt fest, dass der Konzern stets in Übereinstimmung mit Menschenrechten, den Prinzipien des UN Global Compact sowie anerkannten internationalen Arbeits- und Sozialstandards agiert. Der Code of Conduct ist auf der Website der Lufthansa Group veröffentlicht.

In den Grundwerten und Leitlinien bekennt sich die Lufthansa Group unter anderem zu den Prinzipien der nachfolgenden international anerkannten Standards:

- Allgemeine Erklärung der Menschenrechte
- Grundprinzipien und Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)
- Zehn Prinzipien des UN Global Compact
- UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte
- Sustainable Development Goals (SDG)
- Nationaler Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte (NAP)
- OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen
- IATA Resolution against Trafficking in Persons.

Ziele

Menschenrechtsverletzungen sollen vermieden werden
Übergeordnetes Ziel ist es, durch organisatorische und prozessuale Maßnahmen Menschenrechtsverletzungen im Unternehmen und in der Lieferkette zu vermeiden. Der Code of Conduct ist für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeiter der Lufthansa Group verpflichtend. Die Lufthansa Group orientiert sich bei der Umsetzung von Maßnahmen menschenrechtlicher Sorgfalt an den Empfehlungen des

Ende 2016 von der deutschen Bundesregierung verabschiedeten Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte (NAP). Darin wird die Erwartung an deutsche Unternehmen formuliert, ihre menschenrechtliche Sorgfaltspflicht einzuhalten und Menschenrechte entlang ihrer Liefer- und Wertschöpfungskette zu achten. Der NAP beschreibt fünf Kernelemente menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten. Diese Kernelemente umfassen eine Grundsatzklärung, ein Verfahren zur Ermittlung tatsächlicher und potenziell nachteiliger Auswirkungen auf die Menschenrechte, Maßnahmen und Wirksamkeitskontrolle, Berichterstattung und einen Beschwerdemechanismus. Alle im Folgenden genannten Maßnahmen lassen sich einem dieser Kernelemente zuordnen.

G29 KERNELEMENTE MENSCHENRECHTLICHER SORGFALTPFLICHT

- 1 Grundsatzklärung zur Achtung der Menschenrechte
- 2 Verfahren zur Ermittlung tatsächlicher und potenziell nachteiliger Auswirkungen auf die Menschenrechte
- 3 Maßnahmen zur Abwendung potenziell negativer Auswirkungen und Überprüfung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen
- 4 Berichterstattung
- 5 Beschwerdemechanismus

In der Konzerneinkaufsrichtlinie und im Supplier Code of Conduct ist festgehalten, dass die Lufthansa Group auch von ihren Lieferanten die Einhaltung von Menschenrechten erwartet. So sollen Verträge mit Lieferanten entsprechende Verpflichtungen enthalten mit der Möglichkeit, den Vertrag bei Verstoß zu kündigen.

Maßnahmen

Arbeitsgruppe Menschenrechte agiert als Ansprechpartner und Multiplikator

Die regelmäßig stattfindenden Sitzungen der Arbeitsgruppe Menschenrechte dienen der übergreifenden Information sowie der Entwicklung einer einheitlichen gesellschaftsübergreifenden Positionierung und strategischen Ausrichtung. Perspektivisch ist die Entwicklung eines strukturierten Medienmonitorings geplant. Zusätzlich beraten, unterstützen und begleiten ausgewählte Ansprechpartner das Thema in den Kerngesellschaften der Lufthansa Group.

In der Arbeitsgruppe werden auch ausländische Berichtspflichtigen adressiert. So wird die Lufthansa Group im Rahmen einer verpflichtenden Erklärung nach dem UK Modern Slavery Act 2015 erneut wie im Vorjahr für das Geschäftsjahr 2020 eine entsprechende Erklärung abgeben. Weitere Berichtspflichtigen, wie zum Beispiel nach dem Commonwealth Modern Slavery Act 2018 (Australien), werden geprüft und gegebenenfalls erfüllt.

Managementansatz zu Human Trafficking entwickelt

Für die Lufthansa Group als Unterzeichner der IATA-Resolution gegen Menschenhandel (Resolution against Trafficking in Persons) ist ein Umfeld frei von moderner Sklaverei und Menschenhandel selbstverständlich, wobei die rechtliche Verfolgung von Menschenhandel bei den Regierungen und nationalen Strafverfolgungsbehörden liegt. Die Lufthansa Group ist sich jedoch der Bedeutung des Themas bewusst und erkennt an, dass sie als Luftfahrtunternehmen eine wichtige Rolle bei der Identifizierung einer möglichen Straftat spielen kann. So hat sie einen Meldeprozess für Verdachtsfälle von Menschenhandel implementiert.

Die Lufthansa Group integriert das Thema entsprechend den Empfehlungen der IATA in die regelmäßigen Schulungen der Piloten und Flugbegleiter. Diese Mitarbeitergruppen sollen für die möglichen Anzeichen von Menschenrechtsverletzungen besonders sensibilisiert werden. Aufgrund der Corona-Pandemie ist die Fortführung im Rahmen der regelmäßigen Schulungen ausgesetzt worden. Die Steuerung und Weiterentwicklung des Managementansatzes erfolgt in der Anti-Human Trafficking Task Force, in der alle Passagier-Airlines der Lufthansa Group und relevante Konzernfunktionen vertreten sind.

Führungskräfte und Mitarbeiter werden zielgruppenorientiert sensibilisiert

Basierend auf einer Auswertung der Beratungsgesellschaft Verisk Maplecroft wurde eine Übersicht über alle Konzerngesellschaften erstellt, die in Ländern operieren, in denen die Gefahr für Menschenrechtsverletzungen besonders groß ist. Diese Länderübersicht wird regelmäßig aktualisiert. Die Führungskräfte und Personalbereiche der entsprechenden Konzerngesellschaften sollen damit hinsichtlich ihrer Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen sensibilisiert werden. So wurden bei diesen Führungskräften die Anstellungsverträge sukzessive durch einen spezifischen Vertragsanhang ergänzt.

Zudem erfolgt eine konzernweite Sensibilisierung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch gezielte Kommunikation im Intranet. Hierzu gehört eine Stellungnahme des Vorstands Personal und Recht, in der die Verantwortung der Lufthansa Group als global agierendes Unternehmen zur Achtung der Menschenrechte betont wird. Zusätzlich stehen allen Beschäftigten weiterführende Informationen zu diesem Thema zur Verfügung.

Verfahren zur Anzeige von Menschenrechtsverletzungen sind implementiert

Die Gesellschaften sind verpflichtet, Menschenrechtsrisiken und Verdachtsfälle nach Art und Anzahl zu erfassen. Individuelle Beschwerden können auch durch Dritte – sofern gewünscht vertraulich – über den externen Ombudsmann zur Kenntnis gebracht werden.

Beschäftigte der Lufthansa Group können sich darüber hinaus auch an ihre Vorgesetzten, das Personalmanagement oder die Mitbestimmungsgremien wenden. Das bereits in der Lufthansa Group bewährte interne Beschwerdeverfahren, das für die in Deutschland ansässigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in einer Betriebsvereinbarung geregelt ist und das bereits für verschiedene Arten von Beschwerden zum Einsatz kommt, kann auch für Beschwerden bezüglich Menschenrechtsverletzungen genutzt werden.

„Null Toleranz“ gilt bei Vorfällen sexueller Belästigung

Die Lufthansa Group legt besonderen Wert auf ein respektvolles Miteinander. Dazu gehört auch, die Voraussetzungen für ein diskriminierungs-, belästigungs- und benachteiligungsfreies Arbeitsumfeld für alle Mitarbeiter zu schaffen. Die Lufthansa Group erwartet, dass dieser Grundgedanke sich weltweit im Verhalten aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zueinander widerspiegelt. Dies wird durch umfassende Kommunikation sowie durch ein für Führungskräfte verpflichtendes webbasiertes Training zum Thema Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz, welches auch sexuelle Belästigung im Arbeitsumfeld adressiert, umgesetzt. Das vielfältige Unterstützungsangebot für Mitarbeiter, die sexuelle Belästigung erfahren haben, wurde evaluiert, Hinweise von Nutzern wurden aufgenommen und entsprechend fortgeführt.

Unterstützungsangebote für Mitarbeiter während der Pandemie

Die Lufthansa Group setzt bei der Bewältigung der Corona-Krise insbesondere auf sozialpartnerschaftlichen Austausch und sozialverträgliche Maßnahmen.

Das Lufthansa Unterstützungswerk, eine Einrichtung der Betriebspartner im Lufthansa Konzern, unterstützt zur Abwendung finanzieller und existenzieller Notlagen zudem die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verschiedener Konzerngesellschaften.

Sozialbelange



Konzepte

Lufthansa Group engagiert sich auch in Krisenzeiten für gesellschaftliche Belange

Als international agierender Luftfahrtkonzern ist es der Lufthansa Group wichtig, sich gesellschaftlich zu engagieren. Das gilt auch in den besonders herausfordernden Zeiten der weltweiten Corona-Pandemie. Schwerpunkt der Aktivitäten bilden weltweite soziale und humanitäre Projekte, die von help alliance, der Hilfsorganisation der Lufthansa Group, gebündelt und gesteuert werden. Die help alliance ist eine gemeinnützige GmbH (gGmbH) unter dem Dach der Lufthansa Group mit Sitz in Frankfurt am Main. Ihre Bedeutung wird durch die Zuordnung der Gesellschaft im neu etablierten Vorstandsressort Customer, IT & Corporate Responsibility unterstrichen.

Die Corona-Pandemie stellt Menschen in allen Teilen dieser Welt vor bisher nie dagewesene Herausforderungen. Auch für die Hilfsorganisation der Lufthansa Group waren die Auswirkungen der weltweiten Krise auf die Projektarbeit im Berichtsjahr deutlich spürbar. Aufgrund der Kontaktbeschränkungen und des Wegfalls wichtiger Fundraising-Kanäle konnten viele Projekte nicht im geplanten Umfang gefördert werden. Die help alliance hat schnell auf die globalen Entwicklungen reagiert und bereits im April 2020 einen Corona-Präventions- und Nothilfefonds sowie weitere neue Fundraising- und Informations-Formate wie „Cook to help“ und „#helpallianceLIVE“ initiiert. Ziel war es, virtuell über die Projektarbeit zu informieren und Spendengelder zu generieren, um in den Projekten weiterhin bedarfsorientiert Maßnahmen zur Gesundheits- und Lebensmittelversorgung umsetzen sowie Bildungsangebote bestmöglich aufrechterhalten zu können.

Ziele

Beitrag zur nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung soll geleistet werden

Ziel des gesellschaftlichen Engagements ist es, mit gemeinnützigen Aktivitäten und Projekten einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung in der Gesellschaft zu leisten, der die Bedeutung und Größe der Lufthansa Group widerspiegelt und zugleich transparent, glaubwürdig und nachvollziehbar ist.

Maßnahmen

help alliance fokussiert sich auf soziale und humanitäre Projekte

Das Herzstück der help alliance sind die Mitarbeiter, die sich überall auf der Welt ehrenamtlich engagieren. Die help alliance kombiniert bewährte, durch Mitarbeiter initiierte Projekte mit der Kraft und dem Netzwerk der Lufthansa Group.

Die Fokussierung auf soziale und humanitäre Projekte ermöglichen eine effiziente und zielgerichtete Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel. Im Berichtsjahr musste help alliance den Umfang ihrer Projektarbeit aufgrund der Coronakrise deutlich reduzieren. Ein Schwerpunkt lag daher darauf, trotz großer finanzieller und logistischer Einschränkungen weiterhin möglichst viele benachteiligte Menschen, die die Pandemie besonders hart getroffen hat, zu unterstützen.

Unter dem Motto #StrongerTogether hat die Lufthansa Group als weitere Maßnahme im April 2020 für ihre Beschäftigten eine interne Online-Community initiiert. Ein Großteil der Mitarbeiter kann sich dort seitdem auch während der Kurzarbeit mit Kollegen virtuell über Volunteering in help alliance-Projekten, Lernangebote und andere nicht arbeitsbezogene Themen austauschen und für die gute Sache vernetzen. #StrongerTogether hat sich zu einer zentralen Plattform für die Volunteering-Gemeinschaft der Lufthansa Group entwickelt und entscheidend zum Aufbau lokaler Volunteering-Communitys an Standorten der Lufthansa Group beigetragen. Darüber hinaus haben Mitarbeiter mit Hilfe von virtuellen Volunteering-Programmen, zum Beispiel Englisch-Unterricht oder Mentoring, erstmals auch standortunabhängig junge Menschen begleitet und unterstützt.

Im Jahr 2020 verantwortete help alliance 39 Hilfsprojekte mit einem Projektvolumen von 2,5 Mio. EUR. Dabei gingen 81% der Spendengelder in die Bildungsförderung. Insgesamt erhielten mehr als 40.000 benachteiligte Menschen weltweit eine Unterstützung.

Die Lufthansa Group hat die Kosten für Administration, Fundraising und Kommunikation im Jahr 2020 vollständig abgedeckt. Damit ist gewährleistet, dass sämtliche sonstigen Spenden zu 100% in die Projektarbeit fließen. Dies umfasst auch freiwillige Gehaltsspenden von Mitarbeitern der Lufthansa Group.

Zusätzliches Engagement in der Corona-Pandemie wird geleistet

Als weiteren Beitrag zur Bewältigung der Coronakrise hat es die Lufthansa Group Mitarbeitern, die eine medizinische Ausbildung absolviert haben, ermöglicht, sich schnell und unbürokratisch auf freiwilliger Basis für den konkreten Einsatz in einer medizinischen Einrichtung freistellen zu lassen. Mitarbeiter der Lufthansa Group haben so im Berichtsjahr medizinische Einrichtungen unterstützt. Darüber hinaus spendeten Gesellschaften der Lufthansa Group Waren und Lebensmittel, die aufgrund der Coronakrise überschüssig geworden waren, an diverse soziale Einrichtungen.

Rückholaktion für gestrandete Urlauber wird durchgeführt

Die infolge der Corona-Pandemie weltweit verhängten Reisebeschränkungen hatten Mitte März 2020 eine beispiellose Rückholaktion von Urlaubern und Reisenden ausgelöst. Nach gut einem Monat waren die Repatriierungsprogramme verschiedener europäischer Regierungen sowie zahlreicher touristischer Anbieter vorerst weitestgehend abgeschlossen. Alle Airlines der Lufthansa Group haben ihre jeweiligen Regierungen mit der Bereitstellung von Rückholflügen unterstützt. Seit dem 13. März 2020 wurden auf diese Weise rund 90.000 Urlauber und Reisende von den Airlines der Lufthansa Group zurückgefliegen.

Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette



Konzepte

Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette sind fest im Unternehmen verankert

Eine verantwortungsvolle Produktion ist für die Lufthansa Group Voraussetzung für die Bereitstellung nachhaltiger Produkte. Das bedeutet, dass die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft neben wirtschaftlichen Aspekten in den Produktionsprozessen und Geschäftsaktivitäten mit berücksichtigt werden.

So verfügen im Bereich Umweltschutz zunehmend Gesellschaften und Standorte der Lufthansa Group über EMAS-beziehungsweise ISO-zertifizierte Umweltmanagementsysteme mit dem Ziel, die Umweltauswirkungen der Produktion und der Produkte kontinuierlich zu senken. Hierzu zählt das Ziel der einer CO₂-Neutralität am Boden an den Standorten in Deutschland, der Schweiz und in Österreich bis 2030 ebenso wie zum Beispiel die Reduzierung von Einwegplastikartikeln und die Ausweitung des Angebots an nachhaltig produzierten Lebensmitteln an Bord.

Darüber hinaus ist es für die Gesellschaften der Lufthansa Group selbstverständlich, die Arbeitsbedingungen für ihre Mitarbeiter mindestens an die jeweiligen gesetzlichen Anforderungen anzupassen – in vielen Fällen werden diese Mindestanforderungen durch betriebliche Regelungen noch übertroffen. Lufthansa Technik verfügt beispielsweise über ein Integrated Management Manual, das die betrieblichen Anforderungen an Flugsicherheit, Qualität, Umweltschutz und Arbeitssicherheit in der Produktion zusammenfasst.

Auch die Beachtung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Lieferkette stellt einen wichtigen Baustein für eine verantwortungsvolle Produktion dar. Um den Ansprüchen an die

Nachhaltigkeit der eigenen Produktion und Produkte zu genügen, setzt die Lufthansa Group daher auf eine enge Zusammenarbeit mit Lieferanten, die diese Ansprüche teilen und nach Möglichkeit umsetzen. Dies ist auch Bestandteil des Lufthansa Group Code of Conduct – veröffentlicht auf der Website der Lufthansa Group.

Die Einkaufseinheiten der Lufthansa Group sind im Rahmen einer einheitlichen Berichtslinie organisiert. Sie berichten an das Vorstandsressort Finanzen. Teilweise sind sie zentral organisiert, vor allem für Airline-spezifische Leistungen wie Flugzeug- oder Kerosineinkauf, teilweise dezentral in spezifischen Einkaufsgattungen in den Konzerngesellschaften. Die Berichtslinien sind entlang von Warengruppenverantwortlichkeiten und Konzerngesellschaften angeordnet. Die Warengruppenorientierung optimiert durch gebündeltes Know-how die Aufstellung. Die Einkaufseinheiten informieren den Vorstand regelmäßig über aktuelle Entwicklungen. Im Berichtsjahr wurde die Abteilung „Governance, Processes and Sustainability Procurement“ neu etabliert, die sich explizit mit dem Thema Nachhaltigkeit im Einkauf und in der Lieferkette befasst. Neben der Erarbeitung eines Strategiepapiers wurde die Implementierung eines Supplier Screenings inklusive einer Testphase seitens der neuen Abteilung angestoßen.

Auf- und Ausbau einer nachhaltigen Lieferkette hat für die Lufthansa Group strategische Bedeutung

Durch die prozessorientierte Matrixorganisation wird die Etablierung der Nachhaltigkeitsstandards vereinfacht, da zunehmend einheitliche Verfahren und IT-Systeme eingesetzt werden. Zudem wird durch die Festlegung von Verantwortlichkeiten innerhalb der Gruppe eine effiziente Zusammenarbeit gewährleistet. Zusätzlich wird angestrebt, die Nachhaltigkeitsstandards dadurch besser durchsetzen zu können.

Ziele

Lufthansa Group erwartet von Zulieferern die Einhaltung von Regelungen

Ziel der Maßnahmen der Lufthansa Group ist es, dass ihre Zulieferer im Hinblick auf fairen Wettbewerb, Integrität und verantwortungsvolles Handeln geltende Gesetze, Richtlinien und Regelungen uneingeschränkt einhalten.

Maßnahmen

Konzerneinkaufsrichtlinie beinhaltet Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung

Die Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung ist ein wesentlicher Bestandteil der Konzerneinkaufsrichtlinie. Sie ist eine übergeordnete Vorgabe für alle Einkaufseinheiten der Konzerngesellschaften. Darüber hinaus dient sie als Handbuch für Einkäufer und alle Mitarbeiter mit Kontakten im Beschaffungsmarkt. So ist unter anderem standardmäßig die Aufnahme folgender Verpflichtungen in Verträge mit Lieferanten vorgesehen:

- die Einhaltung der zehn Prinzipien des UN Global Compact,
- die Einhaltung der vier Grundprinzipien der International Labour Organization (ILO),
- die Durchführung angekündigter und unangekündigter Audits durch Unternehmen der Lufthansa Group,
- die Einräumung des Rechts, bei Verstoß gegen diese Vereinbarungen das Vertragsverhältnis zu kündigen.

Durch diese Vorgaben strebt die Lufthansa Group an, ein verantwortungsvolles Handeln bei den unmittelbaren Lieferanten sicherzustellen und damit der eigenen unternehmerischen Verantwortung gerecht zu werden. Die Erwartungen der Lufthansa Group an ihre Lieferanten bezüglich sozialer und ökologischer Verantwortung sind in einem Supplier Code of Conduct zusammengefasst, der auf der Website der Lufthansa Group einsehbar ist.

Zur Identifizierung der Art und Ausprägung von Lieferantenrisiken wurde durch die für die Warengruppen verantwortlichen Einkaufseinheiten eine Risikoeinschätzung der Lieferanten durchgeführt. Diese fließt in das Ergebnis des Konzern-Risikomanagements mit ein.

Darüber hinaus wurde 2019 eine ausgaben- und länderbasierte Risikoanalyse aller direkten Lieferanten durchgeführt. Basierend auf der Beratungsgesellschaft Verisk Maplecroft wurden Lieferanten in „Extreme Risk“-Ländern identifiziert, um Maßnahmenpläne zu entwickeln.

Nachhaltigkeitsengagement der Lufthansa Group wird durch EcoVadis bestätigt

Um nachhaltiges und verantwortungsbewusstes Handeln gegenüber ihren Kunden darlegen zu können, nimmt die Lufthansa Group an der Nachhaltigkeitsbewertungsplattform für globale Beschaffungsketten EcoVadis teil. Im Oktober 2019 wurde das Engagement der Lufthansa Group für ein weiteres Jahr erneut mit dem „Silver Status“ bestätigt.

Zusammenfassung

Die in der nichtfinanziellen Erklärung beschriebenen Aspekte unternehmerischer Verantwortung waren im abgelaufenen Geschäftsjahr von den dramatischen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den weltweiten Luftverkehr und damit auch auf die Lufthansa Group maßgeblich betroffen. So konnten viele Maßnahmen und Initiativen nicht wie geplant umgesetzt beziehungsweise nur eingeschränkt fortgeführt werden.

Dennoch bleibt der verantwortungsvolle und nachhaltige Umgang mit Ressourcen, Umwelt, Kunden, Mitarbeitern und Lieferanten unabdingbare Voraussetzung für die Akzeptanz des Geschäftsmodells sowie die Attraktivität der Lufthansa Group für ihre Stakeholder und damit letztendlich auch für die langfristige finanzielle Stabilität der Gesellschaft.

Mit den beschriebenen Maßnahmen und Konzepten verfolgt die Lufthansa Group nach wie vor das Ziel, positive Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit zu stärken und negative Auswirkungen nach Möglichkeit weiter zu reduzieren, um ihre Position als eine führende Gesellschaft in der Airline-Industrie auch hinsichtlich ihrer unternehmerischen Verantwortung weiter zu festigen.

Die vorliegende zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung orientiert sich an den GRI Standards 2016. Die in dieser Erklärung enthaltenen Informationen beziehen sich auf die nachfolgend genannten Angaben und Managementansätze.

T050 GRI-INHALTSINDEX

| | Angaben beziehen sich auf | | Seite |
|---|---------------------------|---|--------------|
| Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung | GRI 102-1 | Name der Organisation | ➤ S. 86 |
| | GRI 102-50 | Berichtszeitraum | ➤ S. 86 |
| | GRI 102-56 | Externe Prüfung | ➤ S. 86 |
| | GRI 102-16 | Werte, Richtlinien, Standards und Verhaltensnormen | ➤ S. 87 |
| | GRI 102-46 | Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen | ➤ S. 88 |
| | GRI 102-47 | Liste der wesentlichen Themen | ➤ S. 88 |
| | GRI 102-55 | GRI-Inhaltsindex | ➤ S. 115 |
| Umweltbelange | | | |
| Klimaschutz | GRI 103-1, 103-2, 103-3 | Managementansatz | ➤ S. 89 f. |
| | GRI 305-1 | Direkte THG-Emissionen Scope 1 | ➤ S. 95 |
| | GRI 305-4 | Intensität der THG-Emissionen | ➤ S. 95 |
| | GRI 305-5 | Senkung der THG-Emissionen | ➤ S. 95 |
| Aktiver Schallschutz | GRI 103-1, 103-2, 103-3 | Managementansatz | ➤ S. 95 |
| | Leistungsindikator | Anteil der Flugzeuge, die das 10 dB-Kriterium des ICAO-Kapitel 4-Standards erfüllen | ➤ S. 96 |
| Abfallvermeidung | GRI 103-1, 103-2, 103-3 | Managementansatz | ➤ S. 96 f. |
| Kundenbelange | | | |
| Operationelle Stabilität | GRI 103-1, 103-2, 103-3 | Managementansatz | ➤ S. 98 f. |
| | Leistungsindikator | Abfluggpünktlichkeit | ➤ S. 99 |
| Produkt und Services | GRI 103-1, 103-2, 103-3 | Managementansatz | ➤ S. 99 ff. |
| | GRI 416-1 | Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit | ➤ S. 98 ff. |
| | Leistungsindikator | Net Promoter Score | ➤ S. 102 |
| Arbeitnehmerbelange | | | |
| Arbeitgeberattraktivität | GRI 103-1, 103-2, 103-3 | Managementansatz | ➤ S. 103 f. |
| | GRI 102-41 | Tarifverträge | ➤ S. 104 |
| | Leistungsindikator | Engagement Index | ➤ S. 105 |
| Transformationsfähigkeit | GRI 103-1, 103-2, 103-3 | Managementansatz | ➤ S. 105 |
| Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz | GRI 103-1, 103-2, 103-3 | Managementansatz | ➤ S. 106 ff. |
| | Leistungsindikator | Gesundheitsindex | ➤ S. 108 |
| Bekämpfung von Korruption und Bestechung | GRI 103-1, 103-2, 103-3 | Managementansatz | ➤ S. 108 f. |
| | GRI 205-1 | Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden | ➤ S. 109 |
| | GRI 205-2 | Kommunikation und Schulung zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung | ➤ S. 109 |
| Achtung der Menschenrechte | GRI 103-1, 103-2, 103-3 | Managementansatz | ➤ S. 110 f. |
| Sozialbelange | GRI 103-1, 103-2, 103-3 | Managementansatz | ➤ S. 112 f. |
| Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette | GRI 103-1, 103-2 | Managementansatz | ➤ S. 113 f. |

T051 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

| SDG | Unterziel | Aspekt/Sachverhalt | Seite | Beitrag der Lufthansa Group |
|--|-----------|---|---------------------|--|
| 4 HOCHWERTIGE BILDUNG  | 4.1 – 4.6 | Sozialbelange | ➤ S. 112 | 81% der Spendengelder an die help alliance für Bildungsförderung eingesetzt |
| | 4.4 | Arbeitgeberattraktivität/ Transformationsfähigkeit | ➤ S. 105 f. | Transformationsbegleitung und Weiterbildung als Routineprozesse etabliert |
| 5 GESCHLECHTER- GLEICHHEIT  | 5.2 | Achtung der Menschenrechte | ➤ S. 111 | „Null Toleranz“ gilt bei Vorfällen sexueller Belästigung |
| | 5.4 | Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität | ➤ S. 104 | Geschlechtergleichstellung wird mit vielfältigen Maßnahmen gefördert |
| | 5.5 | Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität | ➤ S. 104 | Besonderer Fokus auf der Förderung weiblicher Nachwuchskräfte |
| 8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTS- WACHSTUM  | 8.5 | Achtung der Menschenrechte | ➤ S. 110 | Achtung der Menschenrechte als integraler Bestandteil der Unternehmenskultur |
| | 8.5 | Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität | ➤ S. 105 | LGBTI-Belange werden im Unternehmen unterstützt |
| | 8.5 | Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität | ➤ S. 105 | Inklusion von Menschen mit Behinderung ist Teil der sozialen Verantwortung |
| | 8.5 | Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität | ➤ S. 104 | Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeiter und Führungskräfte werden angepasst und flexibel gehalten |
| | 8.6 | Sozialbelange | ➤ S. 112 | Darüber hinaus haben Mitarbeiter mit Hilfe von virtuellen Volunteering-Programmen, zum Beispiel Englisch-Unterricht oder Mentoring, erstmals auch standortunabhängig junge Menschen begleitet und unterstützt. |
| | 8.6 | Sozialbelange | ➤ S. 112 | Die help alliance hat schnell auf die globalen Entwicklungen reagiert und bereits im April 2020 einen Corona-Präventions- und Nothilfefonds sowie weitere neue Fundraising- und Informationsformate wie „Cook to help“ und „#helpallianceLIVE“ initiiert. Ziel war es, virtuell über die Projektarbeit zu informieren und Spendengelder zu generieren, um in den Projekten weiterhin bedarfsorientiert Maßnahmen zur Gesundheits- und Lebensmittelversorgung umsetzen sowie Bildungsangebote bestmöglich aufrechterhalten zu können. |
| | 8.7 | Achtung der Menschenrechte | ➤ S. 111 | Managementansatz zu Human Trafficking entwickelt |
| | 8.8 | Achtung der Menschenrechte | ➤ S. 111 | Verfahren zur Anzeige von Menschenrechtsverletzungen wurden implementiert |
| | 8.8 | Achtung der Menschenrechte | ➤ S. 111 | Führungskräfte und Mitarbeiter werden zielgruppenorientiert sensibilisiert |
| | 8.8 | Achtung der Menschenrechte | ➤ S. 111 | Unterstützungsangebote für Mitarbeiter während der Pandemie |
| | 8.8 | Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette | ➤ S. 114 | Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung ist ein wesentlicher Bestandteil der Konzerneinkaufsrichtlinie |
| | 8.8 | Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette | ➤ S. 114 | Zur Identifizierung von Lieferantenrisiken wurde durch die für die Warengruppen verantwortlichen Einkaufseinheiten eine Risikoeinschätzung der Lieferanten durchgeführt |
| | 8.8 | Arbeitnehmerbelange/Arbeits-sicherheit und Gesundheitsschutz | ➤ S. 106 ff. | Mitarbeitergesundheit und Vermeidung von Arbeitsunfällen stehen an erster Stelle |
| | 8.8 | Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität | ➤ S. 104 | Uneingeschränkte Vereinigungsfreiheit ist fest in der Lufthansa Group verankert |
| | 9.1 | Kundenbelange/ Operationelle Stabilität | ➤ S. 99 | Weitreichende Initiativen mit Systempartnern wurden initiiert |
| | 9.1 | Kundenbelange/Konzepte | ➤ S. 100 | Vielfältige Maßnahmen zum Gesundheitsschutz werden infolge der Corona-Pandemie implementiert |
| | 9.1 | Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/ Sozialbelange | ➤ S. 88 ➤ S. 113 | Aufrechterhaltung von relevanten Flugverbindungen für den Transport von Menschen und Gütern während weltweiter Corona-Pandemie, zum Beispiel Rückholtransporte gestrandeter Passagiere, Versorgung dringend benötigter Güter wie Schutzmasken und weitere zur Eindämmung der Pandemie, frühzeitige Vorbereitungen für Impfstofftransporte, Erweiterung der Frachtkapazitäten durch Umbauen von Passagierflugzeugen. |
| 9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR  | 9.1 | Umweltbelange/Aktiver Schallschutz | ➤ S. 95 | Der größte Hebel, den Fluglärm an der Quelle zu reduzieren, liegt in der Modernisierung der Flotte |
| | 9.4 | Kundenbelange/Produkt und Services | ➤ S. 98 | Lufthansa Group unterstützt ökologische Nachhaltigkeitsziele im Produkt- und Servicedesign |
| | 9.4 | Umweltbelange/Klimaschutz | ➤ S. 95 | Absolute CO ₂ -Emissionen sinken pandemiebedingt um 65,6%. Der spezifische CO ₂ -Ausstoß pro Passagierkilometer steigt um 14,1% aufgrund des gesunkenen durchschnittlichen Sitzladefaktors und gestiegenem Anteil an Kurzstreckenflügen durch erhebliche Reiserestriktionen infolge der Pandemie. |
| | 9.5 | Umweltbelange/Aktiver Schallschutz | ➤ S. 96 | Optimierung von Flugverfahren und Flugrouten trägt zur Lärmreduzierung bei |

T051 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

| SDG | Unterziel | Aspekt/Sachverhalt | Seite | Beitrag der Lufthansa Group |
|--|-------------|--|-------------|--|
| 12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION  | 12.5 | Umweltbelange/Abfallvermeidung | ➤ S. 96 f. | Lufthansa Group unterstützt verschiedene Initiativen zur umfänglichen Reduzierung von Abfällen |
| | 12.6 | Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette | ➤ S. 114 | Die Erwartungen der Lufthansa Group an ihre Lieferanten bezüglich sozialer und ökologischer Verantwortung sind in einem Supplier Code of Conduct zusammengefasst |
| 13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ  | 13.1 | Umweltbelange/Klimaschutz | ➤ S. 90 ff. | Kontinuierliche Investitionen in moderne und sparsame Flugzeuge und Triebwerkstechnologien sowie Beteiligung an Erforschung und Einsatz alternativer Kraftstoffe im Flugverkehr |
| | 13.1 | Umweltbelange/Klimaschutz | ➤ S. 93 | Einsatz effizienter Flugzeuggrößen, eine bessere Auslastung der Flüge, die Prüfung und Einführung neuer Flugverfahren sowie die Ermittlung optimaler Routen und Geschwindigkeiten |
| | 13.1 – 13.3 | Umweltbelange/Klimaschutz | ➤ S. 94 | Übereinkommen zum Klimaschutz (CORSIA – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)/Möglichkeit zur freiwilligen CO ₂ -Kompensation |
| | 13.2 | Umweltbelange/Klimaschutz | ➤ S. 92 f. | Für eine Senkung der CO ₂ -Emissionen bedarf es einer grundlegenden Modernisierung der Luftraumstruktur und des Ausbaus des intermodalen Transports |
| | 13.3 | Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung | ➤ S. 87 | Das Engagement der Lufthansa Group wird durch das Rating der internationalen gemeinnützigen Rating-Organisation CDP bewertet |
| 17 PARTNER- SCHAFTEN ZUR ERREICHUNG DER ZIELE  | 17.15 | Sozialbelange | ➤ S. 113 | Als weiteren Beitrag zur Bewältigung der Coronakrise hat es den Lufthansa Group Mitarbeitern, die eine medizinische Ausbildung absolviert haben, ermöglicht, sich schnell und unbürokratisch auf freiwilliger Basis für den konkreten Einsatz in einer medizinischen Einrichtung freistellen zu lassen. Mitarbeiter der Lufthansa Group haben so im Berichtsjahr medizinische Einrichtungen unterstützt. |
| | 17.16 | Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung | ➤ S. 87 | Bereits seit 2002 bekennt sich das Unternehmen zu den Prinzipien des UN Global Compact für eine nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung |

Prognosebericht

Erholung des globalen Wirtschaftswachstums und der weltweiten Luftverkehrsbranche wird erwartet. | Lufthansa Group rechnet für 2021 mit einem geringeren operativen Verlust.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHER AUSBLICK

Konjunkturelle und branchenspezifische Entwicklungen können die operative und finanzwirtschaftliche Entwicklung der Lufthansa Group maßgeblich beeinflussen. Dementsprechend basieren die nachfolgenden Prognosen zum erwarteten Geschäftsverlauf auf Annahmen hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Branchenentwicklung. Diese Annahmen werden im Folgenden dargestellt. Die Lufthansa Group überwacht fortlaufend die Entwicklung dieser Rahmenbedingungen, um möglichst schnell und umfassend auf eventuelle Veränderungen reagieren zu können.

T052 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)¹⁾

Prognose 2020 bis 2024 gegenüber Vorjahr

| in % | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---------------|------|------|------|------|------|
| Welt | -3,9 | 4,4 | 4,1 | 3,2 | 3,1 |
| Europa | -6,7 | 3,3 | 4,2 | 2,1 | 1,8 |
| Deutschland | -5,3 | 2,8 | 4,0 | 1,7 | 1,4 |
| Nordamerika | -3,7 | 4,0 | 3,9 | 2,5 | 2,5 |
| Südamerika | -7,1 | 3,9 | 2,9 | 2,5 | 2,5 |
| Asien/Pazifik | -1,5 | 5,7 | 4,6 | 4,4 | 4,5 |
| China | 2,1 | 7,6 | 5,6 | 5,4 | 5,3 |
| Naher Osten | -6,9 | 4,8 | 4,4 | 3,8 | 3,5 |
| Afrika | -4,1 | 3,7 | 3,1 | 3,4 | 3,5 |

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2021.

¹⁾ Prognosewerte.

Erholung des globalen Wirtschaftswachstums wird erwartet

Für das Jahr 2021 wird gemäß Daten von Global Insight ein globales Wirtschaftswachstum von 4,4 % erwartet, während im Vorjahr ein Rückgang von 3,9 % verzeichnet wurde. Für Europa wird ein Wachstum von 3,3 % erwartet (Vorjahr: -6,7 %). Das erwartete Wachstum der deutschen Wirtschaft fällt mit 2,8 % demgegenüber niedriger aus (Vorjahr: -5,3 %).

Seitwärtsentwicklung auf den Zins- und Währungsmärkten erwartet

Für 2021 erwarten Analysten im Durchschnitt eine weitere leichte Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar und weitgehend eine Seitwärtsentwicklung gegenüber weiteren Hauptwährungen. Gleichwohl könnten die Entwicklung des

Pandemiegeschehens, das potenzielle Risiko durch die weltweit hohe private und öffentliche Verschuldung und eine neue Eskalation im globalen Handelskonflikt zu signifikanten Kursbewegungen auf den Währungsmärkten führen.

Im Jahr 2020 hat die Europäische Zentralbank im Zuge der Corona-Pandemie ihre Geldpolitik gelockert und umfangreiche Maßnahmen ergriffen, um das Bankensystem und die Finanzmärkte zu stabilisieren. Für 2021 wird erwartet, dass die Europäische Zentralbank an ihrer Negativzinspolitik und ihren Nettoanleihekäufen festhält, womit das Zinsniveau weiterhin niedrig bleiben dürfte.

Leicht fallende Ölpreise erwartet

Hinsichtlich der Entwicklung des Ölpreises erwarten die Marktteilnehmer mittelfristig leicht fallende Preise. Zum 31. Dezember 2020 wurden die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2021 bei 50,49 USD/bbl und zur Lieferung im Dezember 2022 bei 49,70 USD/bbl gehandelt.

BRANCHENAUSBLICK

Leichte Erholung des Passagierverkehrs in der zweiten Jahreshälfte 2021 erwartet

Die International Air Transport Association (IATA) erwartet gemäß ihrer Basisprognose, dass der globale Passagierverkehr – bezogen auf die weltweit verkauften Passagierkilometer – im Jahr 2021 eine Wachstumsrate von 50 % aufweist, nachdem im Jahr 2020 ein Rückgang um 66 % verzeichnet wurde. Damit würde der Passagierverkehr rund 50 % des Vorkrisenniveaus erreichen. Dabei wird erwartet, dass mit der stärkeren Verfügbarkeit eines Impfstoffs gegen das Coronavirus in der zweiten Jahreshälfte ein Wendepunkt erreicht wird, ab dem eine schrittweise Erholung des globalen Passagierverkehrs eintritt. Insgesamt sollen rund 0,5 % des weltweiten BIP auf den Luftverkehr entfallen, etwa die Hälfte des Vorkrisenniveaus.

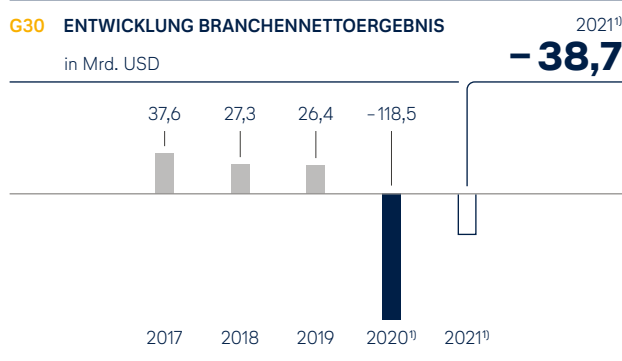
Mit Blick auf die sich ausbreitenden Virusmutationen, die sich negativ auf die Erholung der Nachfrage des weltweiten Flugverkehrs auswirken könnten, veröffentlichte die IATA im Februar 2021 auch ein negatives Szenario, gemäß dem sich das Wachstum auf lediglich 13 % gegenüber dem Vorjahr belaufen würde. Damit würden im Jahr 2021 38 % des Vorkrisenniveaus erreicht. Mit einer vollständigen Rückkehr zum Vorkrisenniveau rechnet die IATA frühestens im Jahr 2024.

In ihrer Basisprognose erwartet die IATA für das Jahr 2021 deutliche regionale Unterschiede im Wachstum der verkauften Passagierkilometer. Am stärksten wird sich demnach Nordamerika mit einem Wachstum von 61% erholen (Vorjahr: –66%), gefolgt von Asien/Pazifik mit 50% (Vorjahr: –62%), Europa mit 48% (Vorjahr: –70%) und dem Mittleren Osten mit 43% (Vorjahr: –73%). Das geringste Wachstum wird für Südamerika mit 39% (Vorjahr: –64%) und Afrika mit 35% (Vorjahr: –72%) vorhergesagt.

Die auf die Branche spezialisierten Finanzanalysten rechnen damit, dass sich die touristischen Kurzstreckenverkehre im europäischen Markt am schnellsten und stärksten erholen werden. Das Tempo der Erholung ist dabei abhängig von der weiteren Pandemieentwicklung. Von dieser wird abhängen, wie schnell Reiserestriktionen gelockert beziehungsweise aufgehoben werden können. Maßgeblichen Einfluss darauf wird aus Sicht der Analysten die Verfügbarkeit wirksamer Impfstoffe und die Geschwindigkeit haben, mit der die Bevölkerung geimpft werden kann. Die Verfügbarkeit von Schnelltests, mit denen Passagiere nachweisen können, dass sie nicht infiziert sind, und ihre Akzeptanz durch die Einreisebehörden weltweit könnten das Tempo der Erholung ebenfalls positiv beeinflussen.

Für den Geschäftsreiseverkehr und das Langstreckengeschäft wird im Vergleich zum touristischen Verkehr eine langsamere Erholung erwartet. Es wird erwartet, dass die wachsende Akzeptanz digitaler Kommunikationsformate teilweise zu Lasten physischer Reisen gehen wird.

Hinsichtlich der Entwicklung der Durchschnittserlöse rechnet die IATA für das Jahr 2021 mit keiner Veränderung zum Vorjahr (Vorjahr: Rückgang um 8,0%). Für das Branchennettoergebnis wird mit einem Verlust vom 38,7 Mrd. USD gerechnet (Vorjahr: –118,5 Mrd. USD).



¹⁾ Prognosewerte.

Quelle: IATA Industry Economic Performance (11/2020).

Luftfrachtverkehr soll 2021 wieder wachsen

Nachdem der weltweite Luftfrachtverkehr – bezogen auf die weltweit verkauften Fracht-Tonnenkilometer – im Jahr 2020 coronabedingt um 12% eingebrochen ist, erwartet die IATA für das Jahr 2021 aufgrund der Erholung der Weltwirtschaft einen Anstieg von 13%.

Für die Durchschnittserlöse im Frachtgeschäft wird für 2021 mit einem Anstieg um 5% gerechnet. (Vorjahr: 30%).

Langfristige Erholung im Bereich Aviation Services erwartet

Für den MRO-Markt wird gemäß der derzeitigen Prognosen des Beratungsunternehmens ICF für das Jahr 2021 ein durchschnittliches Wachstum von 15% und bis 2025 ein durchschnittliches Wachstum von rund 11% pro Jahr erwartet.

Der Airline-Catering-Markt ist stark vom Flugverkehr abhängig. Entsprechend wird das Umsatzvolumen im Jahr 2021 auf niedrigem Niveau bleiben, eine Erholung wird erst allmählich in den Folgejahren erwartet. Aufgrund der entstandenen Produktionsüberkapazitäten steigt der Preis- und Konsolidierungsdruck im klassischen Catering. Die zunehmende Digitalisierung an Bord und damit die Individualisierungsmöglichkeiten für die Passagiere erfordern eine Erweiterung der digitalen Kompetenzen von Airline-Caterern.

ÄNDERUNGEN IN GESCHÄFT UND ORGANISATION

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

Im Rahmen der Fokussierung auf das Kerngeschäft wurde der Verkauf des Europageschäfts der LSG Group an gategroup am 2. Dezember 2020 vollzogen. Sobald die Rahmenbedingungen es zulassen, sollen auch die internationalen Aktivitäten der LSG Group veräußert werden. Auch weitere Verkäufe von Nicht-Airline-Gesellschaften wie AirPlus werden geprüft und bewertet.

Mit dem konzernweiten Restrukturierungs- und Transformationsprogramm ReNew stellt die Lufthansa Group die Weichen für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Dabei wird die Lufthansa Group nach der Coronakrise kleiner, schlanker und effizienter sein. Durch den Abbau von nach derzeitigem Stand rund 27.000 Vollzeitstellen soll die Personalstärke des Konzerns an den krisenbedingten Marktrückgang angepasst werden. Darüber hinaus soll die Anzahl der Führungskräftestellen konzernweit um mindestens 20% reduziert werden.

In einer neuen, effizienteren Organisationsstruktur sollen Entscheidungen schneller fallen, Prozesse beschleunigt und die Zusammenarbeit vereinfacht werden. Dazu wird die funktionale Prozessorganisation (Matrixorganisation) auf Kernfunktionen der Lufthansa Group Airlines beschränkt. Für alle anderen Bereiche wird ein neues Steuerungsmodell eingeführt, in dem die Verantwortlichkeiten je nach Prozess eindeutig entweder zentral oder dezentral zugeordnet sind. Die organisatorische Verselbständigung von Lufthansa German Airlines wurde durch die Schaffung eines separaten Führungsgremiums eingeleitet.

AUSBLICK LUFTHANSA GROUP

Finanzausblick für das Jahr 2021 hängt wesentlich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie ab

Die Luftfahrtindustrie bleibt voraussichtlich stärker und länger als andere Branchen von den Folgen der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus betroffen. Den im Branchenausblick dargestellten Erwartungen unabhängiger Organisationen und Experten schließt sich die Lufthansa Group an. Sie geht somit davon aus, dass das Passagieraufkommen das Vorkrisenniveau frühestens wieder im Jahr 2024 erreichen wird.

Unsicherheit bleibt hoch

In den Erwartungen für den Branchenausblick spiegelt sich ein hohes Maß an Unsicherheit wider. Dieser Unsicherheit ist ebenso der Unternehmensausblick unterworfen. Die Lufthansa Group geht davon aus, dass Veränderungen in der Pandemiesituation einen wesentlichen und unmittelbaren Einfluss auf die Geschäftsentwicklung haben werden, vor allem aufgrund ihrer Auswirkungen auf Reiserestriktionen, die wiederum die Kundennachfrage maßgeblich beeinflussen. Das Buchungsverhalten der Kunden wird voraussichtlich sehr kurzfristig bleiben.

Schrittweiser Ausbau des Flugangebots erwartet

Die Lufthansa Group geht zum jetzigen Zeitpunkt davon aus, dass vor allem die steigende Verfügbarkeit wirksamer Impfstoffe die Kundennachfrage so unterstützt, dass das Flugangebot im Jahresverlauf deutlich ausgeweitet werden kann. Die Lufthansa Group erwartet, dass dies vor allem ab der Jahresmitte verstärkt möglich sein wird, insbesondere auf touristisch geprägten Kurzstrecken in Europa. Auf der Langstrecke und im Segment der Geschäftsreisen geht die Lufthansa Group von einer langsameren Erholung aus.

Kapazitätsausblick der Konzern-Airlines für das Jahr 2021 wird wesentlich von den Auswirkungen der Coronakrise bestimmt

Aufgrund des hohen Maßes an Unsicherheit fokussieren die Konzern-Airlines darauf, ein hohes Maß an operativer Flexibilität sicherzustellen, um das Flugangebot auch kurzfristig an verschiedene Nachfrageszenarien anpassen zu können. Dazu wird eine ausreichende Anzahl von Flugzeugen so geparkt, dass sie kurzfristig wieder einsetzbar ist. Eine schnelle Verringerung von Kurzarbeit ermöglicht es, diese Flugzeuge mit wenig Vorlauf zu bereedern.

Die Angebotsplanung der Network Airlines für das Jahr 2021 stellt auf verschiedene Szenarien in einer Bandbreite zwischen 40 % und 50 % der Vorkrisenkapazität, also des Angebotsumfangs im Jahr 2019, ab, wobei die angebotene Kapazität am Jahresanfang noch signifikant niedriger liegen wird. Der Sitzladefaktor wird trotz Verbesserungen gegenüber dem Vorjahr voraussichtlich weiterhin deutlich hinter dem Vorkrisenniveau zurückbleiben. Dennoch werden die Erlöse voraussichtlich gegenüber Vorjahr steigen. Das Ausmaß des Anstiegs hängt davon ab, wie schnell und wie stark sich die Nachfrage im weiteren Jahresverlauf erholen wird.

Für Eurowings wird aufgrund des höheren Anteils touristisch geprägter Kurzstreckenverkehre mit einer im Vergleich zu den Network Airlines stärkeren Kapazitätsausweitung gerechnet. Damit werden voraussichtlich auch die Erlöse gegenüber Vorjahr steigen.

Schrittweise Umsatzerholung in den Geschäftsfeldern Technik und Catering erwartet – Logistik voraussichtlich unter Vorjahr

Für das Geschäftsfeld Logistik wird im Jahr 2021 ein Erlösrückgang erwartet, da sich die Durchschnittserlöse im Verlauf des Jahres aufgrund der marktweit wieder zunehmenden Belly-Kapazitäten im Vergleich zum historisch hohen Vorjahresniveau normalisieren sollten. Außerdem wird die Frachterkapazität aufgrund der Ausflottung der verbliebenen MD-11-Flotte sinken.

Im Geschäftsfeld Technik wird eine sukzessive Umsatzerholung gegenüber dem Vorjahr erwartet, vor allem getrieben von einer schrittweisen Verbesserung der Einlastung im Triebwerks- und Komponentengeschäft.

Die Erlösentwicklung im Geschäftsfeld Catering wird voraussichtlich von der allmählichen Erholung der Nachfrage von Seiten der Airline-Kunden profitieren, jedoch auch im Jahr 2021 noch deutlich hinter den Vorkrisenniveaus zurückbleiben.

Konzernumsatz wird voraussichtlich steigen

Für den Konzern insgesamt wird damit ein Erlösanstieg gegenüber Vorjahr erwartet. Das Ausmaß des Anstiegs wird maßgeblich vom Tempo der Erholung bei den Konzern-Airlines abhängen. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau wird das Erlösniveau jedoch signifikant niedriger bleiben.

Fortgesetzte Kostensenkungsmaßnahmen dämpfen operativen Verlust der Lufthansa Group im Jahr 2021

Die fortgesetzte Umsetzung von Restrukturierungsprogrammen in allen Konzerngesellschaften, die Nutzung von Kurzarbeit und die Effekte aus den teilweise bereits im Vorjahr initiierten strukturellen Maßnahmen, inklusive des bereits vollzogenen deutlichen Mitarbeiterabbaus, werden die weitere Reduzierung der Fixkosten im Jahr 2021 unterstützen. Auch die planmäßigen Abschreibungen werden gegenüber Vorjahr sinken.

Abhängig vom Ausmaß der Erholung des Airline-Geschäfts und der weiteren Restrukturierungsfortschritte wird der operative Verlust der Lufthansa Group, gemessen am Adjusted EBIT, damit voraussichtlich geringer als im Vorjahr ausfallen. Damit wird der Erwartung nach auch die Adjusted EBIT-Marge weniger negativ als im Vorjahr sein. Die Erwartung eines im Vergleich zum Vorjahr weniger negativen Adjusted EBIT gilt gleichermaßen für alle Segmente mit Ausnahme des Geschäftsbereichs Logistik, für den aufgrund des prognostizierten Erlösrückgangs auch ein Rückgang des Adjusted EBIT gegenüber dem Rekordniveau im Vorjahr erwartet wird. Im historischen Vergleich wird die Profitabilität des Bereichs Logistik damit aber weiter auf einem hohen Niveau liegen.

Geringerer Rückgang des Free Cashflows gegenüber dem Vorjahr erwartet

Die Lufthansa Group erwartet, dass die operativen Nettomittelabflüsse im Jahresverlauf gestoppt werden können, wenn das Angebot der Konzern-Airlines mindestens 50 % des Vorkrisenniveaus erreicht.

Die Lufthansa Group erwartet einen positiven Effekt auf die Entwicklung des operativen Cashflows durch ein striktes Working Capital Management. Die erwarteten Neubuchungen im Verlauf des Jahres 2021 nach dem krisenbedingten Einbruch im Vorjahr und ein signifikant geringeres Volumen von Ticketrückerstattungen werden dazu einen positiven Beitrag leisten. Damit sollten auch die Belastungen aus dem Wegfall positiver Einmaleffekte im Vorjahr und die Auszahlung von im Jahr 2020 gestundeten Steuerzahlungen kompensiert werden können.

Die Bruttoinvestitionen werden sich voraussichtlich auf rund 1,3 Mrd. EUR belaufen und damit etwa dem Niveau des Vorjahres entsprechen. Sie werden im Wesentlichen auf Flugzeuginvestitionen entfallen. Wie im Vorjahr liegt das Investitionsvolumen deutlich unter der ursprünglichen Planung, was auf die Verschiebung von Flugzeugauslieferungen und damit verbundener Zahlungen zurückzuführen ist.

Für den Free Cashflow der Lufthansa Group wird damit ein weniger negativer Wert als im Jahr 2020 prognostiziert. Die Nettokreditverschuldung wird voraussichtlich steigen. Das Verhältnis von Nettokreditverschuldung inklusive Pensionsrückstellungen zum Adjusted EBITDA wird vor dem Hintergrund der erwarteten Ergebnisentwicklung voraussichtlich auch im Jahr 2021 nicht aussagekräftig sein. Geplante Finanzierungsmaßnahmen werden jedoch einen positiven Beitrag zur Liquiditätsentwicklung leisten. Unter Einbezug der am Jahresende verfügbaren Liquidität geht die Lufthansa Group somit davon aus, dass die Solvenz des Unternehmens über das Jahr 2021 hinaus gesichert ist.

Für die Kapitalverzinsung (Adjusted ROCE) wird eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr erwartet, allerdings wird sie entsprechend dem Ergebnisausblick auch im Jahr 2021 negativ sein.

Verringerung der CO₂-Emissionen pro Passagierkilometer erwartet

Im Jahr 2021 strebt die Lufthansa Group danach, an ihre Fortschritte bei der Reduzierung ihrer Umweltauswirkungen anzuknüpfen. Vor allem die erwartete Verbesserung der Passagierauslastung sowie Effekte aus der dauerhaften Stilllegung weniger effizienter vierstrahliger Langstreckenflugzeuge und aus der fortgesetzten Flottenmodernisierung werden voraussichtlich einen positiven Effekt auf den spezifischen CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, haben. Die Lufthansa Group erwartet deshalb, dass sich die spezifischen CO₂-Emissionen gegenüber Vorjahr verringern werden.

Umsetzung der Konzernstrategie soll Rückkehr zu Profitabilität und Wertschaffung ermöglichen

Die Umsetzung des Restrukturierungsprogramms ReNew entwickelt die Lufthansa Group strategisch weiter und richtet sie so aus, dass sie den strukturellen Veränderungen infolge der Corona-Pandemie begegnen kann. Damit soll das Unternehmen in die Lage versetzt werden, wieder Wert für seine Aktionäre zu schaffen, die erhaltenen Stabilisierungsmaßnahmen zurückzuführen und seine finanzielle Stabilität nachhaltig zu sichern. ➔ **Ziele und Strategien, S. 17 ff.**

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG DER LUFTHANSA GROUP

Das Marktumfeld bleibt für die Lufthansa Group auch im Jahr 2021 herausfordernd. Die Corona-Pandemie wird die Entwicklung der Lufthansa Group weiterhin belasten, wenn gleich – analog zu den Einschätzungen der Analysten zur Branchenentwicklung – eine leichte Erholung des Passagiergeschäfts im Laufe des Jahres 2021 erwartet wird. Wie stark diese ausfällt, ist dabei vor allem von der Eindämmung der Virusausbreitung sowie von der Verfügbarkeit von Impfstoffen und der Geschwindigkeit deren Verimpfung abhängig.

In Abhängigkeit von der Erholung des Airline-Geschäfts und der weiteren Restrukturierungsfortschritte prognostiziert die Lufthansa Group für das Jahr 2021 einen Umsatzanstieg gegenüber dem Jahr 2020 und einen geringeren operativen Verlust als im Vorjahr.

Die Lufthansa Group ist überzeugt, dass die Liquiditätsausstattung des Unternehmens am Jahresende 2020, die fortgesetzten Maßnahmen zur Senkung der Kosten und der Verringerung von Mittelabflüssen sowie die geplanten Finanzierungsmaßnahmen den Fortbestand des Unternehmens für den Prognosezeitraum sichern werden, selbst wenn die tatsächliche Entwicklung hinter den in diesem Bericht dargestellten Prognosen zurückbleibt.

Corporate Governance

AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Aufsichtsrat

Karl-Ludwig Kley

Vorsitzender des Aufsichtsrats
E.ON SE
Vorsitzender

Christine Behle

Stellvertretende Vorsitzende
der Gewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin¹⁾
Stellvertretende Vorsitzende

Alexander Behrens

Flugbegleiter
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Jörg Cebulla

Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Erich Clementi

Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats E.ON SE
(seit 5. Mai 2020)

Thomas Enders

Mitglied in diversen Aufsichtsräten
(seit 5. Mai 2020)

Herbert Hainer

Präsident FC Bayern München e.V.
(bis 5. Mai 2020)

Christian Hirsch

Referent Information Management/
freigestellter Betriebsrat –
ver.di Fraktion
Arbeitnehmervertreter
(bis 31. Dezember 2020)

Jürgen Jennerke

Gesamtbetriebsratsvorsitzender
Lufthansa Cargo/freigestellter
Betriebsrat – ver.di Fraktion
(seit 8. Dezember 2020)

Michael Kerkloh

Ehemaliger Vorsitzender
der Geschäftsführung der
Flughafen München GmbH
(seit 2. September 2020)²⁾

Carsten Knobel

Vorsitzender des Vorstands
und CEO
Henkel AG & Co. KGaA

Holger Benjamin Koch

Senior Director Airport/
Industry Charges & Commercial
Provider Management
Arbeitnehmervertreter

Martin Koehler

Ehemaliger Leiter Competence
Center „Aviation“ bei der
Boston Consulting Group
(bis 31. August 2020)

Harald Krüger

Ehemaliger Vorsitzender
des Vorstands der
Bayerischen Motorenwerke
Aktiengesellschaft (BMW AG)
(seit 5. Mai 2020)

Martina Merz

Vorsitzende des Vorstands
der thyssenkrupp AG
(bis 5. Mai 2020)

Michael Nilles

Chief Digital &
Information Officer (CDIO)
Henkel AG & Co. KGaA
(bis 5. Mai 2020)

Monika Ribar

Präsidentin des Verwaltungsrats (VRP)
Schweizerische Bundesbahnen
SBB AG, Schweiz
(bis 31. August 2020)

Birgit Rohleder

Teamlead IT Application
Management Airport Services
Arbeitnehmervertreterin

Miriam Sapiro

Managing Director &
Vice Chairman (Public Affairs),
Sard Verbinden & Co., USA

Ilja Schulz

Flugkapitän und Mitglied
der Vereinigung Cockpit
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Birgit Spineux

Purser/freigestellte
Personalvertreterin
Arbeitnehmervertreterin
(seit 1. Januar 2021)

Astrid Stange

Group Chief Operating Office
AXA SA
(seit 5. Mai 2020)

Olivia Stelz

Purser, freigestellte
Personalvertreterin
Arbeitnehmervertreterin

Stephan Sturm

Vorsitzender des Vorstands
Fresenius Management SE

Angela Titzrath

Vorstandsvorsitzende
Hamburger Hafen und Logistik AG
(seit 2. September 2020)²⁾

Christina Weber

Kaufm. Angestellte
Arbeitnehmervertreterin
(bis 2. Dezember 2020)

Klaus Winkler

Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmervertreter

Matthias Wissmann

Senior International Counsel
WilmerHale
(bis 5. Mai 2020)

Ehrenvorsitzender**Dipl.-Ing. Jürgen Weber**

Ehemaliger Vorsitzender
des Aufsichtsrats
Deutsche Lufthansa AG

¹⁾ Gewerkschaftsvertreter gemäß § 7 Abs. 2 MitbestG.

²⁾ Gemäß Rahmenvertrag vom Wirtschaftsstabilisierungsfonds benanntes Mitglied.

Vorstand

(Struktur seit 1. Januar 2021)

Carsten Spohr

Chief Executive Officer

Thorsten Dirks

Mitglied des Vorstands
Ressort IT, Digital & Innovation
(bis 30. Juni 2020)

Christina Foerster

Chief Customer Officer

Harry Hohmeister

Chief Commercial Officer

Detlef Kayser

Chief Operations Officer

Michael Niggemann

Chief HR & Legal Officer

Remco Steenberg

Chief Financial Officer
(seit 1. Januar 2021)

Ulrik Svensson

Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen
(bis 30. April 2020)

MANDATE

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand 31. Dezember 2020)

Karl-Ludwig Kley

- a) BMW AG³⁾ (stellv. Vorsitz)
- E.ON SE³⁾ (Vorsitz)

Christine Behle

- a) BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT – Aktiengesellschaft von 1877 –³⁾ (stellv. Vorsitz)

Jörg Cebulla

- a) Sparda-Bank Hessen eG
- b) Albatros Versicherungsdienste GmbH

Erich Clementi

- a) E.ON SE³⁾ (stellv. Vorsitz)

Thomas Enders

- a) Knorr Bremse AG
- b) Linde plc.

Herbert Hainer

- a) Allianz SE³⁾ FC Bayern München AG (Vorsitz)
- b) Accenture plc., Irland³⁾

Jürgen Jennerke

- a) Lufthansa Cargo AG (stellv. Vorsitz)

Martin Koehler

- a) Delton Technology SE (stellv. Vorsitz)
- b) American Funds Investment-Fonds, managed by the Capital Group, USA FlixBus GmbH

Harald Krüger

- a) Deutsche Telekom AG³⁾

Martina Merz

- b) AB Volvo, Schweden³⁾ Imerys SA, Frankreich³⁾ (bis 4. Mai 2020) SAF-HOLLAND SA, Luxemburg³⁾

Michael Nilles

- a) Lufthansa Technik AG
- b) Medela Holding AG, Schweiz (Verwaltungsrat) Medela AG, Schweiz (Verwaltungsrat)

Monika Ribar

- b) Chain IQ Group AG, Schweiz Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Schweiz (Präsidentin Verwaltungsrat) Sika AG, Schweiz³⁾

Miriam Sapiro

- b) Project HOPE, USA

Astrid Stange

- b) AXA Group Operations SAS (Präsidentin des Geschäftsführungskomitees) GIE AXA

Stephan Sturm

- a) Fresenius Kabi AG¹⁾ (Vorsitz) Fresenius Medical Care Management AG¹⁾ (Vorsitz)
- b) VAMED AG, Österreich²⁾ (stellv. Vorsitz)

Angela Titzrath

- a) Evonik Industries AG³⁾
- b) Talanx AG³⁾

Christina Weber

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG

Matthias Wissmann

- b) ODDO BHF SCA

a) Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

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

¹⁾ Konzernmandat gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG.

²⁾ Sonstiges Konzernmandat.

³⁾ Börsennotierte Gesellschaft.

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG (Stand 31. Dezember 2020)

Carsten Spohr

- a) Lufthansa Technik AG¹⁾
(Vorsitz, bis 2. April 2020)
Münchener Rückversicherungs-
Gesellschaft Aktiengesellschaft
(seit 27. April 2020)

Thorsten Dirks

- a) Eurowings GmbH¹⁾
(Vorsitz, bis 30. Juni 2020)
Germanwings GmbH¹⁾
(Vorsitz, bis 14. Januar 2020)
b) Eurowings Europe GmbH
(Vorsitz, bis 29. Februar 2020)
Günes Ekspres Havacilik A.S.
(SunExpress), Türkei
(stellv. Vorsitz, bis 31. März 2020)
SN Airholding SA/NV, Belgien²⁾
(Vorsitz, bis 30. Juni 2020)

Christina Foerster

- a) Eurowings GmbH¹⁾
(seit 14. April 2020)
LSG Lufthansa Service Holding AG¹⁾
(seit 17. April 2020)
Lufthansa CityLine GmbH¹⁾
(bis 31. März 2020)
b) Austrian Airlines AG, Österreich
(Vorsitz, seit 2. April 2020)
Lufthansa AirPlus
Servicekarten GmbH
(Vorsitz, seit 6. April 2020)
SN Airholding SA/NV
(seit 6. April; Vorsitz,
seit 3. Juli 2020)
Swiss International Air Lines AG,
Schweiz (seit 4. April 2020)

Harry Hohmeister

- a) Lufthansa Cargo AG¹⁾ (Vorsitz)
b) Aircraft Maintenance
and Engineering Corporation
(AMECO), China
Austrian Airlines AG, Österreich
(Vorsitz, bis 2. April 2020)
Günes Ekspres Havacilik A.S.
(SunExpress), Türkei
(seit 16. Juli 2020)
Swiss International Air Lines AG,
Schweiz (bis 2. April 2020)

Detlef Kayser

- a) Aerodata AG (bis 31. März 2020)
LSG Lufthansa Service Holding AG¹⁾
(Vorsitz)
Lufthansa Technik AG
(Vorsitz, seit 2. April 2020)¹⁾
b) Austrian Airlines AG, Österreich
(stellv. Vorsitz, seit 7. April 2020)
Swiss International Air Lines AG,
Schweiz (seit 4. April 2020)
Günes Ekspres Havacilik A.S.
(SunExpress), Türkei
(bis 31. März 2020)

Michael Niggemann

- a) Lufthansa CityLine GmbH¹⁾
(bis 31. März 2020)
b) Austrian Airlines AG, Österreich
(stellv. Vorsitz, bis 7. April 2020)

Ulrik Svensson

- b) Lufthansa AirPlus
Servicekarten GmbH¹⁾
(Vorsitz, bis 3. April 2020)
Swiss International Air Lines AG,
Schweiz (bis 31. März 2020)

G31 AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Stand zum 31.12.2020

| Präsidium | Prüfungsausschuss | Nominierungsausschuss | Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG |
|--|---|--|--|
| Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender Christine Behle, stellv. Vorsitzende Thomas Enders Ilja Schulz | Stephan Sturm, Vorsitzender Alexander Behrens Jörg Cebulla Michael Kerkloh Carsten Knobel Klaus Winkler | Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender Thomas Enders Harald Krüger | Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender Christine Behle, stellv. Vorsitzende Thomas Enders Ilja Schulz |
| 16 Sitzungen im Jahr 2020 | Sechs Sitzungen im Jahr 2020 | Eine Sitzung im Jahr 2020 | Keine Sitzung im Jahr 2020 |

a) Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

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

¹⁾ Konzernmandat gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG.

²⁾ Sonstiges Konzernmandat.

³⁾ Börsennotierte Gesellschaft.

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

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen, Rechte und Pflichten

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.530.221.624,32, aufgeteilt in 597.742.822 auf den Namen lautende Stückaktien. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital. Die Übertragung der Aktien ist an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden (Vinkulierung). Die Gesellschaft darf die Zustimmung nur verweigern, wenn durch die Eintragung des neuen Aktionärs in das Aktienregister die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte. Dies geschah im Geschäftsjahr 2020 nicht. Die Aktionäre nehmen nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Satzung ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Jede Aktie gewährt eine Stimme.

Stimmrechts- oder Übertragungsbeschränkungen

Zur Aufrechterhaltung der Luftverkehrsbetriebsgenehmigung sowie der Luftverkehrsrechte zum Anflug diverser internationaler Ziele ist ein Anteil deutscher beziehungsweise europäischer Aktionäre von mindestens 50 % des Grundkapitals der Gesellschaft erforderlich. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionäre 40 %, ist die Deutsche Lufthansa AG gemäß § 4 Abs. 1 Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) in Verbindung mit § 71 Abs. 1 Nr. 1 AktG insbesondere befugt, eigene Aktien zu erwerben. Wird ein Ausländeranteil von 45 % im Aktienregister erreicht, ist die Gesellschaft ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital gegen Bareinlage durch die Ausgabe neuer Aktien um bis zu 10 % zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionäre auszu-schließen (§ 4 Abs. 2 und 3 LuftNaSiG in Verbindung mit § 4 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft). Nähert sich der Anteil ausländischer Aktionäre der 50 %-Grenze, kann die Gesellschaft die Zustimmung zur Eintragung neuer ausländischer Aktionäre ins Aktienregister verweigern (§ 5 Abs. 1 der Satzung). Die Gesellschaft ist weiterhin ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats zuletzt eingetragene Aktionäre aufzufordern, ihre Aktien zu veräußern. Ab dem vierten Tag nach Bekanntmachung der Aufforderung können die betroffenen Aktionäre die Rechte aus den betroffenen Aktien nicht mehr ausüben. Wird der Aufforderung nicht binnen vier Wochen nachgekommen, ist die Gesellschaft nach Verstreichen einer Nachfrist von drei Wochen berechtigt, die betreffenden Aktien gegen Entschädigung für verlustig zu erklären. Am 31. Dezember 2020 lag der Anteil ausländischer Aktionäre im Aktienregister der Gesellschaft bei 16,2 %. Im Geschäftsjahr 2020 wurden keine Maßnahmen ergriffen, um den Ausländeranteil zu begrenzen. Weitere Informationen zum LuftNaSiG und die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur finden sich unter www.lufthansagroup.com/investor-relations.

Im Rahmen der jährlichen Aktien-Beteiligungsprogramme für Mitarbeiter und Führungskräfte bestehen zeitliche Verfügungsbeschränkungen für Aktien, insbesondere Haltefristen von bis zu vier Jahren.

Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital von mehr als 10 % der Stimmrechte

Der Gesellschaft lagen per 31. Dezember 2020 folgende Meldungen hinsichtlich direkter oder indirekter Beteiligungen vor, die 10 % der Stimmrechte übersteigen:

- Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF): 20,05 % (Meldung vom 6. Juli 2020)
- Heinz Hermann Thiele: 12,42 % (Meldung vom 13. Juli 2020)

Inhaber von Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, sind bei der Gesellschaft nicht vorhanden. Dem WSF als Aktionär sind jedoch besondere Rechte eingeräumt (zum Beispiel Zustimmungsvorbehalte zu bestimmten Finanzierungen, Aufsichtsratspositionen). Weitere Angaben zu den besonderen Rechten des WSF finden sich unter <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/stabilisierungspakete.html>.

Stimmrechtskontrolle von Mitarbeiteraktien bei mittelbarer Kontrollrechtsausübung

Soweit die Gesellschaft im Rahmen ihrer Mitarbeiterprogramme Aktien an Mitarbeiter ausgibt, werden die Aktien den Mitarbeitern unmittelbar übertragen. Die begünstigten Mitarbeiter können die ihnen aus den Mitarbeiteraktien zustehenden Kontrollrechte wie andere Aktionäre unmittelbar nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Bestimmungen der Satzung ausüben.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung beziehungsweise Abberufung der Vorstandsmitglieder und Änderung der Satzung

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und bestimmt deren Anzahl. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Jede Satzungsänderung bedarf eines Hauptversammlungsbeschlusses mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung durch die Aktionäre vertretenen Grundkapitals. Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung betreffen (§ 11 Abs. 4 der Satzung). Darüber hinaus ist der Aufsichtsrat bei Ausübung oder nach Ablauf eines Genehmigten Kapitals ermächtigt, § 4 der Satzung entsprechend anzupassen.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Die Deutsche Lufthansa AG verfügte zum 31. Dezember 2020 über ein Genehmigtes Kapital A in Höhe von 450.000.000,00 EUR sowie ein Genehmigtes Kapital B in Höhe von 22.362.168,32 EUR:

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 450.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Von dieser Ermächtigung wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 30.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeiter gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital B). Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Von dieser Ermächtigung machte die Gesellschaft im Berichtszeitraum keinen Gebrauch.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 4. Mai 2025 mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) im Gesamtnennbetrag von bis zu 1.500.000.000 EUR zu begeben. Im November 2020 wurde eine Wandelschuldverschreibung in Höhe von 600.000.000 EUR begeben. Hierdurch wurde die bestehende Genehmigung, zur Gewährung von Aktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger der Schuldverschreibung, zur Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft um bis zu 122.417.728 EUR durch Ausgabe von bis zu 47.819.425 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien, zum größten Teil genutzt. Die im November 2020 begebene Wandelschuldverschreibung berechtigt die Inhaber zur Wandlung von bis zu 46.296.296 Aktien, mit einer einhergehenden Erhöhung des Grundkapitals um bis zu 118.518.518 EUR. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandlungs- und/oder Optionsrechten oder die zur Wandlung Verpflichteten ausgegebenen Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechten oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise einer Kombination dieser Instrumente), die von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 bis zum 4. Mai 2025 ausgegeben werden, von ihren Wandlungs- oder Optionsrechten Gebrauch machen oder die zur Wandlung verpflichteten Inhaber beziehungsweise Gläubiger ausgegebener Schuldverschreibungen mit Wandlungspflicht ihre Pflicht zur Wandlung erfüllen oder soweit die Gesellschaft ein Wahlrecht ausübt, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren und soweit nicht jeweils ein

Barausgleich gewährt oder eigene Aktien zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Berichtsjahres an, in dem sie durch die Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten, durch die Erfüllung von Wandlungspflichten oder durch die Ausübung von Andienungsrechten entstehen, am Gewinn teil. Der Vorstand ist ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Das Grundkapital der Gesellschaft ist aufgrund des Beschlusses der außerordentlichen Hauptversammlung vom 25. Juni 2020 um bis zu 102.014.776,32 Euro, eingeteilt in bis zu 39.849.522 auf den Namen lautende Stückaktien, bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2020/II). Die neuen Aktien sind ab Beginn des im Jahr der Ausgabe laufenden Geschäftsjahres gewinnberechtigt; soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand die Gewinnbeteiligung neuer Aktien hiervon und auch abweichend von § 60 Abs. 2 AktG, auch für ein bereits abgelaufenes Geschäftsjahr, festlegen. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Aktien bei Ausübung von Umtauschrechten, die dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) als stillem Gesellschafter der Gesellschaft gemäß Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft vom 25. Juni 2020 im Übernahmefall (wie nachfolgend definiert) für die Stille Einlage II-A gewährt wurden. Sollte der WSF die Stille Einlage II-A jedoch an einen Dritten (wie unten definiert) veräußern, entfällt diese Bedingung, sodass die Stille Einlage II-A ab Übertragung an den oder die Dritten jederzeit umtauschbar ist; der Umfang des Umtauschrechts ist jedoch auf 39.849.522 Aktien beschränkt. Als Dritter gilt jede natürliche oder juristische Person mit Ausnahme (i) des Bundes, eines Landes oder mehrerer Länder, (ii) einer anderen Gebietskörperschaft und (iii) einer bundes- oder landesunmittelbaren Körperschaft oder Anstalt des öffentlichen Rechts. Die neuen Aktien werden zu einem Ausgabebetrag von 2,56 Euro je Aktie ausgegeben. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie der WSF (oder nach Abtretung der Stillen Einlage II-A ein Dritter) von dem Umtauschrecht Gebrauch macht. Der Vorstand wird ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der bedingten Kapitalerhöhung und ihrer Durchführung festzulegen.

Das Grundkapital der Gesellschaft ist aufgrund des Beschlusses der außerordentlichen Hauptversammlung vom 25. Juni 2020 um bis zu 897.985.223,68 Euro, eingeteilt in bis zu 350.775.478 auf den Namen lautende Stückaktien, bedingt erhöht (Bedingtes Kapital 2020/III). Die neuen Aktien sind ab Beginn des im Jahr der Ausgabe laufenden Geschäftsjahres gewinnberechtigt; soweit rechtlich zulässig, kann der Vorstand die Gewinnbeteiligung neuer Aktien hiervon und auch abweichend von § 60 Abs. 2 AktG, auch für ein bereits abgelaufenes Geschäftsjahr, festlegen. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Aktien bei Ausübung von Umtauschrechten, die dem nach dem Stabilisierungsfondsgesetz errichteten WSF der Bundesrepublik Deutschland als stillem Gesellschafter gemäß Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft vom 25. Juni 2020 zum Zwecke des Verwässerungsschutzes und oder des Kuponschutzes (jeweils wie unten definiert) für die Stille Einlage II-B gewährt wurden.

- „Verwässerungsschutz“ bezeichnet die Fälle, um bei einer Kapitalerhöhung der Gesellschaft den WSF vor einer Verwässerung (x) seiner durch Umtausch der Stillen Einlage II-A auf 25 % und einer Aktie erhöhten Aktienbeteiligung im Übernahmefall (wie unten definiert) zu schützen, es sei denn, der WSF hat einen Verzicht auf Verwässerungsschutz (wie unten definiert) ausgeübt, oder (y) seiner Aktienbeteiligung von 20 % im Fall einer bezugsrechtsfreien Kapitalerhöhung zu schützen, es sei denn, i) dem WSF wird eine Beteiligung an der bezugsrechtsfreien Kapitalerhöhung angeboten oder ii) der WSF hat einen Verzicht auf Verwässerungsschutz (wie unten definiert) ausgeübt.
- „Kuponschutz“ bezeichnet die Fälle, in denen der angefallene Kupon auf die Stille Einlage I (x) für keines der Geschäftsjahre bis einschließlich 2023 gezahlt wird, und (y) falls der angefallene Kupon für die Stille Einlage I für die Geschäftsjahre 2024 und 2025 erneut nicht gezahlt wird, soweit nicht die Stille Einlage II-A umgetauscht wurde. Das Umtauschrecht im Fall des Kuponschutzes ist für die Fälle (x) und (y) jeweils auf 5 % des aktuellen Grundkapitals nach Umtausch beschränkt.
- Ein „Übernahmefall“ gilt als eingetreten im Fall der Veröffentlichung der Entscheidung zur Abgabe eines Übernahmeangebots im Sinne von § 10 WpÜG oder im Fall einer Kontrollenerlangung im Sinne von §§ 35 in Verbindung mit 29 WpÜG.
- Ein „Verzicht auf Verwässerungsschutz“ liegt vor, wenn der WSF i) ein Bezugsrecht im Rahmen einer Kapitalmaßnahme der Gesellschaft mit Bezugsrecht nicht ausgeübt oder ii) an einer ihm angebotenen bezugsrechtsfreien Kapitalerhöhung nicht teilgenommen oder iii) eine oder mehrere Aktien seiner Aktienbeteiligung veräußert hat.

Die neuen Aktien werden bei Ausgabe bei Ausübung des Umtauschrechts zum Zweck des Verwässerungsschutzes (wie vorstehend definiert) zum aktuellen Börsenkurs im Zeitpunkt des Umtauschs abzüglich 10 %, bei Ausgabe bei Ausübung des Umtauschrechts zum Zweck des Kuponschutzes (wie vorstehend definiert) zum aktuellen Börsenkurs im Zeitpunkt des Umtauschs abzüglich 5,25 % begeben. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie der WSF von dem Umtauschrecht Gebrauch macht. Sofern die Stille Einlage II-B abgetreten wird, entfallen die Umtauschrechte. Der Vorstand wird ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats die weiteren Einzelheiten der bedingten Kapitalerhöhung und ihrer Durchführung festzulegen.

Die Deutsche Lufthansa AG ist in den in § 71 AktG gesetzlich geregelten Fällen zum Rückkauf von Aktien und zur Veräußerung zurückgekaufter Aktien befugt. Darüber hinaus ist die Gesellschaft durch Beschlüsse der ordentlichen Haupt-

versammlung vom 7. Mai 2019 ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 eigene Aktien zu erwerben. Die Ermächtigungen können unter anderem dazu genutzt werden, Aktien zum Zwecke der Bedienung von Mitarbeiterbeteiligungsprogrammen auszugeben sowie die Finanzierungsmöglichkeiten für den Fall des Erwerbs eines Unternehmens oder einer Unternehmensbeteiligung zu erweitern. Dabei darf der rechnerische Anteil der aufgrund dieser Ermächtigung erworbenen Aktien zusammen mit anderen Aktien der Gesellschaft, die die Gesellschaft bereits erworben hat und noch besitzt, zu keinem Zeitpunkt mehr als 10 % des Grundkapitals betragen.

Allerdings besteht bis zur Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen ein Verbot des Rückkaufs von Aktien für die Deutsche Lufthansa AG, sofern es nicht die Anteile des WSF betrifft.

Weitere Angaben zum genehmigten Kapital, bedingten Kapital und zum Erwerb eigener Aktien ➤ **Konzernabschluss, Erläuterung 33, S. 178 f.**

Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Das von der Gesellschaft betriebene EMTN-Programm zur Begebung von Anleihen beinhaltet eine Kontrollwechselklausel, wonach Gläubiger von hierunter ausgegebenen Anleihen im Fall eines Kontrollwechsels die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe verlangen können. Der Kontrollwechsel ist an die unter dem EMTN-Programm näher definierten Begriffe der Kontrolle und eine innerhalb eines Kontrollwechselzeitraums stattfindende Ratingherabstufung aufgrund des Kontrollwechsels geknüpft. Unter diesem Programm sind aktuell eine Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 6. September 2024 und eine Anleihe über 1.000 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 29. Mai 2026 ausstehend.

Im August 2015 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Hybridanleihe über 500 Mio. EUR mit Fälligkeit am 12. August 2075 begeben, die ebenfalls die zuvor beschriebene Kontrollwechselklausel beinhaltet. Darüber hinaus hat die Deutsche Lufthansa AG Schuldscheindarlehen ausgegeben, die ähnliche Kontrollwechselklauseln beinhalten. Hiervon sind zum 31. Dezember 2020 insgesamt noch 1.903 Mio. EUR ausstehend.

Der am 1. Juli 2020 mit der KfW und einem Bankenkonsortium geschlossene Darlehensvertrag über einen anfänglichen Gesamtbetrag in Höhe von 3 Mrd. EUR verfügt über eine Kontrollwechselklausel. Ein Kontrollwechsel tritt demnach ein, wenn eine Person oder eine gemeinsam handelnde Personenmehrheit (mit Ausnahme des WSF oder eines staatlichen Darlehensgebers 30 % oder mehr Aktien mit Stimmrechten der Gesellschaft erwirbt, und führt zu dem Recht der Darlehensgeber auf vorzeitige Rückzahlung des Darlehens.

Im November 2020 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Wandelanleihe über 600 Mio. EUR mit Fälligkeit am 17. November 2025 begeben. Die Bedingungen der Anleihe beinhalten eine Kontrollwechselklausel, wonach der Wandlungspreis angepasst wird und Gläubiger im Fall eines Kontrollwechsels die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe verlangen können. Ein Kontrollwechsel tritt ein, wenn eine Person oder mehrere Personen die Kontrolle über die Deutsche Lufthansa AG erlangen oder im Fall eines Pflichtangebots für Stammaktien eine Situation eintritt, in der Stammaktien zusammen insgesamt mehr als 50 % der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG gewähren.

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

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

Falls der Vertrag endet, weil das Sonderkündigungsrecht ausgeübt oder der Vertrag innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten seit und im Zusammenhang mit dem Kontrollwechsel einvernehmlich aufgehoben wurde, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags. Die Höhe der Abfindung darf dabei 150 % der vertraglich vereinbarten Abfindungshöchstgrenze von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten. Bei Neu- und Wiederbestellungen nach dem 1. Januar 2020 wird der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 zur Anwendung der Abfindungshöchstgrenze auch im Fall des Wechsels der Unternehmenskontrolle entsprochen. ➔ **Vergütungsbericht.**

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄSS § 289F HGB UND § 315D HGB

Die nach § 289f HGB und § 315d HGB für börsennotierte Aktiengesellschaften geforderte Erklärung zur Unternehmensführung wurde abgegeben und auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung öffentlich zugänglich gemacht.

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

Umsatz der Deutschen Lufthansa AG fällt auf 4.280 Mio. EUR. | Jahresergebnis liegt bei –780 Mio. EUR. | Bilanzsumme steigt auf 32.272 Mio. EUR.

Der Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) unter Beachtung der ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) und der Satzung aufgestellt und vom Abschlussprüfer Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt am Main, geprüft. Er wird im Bundesanzeiger bekannt gemacht. Der Jahresabschluss ist im Internet dauerhaft verfügbar. ➔ <http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/publikationen.html>.

Im vorliegenden Geschäftsbericht ist der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG mit dem Lagebericht des Lufthansa Konzerns zusammengefasst. Die Deutsche Lufthansa AG und ihre Ergebnisse beinhalten auch die Konzernzentrale mit den Zentralfunktionen für Unternehmensentwicklung, Finanzen und Controlling, Kommunikation, öffentliche Ange-

legenheiten, Personal, Recht und Compliance sowie Datenschutz, Sicherheit und Beschaffung. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Deutschen Lufthansa AG entsprechen im Wesentlichen denen des Konzerns. ➔ **Gesamtwirtschaftliche Lage, S. 32 f.; Branchenentwicklung, S. 33 f.; Geschäftsverlauf, S. 35 ff.**

ERTRAGSLAGE

Die Deutsche Lufthansa AG weist im Geschäftsjahr 2020 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 780 Mio. EUR aus. Entscheidenden Einfluss auf die Ertragslage hatten der pandemiebedingt stark eingeschränkte Flugbetrieb und der Buchgewinn aus der Aufdeckung der stillen Reserven in den Anteilen der AirTrust AG.

Umsatz und Erträge

18 Mio. Passagiere befördert

Im Geschäftsjahr 2020 beförderte die Deutsche Lufthansa AG 18 Mio. Fluggäste, ein Rückgang von 75 % gegenüber dem Vorjahreswert (Vorjahr: 70 Mio.). Das Angebot sank um 69 %, der Absatz reduzierte sich um 77 %. Die Auslastung sank in der Folge um 20 Prozentpunkte auf 62 %.

Betriebliche Erträge sinken um 38 %

Die Entwicklung der betrieblichen Erträge ist zum einen durch den pandemiebedingt deutlichen Rückgang der Verkehrserlöse um 76 % auf 3.502 Mio. EUR (Vorjahr: 14.885 Mio. EUR) gekennzeichnet. Zum anderen stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge um 310 % auf 6.825 Mio. EUR (Vorjahr: 1.663 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf die Realisierung eines Buchgewinns in Höhe von 5.608 Mio. EUR aus dem Einlagevorgang im Zusammenhang mit der AirTrust AG zurückzuführen.

Aufwendungen

Betriebliche Aufwendungen sinken um 38 %

Die betrieblichen Aufwendungen betrugen 10.765 Mio. EUR und lagen damit um 38 % unter denen des Vorjahres (Vorjahr: 17.390 Mio. EUR).

Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem Materialaufwand, der sich im Vergleich zum Vorjahr um 5.691 Mio. EUR auf 5.071 Mio. EUR mehr als halbiert hat. Innerhalb des Materialaufwands sind die beiden Hauptfaktoren im deutlichen Rückgang des Treibstoffaufwands inklusive Sicherung (reduzierte sich um 74 % auf 959 Mio. EUR) sowie in der Halbierung des Technikaufwands auf 1.025 Mio. EUR zu sehen. Der Rückgang des Treibstoffaufwands um 77 % ist im Wesentlichen auf die um 71 % geringere Menge und eine im Vergleich zum Vorjahr unter Berücksichtigung eines belastenden Preissicherungsergebnisses um 3 % rückläufige Preisentwicklung zurückzuführen. Die aus dem pandemiebedingten Rückgang

der Verkehrsleistung resultierende Übersicherung der Treibstoffpreissicherung führte im Geschäftsjahr 2020 zusätzlich zu einer Ergebnisbelastung von 467 Mio. EUR.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind um 42 % auf 4.050 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 6.993 Mio. EUR). Der im Geschäftsjahr 2020 pandemiebedingt stark eingeschränkte Flugbetrieb hatte großen Einfluss auf die Entwicklung der Gebührenpositionen, die im Vergleich zum Vorjahr um 64 % auf 719 Mio. EUR zurückgingen (Vorjahr: 1.982 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für bezogene Technikleistungen halbierten sich im Vergleich zum Vorjahr auf 1.025 Mio. EUR (Vorjahr: 2.042 Mio. EUR). Diese Entwicklung ist zum einen auf den Übergang von Teilen des Wartungsgeschäfts von der Lufthansa Technik AG zur Deutschen Lufthansa AG sowie auf die im Vergleich zum Vorjahr pandemiebedingt deutlich geringere Anzahl von Triebwerkswartungsereignissen zurückzuführen. Die Charteraufwendungen sanken im Vergleich zum Vorjahr um 33 % auf 417 Mio. EUR (Vorjahr: 627 Mio. EUR). Dieser Rückgang ist auf die reduzierte Leistungsabnahme sowohl aus dem Regionalcharterkonzept mit der Lufthansa CityLine GmbH als auch mit externen Fluggesellschaften zurückzuführen. Die Aufwendungen für Operating Leases sind gegenüber dem Vorjahr um 44 % auf 1.246 Mio. EUR angestiegen (Vorjahr: 865 Mio. EUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Bildung einer Drohverlustrückstellung in Höhe von 337 Mio. EUR zurückzuführen, da die zukünftig zu zahlenden Leasingraten für von der längerfristigen Kapazitätsabsenkung betroffene Flugzeuge deren Beitrag zum Unternehmenserfolg voraussichtlich übersteigen werden.

Der Personalaufwand sank um 27 % auf 2.217 Mio. EUR (Vorjahr: 3.049 Mio. EUR), vor allem bedingt durch die Erstattung gezahlter Lohnersatzleistungen und Sozialversicherungsbeiträgen im Zusammenhang mit der Kurzarbeit in Höhe von 430 Mio. EUR. Zusätzlich sind auch die variablen und flugbetriebsabhängigen Gehaltsbestandteile deutlich zurückgegangen.

T053 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGBIETE DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG

| | Verkehrserlöse | | Fluggäste | | Angebotene Sitzkilometer | | Verkaufte Sitzkilometer | | Sitzladefaktor | |
|----------------------|-------------------|---------------------|-----------------|---------------------|--------------------------|---------------------|-------------------------|---------------------|----------------|----------------------|
| | 2020 in Mio. € | Veränderung in % | 2020 in Tsd. | Veränderung in % | 2020 in Mio. | Veränderung in % | 2020 in Mio. | Veränderung in % | 2020 in % | Veränderung in P. |
| Europa | 1.520 | -73 | 13.589 | -74 | 18.688 | -66 | 11.399 | -73 | 61 | -15 |
| Amerika | 1.136 | -79 | 2.041 | -77 | 26.330 | -67 | 16.017 | -77 | 61 | -25 |
| Asien/Pazifik | 536 | -81 | 1.000 | -81 | 12.195 | -75 | 7.905 | -81 | 65 | -20 |
| Nahost/Afrika | 310 | -72 | 908 | -75 | 6.027 | -66 | 3.946 | -72 | 65 | -14 |
| Gesamtverkehr | 3.502 | -76 | 17.538 | -75 | 63.240 | -69 | 39.267 | -77 | 62 | -20 |

Die Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 91 % auf 1.135 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 594 Mio. EUR). Dieser Anstieg ist auf die außerplanmäßigen Abschreibungen mehrerer im Wesentlichen vierstrahliger Flugzeugmuster zurückzuführen, die dauerhaft stillgelegt beziehungsweise in einen Langzeitparkmodus überführt wurden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 2.342 Mio. EUR um 22 % unter dem Vorjahr (Vorjahr: 2.985 Mio. EUR). Auch dieser Rückgang erklärt sich mit dem pandemiebedingt stark eingeschränkten Flugbetrieb bei den Reiseaufwendungen, den Verkaufsprovisionen sowie den Aufwendungen für die EDV-Ticket-Vertriebssysteme.

Ergebnisentwicklung

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sinkt auf 340 Mio. EUR

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sank im Geschäftsjahr 2020 um 38 % auf 340 Mio. EUR (Vorjahr: 546 Mio. EUR). Die betrieblichen Erträge und Aufwendungen sanken prozentual jeweils um 38 %. Während die betrieblichen Erträge auf 11.105 Mio. EUR zurückgingen (Vorjahr: 17.936 Mio. EUR), sanken die betrieblichen Aufwendungen auf 10.765 Mio. EUR (Vorjahr: 17.390 Mio. EUR). Das in Anlehnung an die Konzernergebnisgröße ermittelte Adjusted EBIT betrug im Geschäftsjahr –5.421 Mio. EUR (Vorjahr: 1.016 Mio. EUR). Wesentliche Überleitungspositionen sind Zu- und Abschreibungen auf Beteiligungsansätze, die außerplanmäßigen Abschreibungen auf mehrere Flugzeuge sowie der Buchgewinn aus dem Einlagevorgang im Zusammenhang mit der AirTrust AG.

Finanzergebnis sinkt auf –2.115 Mio. EUR

Das Finanzergebnis sank um 2.194 Mio. EUR auf –2.115 Mio. EUR (Vorjahr: 79 Mio. EUR). Es setzt sich aus einem Beteiligungsergebnis von –806 Mio. EUR (Vorjahr: 476 Mio. EUR), einem Zinsergebnis von –1.162 Mio. EUR (Vorjahr: –352 Mio. EUR) und den übrigen Finanzposten von –147 Mio. EUR (Vorjahr: –45 Mio. EUR) zusammen.

Das Beteiligungsergebnis beinhaltet Ergebnisabführungen in Höhe von –1.146 Mio. EUR (Vorjahr: –221 Mio. EUR) und sonstige Beteiligungserträge in Höhe von 340 Mio. EUR (Vorjahr: 697 Mio. EUR). Der deutliche Rückgang erklärt sich vor allem mit negativen Ergebnissen der Eurowings GmbH in Höhe von –861 Mio. EUR (Vorjahr: –414 Mio. EUR), der Lufthansa Technik AG in Höhe von –631 Mio. EUR (Vorjahr: 310 Mio. EUR), der LSG Lufthansa Service Holding AG in Höhe von –266 Mio. EUR (Vorjahr: –144 Mio. EUR) und der Lufthansa Commercial Holding GmbH in Höhe von –77 Mio. EUR (Vorjahr: 54 Mio. EUR) sowie darüber hinaus auch mit dem Rückgang des Ergebnisses der Miles & More GmbH auf 94 Mio. EUR (Vorjahr: 115 Mio. EUR). Gegenläufig entwickelte sich das Ergebnis der Lufthansa Cargo AG in Höhe von 650 Mio. EUR (Vorjahr: –47 Mio. EUR) sowie auch das Ergebnis der Lufthansa CityLine GmbH in Höhe von –67 Mio. EUR (Vorjahr: –110 Mio. EUR). Zu den sonstigen Beteiligungserträgen trugen die Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften in Höhe von 334 Mio. EUR (Vorjahr: 288 Mio. EUR) bei.

Das Zinsergebnis betrug im Geschäftsjahr –1.162 Mio. EUR (Vorjahr: –352 Mio. EUR). Es wurde in Höhe von 651 Mio. EUR (Vorjahr: 1.231 Mio. EUR) durch die weiterhin sinkende Entwicklung des für die Bewertung der Pensionsrückstellungen anzuwendenden Abzinsungszinssatzes von 2,30 % (Vorjahr: 2,71 %) belastet. Zusätzlich wird das Zinsergebnis mit der im Vergleich zum Vorjahr gegenläufigen Marktbewertung der zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögen in Höhe von –361 Mio. EUR (Vorjahr: 1.067 Mio. EUR) belastet.

Die im Finanzergebnis erfassten Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen mit 147 Mio. EUR deutlich über dem Vorjahr (45 Mio. EUR). Sie erklären sich im Wesentlichen mit der Abschreibung auf die Beteiligungsbuchwerte der Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee (117 Mio. EUR) und der Crane Strategic Investment S.C.S. (10 Mio. EUR).

Jahresergebnis sinkt auf –780 Mio. EUR

Das betriebliche Ergebnis und das Finanzergebnis addieren sich auf –1.775 Mio. EUR (Vorjahr: 625 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr werden die Aufwendungen für auf Vorjahre entfallende Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 51 Mio. EUR durch einen entlastenden Effekt bei den latenten Steuern in Höhe von 1.065 Mio. EUR kompensiert. Für sonstige Steuern fiel im Geschäftsjahr ein Aufwand in Höhe von 19 Mio. EUR an. Insgesamt belief sich das Jahresergebnis im Geschäftsjahr 2020 somit auf –780 Mio. EUR (Vorjahr: 595 Mio. EUR).

T054 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|---------------|---------------|
| Erlöse aus den Verkehrsleistungen | 3.502 | 14.885 |
| Andere Betriebserlöse | 778 | 1.388 |
| Umsatzerlöse | 4.280 | 16.273 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 6.825 | 1.663 |
| Materialaufwand | –5.071 | –10.762 |
| Personalaufwand | –2.217 | –3.049 |
| Abschreibungen | –1.135 | –594 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | –2.342 | –2.985 |
| Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit | 340 | 546 |
| Beteiligungsergebnis | –806 | 476 |
| Zinsergebnis | –1.162 | –352 |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens | –147 | –45 |
| Finanzergebnis | –2.115 | 79 |
| Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | –51 | –293 |
| Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 1.065 | 291 |
| Ergebnis nach Steuern | –761 | 623 |
| Sonstige Steuern | –19 | –28 |
| Jahresüberschuss/-fehlbetrag | –780 | 595 |
| Gewinnvortrag aus dem Vorjahr | 298 | – |
| Einstellung in die Gewinnrücklagen | –298 | –297 |
| Bilanzgewinn | –780 | 298 |

FINANZLAGE

Cashflow

Liquidität liegt bei 2.021 Mio. EUR

Der deutliche Rückgang des operativen Cashflow um 4.695 Mio. EUR auf –4.279 Mio. EUR (Vorjahr: 416 Mio. EUR) ist maßgeblich auf den stark eingeschränkten Flugbetrieb zurückzuführen, der teilweise durch positive Effekte beim Working Capital und geringere Steuerauszahlungen kompensiert wurde. Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug zum Bilanzstichtag 426 Mio. EUR (Vorjahr: –1.330 Mio. EUR). Den im Berichtsjahr 2020 von der Deutschen Lufthansa AG durchgeführten Liquiditätsmaßnahmen wie den Kapitalherabsetzungen bei der Lufthansa Commercial Holding (2.550 Mio. EUR) und der Crane Strategic Investment S.C.S. (1.790 Mio. EUR) standen Investitionen in verschiedene Wertpapierpositionen (3.614 Mio. EUR) gegenüber. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 4.760 Mio. EUR (Vorjahr: 179 Mio. EUR) und resultierte im Wesentlichen aus den Finanztransaktionen im Rahmen der WSF-Stabilisierungsmaßnahmen (2.000 Mio. EUR) sowie der Begebungen der Eurobond-Anleihe (1.000 Mio. EUR), der Wandelanleihe (600 Mio. EUR) und mehrerer Schuldscheindarlehen (700 Mio. EUR). Insgesamt stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente damit von –2.542 Mio. EUR um 907 Mio. EUR auf –1.635 Mio. EUR. Der Bestand an kurzfristigen Wertpapieren inklusive der von der Crane Strategic Investment S.C.S. gehaltenen strategischen Liquidität stieg um 1.824 Mio. EUR auf 3.656 Mio. EUR (Vorjahr: 1.832 Mio. EUR). Insgesamt stieg die Liquidität damit um 2.731 Mio. EUR auf 2.021 Mio. EUR (Vorjahr: –710 Mio. EUR).

VERMÖGENSLAGE

Die Bilanzsumme stieg um 3.140 Mio. EUR oder 11% auf 32.272 Mio. EUR (Vorjahr: 29.132 Mio. EUR). Das Anlagevermögen macht 71% der Bilanzsumme aus (Vorjahr: 81%).

Aktiva

Anlagevermögen sinkt um 473 Mio. EUR

Das Anlagevermögen sank um 473 Mio. EUR oder 2% auf 23.037 Mio. EUR (Vorjahr: 23.510 Mio. EUR). Bei den Flugzeugen ergab sich vor allem aufgrund der außerplanmäßigen Abschreibung auf im Wesentlichen vierstrahlige Flugzeugmuster ein Rückgang von 896 Mio. EUR gegenüber Vorjahr. Das Finanzanlagevermögen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 360 Mio. EUR erhöht. Die Entwicklung im Finanzanlagevermögen ist im Wesentlichen geprägt durch die Kapitalerhöhung bei der Lufthansa Commercial Holding GmbH aus dem Einlagevorgang im Zusammenhang mit der AirTrust AG und gegenläufig den Kapitalrückführungen ebenfalls von der

Lufthansa Commercial Holding GmbH sowie der Crane Strategic Investment S.C.S. als Liquiditätsmaßnahmen. Der Aufstockung und Neugewährung von Ausleihungen an verbundene Unternehmen (736 Mio. EUR) standen im Geschäftsjahr 2020 Rückzahlungen in Höhe von 1.702 Mio. EUR gegenüber.

Umlaufvermögen steigt um 2.542 Mio. EUR

Das Umlaufvermögen ist um 74% auf 5.955 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 3.413 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einem im Vergleich zum Vorjahr deutlich höheren Wertpapierbestand. Gegenläufig entwickelten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Dritte und verbundene Unternehmen. Letztere sind in den Übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen enthalten.

T055 BILANZ DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|---------------|---------------|
| Aktiva | | |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 385 | 309 |
| Flugzeuge | 5.783 | 6.679 |
| Übrige Sachanlagen | 69 | 82 |
| Finanzanlagen | 16.800 | 16.440 |
| Anlagevermögen | 23.037 | 23.510 |
| Vorräte | 111 | 108 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 102 | 642 |
| Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 1.299 | 1.725 |
| Wertpapiere | 3.655 | 41 |
| Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks | 788 | 897 |
| Umlaufvermögen | 5.955 | 3.413 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 73 | 60 |
| Aktive latente Steuern | 3.207 | 2.142 |
| Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung | – | 7 |
| Bilanzsumme | 32.272 | 29.132 |
| Passiva | | |
| Gezeichnetes Kapital | 1.530 | 1.224 |
| Kapitalrücklage | 378 | 378 |
| Gewinnrücklagen | 6.498 | 6.200 |
| Bilanzgewinn | –780 | 298 |
| Eigenkapital | 7.626 | 8.100 |
| Rückstellungen | 6.864 | 6.602 |
| Anleihen | 2.827 | 1.098 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 4.215 | 2.089 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 4.659 | 6.094 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 6.067 | 5.135 |
| Verbindlichkeiten | 17.768 | 14.416 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 14 | 14 |
| Bilanzsumme | 32.272 | 29.132 |

Aktive latente Steuern steigen um 1.065 Mio. EUR

Die aktiven latenten Steuern stiegen im Geschäftsjahr um 50 % auf 3.207 Mio. EUR. Der Anstieg der aktivierten latenten Steueransprüche ist in Höhe von 610 Mio. EUR auf erhöhte temporäre Differenzen, größtenteils im Zusammenhang mit Pensionsrückstellungen, zurückzuführen. Zudem wurden erstmals aktive latente Steuern in Höhe von 455 Mio. EUR auf steuerliche Verlustvorträge gebildet.

Passiva

Eigenkapital sinkt um 474 Mio. EUR

Das Eigenkapital sank im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des Jahresfehlbetrags um 6 % und lag zum Bilanzstichtag bei 7.626 Mio. EUR (Vorjahr: 8.100 Mio. EUR). Gegenläufig wirkte die Kapitalerhöhung zum Aufbau der WSF-Beteiligung sowie die Einstellung in die Gewinnrücklagen in Höhe von 298 Mio. EUR. Bei gleichzeitig gestiegener Bilanzsumme reduzierte sich die Eigenkapitalquote um 4 Prozentpunkte auf 24 % (Vorjahr: 28 %). Die nach § 160 Abs. 1 Nr. 2 AktG erforderliche Angabe über die Bestandsentwicklung eigener Aktien erfolgt im Konzernabschluss [↗ Erläuterung 33, S. 178 f.](#)

Langfristiges Fremdkapital steigt um 4.828 Mio. EUR

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital stieg im Geschäftsjahr 2020 um 67 % auf 11.983 Mio. EUR (Vorjahr: 7.155 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf die Finanztransaktionen im Rahmen der WSF-Stabilisierungsmaßnahmen sowie auf die Begebung von zwei neuen Anleihen und neuer Schuldscheindarlehen zurückzuführen.

Der Anstieg des Eigenkapitals und des langfristigen Fremdkapitals führte bei gleichzeitigem Anstieg der Bilanzsumme zu einem gestiegenen Anteil langfristiger Mittel an der Bilanzsumme von 61 % (Vorjahr: 52 %). Das Anlagevermögen ist zu 85 % durch langfristige Mittel gedeckt (Vorjahr: 65 %).

Kurzfristiges Fremdkapital sinkt um 1.214 Mio. EUR

Das kurzfristige Fremdkapital lag mit 12.663 Mio. EUR um 1.214 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres (Vorjahr: 13.877 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Rückstellung für nicht ausgeflogene Flugdokumente und einen Rückgang in den übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten zurückzuführen. Im Gegensatz dazu sind die Steuerrückstellungen im Vergleich zum Vorjahr angestiegen.

Nettoverschuldung steigt um 2.943 Mio. EUR

Die bilanzielle Nettoverschuldung stieg im Wesentlichen aufgrund der Finanzierungsmaßnahmen durch den WSF (Stille Beteiligung und KfW-Darlehen) sowie der Ausgabe einer Eurobond-Anleihe, einer Wandelanleihe und weiteren Schuldscheindarlehen um 2.943 Mio. EUR oder 68 % auf 7.243 Mio. EUR (Vorjahr: 4.300 Mio. EUR). Gegenläufig wirkte der im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöhte Wertpapierbestand.

WEITERE ANGABEN

Risikobericht

Die Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die Geschäftsentwicklung des im Konzernabschluss dargestellten Geschäftsfelds Network Airlines. An den Risiken ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. [↗ Geschäftsfeld Network Airlines, S. 51 ff.](#)

Nachtragsbericht

Die wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag entsprechen den im Konzernabschluss mit Bezug auf das Geschäftsfeld Network Airlines dargestellten Sachverhalten.

Prognosebericht

Die zukünftige Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Einflüssen wie die der im Konzernabschluss dargestellten Lufthansa German Airlines. An der Geschäftsentwicklung ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote.

Weitere Informationen zur erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und zur Entwicklung der Geschäftsfelder sowie zu Annahmen, die der Konzernprognose zugrunde liegen, finden sich im [↗ Prognosebericht, S. 118 ff.](#)

KONZERN- ABSCHLUSS

134 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

135 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

136 Konzernbilanz

138 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

139 Konzern-Kapitalflussrechnung

140 Konzernanhang

140 Allgemeine Angaben

157 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

165 Erläuterungen zur Konzernbilanz

165 Aktiva

178 Passiva

198 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

203 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

205 Sonstige Erläuterungen

223 Zusammensetzung des Konzerns

229 Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

236 Übrige Anteile

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2020

T056 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

| in Mio. € | Anhang | 2020 | 2019 |
|--|--------|---------------|---------------|
| Erlöse aus den Verkehrsleistungen | 4 | 9.078 | 28.136 |
| Andere Betriebserlöse | 5 | 4.511 | 8.288 |
| Umsatzerlöse | | 13.589 | 36.424 |
| Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen | 6 | 175 | 685 |
| Sonstige betriebliche Erträge ¹⁾ | 7 | 1.897 | 1.889 |
| Materialaufwand | 8 | -8.453 | -19.827 |
| Personalaufwand | 9 | -6.436 | -9.121 |
| Abschreibungen ²⁾ | 10 | -4.389 | -2.776 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen ³⁾ | 11 | -3.472 | -5.585 |
| Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit | | -7.089 | 1.689 |
| Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen | 12 | -276 | 88 |
| Übriges Beteiligungsergebnis | 12 | 12 | 80 |
| Zinserträge | 13 | 83 | 79 |
| Zinsaufwendungen | 13 | -417 | -394 |
| Übrige Finanzposten | 14 | -944 | 318 |
| Finanzergebnis | | -1.542 | 171 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | | -8.631 | 1.860 |
| Ertragsteuern | 15 | 1.865 | -615 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | | -6.766 | 1.245 |
| Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis | | 41 | -32 |
| Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis | | -6.725 | 1.213 |
| „Unverwässertes“/„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in € | 16 | -12,51 | 2,55 |

¹⁾ Darin enthalten 36 Mio. EUR (Vorjahr: 46 Mio. EUR) aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen.

²⁾ Darin enthalten 19 Mio. EUR (Vorjahr: 23 Mio. EUR) aus der Bildung von Abschreibungen auf langfristige Forderungen.

³⁾ Darin enthalten 251 Mio. EUR (Vorjahr: 120 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr 2020

T057 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €

| | 2020 | 2019 |
|---|---------------|--------------|
| Ergebnis nach Ertragsteuern | -6.766 | 1.245 |
| Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge | | |
| Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung | | |
| Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung | -107 | 115 |
| Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert | -29 | 10 |
| Folgebewertung Hedges - Cashflow Hedge-Reserve | -655 | 258 |
| Folgebewertung Hedges - Kosten der Absicherung | 143 | 476 |
| Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen | 4 | 13 |
| Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge | -4 | 15 |
| Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern | 125 | -182 |
| | -523 | 705 |
| Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung | | |
| Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen | -2.584 | -1.108 |
| Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen | - | - |
| Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert | 1 | 7 |
| Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge | - | -1 |
| Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern | 622 | 345 |
| | -1.961 | -757 |
| Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern | -2.484 | -52 |
| Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income) | -9.250 | 1.193 |
| Auf nicht beherrschende Anteile entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge | 48 | -31 |
| Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge | -9.202 | 1.162 |

Weitere Details zur Gesamtergebnisrechnung finden sich im Konzernanhang im Abschnitt [Erläuterung 34, Rücklagen, S. 179 f.](#)

Konzernbilanz

zum 31. Dezember 2020

T058 KONZERNBILANZ – AKTIVA

| in Mio. € | Anhang | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|--------|---------------|---------------|
| Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ¹⁾ | 17 | 1.169 | 1.395 |
| Sonstige immaterielle Vermögenswerte | 18 | 469 | 547 |
| Flugzeuge und Reservetriebwerke | 19 22 | 15.842 | 18.349 |
| Reparaturfähige Flugzeugersatzteile | 20 | 1.823 | 2.270 |
| Übriges Sachanlagevermögen | 21 22 | 3.671 | 4.041 |
| Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen | 23 | 403 | 672 |
| Übrige Beteiligungen | 24 45 | 252 | 256 |
| Langfristige Wertpapiere | 24 45 | 54 | 53 |
| Ausleihungen und Forderungen | 25 45 | 440 | 469 |
| Derivative Finanzinstrumente | 45 | 363 | 906 |
| Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten | 29 | 91 | 116 |
| Effektive Ertragsteuerforderungen | | 34 | 32 |
| Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche | 15 | 4.833 | 2.268 |
| Langfristige Vermögenswerte | | 29.444 | 31.374 |
| Vorräte | 26 | 726 | 980 |
| Vertragsvermögenswerte | 27 | 142 | 277 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen | 28 45 | 2.843 | 5.417 |
| Derivative Finanzinstrumente | 45 | 260 | 459 |
| Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten | 29 | 193 | 245 |
| Effektive Ertragsteuerforderungen | | 282 | 153 |
| Wertpapiere | 30 45 | 3.654 | 1.970 |
| Bankguthaben und Kassenbestände | 31 45 | 1.806 | 1.415 |
| Zum Verkauf stehende Vermögenswerte | 32 | 134 | 369 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | 10.040 | 11.285 |
| Bilanzsumme | | 39.484 | 42.659 |

¹⁾ Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

T059 KONZERNBILANZ – PASSIVA

| in Mio. € | Anhang | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|--------|---------------|---------------|
| Gezeichnetes Kapital | 33 | 1.530 | 1.224 |
| Kapitalrücklagen | 34 | 378 | 378 |
| Gewinnrücklagen | 34 | 4.868 | 5.617 |
| Übrige neutrale Rücklagen | 34 | 1.296 | 1.715 |
| Konzernergebnis | | -6.725 | 1.213 |
| Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital | | 1.347 | 10.147 |
| Nicht beherrschende Anteile | | 40 | 109 |
| Eigenkapital | | 1.387 | 10.256 |
| Pensionsrückstellungen | 35 | 9.531 | 6.659 |
| Sonstige Rückstellungen | 36 | 558 | 490 |
| Finanzschulden | 37 45 | 12.252 | 8.396 |
| Vertragsverbindlichkeiten | 38 | 36 | 25 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | | 86 | 76 |
| Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten | 39 | 33 | 32 |
| Derivative Finanzinstrumente | 45 | 457 | 128 |
| Latente Ertragsteuerverpflichtungen | 15 | 485 | 611 |
| Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten | | 23.438 | 16.417 |
| Sonstige Rückstellungen | 36 | 831 | 794 |
| Finanzschulden | 37 45 | 3.116 | 1.634 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 41 45 | 3.321 | 5.351 |
| Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten | 40 | 2.064 | 4.071 |
| Übrige Vertragsverbindlichkeiten | 40 | 2.977 | 2.675 |
| Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten | 42 | 1.295 | 382 |
| Derivative Finanzinstrumente | 45 | 366 | 137 |
| Effektive Ertragsteuerverpflichtungen | | 689 | 402 |
| Schulden in Verbindung mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten | 32 | - | 540 |
| Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten | | 14.659 | 15.986 |
| Bilanzsumme | | 39.484 | 42.659 |

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals zum 31. Dezember 2020

T060 ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

| | Gezeich- netes Kapital | Kapital- rücklage | Marktbe- wertung Finanz- instru- mente | Unter- scheid- betrag aus Währungs- umrech- nung | Neu- bewer- tungs- rücklage (Suk- zessiv- erwerbe) | Sonstige neutrale Rücklagen | Summe übrige neutrale Rücklagen | Gewinn- rücklagen | Konzern- ergebnis | Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigen- kapital | Nicht beherr- schende Anteile | Gesamt Eigen- kapital |
|--|------------------------------|----------------------|--|---|--|-----------------------------------|--|----------------------|----------------------|--|--|-----------------------------|
| in Mio.€ | | | | | | | | | | | | |
| Stand am 31.12.2018 | 1.217 | 343 | 237 | 388 | 236 | 324 | 1.185 | 4.588 | 2.163 | 9.496 | 110 | 9.606 |
| Kapitalerhöhungen/ -herabsetzungen | 7 | 35 | - | - | - | - | - | - | - | 42 | 1 | 43 |
| Umbuchungen | - | - | -9 | - | - | - | -9 | 1.792 | -1.783 | - | - | - |
| Dividenden | - | - | - | - | - | - | - | - | -380 | -380 | -33 | -413 |
| Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Ergebnis nach Steuern | - | - | - | - | - | - | - | - | 1.213 | 1.213 | 32 | 1.245 |
| Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge | - | - | 569 | 115 | - | 28 | 712 | -763 | - | -51 | -1 | -52 |
| In die Anschaffungskosten von nicht finanziellen Vermögens- werten umgegliederte Sicherungsergebnisse | - | - | -173 | - | - | - | -173 | - | - | -173 | - | -173 |
| Stand am 31.12.2019 | 1.224 | 378 | 624 | 503 | 236 | 352 | 1.715 | 5.617 | 1.213 | 10.147 | 109 | 10.256 |
| Kapitalerhöhungen/ -herabsetzungen | 306 | - | - | - | - | - | - | - | - | 306 | - | 306 |
| Umbuchungen | - | - | - | - | - | - | - | 1.213 | -1.213 | - | - | - |
| Dividenden | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | -21 | -21 |
| Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Ergebnis nach Steuern | - | - | - | - | - | - | - | - | -6.725 | -6.725 | -41 | -6.766 |
| Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge | - | - | -415 | -107 | - | 7 | -515 | -1.962 | - | -2.477 | -7 | -2.484 |
| In die Anschaffungskosten von nicht finanziellen Vermögens- werten umgegliederte Sicherungsergebnisse | - | - | 96 | - | - | - | 96 | - | - | 96 | - | 96 |
| Stand am 31.12.2020 | 1.530 | 378 | 305 | 396 | 236 | 359 | 1.296 | 4.868 | -6.725 | 1.347 | 40 | 1.387 |

Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2020

T061 KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

| in Mio. € | Anhang | 2020 | 2019 |
|--|----------------|---------------|---------------|
| Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01. | | 1.431 | 1.434 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | | -8.631 | 1.860 |
| Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen) | | 4.393 | 2.738 |
| Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen) | | 159 | 99 |
| Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen | 7 11 | 9 | 20 |
| Beteiligungsergebnis | 12 | 264 | -168 |
| Zinsergebnis | 13 | 334 | 315 |
| Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern | | 81 | -1.009 |
| Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge | | 212 | -134 |
| Veränderung Trade Working Capital | | -683 | 490 |
| Veränderung übriger Aktiva/Passiva | | 1.534 | -181 |
| Nettozu-/abflüsse aus operativer Tätigkeit | | -2.328 | 4.030 |
| Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte | 17 18 19 21 22 | -1.249 | -3.486 |
| Investitionen in Finanzanlagen | 24 25 | -24 | -73 |
| Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen | 20 | 276 | -231 |
| Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen | | 3 | 1 |
| Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen ¹⁾ | 49 | -218 | 3 |
| Ausgaben für Käufe/Kapitalerhöhungen von/bei nicht konsolidierten Anteilen | 23 24 45 | -39 | -107 |
| Ausgaben für Käufe von konsolidierten Anteilen | 49 | - | - |
| Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen | | 166 | 132 |
| Zinseinnahmen | | 66 | 70 |
| Erhaltene Dividenden | | 57 | 243 |
| Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit | | -962 | -3.448 |
| Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds | | -10.678 | -4.989 |
| Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds | | 9.298 | 4.570 |
| Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen | | -2.342 | -3.867 |
| Kapitalerhöhung | 33 34 | 306 | - |
| Transaktionen durch nicht beherrschende Anteile | | - | 1 |
| Aufnahme Finanzschulden | | 6.738 | 3.843 |
| Rückführung Finanzschulden | | -1.724 | -3.413 |
| Gewinnausschüttung | | -21 | -414 |
| Zinsausgaben | | -223 | -178 |
| Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit | | 5.076 | -161 |
| Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten | | 406 | 2 |
| Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen | | -33 | -5 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12. | 31 | 1.804 | 1.431 |
| Abzüglich Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten von Gesellschaften, die am 31.12. zum Verkauf stehen | | - | 16 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 31.12. nicht zum Verkauf stehen²⁾ | | 1.804 | 1.415 |
| Wertpapiere | 30 | 3.654 | 1.970 |
| Flüssige Mittel | | 5.458 | 3.385 |
| Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel | | 2.073 | 216 |

¹⁾ Abzüglich abgehender Zahlungsmittel.

²⁾ Die Abweichung von den in der Bilanz ausgewiesenen Bankguthaben und Kassenbeständen ergibt sich aus Termingeldern mit vereinbarter Laufzeit zwischen vier und zwölf Monaten in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR).

Konzernanhang

Deutsche Lufthansa AG 2020

ALLGEMEINE ANGABEN

1 Unternehmensinformation

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern, deren Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften im Geschäftsjahr 2020 in fünf Geschäftsfeldern organisiert waren: Network Airlines, Eurowings, Logistik, Technik und Catering.

Die in das Handelsregister des Amtsgerichts Köln eingetragene Deutsche Lufthansa AG (HRB 2168) hat ihren Sitz in Köln, Deutschland.

Die nach § 161 AktG geforderte Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde abgegeben und den Aktionären im Internet unter www.lufthansagroup.com/entsprechenserklaerung zugänglich gemacht.

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Ergänzend wurden die nach § 315e Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Sämtliche vom IASB herausgegebenen, zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Konzernabschlusses geltenden und von der Deutschen Lufthansa AG angewendeten IFRS wurden von der Europäischen Kommission für die Anwendung in der EU übernommen. Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG wird in Mio. EUR aufgestellt. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind beibehalten worden. Die Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16, Reform der Referenzzinssätze – Phase 2, wurden im Geschäftsjahr 2020 vorzeitig angewendet.

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG stellte den Konzernabschluss 2020 am 26. Februar 2021 auf. Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat den vorliegenden Konzernabschluss in seiner Sitzung am 3. März 2021 geprüft und gebilligt und damit zur Veröffentlichung freigegeben.

2 Unternehmensfortführung (Going Concern)

Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaften der Lufthansa Group wurde durch die Auswirkungen der Corona-Pandemie stark getroffen. Durch sich seit dem Winter 2020 (in Bezug auf China) und dem Frühjahr 2020 weltweit verschärfende internationale Reisebeschränkungen und Quarantäneregungen kam der Flugverkehr der Lufthansa Group Gesellschaften zeitweise fast vollständig zum Erliegen. Einzig das Frachtgeschäft konnte – wenn auch mit stark rückläufiger Nutzung der Belly-Kapazitäten – erfolgreich fortgeführt werden. Im Laufe des Geschäftsjahres standen zeitweise circa 700 Flugzeuge der Gruppe am Boden. Die leichte Erholung im Sommer 2020 mit einer Kapazitätsnutzung von rund 25 % des Vorjahresniveaus wurde bis zum Ende des Jahres aufgrund der wieder stark steigenden Infektionszahlen ausgebrems. Auf die Liquiditätslage wirkten sich sowohl die Abflüsse aus bestehenden nicht variablen Kostenbestandteilen als auch die hohen Rückerstattungen von ausgefallenen Flügen aus. Die Liquidität der Deutschen Lufthansa AG sowie der in- und ausländischen Tochtergesellschaften konnte in einem ersten Schritt Mitte des Geschäftsjahres durch die staatlichen Unterstützungsmaßnahmen im Rahmen der Stabilisierungspakete (siehe unten) sichergestellt werden.

Im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres haben die Gesellschaften umfangreiche Maßnahmen zur kurzfristigen Liquiditätssicherung sowie zur Initiierung der mittelfristigen Rückkehr zu einem profitablen, neuen Normalzustand nach Ende der Pandemie eingeleitet beziehungsweise bereits umgesetzt. Im Rahmen des konzernweiten Programms ReNew, das sich aus den Bereichen ReStructure, ReFocus, ReOrg und RePay zusammensetzt, wurde unter anderem eine Verschlinkung der Strukturen sowie ein Personalabbau von rund 27.000 Vollzeitstellen und eine Verkleinerung der operativen Flotte um circa 150 Flugzeuge beschlossen. Für bestimmte vierstrahlige Langstreckenmuster (Airbus A340-600 und A380 sowie Boeing 747-400) ist bis auf Weiteres ein Verwahren im „Deep Storage“ (Langzeitparken) oder eine vollständige Ausmusterung vorgesehen. Bisher kurzfristig vorgesehene Investitionsausgaben im Wesentlichen für Flugzeuge wurden soweit möglich und sinnvoll auf spätere Perioden verschoben. Bis zum Jahr 2023 sehen die Planungen die Abnahme von maximal 80 neuen Flugzeugen vor. Neben der staatlichen Unterstützung durch Kurzarbeitergeld und Erstattungen von Sozialabgaben wurden mit den Tarifpartnern Krisenvereinbarungen zur Sicherung der Liquiditätslage geschlossen, die Laufzeiten bis in das Jahr 2022 vorsehen. Mit sonstigen Systempartnern wurden ebenfalls liquiditätssichernde Vereinbarungen geschlossen. Darüber hinaus konnte das Liquiditätsmanagement der Lufthansa Group im Geschäftsjahr von Steuerstundungen profitieren.

Neben den staatlichen Stabilisierungspaketen hat die Lufthansa Group im Geschäftsjahr auch eigene Finanzierungsaktivitäten erfolgreich umgesetzt. Dabei flossen der Lufthansa Group insgesamt 3,8 Mrd. EUR zu. Neben kurzfristigen Kreditlinien, Commercial Papers und Geldmarkttiteln konnten auch eine Eurobond-Anleihe über 1,0 Mrd. EUR, eine Wandelanleihe über 0,6 Mrd. EUR sowie Schuldschein- und mit Flugzeugen gesicherte Darlehen in Höhe von 0,7 Mrd. EUR zu günstigen Konditionen platziert werden. Diese dienen sowohl zur Sicherung der laufenden Liquidität als auch zur Refinanzierung von in 2020 und 2021 auslaufenden Finanzierungen. Zum Jahresende betrug die zentral der Deutschen Lufthansa AG zur Verfügung stehende Liquidität 4,3 Mrd. EUR. Dazu stehen weitere abrufbare Mittel des WSF-Stabilisierungspakets in Höhe von 4,6 Mrd. EUR zur Verfügung. Daneben belaufen sich die dezentralen Bank- und Kassenbestände auf 0,9 Mrd. EUR und aus den staatlichen Finanzierungsmitteln sind in der Schweiz und in Belgien insgesamt noch 1,1 Mrd. EUR nicht in Anspruch genommen.

Die aktuellen Unternehmensplanungen rechnen mit einem Ende der Krisensituation erst ab dem Jahr 2024, wobei die Lufthansa Group davon ausgeht, dass auch dann lediglich 90 % des Vorkrisenniveaus erreicht werden. Damit stehen sie im Einklang mit den Branchenprognosen beispielsweise der jüngsten IATA-Studie aus Februar 2021, die in einem positiven Szenario ebenfalls eine Rückkehr zum Vorkrisenniveau im Jahr 2024 (in einem negativen Szenario erst in 2025) prognostiziert. Durch die eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen soll dann wieder ein profitabler Wachstumspfad erreicht werden. Risiken bestehen allerdings für die sogenannte „Ramp-up“-Phase von 2021 bis 2024. Die Dauer der Krise hängt maßgeblich davon ab, wann einerseits die regulativen Reisebeschränkungen insbesondere im Nordamerika-Geschäft und anderen wesentlichen Verkehrsgebieten gelockert beziehungsweise aufgehoben werden. Hierbei wird von Bedeutung sein, wie sich potenzielle Testmöglichkeiten, der weitere Verlauf der internationalen Impfkampagnen und die Risiken durch neue Mutationen des Covid19-Virus in den nächsten Monaten auswirken werden. Andererseits ist das Reiseverhalten der Kunden mit dem Wegfall von Reisebeschränkungen, insbesondere im Bereich des Corporate Business, für den weiteren Geschäftsverlauf mit Risiken behaftet.

Auf Basis der beschriebenen Unsicherheiten über Reisemöglichkeiten und Kundenverhalten hat die Deutsche Lufthansa AG eine rollierende Liquiditätsplanung bis Jahresende 2022 erstellt. Dabei wurden die wesentlichen Rahmenparameter „angebotene Kapazität“, „Auslastungsfaktoren“ sowie „Yield“ im Zeitverlauf der Planung in Abstimmung mit den Gruppengesellschaften festgelegt. Diese sehen insbesondere vor, dass im Jahr 2021 ein durchschnittliches Kapazitätsniveau von knapp unter 50 % des Vorkrisenwerts erreicht werden soll, welches in 2022 auf rund 80 % ansteigt. Für das Geschäftsjahr 2021 wird dabei weiterhin von der Inanspruchnahme der staatlichen Unterstützung durch Kurzarbeitergeld und Erstattungen von Sozialabgaben ausgegangen. Die Parameter wurden mit öffentlich zugänglichen Experteneinschätzungen (zum Beispiel IATA, Eurocontrol) hinsichtlich ihrer Angemessenheit abgestimmt. Durch Top-Down-Vorgaben von Parametern

und darauf basierenden Bottom-Up-Detailplanungen wurden darauf aufbauend dann die Ertrags- und Kostenprognosen für die einzelnen Einheiten und den Gesamtkonzern ermittelt. Die hieraus resultierenden Zahlungsströme wurden um bilanziell bedingte Zahlungen (zum Beispiel Ticket Refunds), die geplanten Investitionen und gegenläufig die vorgesehenen Finanzierungsmaßnahmen ergänzt und hieraus die Fortentwicklung des Liquiditätsbestands bestimmt. Die Analyse betrifft dabei sowohl die Liquiditätslage des gesamten Konzerns als auch die der Deutschen Lufthansa AG sowie die der sonstigen wesentlichen Tochtergesellschaften.

Im Bereich der Finanzierung konnten im Februar 2021 zwei weitere Anleihen mit Laufzeiten von vier und sieben Jahren über insgesamt 1,6 Mrd. EUR platziert werden, die zum einen die Refinanzierung fälliger Schulden im Jahr 2021 vollständig sicherstellt, zum anderen die vorzeitige Rückführung der KfW-Kreditfazilität von 1,0 Mrd. EUR ermöglicht. Dadurch entfallen auch bestimmte Einschränkungen für die eigene Finanzierung, wie die Verpfändung von konzerneigenen Flugzeugleasing-Gesellschaften und die Auflagen im Hinblick auf die finanzielle Unterstützung von ausländischen Tochterunternehmen (sogenanntes Ringfencing).

Neben der beschriebenen Detail-Prognoserechnung wurde zur Überprüfung der Belastbarkeit ein zusätzliches Negativ-Szenario mit einer Verschlechterung der Annahmen sowohl für den Verlauf und die Höhe des Kapazitätsangebots auf rund 40 % des Vorkrisenniveaus als auch entsprechende Anpassungen der Auslastungs- und Preisannahmen in einem Top-Down-Ansatz erstellt. Auch in diesem Szenario ist die Liquidität der Deutschen Lufthansa AG und des Konzerns für den Betrachtungszeitraum sichergestellt.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Planung der Geschäftsentwicklung, der Liquiditätsplanung und der umgesetzten beziehungsweise potenziellen Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns auch unter Berücksichtigung der bestehenden Unsicherheiten über den weiteren Geschäftsverlauf für die nächsten 18 Monate nach Abschluss des Geschäftsjahres als gesichert an. Der Konzernabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

Wesentliche Grundlage für diese Aussage bilden auch die nachfolgend dargestellten staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen, die im Geschäftsjahr gewährt wurden beziehungsweise zu Finanzierungszwecken noch zur Verfügung stehen.

Nach der Zustimmung des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) der Bundesrepublik Deutschland vom 25. Mai 2020 zum Stabilisierungspaket für die Deutsche Lufthansa AG und der Zustimmung der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG zu den mit dem WSF vereinbarten Kapitalmaßnahmen auf der außerordentlichen Hauptversammlung am 25. Juni 2020 wurden die zugehörigen Verträge mit dem WSF am 29. Juni 2020 und der KfW sowie einem Bankenkonsortium am 1. Juli 2020 abgeschlossen.

Das Unterstützungspaket hat ein Gesamtvolumen von 9 Mrd. EUR und setzt sich zusammen aus einer direkten Kapitalbeteiligung des WSF an der Deutschen Lufthansa AG von 20% aus einer Kapitalerhöhung um rund 0,3 Mrd. EUR, einer stillen Einlage mit Eigenkapitalcharakter in Höhe von 4,7 Mrd. EUR (Stille Beteiligung I), einer stillen Einlage mit Fremdkapitalcharakter in Höhe von 1 Mrd. EUR (Stille Beteiligung II) sowie einer Kreditfazilität von 3 Mrd. EUR, welche von der KfW und einem Bankenkonsortium zur Verfügung gestellt wird. Auf das Unterstützungspaket des WSF werden Finanzierungsmaßnahmen anderer Staaten angerechnet. Diesbezügliche Zusagen betrugen zum 31. Dezember 2020 2,1 Mrd. EUR, sodass sich ein Gesamtvolumen für die deutsche Staatshilfe von 6,9 Mrd. EUR ergibt.

Bestimmte Teilbeträge aus der Stillen Beteiligung II können im Fall einer Übernahme, einer Verwässerung der Anteile des WSF oder bei Ausbleiben von Kuponzahlungen auf die Stille Beteiligung I in Aktien gewandelt werden. Für die stillen Beteiligungen sind jährliche Kuponzahlungen mit einer über die Laufzeit ansteigenden Zinsstaffel vereinbart. Die Laufzeit der Stillen Beteiligung I ist nicht begrenzt. Die Stille Beteiligung II hat eine Laufzeit von sechs Jahren mit anschließenden jährlichen Verlängerungen, solange die Stille Beteiligung I nicht zurückgezahlt und die Aktienbeteiligung nicht beendet wurde.

Die in dem Paket vereinbarte Kapitalerhöhung wurde mit Eintragung in das Handelsregister am 2. Juli 2020 wirksam. Der Bezugspreis betrug 2,56 Euro je Aktie, sodass sich die Bareinlage auf rund 0,3 Mrd. EUR belief. Gleichzeitig wurde die Stille Beteiligung II durch den WSF voll ausgezahlt.

Bis zum 31. Dezember 2020 wurden noch keine Beträge aus der Stillen Beteiligung I abgerufen. In Belgien und Österreich vereinbarte Finanzierungsmaßnahmen in Höhe von 153 Mio. EUR werden auf die Stille Beteiligung I angerechnet, sodass aus der Stillen Beteiligung I noch ein Volumen von 4,5 Mrd. EUR zur Verfügung steht.

Der Rahmenvertrag mit dem WSF sieht umfassende Informations- und Prüfrechte für den WSF und Verhaltensverpflichtungen für die Lufthansa Group unter anderem in Bezug auf die Aussetzung von Dividendenzahlungen, die Begrenzung der Managementvergütungen, den Verzicht auf Beteiligungserwerbe, die Abgabe von jeweils bis zu 24 Slots an den Flughäfen Frankfurt und München und eine nachhaltige Geschäftspolitik vor. Unter der Voraussetzung der vollen Rückzahlung der Stillen Einlagen durch das Unternehmen sowie eines Mindestveräußerungspreises von 2,56 Euro je Aktie zuzüglich einer jährlichen Verzinsung von 12% verpflichtet sich der WSF zum vollständigen Verkauf seines Aktienbesitzes bis zum 31. Dezember 2023 beziehungsweise nach diesem Zeitpunkt zum jeweiligen Bedingungseintritt.

Die Kreditlinie der KfW und des Bankenkonsortiums von ursprünglich bis zu 3 Mrd. EUR wird mit einem variablen, vom Rating abhängenden Satz verzinst und hat eine Laufzeit von drei Jahren. Aus dem Kreditrahmen bei der KfW sind bis zum Stichtag insgesamt 1,0 Mrd. EUR geflossen.

(Zu den Ereignissen nach dem Bilanzstichtag → **Erläuterung 46, S. 220 ff.**) Finanzierungsmaßnahmen mit staatlicher Unterstützung für die Tochtergesellschaften in Belgien, Österreich und der Schweiz werden mit 2,0 Mrd. EUR auf den Kreditrahmen der KfW und des Bankenkonsortiums angerechnet, sodass sich das Gesamtvolumen dieser Kreditlinie auf 1,0 Mrd. EUR beläuft. Die Kreditfazilität ist besichert mit verpfändeten Gesellschaftsanteilen von diversen Gesellschaften in Malta und Österreich, in deren Eigentum sich insgesamt 323 Flugzeuge befinden. Der Kreditvertrag enthält Zusicherungen und Verpflichtungen der Lufthansa Group, unter anderem bezogen auf eine einzuhaltende Mindestliquidität. Mit den Mitteln der Kreditfazilität dürfen grundsätzlich keine Finanzierungen der SWISS, Edelweiss, Austrian Airlines und Brussels Airlines erfolgen. Gleichzeitig sehen die jeweiligen nationalen Stützungsmaßnahmen in Belgien, Österreich und der Schweiz vor, dass die den betroffenen Gesellschaften zur Verfügung stehenden Finanzmittel auf Konten dieser Gesellschaften verbleiben müssen beziehungsweise nur für Zwecke dieser Gesellschaften verwendet werden dürfen.

Bereits am 29. April 2020 hatte der Schweizer Bund garantierte Kreditlinien für die beiden Schweizer Fluggesellschaften der Lufthansa Group, SWISS und Edelweiss, in Höhe von 1,5 Milliarden Schweizer Franken (circa 1,4 Milliarden Euro) zugesagt. Die Fazilität wird von einem Konsortium Schweizer Banken gewährt. Sie sieht eine vom Rating abhängige variable Verzinsung vor und hat eine Laufzeit von fünf Jahren mit zwei einjährigen Verlängerungsoptionen. Sie wird vom Schweizer Bund zu 85% garantiert und ist durch Aktien der AirTrust AG, der Swiss International Airlines AG sowie der Edelweiss Air AG abgesichert, die von der Deutschen Lufthansa AG mittelbar gehalten werden. Der zugehörige Darlehensvertrag wurde am 20. August 2020 abgeschlossen. Er sieht vor, dass die Darlehensmittel nur bei SWISS und Edelweiss eingesetzt werden dürfen und dass Dividendenzahlungen der Darlehensempfänger für den Zeitraum der Inanspruchnahme des Kreditrahmens ausgeschlossen sind. Des Weiteren wurden in diesem Zusammenhang eine Reihe von Bankkonten verpfändet, die jedoch, solange die Verpflichtungen aus dem Kreditrahmenvertrag eingehalten werden, weiter für die Abwicklung des Zahlungsverkehrs verwendet werden dürfen. Darüber hinaus sind die Gesellschaften verpflichtet, Zusicherungen in Bezug auf eine Mindestliquidität, eine Mindesteigenkapitalausstattung und zukünftige Mindestergebnisse einzuhalten. Bis zum 31. Dezember 2020 wurde der Kreditrahmen in Höhe von 475 Mio. CHF in Anspruch genommen. Die Deutsche Lufthansa AG hat ihren Beitrag durch ein subordiniertes Darlehen in Höhe von 500 Mio. CHF geleistet.

Die österreichische Bundesregierung, die Deutsche Lufthansa AG und Austrian Airlines haben sich am 8. Juni 2020 auf Eckpunkte für ein Corona-Hilfspaket in Höhe von 600 Mio. EUR für Austrian Airlines verständigt. Die Maßnahmen sehen einen Eigenkapitalzuschuss bei Austrian Airlines in Höhe von 300 Mio. EUR vor, welcher jeweils zur Hälfte durch die Deutsche Lufthansa AG und den österreichischen Staat bereitgestellt wird sowie eine Fremdkapitalfinanzierung von 300 Mio. EUR. Der Eigenbeitrag der Deutschen Lufthansa AG in Höhe von 150 Mio. EUR wurde durch einen Gesellschafter-

zuschuss von der Lufthansa über die bestehende Holdingstruktur an Austrian Airlines geleistet. Der Beitrag des österreichischen Staates von ebenfalls 150 Mio. EUR wurde mit Vertrag vom 28. August 2020 als nachrangiges Darlehen ausgestaltet, auf dessen Tilgung verzichtet wird, wenn Austrian Airlines nachweist, dass ihr durch die Corona-Pandemie ein Schaden von mindestens 150 Mio. EUR entstanden ist. Nach Zufluss der Mittel wurde der Betrag aufgrund des vorliegenden Nachweises als Zuschuss erfolgswirksam realisiert. Für den Fremdkapitalbestandteil wurde am 25. Juni 2020 mit einem österreichischen Bankenkonsortium eine Kreditlinie in Höhe von 300 Mio. EUR vereinbart, die der österreichische Staat im Rahmen der österreichischen Corona-Sondergesetze zu 90 % garantiert. Zur weiteren Absicherung dieser Kreditlinie wurden dem Bankenkonsortium die Aktien der Austrian Airlines AG, 38 Flugzeuge und die Anteile an einer Flugzeugbesitzgesellschaft, die Eigentümerin der vorbezeichneten Flugzeuge ist, verpfändet. Darüber hinaus wurde vereinbart, dass die Zins- und Gebührenzahlungen für ein Jahr im Voraus und dass zukünftige Erlöse aus Flugzeugveräußerungen und Versicherungsleistungen auf verpfändete Konten einzuzahlen sind. Schließlich verbietet der Vertrag der Austrian Airlines AG, während der Laufzeit Dividenden zu zahlen und verpflichtet die Gesellschaft zur Einhaltung definierter Finanzierungsrelationen sowie zur Erhaltung eines bestimmten Mindesteigenkapitals. Die Kreditlinie hat eine Laufzeit bis Ende 2025, ist mit einem festen Zinssatz zu verzinsen und war zum 31. Dezember 2020 vollständig in Anspruch genommen.

Am 1. September 2020 wurde mit der belgischen Regierung eine Stabilisierungsvereinbarung über insgesamt 290 Mio. EUR abgeschlossen, die sich aus einem Kreditrahmen über 287 Mio. EUR für die SN Airholding SA/NV und einem durch Brussels Airlines SA/NV zu begebenden Genussschein über 3 Mio. EUR zusammensetzt. Im Zusammenhang mit dieser Vereinbarung hat die Lufthansa Group, die von ihr gehaltenen Aktien und Genussrechte an die belgische Société Fédérale de Participations et d'Investissement verpfändet. Des Weiteren sehen die Vereinbarungen ein Verbot von Dividendenausschüttungen der Brussels Airlines SA/NV, eine Begrenzung von Managementvergütungen und gemeinsam abgestimmte Aktivitäten zur Entwicklung des Flugangebots am Flughafen Brüssel vor. Der Genussschein und das Darlehen werden jeweils auf Basis einer jährlich ansteigenden Zinsstaffel variabel verzinst. Zum 31. Dezember 2020 war der Genussschein komplett eingezahlt und das Darlehen in Höhe von 130 Mio. EUR in Anspruch genommen worden. Die staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen wurden durch eine Eigenkapitalzuführung in Höhe von 170 Mio. EUR durch die Deutsche Lufthansa AG ergänzt.

In den USA trat am 27. März 2020 der „Coronavirus Aid, Relief and Economic Security Act“ (CARES Act) in Kraft, der die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie mindern soll. Die LSG Group hat am 3. April 2020 Anträge für das in dem Gesetz enthaltene Payroll Support Program für drei Gesellschaften über 307 Mio. USD und die Lufthansa Technik-Gruppe Anträge für vier Gesellschaften über 50 Mio. USD beim U.S. Department of the Treasury eingereicht. Im dritten Quartal 2020 wurden der LSG Group ein

Darlehen mit einem Betrag von 79 Mio. USD und Zuschüsse in Höhe von 135 Mio. USD zugeteilt und ausbezahlt. Für die Lufthansa Technik-Gruppe belief sich die Zuteilung und Auszahlung für das Darlehen auf 8 Mio. USD und für den Zuschuss auf 22 Mio. USD. Die Unterstützung ist an die Aufrechterhaltung eines definierten Beschäftigungsniveaus geknüpft.

Zu Beginn des Jahres 2021 wurden in den USA zusätzliche Mittel im Rahmen des CARES Act I sowie weitere Mittel aus dem mittlerweile verabschiedeten CARES Act II zur Verfügung gestellt. Die LSG Group beabsichtigt, hierzu Anträge auf insgesamt weitere 143 Mio. USD (davon 95 Mio. USD als Zuschuss) zu stellen. In Italien hat die Regierung ebenfalls Mittel zur Kompensation von Schäden durch die COVID19-Pandemie bereitgestellt. Air Dolomiti hat Anfang 2021 daraufhin ebenfalls einen Zuschuss von 16 Mio. EUR beantragt.

3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

ERSTMALS IM GESCHÄFTSJAHR ANZUWENDEnde INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS) UND INTERPRETATIONEN (IFRIC) SOWIE ÄNDERUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

T062 IFRS-VERLAUTBARUNG (MIT ANWENDUNGSPFLICHT AB GESCHÄFTSJAHR 2020)

| |
|--|
| Änderungen an dem Rahmenkonzept |
| Änderungen an IAS 1 und IAS 8, Definition Wesentlichkeit |
| Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7, Reform der Referenzzinssätze |
| Änderungen an IFRS 3, Definition eines Geschäftsbetriebes |
| Änderungen an IFRS 16, Mietzugeständnisse im Zusammenhang mit COVID-19 |

Die ab dem 1. Januar 2020 beziehungsweise 1. Juni 2020 verpflichtend anzuwendenden Standards, Klarstellungen und Interpretationen, hatten keinen beziehungsweise keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7, Reform der Referenzzinssätze. Die Änderungen betreffen die Verminderung möglicher Auswirkungen der Reform der Interbankensätze (IBORs) auf die Finanzberichterstattung von Unternehmen. Die Lufthansa Group wendet diese Verlautbarung seit dem vergangenen Geschäftsjahr vorzeitig an. Die erstmalige Anwendung hatte zwar keinen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie, sie führte aber zu erweiterten Anhangangaben. ➔ Erläuterung 45, S. 205 ff.

Änderungen an IFRS 16, Mietzugeständnisse im Zusammenhang mit COVID 19. Infolge der Corona-Pandemie wurden Leasingnehmern Mietzugeständnisse eingeräumt. Im Mai 2020 veröffentlichte der IASB eine Änderung des IFRS 16, die eine optionale Erleichterung für Leasingnehmer

enthält. Als praktischen Behelf kann sich ein Leasingnehmer dafür entscheiden, die Beurteilung, ob ein pandemiebedingtes Mietzugeständnis eines Leasinggebers eine Änderung des Leasingvertrags darstellt, auszusetzen. Ein Leasingnehmer, der diese Wahl trifft, bilanziert jede qualifizierte Änderung der Leasingzahlungen, die sich aus dem Mietzugeständnis im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie ergibt, auf dieselbe Weise, wie er die Änderung nach IFRS 16 bilanzieren würde, wenn sie keine Lease Modification wäre. Die Lufthansa Group hat sich dazu entschieden, die optionale Erleichterung für Leasingnehmer nicht anzuwenden.

VERÖFFENTLICHTE, ABER NOCH NICHT VERPFLICHTEND ANZUWENDEnde INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS) UND INTERPRETATIONEN (IFRIC) SOWIE ÄNDERUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Standards und Änderungen zu Standards wurden bereits von der Europäischen Union übernommen, sind aber verpflichtend erst für Jahresabschlüsse nach dem 31. Dezember 2020 anzuwenden:

T063 IFRS-VERLAUTBARUNG (VON EU ÜBERNOMMEN)

| | Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach |
|--|---|
| Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16, Reform der Referenzzinssätze – Phase 2 | 01.01.2021 |

Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16, Reform der Referenzzinssätze – Phase 2. Im August 2020 hat das IASB Änderungen auf die Reform der Referenzzinssätze (IBOR-Reform) – Phase 2 beschlossen. Die Änderungen sehen vorübergehende Erleichterungen vor, wenn ein Referenzzinssatz (IBOR – Interbank Offered Rate) durch einen alternativen nahezu risikofreien Zinssatz (RFR – Risk-free Rate) ersetzt wird und dies Auswirkungen auf die Finanzberichterstattung hat.

Die Änderungen sehen eine praktische Erleichterung vor, dass Vertragsänderungen oder Änderungen der Cashflows, die direkt durch die Reform erforderlich sind, als Änderungen eines variablen Zinssatzes behandelt werden, was einer Bewegung des Marktzinssatzes entspricht. Diese Erleichterung dient dem praktischen Zweck, dass der Übergang von einem Referenzzinssatz zu einem risikofreien Referenzzinssatz auf einer wirtschaftlich gleichwertigen Basis erfolgt, ohne dass ein Werttransfer stattgefunden hat. Alle anderen Änderungen, die zur gleichen Zeit vorgenommen werden, zum Beispiel eine Änderung der Kreditspanne oder des Fälligkeitsdatums, werden bewertet. Wesentliche Änderungen führen zur Ausbuchung des Instruments. Wenn diese nicht wesentlich sind, wird der aktualisierte Effektivzinssatz zur Neuberechnung des Buchwerts des Finanzinstruments verwendet, wobei jeder Änderungsgewinn oder -verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst wird. Eine ähnliche praktische Erleichterung wird für die Änderung bei Leasingverhältnissen (IFRS 16) aufgrund der Reform der Referenzzinssätze eingeführt. Des Weiteren erlauben die Änderungen, dass die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen bei Änderungen allein

aufgrund der Reform der Referenzzinssätze beibehalten werden kann. Zu den zulässigen Änderungen gehören Änderungen des Grundgeschäfts, des Sicherungsinstruments und des abgesicherten Risikos bezogen auf die Umstellung auf einen risikolosen Zinssatz. Erträge und Aufwendungen sind nach IFRS 9 wie Effekte aus der Ineffektivität in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Erleichterungen wurden auch für den Fall separat identifizierbarer Risikokomponenten aufgenommen. Außerdem werden durch die Änderungen an IFRS 7, Finanzinstrumente, zusätzliche Angaben gefordert. Die Änderungen gelten für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen, und sind rückwirkend anzuwenden. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Eine Anpassung früherer Perioden ist nicht erforderlich.

Die Änderungen für die Lufthansa Group insbesondere im Bereich der Sicherungsbeziehungen, die im Hedge Accounting designiert sind, sehen praktische Erleichterungen vor. So können Sicherungsbeziehungen, in denen weiterhin Unsicherheit bezüglich eines alternativen Zinssatzes besteht, was für Lufthansa vor allem im USD-LIBOR der Fall ist, fortgeführt werden. Das Ausmaß der Betroffenheit wird durch die Änderungen an IFRS 7, Finanzinstrumente, in einer zusätzlichen Angabe erläutert. Aufgrund des Endorsements im Januar 2021 wendet die Lufthansa Group die Änderungen vorzeitig an, um die Bilanzierung ihrer bestehenden Sicherungsbeziehungen weiterführen zu können. Die erstmalige Anwendung hat keinen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie. ➔ **Erläuterung 45, S. 205 ff.**

Das IASB und das IFRS Interpretations Committee haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2020 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind:

T064 IFRS-VERLAUTBARUNG (BISHER NOCH KEIN EU-ENDORSEMENT ERFOLGT)

| | Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach |
|---|---|
| IFRS 17, Versicherungsverträge | 01.01.2023 |
| Änderungen an IFRS 3, Verweis auf das Rahmenkonzept | 01.01.2022 |
| Änderungen an IAS 16, Erzielung von Erlösen, bevor sich ein Vermögenswert in seinem betriebsbereiten Zustand befindet | 01.01.2022 |
| Änderungen an IAS 37, Belastende Verträge – Kosten für die Erfüllung eines Vertrags | 01.01.2022 |
| Jährliches Verbesserungsverfahren (2018–2020), Änderungen an IFRS 1, IFRS 9 und IAS 41 | 01.01.2022 |
| Änderungen an IAS 1, Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig | 01.01.2023 |

Die in der vorstehenden Tabelle genannten neuen oder geänderten sowie die im Folgenden nicht mehr erläuterten IFRS-Verlautbarungen haben nach gegenwärtiger Einschätzung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Änderungen an IAS 37, Belastende Verträge – Kosten für die Erfüllung eines Vertrags. Im Mai 2020 hat das IASB Änderungen an IAS 37, Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen, Belastende Verträge – Kosten für die Erfüllung eines Vertrags, veröffentlicht, um zu konkretisieren, dass zu den Erfüllungskosten eines Vertrags alle direkt zurechenbaren Kosten gehören. Diese umfassen die zusätzlich für die Erfüllung des Vertrags entstehenden Kosten wie zum Beispiel direkte Lohn- und Materialkosten und eine Einbeziehung anderer Kosten, die direkt der Vertragserfüllung zuzurechnen sind. Allgemeine Verwaltungskosten stehen in keinem direkten Zusammenhang mit dem Vertrag und fallen somit nicht unter die Vertragserfüllungskosten, es sei denn, eine Weiterbelastung an den Kunden ist im Vertrag ausdrücklich vorgesehen. Die Änderungen gelten für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2022 beginnen. Der Konzern wird diese Änderungen auf Verträge anwenden, bei denen zu Beginn des Geschäftsjahres, in dem er die Änderungen erstmals anwendet, noch nicht alle Verpflichtungen erfüllt sind. Wir erwarten keine materiellen Auswirkungen.

Änderungen an IAS 1, Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig. Im Januar 2020 hat das IASB Änderungen des IAS 1, Darstellung des Abschlusses, veröffentlicht, um die Vorschriften für die Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig zu präzisieren. Die Änderungen stellen klar, dass sich die Klassifizierung von Verbindlichkeiten nach den Rechten richtet, die am Ende der Berichtsperiode bestehen. Die Klassifizierung ist sowohl unabhängig von den Erwartungen des Managements als auch von etwaigen Ereignissen. Es wird auch klargestellt, was mit „Erfüllung“ einer Verbindlichkeit im IAS 1 gemeint ist. Die Änderungen gelten für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen, und sind rückwirkend anzuwenden. Der Konzern prüft derzeit, welche Auswirkungen die Änderungen auf die aktuelle Bilanzierungspraxis haben werden.

Die Lufthansa Group hat bis auf die Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16, Reform der Referenzzinssätze – Phase 2, keine der genannten neuen oder geänderten Vorschriften freiwillig vorzeitig angewendet. Die Anwendung der genannten Standards und Interpretationen erfolgt bei unterjährigen Erstanwendungszeitpunkten grundsätzlich zum 1. Januar des folgenden Geschäftsjahres. Voraussetzung ist die Verabschiedung dieser Regelungen durch die EU.

ZUSAMMENFASSUNG DER WESENTLICHEN BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen wenden für die Erstellung ihrer Jahresabschlüsse einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze an.

Bei Anwendung der von den IFRS und IFRIC vorgegebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden müssen zahlreiche Einschätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, welche die Zukunft betreffen und naturgemäß nicht den später tatsächlich eintretenden Verhältnissen entsprechen müssen. Alle im Rahmen der Bilanzierung und Bewertung zugrunde gelegten Schätzungen und Annahmen werden jedoch fortlaufend überprüft und basieren entweder auf historischen Erfahrungen und/oder auf Erwartungen über das

Eintreten künftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen kaufmännisch vernünftig erscheinen. Schätzungen und Annahmen, die bei der Ermittlung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden eine wesentliche Rolle spielen, werden im Rahmen der folgenden Beschreibung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wesentlicher Bilanzpositionen erläutert.

Der Ausbruch der Corona-Pandemie und die weltweit erforderlichen staatlichen Maßnahmen zur Eindämmung des Virus haben die Geschäftstätigkeit des Konzerns massiv beeinträchtigt. Dies spiegelt sich im gesamten Konzernabschluss der Lufthansa Group wider. Neben der allgemeinen Beurteilung der Fähigkeit zur Unternehmensfortführung spielen auch für spezifische Ermessensentscheidungen und Schätzungen in der Bilanzierung die krisenbedingten Unsicherheiten eine große Rolle. So ist es von wesentlicher Bedeutung, wie lange und in welcher Intensität die coronabedingten Einschränkungen für den Flugreiseverkehr und die Beschränkungen für die Gesamtwirtschaft bestehen werden und über welchen Zeitraum die Erholungsphase anhalten wird. Überdies ist unsicher, auf welchem Niveau sich ein neuer Normalzustand für die Luftfahrt und speziell die Lufthansa Group einstellen wird. Basis für die wesentlichen Schätzungsannahmen bildete dabei die Liquiditäts- und Ergebnisplanungen des Konzerns ([↗ Erläuterung 2, S. 140 ff.](#)). Kritische Bilanzierungsbereiche, die durch die bestehenden Unsicherheiten über den weiteren Pandemieverlauf besonders stark betroffen sein werden, sind:

- Die Werthaltigkeit der Firmenwerte ([↗ Erläuterung 17, S. 165 f.](#)) und Beteiligungen ([↗ Erläuterung 23, S. 174 f.](#)), die in hohem Maße von der Geschwindigkeit der Erholung und dem Niveau der Nachkrisengeschäftstätigkeit abhängen.
- Die Werthaltigkeit der Flugzeuge ([↗ Erläuterung 19, S. 170](#)), die durch Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen Kapazitäten und damit des Umfangs der Nutzbarkeit der Flotte geprägt wird.
- Bei reparierfähigen Ersatzteilen ([↗ Erläuterung 20, S. 171](#)) und dem Vorratsvermögen ([↗ Erläuterung 26, S. 176 f.](#)) sind hinsichtlich der Bewertung Annahmen darüber notwendig, in welchem Maße sich nachhaltige Überkapazitäten durch die Reduktion von bestimmten Flottenmustern beziehungsweise durch eine insgesamt längerfristig schwächere Geschäftstätigkeit im Bereich MRO ergeben.
- Aufgrund der annahmegemäß nur langsamen Erholung der Ergebnissituation, die erst nach Ende der Pandemie zu nachhaltig positiven Steuerergebnissen führen wird, wurden zur Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ([↗ Erläuterung 15, S. 163 f.](#)), insbesondere auf die im Geschäftsjahr entstandenen Verlustvorträge, längerfristige Nutzungsmöglichkeiten herangezogen.
- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ([↗ Erläuterung 28, S. 177 f.](#)), insbesondere im Bereich MRO, unterlagen einem erhöhten Risiko von Zahlungsausfällen aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Situation der Fluggesellschaften. Hier mussten Einschätzungen

über die voraussichtlichen zukünftigen Zahlungsausfälle getroffen werden, für die die in der Vergangenheit etablierten Kreditwürdigkeitseinschätzungen nur bedingt verwendbar waren.

- Bei Finanzinstrumenten (↗ **Erläuterung 45, S. 205 ff.**) wurden bei der Beurteilung von effektiven Hedgebeziehungen und damit bei der Beurteilung über die Notwendigkeit einer erfolgswirksamen Bewertung Annahmen über das Volumen der zukünftig anfallenden Grundgeschäfte (insbesondere Kerosinbedarf) getroffen.
- Bei der Bilanzierung von Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen sowie aus noch nicht genutzten Flugdokumenten (↗ **Erläuterung 40, S. 196**) ergaben sich erhöhte Unsicherheiten bezüglich des zu erwartenden Einlöse- beziehungsweise Nutzungsverhaltens der Kunden, was auch davon abhängen wird, wann und in welchem Umfang Flugreisen wieder möglich sein werden. Diese Einschätzungen spielen bei der Bewertung von Meilenguthaben und der Schätzung des voraussichtlichen Verfalls von Meilen und Tickets eine Rolle.

Als grundlegendes Bewertungskonzept wird im Konzernabschluss das Anschaffungskostenprinzip angewendet. Dort, wo die IFRS andere Bewertungskonzepte vorschreiben, werden diese verwendet; in den folgenden Ausführungen zur Bewertung von Aktiv- und Passivposten wird hierauf gesondert hingewiesen.

Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgrund von überarbeiteten und neuen Standards erfolgen rückwirkend, sofern für einen Standard keine abweichende Regelung vorgesehen ist. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres und die Eröffnungsbilanz dieser Vergleichsperiode werden so angepasst, als wären die neuen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden schon immer angewendet worden.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse beziehungsweise sonstige betriebliche Erträge werden mit Erbringung der Leistung realisiert.

Passagiertransport und Nebenleistungen

Die Lufthansa Group verkauft Flugtickets und damit verbundene Nebenleistungen im Wesentlichen über Agenten, ihre eigenen Internetseiten oder andere Fluggesellschaften im Rahmen des Interlining. Die Zahlungen werden von der Lufthansa Group über Kreditkarten-Abrechnungsunternehmen, Agenten oder andere Fluggesellschaften im Regelfall vor der entsprechenden Leistungserbringung vereinnahmt. Forderungen aus der Veräußerung von Flugtickets und Nebenleistungen sind ausschließlich Beträge, die von Kreditkarten-Abrechnungsunternehmen, Agenten oder anderen Fluggesellschaften zu zahlen sind.

Die Lufthansa Group erfasst zunächst alle Ticketverkäufe als Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, die gemäß IFRS 15 als Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen werden. Aufgrund von Tarifbedingungen ist je nach gewähltem Tarif eine Bandbreite von Erstattungsmöglich-

keiten für noch nicht erbrachte Leistungen für die Vertragsverbindlichkeit vorgesehen. Die Verbindlichkeiten beinhalten sowohl die abgegrenzten Einnahmen für zukünftige Flüge und Nebenleistungen, die bei dem jeweiligen Ausflug als Umsatz realisiert werden, als auch die Verbindlichkeiten aus Prämienmeilen, die dem Kunden bei dem jeweiligen Ausflug gutgeschrieben werden. Die Lufthansa Group allokiert den Transaktionspreis auf alle in einem Flugticket identifizierten Leistungsverpflichtungen auf Basis der Einzelveräußerungspreise. Die Einzelveräußerungspreise für Flugsegmente werden anhand des IATA-Verfahrens bestimmt, das eine Aufteilung des zu entrichtenden Gesamtpreises auf die einzelnen Flugsegmente durch die sogenannte Prorate-Wertermittlung vorsieht. Die so ermittelten Beträge entsprechen der Definition des relativen Einzelveräußerungspreises im Sinne des IFRS 15. Die Einzelveräußerungspreise für Nebenleistungen, die nicht im Flugtarif enthalten sind, sind direkt beobachtbare Preise im Sinne des IFRS 15. Durchschnittlich dauert es 2,5 Monate, bis ein Flugkupon realisiert werden kann. Dies gilt nicht für Geschäftsjahre mit gravierenden Flugbeschränkungen wie das Jahr 2020, wo in einzelnen Monaten Schwankungen im Ausflughverhalten festzustellen waren und allgemein durch die hohe Zahl der Flugausfälle Kunden ihre Flugtickets nicht wie geplant nutzen konnten. Im Zusammenhang mit den Flugbeschränkungen und -ausfällen während der Corona-Pandemie wurden erweiterte Stornierungs- und Umbuchungsmöglichkeiten eingeräumt.

Die Lufthansa Group reduziert die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und realisiert Umsatzerlöse für jedes Flugsegment (einschließlich der damit verbundenen Nebenleistungen) zum Zeitpunkt des entsprechenden Ausflugs. Für Flugscheine, die mehr als ein Flugsegment beinhalten, hat die Lufthansa Group jedes Flugsegment als eine gesondert abgrenzbare Leistungsverpflichtung identifiziert, da jedes Flugsegment eigenständig und im Vertragskontext abgrenzbar ist.

Beim Interlining wird der Kunde für ein (oder mehrere) Flugsegmente von einer anderen Fluggesellschaft befördert. Für diese Flugsegmente erfolgt ein Umsatzausweis nur in Höhe der von der befördernden Fluggesellschaft gezahlten Provisionen, da die Lufthansa Group in Bezug auf diese Leistungsverpflichtungen lediglich als Agentin auftritt. Werden von anderen Fluggesellschaften verkaufte Tickets ganz oder teilweise durch die Lufthansa Group ausgeflogen, weist die Lufthansa Group die von den anderen Fluggesellschaften anteilig im Rahmen des Prorate-Verfahrens gutgeschriebenen Ticketerlöse abzüglich der von der ausstellenden Gesellschaft einbehaltenen Provision als Umsatz aus.

Die Lufthansa Group erwartet grundsätzlich nicht, dass sie Anspruch auf einen Betrag aus der Nichtinanspruchnahme von Flugdokumenten haben wird (oder dieser Anspruch wesentlich ist), und antizipiert aus diesem Grund den möglichen Nichtausflug eines Segments nicht. Vielmehr wird der erwartete Betrag aus der Nichtinanspruchnahme von Flugdokumenten als Umsatz nur dann erfasst, wenn die Wahrscheinlichkeit, dass die Passagiere (nach Portfolien) ihre restlichen Rechte ausüben, gering ist, spätestens, wenn der Verfall der Flugdokumente sicher und bekannt ist.

Nach IFRS 15 hat die Erfolgsrealisierung des Meilenverfalls analog zu dem Verlauf der Umsätze aus den nicht verfallenden Leistungsverpflichtungen zu erfolgen. Dementsprechend wird daher ein Zeitraum der Umsatzrealisierung von drei Jahren angenommen und der Umsatz aus voraussichtlich verfallenden Meilen linear über diesen Zeitraum vereinnahmt. Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Flugreiseverkehr haben sich die die Auflösung bestimmenden Parameter verändert, da sich zum einen die Flugmöglichkeiten reduziert haben und zum anderen ein geändertes Einlöseverhalten der Kunden festzustellen war. Die durchschnittlichen prozentualen Rückgänge der Einlöse volumina wurden als Indikator für die Anpassung des ratierlichen Auflösungsvolumens zugrunde gelegt.

Die Umsatzerlöse für Prämienmeilen werden zum Zeitpunkt beziehungsweise über den Zeitraum der Übertragung der mit den Prämienmeilen gekauften Güter und Dienstleistungen realisiert.

Logistik

Lufthansa Cargo vermarktet die Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge von Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines, Eurowings und Brussels Airlines und betreibt eine Flotte aus Frachtflugzeugen. Neben den Erlösen für Standardfrachtdienstleistungen generiert Lufthansa Cargo einen Teil der Umsätze mit Nebenerlösen, die eng mit der Frachtleistung zusammenhängen.

Im Luftfrachtgeschäft hat die Lufthansa Group die gesamte Frachtleistung als eine eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtung identifiziert. Dem Endkunden fließt der Nutzen aus der Beförderungsleistung zu, gleichzeitig nutzt er die Leistung, während diese mit jeder Beförderungsstrecke erbracht wird. In diesem Fall erlangt der Kunde die Verfügungsgewalt über den Output des Unternehmens, während der Carrier seine Leistung erbringt. Dem Kunden fließt mit der Erfüllung einer jeden Beförderungsstrecke der Nutzen der Dienstleistung zu. Die entsprechenden Frachterlöse werden daher beim Ausflug jeder einzelnen Frachtstrecke in Höhe der Prorate-Werte realisiert.

Lufthansa Cargo erhält die Gegenleistung für ihre Leistungserbringung üblicherweise nach Durchführung der Beförderung.

Technik

Als eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtungen wurden im Geschäftsfeld Technik im Wesentlichen die Erbringung von Wartungs- sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungsdienstleistungen identifiziert, welche zeitraumbezogen realisiert werden, da üblicherweise die Voraussetzung des IFRS 15.35 (b) erfüllt ist. Bei diesen Leistungsverpflichtungen wird einerseits der Anteil der erbrachten Leistungen im Verhältnis zum Gesamtvolumen des Kundenauftrags, andererseits der Gewinn des gesamten Auftrags geschätzt, sodass hier eine inputorientierte Fortschrittsmessung erfolgt. Infolgedessen kommt es zum Ausweis von Vertragsvermögenswerten und auch von Vertragsverbindlichkeiten.

Der Zugriff auf den Ersatzteil- und Gerätepool der Lufthansa Technik stellt eine weitere wesentliche Leistungsverpflichtung dar, welche in Abhängigkeit vom vereinbarten Vertragsmodell entweder zeitraum- oder zeitpunktbezogen realisiert wird.

Teilweise ist es bei den Verträgen im Bereich Technik erforderlich, eigenständig abgrenzbare Dienstleistungen nicht als jeweils einzelne Leistungsverpflichtungen, sondern als eine Reihe gemäß IFRS 15.22 (b) zu bilanzieren. Außerdem beinhaltet ein Teil der Verträge Bereitschaftsverpflichtungen, welche zu einer zeitraumbezogenen Umsatzrealisierung führen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Vergütung in Form einer Pauschale je Flugstunde vereinbart ist. Für derartige Verträge erfolgt die Fortschrittsmessung überwiegend auf Basis der dem Kunden monatlich in Rechnung gestellten Beträge. Die Erlöse aus Versorgungsverträgen werden grundsätzlich unter Berücksichtigung der in den jährlich aktualisierten Businessplänen ausgewiesenen Marge realisiert.

Ein wesentlicher Anteil der Verträge im Geschäftsfeld Technik hat mehrjährige Laufzeiten und beinhaltet daher Preisanpassungsklauseln, welche jedoch erst dann zu einer Berücksichtigung im Transaktionspreis führen, wenn das Ereignis, das die Preisanpassung auslöst (zum Beispiel Lohnsteigerung), eingetreten ist.

Catering

Die LSG Group bietet Produkte und Dienstleistungen rund um den Bordservice an. Zum Bordservice gehören Catering, Bordverkauf und Bordunterhaltungsprogramme, Bordservice-equipment und die damit verbundene Logistik sowie Beratungsleistungen und das Betreiben von Lounges.

In Bezug auf die Umsatzerlöse ist das Airline-Catering das Hauptgeschäft der LSG Group. Unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und der Wertschöpfungskette wurden beim Airline-Catering im Wesentlichen die Zubereitung von Mahlzeiten sowie die mit dem Catering verbundene Logistik als eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtungen identifiziert. Die Erfüllung der Leistungsverpflichtung Zubereitung von Mahlzeiten erfolgt in der Regel zum Zeitpunkt der Lieferung der Mahlzeiten an den Kunden. Die Leistungsverpflichtung Catering-Logistik wird über den Zeitraum zwischen dem Transport der Mahlzeiten zum Flughafen und der Entsorgung der Abfälle erfüllt, je nachdem, welche Dienstleistungen der Kunde beauftragt hat. Für die zeitraumbezogenen Leistungsverpflichtungen erfolgt die Fortschrittsmessung outputbasiert im Sinne des IFRS 15.B15 in Verbindung mit IFRS 15.B16.

Die Abrechnung und die Zahlung im Bereich Catering erfolgen im Wesentlichen ein bis zwei Monate nach der Erfüllung der Leistungsverpflichtungen. Daher ergeben sich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, aber keine wesentlichen Vertragsverbindlichkeiten beziehungsweise Vertragsvermögenswerte aus den Catering-Verträgen.

Bei der Bestimmung des Transaktionspreises sind im Catering-Geschäft variable Gegenleistungen (beispielsweise Volumenrabatte) zu berücksichtigen. Die Mehrheit der variablen Gegenleistungen wird mit der Erwartungsmethode auf der Basis von historischen Werten sowie aktuellen Entwicklungen geschätzt. Die LSG Group aktualisiert am Ende jeder Berichtsperiode den geschätzten Transaktionspreis und bilanziert die sich daraus ergebenden Änderungen gemäß IFRS 15.87-90.

Weiterführende Angaben zu den Erlösen der Lufthansa Group aus Verträgen mit Kunden befinden sich in den [Erläuterungen 4 und 5, S. 157 ff.](#)

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung beziehungsweise zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden grundsätzlich zum Zeitpunkt der Realisierung der entsprechenden Umsatzerlöse gebildet beziehungsweise bei belastenden Verträgen zum Zeitpunkt der Feststellung.

Zinserträge und -aufwendungen werden periodengerecht erfasst. Dividenden aus Beteiligungen, die nicht at equity bewertet sind, werden mit Entstehen des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

Erstkonsolidierung und Firmenwerte

Die Erstkonsolidierung von Konzernunternehmen wird nach der Erwerbsmethode vorgenommen. Dabei werden die nach den Vorschriften des IFRS 3 identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des erworbenen Unternehmens mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet und den Kosten des Erwerbs gegenübergestellt (Kaufpreisallokation). Die nicht erworbenen Anteile an den beizulegenden Zeitwerten von Vermögenswerten und Schulden werden unter den nicht beherrschenden Anteilen ausgewiesen. Die mit dem Unternehmenserwerb im Zusammenhang stehenden Anschaffungsnebenkosten werden als Aufwand in den Perioden erfasst, in denen sie anfallen.

Soweit der Kaufpreis den Wert des erworbenen Eigenkapitals übersteigt, wird ein Firmenwert aktiviert. Übersteigt der erworbene Wert des Eigenkapitals den Kaufpreis des Erwerbers, so wird der Differenzbetrag sofort erfolgswirksam vereinnahmt.

Differenzbeträge aus nach Übernahme der Kontrolle erworbenen nicht beherrschenden Anteilen werden direkt gegen das Eigenkapital verrechnet.

Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf Wertminderung geprüft. Die vorzunehmenden Werthaltigkeitstests für Firmenwerte werden mittels anerkannter Discounted Cashflow-Methoden durchgeführt. Dabei werden die zukünftig zu erwartenden Cashflows aus der jüngsten Managementplanung zugrunde gelegt, mit langfristigen Umsatzwachstumsraten sowie

Annahmen über die Margenentwicklung fortgeschrieben und mit den Kapitalkosten der Unternehmenseinheit abgezinst. Getestet wird auf der Ebene der „zahlungsmittelgenerierenden Einheit“ (CGU). Zu einzelnen für die Werthaltigkeitstests im Geschäftsjahr 2020 verwendeten Prämissen [Erläuterung 17, S. 165 ff.](#)

Darüber hinaus wird zusätzlich ein Werthaltigkeitstest während des Jahres durchgeführt, wenn aufgrund eingetretener Ereignisse der Verdacht besteht, dass der Wert nachhaltig gesunken sein könnte.

Bei einem einmal abgeschriebenen Geschäfts- oder Firmenwert erfolgt keine Zuschreibung in den Folgeperioden.

Abweichend von den beschriebenen Grundsätzen werden Konzernunternehmen, deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa Group unwesentlich ist, nicht konsolidiert, sondern zu Anschaffungskosten abzüglich etwaiger Wertminderungen im Konzernabschluss erfasst.

Währungsumrechnung und Konsolidierungsmethoden

Die Jahresabschlüsse der ausländischen Konzerngesellschaften werden in der jeweiligen funktionalen Währung aufgestellt und vor der Konsolidierung in Euro umgerechnet. Ihre funktionale Währung ist überwiegend die jeweilige Landeswährung, in Einzelfällen weicht die funktionale Währung von der Landeswährung ab. Vermögenswerte und Schulden werden mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag, die Gewinn- und Verlustrechnungen mit den Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Sich ergebende Umrechnungsdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst und erst bei Verlust der Kontrolle beziehungsweise Abgang der Beteiligung erfolgswirksam gebucht.

Geschäftswerte, die bei ausländischen Tochtergesellschaften aus der Kapitalkonsolidierung vor 2005 entstanden sind, werden zu historischen Anschaffungswerten abzüglich der bis Ende 2004 aufgelaufenen Abschreibungen fortgeführt. Nach 2005 entstandene Firmenwerte werden in der funktionalen Währung des erworbenen Unternehmens bilanziert und mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag umgerechnet.

Transaktionsdifferenzen werden dagegen erfolgswirksam erfasst. Sie entstehen in den Abschlüssen der konsolidierten Gesellschaften aus der Bewertung von Vermögenswerten und Verpflichtungen, die auf eine andere als die funktionale Währung der Gesellschaft lauten. Kursdifferenzen hieraus sind in den Umsatzerlösen (Kursgewinne und -verluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen (übrige Kursgewinne) beziehungsweise sonstigen betrieblichen Aufwendungen (übrige Kursverluste) enthalten.

Umrechnungsdifferenzen bei Posten, bei denen die Änderungen ihres beizulegenden Zeitwerts im Eigenkapital berücksichtigt werden, werden ebenfalls erfolgsneutral erfasst.

Die wichtigsten im Konzernabschluss verwendeten Wechselkurse haben sich in Relation zum Euro wie folgt entwickelt:

T065 WECHSELKURSE

| | 2020 | | 2019 | |
|-----|------------|-----------------------|------------|-----------------------|
| | Bilanzkurs | GuV-Durchschnittskurs | Bilanzkurs | GuV-Durchschnittskurs |
| AUD | 0,62497 | 0,60232 | 0,62443 | 0,62094 |
| CAD | 0,63740 | 0,65478 | 0,68299 | 0,67379 |
| CHF | 0,92165 | 0,93484 | 0,92137 | 0,89864 |
| CNY | 0,12475 | 0,12701 | 0,12767 | 0,12955 |
| GBP | 1,10660 | 1,12600 | 1,17019 | 1,14121 |
| HKD | 0,10497 | 0,11357 | 0,11456 | 0,11410 |
| INR | 0,01112 | 0,01188 | 0,01251 | 0,01271 |
| JPY | 0,00788 | 0,00825 | 0,00819 | 0,00820 |
| KRW | 0,00075 | 0,00074 | 0,00077 | 0,00077 |
| NOK | 0,09514 | 0,09271 | 0,10137 | 0,10171 |
| PLN | 0,21851 | 0,22425 | 0,23505 | 0,23209 |
| SEK | 0,09927 | 0,09515 | 0,09564 | 0,09444 |
| USD | 0,81377 | 0,88089 | 0,89198 | 0,89432 |

Für eine konsolidierte Gesellschaft in Argentinien wurden die Vorschriften des IAS 29, Rechnungslegung in Hochinflationländern, angewendet. Gewinne und Verluste aus der Inflationsanpassung der Buchwerte nicht monetärer Vermögenswerte sowie Schulden und der Gewinn- und Verlustpositionen waren nicht wesentlich und wurden im sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst.

Im Rahmen der Konsolidierung werden die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle vollständig eliminiert. Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet, konzerninterne Rückstellungen ergebniswirksam aufgelöst. Zwischengewinne und -verluste im Anlage- und Vorratsvermögen – im Wesentlichen im Zusammenhang mit internen Weiterveräußerungen von Fluggerät und Wartungsereignissen – werden eliminiert. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet. Auf temporäre Unterschiede aus der Konsolidierung werden die nach IAS 12 erforderlichen Steuerabgrenzungen vorgenommen.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte (außer Geschäfts- oder Firmenwerte)

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte, aus denen der Lufthansa Group wahrscheinlich ein künftiger Nutzen zufließt und die verlässlich bewertet werden können, werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert und jeweils über eine geschätzte Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten.

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer (im Wesentlichen Marken und erworbene handelbare Start- und Landrechte) werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern wie Firmenwerte einem regelmäßigen jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen.

Sachanlagen

Materielle Vermögenswerte, die im Geschäftsbetrieb länger als ein Jahr genutzt werden, sind mit ihren Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Fremdkapitalkosten, die in engem Zusammenhang mit der Finanzierung des Kaufs oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts stehen, werden ebenfalls aktiviert.

Wesentliche Komponenten einer Sachanlage, die unterschiedliche Nutzungsdauern haben, werden separat bilanziert und abgeschrieben. Bei Verkehrsflugzeugen werden dabei Einbauten von Sitzen und Inflight-Entertainment-Systemen separiert. Fallen Kosten im Zusammenhang mit regelmäßig durchgeführten umfangreichen Wartungsarbeiten (wie zum Beispiel der Generalüberholung von Flugzeugen und große Triebwerksüberholungen) an, so werden die zugehörigen Kosten als separate Komponente aktiviert, sofern diese die Ansatzkriterien erfüllen. Die Nutzungsdauern und Restbuchwerte der Vermögenswerte werden regelmäßig überprüft und falls erforderlich an den erwarteten Verlauf angepasst.

Folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern und Restbuchwerte werden zugrunde gelegt:

T066 NUTZUNGSDAUERN FÜR SACHANLAGEN

| Sachanlagen | Nutzungsdauer |
|--|-------------------------------------|
| Gebäude | 45 Jahre |
| Neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke | 20 Jahre auf einen Restwert von 5 % |
| Separierbare Flugzeugbestandteile | 4 bis 6 Jahre |
| Technische Anlagen und Maschinen | 8 bis 20 Jahre |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 3 bis 20 Jahre |

Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge beziehungsweise einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben.

Gebraucht erworbene Vermögenswerte werden über die erwartete Restnutzungsdauer abgeschrieben.

Wenn Sachanlagen verkauft oder verschrottet werden, wird der Gewinn beziehungsweise Verlust als Differenz zwischen dem Nettoverkaufserlös und dem Restbuchwert unter den sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen erfasst.

Neben den Werthaltigkeitsprüfungen (Impairmenttests) von Firmenwerten, Slots und Marken werden auch Werthaltigkeitsprüfungen bei einzelnen Sachanlagevermögenswerten und immateriellen Vermögenswerten durchgeführt, wenn sie nicht mehr für eine zukünftige Nutzung vorgesehen sind, sei es aufgrund von Beschädigungen, Stilllegung oder Verkauf. In diesem Fall werden diese Vermögenswerte einzeln gemäß dem jeweils anzuwendenden Standard bewertet (Vollabschreibung/Schrottwert oder Verkaufserlös abzüglich Veräußerungskosten). Die niedrigste Ebene für die Zusammenfassung von Vermögenswerten zu einer CGU ist eine Produktionsstätte, sofern ihr eigenständige Produktlinien oder Kunden(gruppen) zugeordnet werden können. Soweit Verkehrsflugzeuge zum Einsatz in der Gesamtflotte der Lufthansa Group zur Verfügung stehen und keine unmittelbare Veräußerungsabsicht besteht, werden diese für Werthaltigkeitsprüfungen mit den Vermögenswerten der jeweiligen operierenden Einheit zusammengefasst.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Lufthansa Group überprüft immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen auf Wertminderung, wenn Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswerts möglicherweise nicht wiedererlangt werden kann. Sie werden über die planmäßige Abschreibung hinaus dann zusätzlich zum Bilanzstichtag außerplanmäßig abgeschrieben, wenn der „erzielbare Betrag“ des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der „erzielbare Betrag“ wird als der jeweils höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise dem Barwert des erwarteten Nettomittelzuflusses aus der fortgeführten Nutzung des Vermögenswerts (Nutzungswert) ermittelt.

Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen oder, im Fall von Flugzeugen, aus allgemeinen externen Informationen zu aktuellen Marktpreisen abgeleitet.

Ist eine Prognose eines erwarteten Mittelzuflusses für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich, so wird der Mittelzufluss für die nächste größere Gruppe von Vermögenswerten geschätzt, mit einem risikoäquivalenten Zinssatz diskontiert und der erzielbare Betrag proportional zu den Buchwerten der einzelnen Vermögenswerte auf diese verteilt.

Entfällt der Grund für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung wieder ganz oder teilweise in den Folgeperioden, wird eine entsprechende Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungsbeziehungsweise Herstellungskosten vorgenommen.

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

Erstaussstattungen von Ersatzteilen für Fluggeräte, die durch Reparatur wiederverwendet werden können, sind als reparaturfähige Umlaufteile dem Bereich der langfristigen Vermögenswerte zuzuordnen.

Die reparaturfähigen Ersatzteile entfallen im Konzern überwiegend auf das Geschäftsfeld MRO. Sie werden im Rahmen von Kundenaufträgen sowie für konzerninterne Zwecke fortwährend ausgetauscht und repariert und dienen dabei als Vorhaltebestand langfristig dem Geschäftszweck. Eine bewertungsrelevante Unterteilung unterscheidet im Wesentlichen einerseits Austauschkomponenten für Flugzeuge („Poolmaterial“), die im Kundenauftrag ständig zur Verfügung gestellt werden und mit ihren Anschaffungs-/Herstellungskosten abzüglich einer planmäßigen Abschreibung bewertet werden, andererseits Ersatzteile, die im Rahmen von Überholungsarbeiten fortwährend ausgetauscht und repariert werden („Non-Poolmaterial“) und einer Bewertung zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert unterliegen. Ausgangsbasis für die fortentwickelten Buchwerte sind jeweils die gleitenden Durchschnittspreise der Materialien. Das Poolmaterial unterliegt einer an der voraussichtlichen Nutzungsdauer der zugrunde liegenden Flugzeugmuster orientierten Abschreibung zwischen 5 und 20 Jahren. Die Wertberichtigungen des Non-Poolmaterials berücksichtigen die voraussichtliche zukünftige Gängigkeit. Der gesamte Werteverzehr wird innerhalb des Materialaufwands erfasst, da dies das Geschäftsmodell am besten widerspiegelt.

Leasingverhältnisse

Die Lufthansa Group als Leasingnehmer mietet bestimmte Vermögenswerte, insbesondere Immobilien und Flugzeuge. Im Bereich Immobilien wird im Wesentlichen Flughafeninfrastruktur angemietet, unter anderem Hangars, Abstell- und Abfertigungsflächen sowie Lounges und Büros. Außerdem werden weitere Bürogebäude und Produktions- und Lagerflächen angemietet. Darüber hinaus werden Flugzeuge und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung im Konzern auf Basis von Mietverträgen genutzt. Gemäß IFRS 16 beurteilt die Lufthansa Group bei Vertragsbeginn, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis beinhaltet. Ein Leasingverhältnis stellt eine Vereinbarung dar, die dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswerts gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren.

Nutzungsrechte werden zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Abschreibungen und aller kumulierten Wertminderungsaufwendungen bewertet und um jede Neubewertung der Leasingverbindlichkeiten berichtigt. Die Kosten von Nutzungsrechten beinhalten die erfassten Leasingverbindlichkeiten, die entstandenen anfänglichen direkten Kosten sowie die bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Die Lufthansa Group hat von dem Wahlrecht Gebrauch gemacht, immaterielle Vermögenswerte vom Anwendungsbereich des IFRS 16 auszunehmen. Zahlungen aufgrund von Leasingvereinbarungen mit einer Laufzeit von nicht mehr als zwölf Monaten sowie Leasingvereinbarungen, bei denen der dem Leasingvertrag zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, werden im Zahlungszeitpunkt aufwands-

wirksam erfasst, da von den Anwendungserleichterungen Gebrauch gemacht wird. In Verträgen, die neben Leasingkomponenten auch Nicht-Leasingkomponenten enthalten, wird grundsätzlich eine Trennung vorgenommen.

Nutzungsrechte werden planmäßig linear über den kürzeren der beiden Zeiträume aus Laufzeit des Leasingverhältnisses und erwarteter Nutzungsdauer des Nutzungsrechts abgeschrieben.

Wenn das Eigentum an dem Leasinggegenstand am Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf die Lufthansa Group übergeht oder in den Kosten die Ausübung einer Kaufoption berücksichtigt ist, werden die Abschreibungen anhand der erwarteten Nutzungsdauer des Leasinggegenstands ermittelt.

Die Nutzungsrechte werden ebenfalls auf Wertminderung überprüft.

Am Bereitstellungsdatum erfasst die Lufthansa Group die **Leasingverbindlichkeiten** zum Barwert der über die Laufzeit des Leasingverhältnisses zu leistenden Leasingzahlungen. Die Leasingzahlungen beinhalten feste Zahlungen abzüglich etwaiger zu erhaltender Leasinganreize, variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, und Beträge, die voraussichtlich im Rahmen von Restwertgarantien entrichtet werden müssen. Die Leasingzahlungen umfassen ferner den Ausübungspreis einer Kaufoption oder Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung, wenn die Ausübung der Kauf- oder Kündigungsoption durch den Leasingnehmer als hinreichend sicher gilt.

Die Lufthansa Group hat mehrere Leasingverträge abgeschlossen, die Verlängerungs- und Kündigungsoptionen enthalten, insbesondere bei Immobilien. Sie trifft bei der Beurteilung, ob hinreichende Sicherheit besteht, dass die Option zur Verlängerung beziehungsweise zur Kündigung des Leasingverhältnisses ausgeübt oder nicht ausgeübt wird, Ermessensentscheidungen. Bei der Bestimmung der Vertragslaufzeiten werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungsoptionen oder zur Nichtausübung von Kündigungsoptionen bieten. Nach dem Bereitstellungsdatum bestimmt die Lufthansa Group die Laufzeit des Leasingverhältnisses erneut, wenn ein signifikantes Ereignis oder eine Änderung von Umständen eintritt.

Variable Leasingzahlungen, die nicht an einen Index oder Referenzzins gekoppelt sind, werden in der Periode aufwandswirksam erfasst, in der das Ereignis oder die Bedingung eingetreten ist, das oder die diese Zahlung auslöst.

Leasingzahlungen werden mit dem Zinssatz abgezinst, der dem Leasingverhältnis implizit zugrunde liegt, sofern dieser bestimmbar ist. Ansonsten erfolgt eine Abzinsung mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz. Zur Ermittlung des Grenzfremdkapitalzinssatzes werden Referenzzinssätze aus laufzeitadäquaten risikolosen Zinssätzen in wesentlichen Ländern beziehungsweise Währungen herangezogen. Die jeweiligen Referenzzinssätze werden um eine Kreditrisikoprämie erhöht.

Als Leasinggeber bei einem Operating Leasing weist die Lufthansa Group das Leasingobjekt als Vermögenswert zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Sachanlagen aus. Die in der Periode vereinnahmten Leasingraten werden unter den sonstigen betrieblichen Erträgen gezeigt. Die Lufthansa Group vermietet einige ihrer Immobilien und Triebwerke. Finanzierungsleasings existieren derzeit nicht bei der Lufthansa Group.

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten aktiviert.

In den Folgeperioden werden die Buchwerte jährlich um die auf die Lufthansa Group entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmens erhöht beziehungsweise vermindert. Auf die erstmalige Bewertung eines in dem Beteiligungsansatz enthaltenen Unterschiedsbetrags zwischen den Anschaffungskosten der Beteiligung und dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft werden die für die Vollkonsolidierung geltenden Grundsätze der Kaufpreisallokation entsprechend angewendet. Ein Werthaltigkeitstest wird in Folgeperioden nur durchgeführt, sofern ein Hinweis auf eine mögliche Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegt.

Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte werden in der Lufthansa Group nach IFRS 9 in die Kategorien „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, „zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV)“, „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit und ohne Recycling)“ sowie in „Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung“ eingeteilt.

Die Kategorie **„zu fortgeführten Anschaffungskosten“** besteht aus finanziellen Vermögenswerten, die Fremdkapitalinstrumente darstellen und deren Geschäftsmodell darin besteht, bis zur Endfälligkeit gehalten zu werden. Daneben weisen diese Instrumente festgelegte Zahlungsmodalitäten auf und stehen im Einklang mit dem Zahlungsstromkriterium, also der vertraglichen Vereinnahmung von Zins und Tilgung. Bei der Lufthansa Group fallen unter diese Position insbesondere Forderungen und Ausleihungen sowie Kassen- und Bankbestände. Je nach Restlaufzeit werden sie als langfristige beziehungsweise kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

In die Kategorie **„zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“** fallen Fremdkapitalinstrumente, deren Geschäftsmodell weder im Halten noch im Verkaufen liegt, oder solche, die die Zahlungsstrombedingung nicht erfüllen. Dies ist bei der Lufthansa Group in der Regel nicht der Fall. Daneben sind Eigenkapitalinstrumente grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen, sodass bei der Lufthansa Group grundsätzlich Aktien und Beteiligungen, die Finanzinstrumente darstellen, in dieser Kategorie erfasst werden. Zusätzlich werden in diese Kategorie vereinzelt Derivate eingeordnet, die die Voraussetzung des Hedge Accounting nicht erfüllen.

Fremdkapitalinstrumente werden als „**erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)**“ klassifiziert, wenn das Geschäftsmodell dieser Instrumente sowohl im Halten als auch im Verkaufen liegt und die Zahlungsstrombedingung als erfüllt gilt. Bei der Lufthansa Group trifft dies auf Wertpapiere zu, die Fremdkapitalinstrumente darstellen.

Für Eigenkapitalinstrumente kann ein instrumentenspezifisches Wahlrecht getroffen werden, das jeweilige Instrument als „**erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)**“ zu klassifizieren. Dieses Wahlrecht wird bei der Lufthansa Group für einzelne Aktienpositionen ausgeübt.

Die Lufthansa Group schließt zur ökonomischen Sicherung Derivate ab, die der Kategorie „**Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung**“ zugeordnet werden, falls alle Voraussetzungen für das Hedge Accounting erfüllt sind.

Finanzinstrumente werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung, bilanziert. Finanzielle Vermögenswerte werden dabei zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Kosten der Transaktion aktiviert. Nicht realisierte Gewinne und Verluste werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Langfristige unter- beziehungsweise nicht verzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert unter Anwendung der Effektivzinismethode angesetzt. Die Folgebewertung des Finanzinstruments richtet sich nach der entsprechenden Klassifizierung, entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinismethode oder zum beizulegenden Zeitwert, erfolgswirksam über die GuV oder erfolgsneutral im Eigenkapital.

In Fremdwährung valutierende Forderungen werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Wertpapiere wird der beizulegende Zeitwert aus dem an einem aktiven Markt notierten Preis ermittelt. Im Fall festverzinslicher Wertpapiere, die nicht notiert sind, wird der beizulegende Zeitwert aus der Differenz zwischen Effektiv- und Marktzinssatz zum Bewertungsstichtag ermittelt.

Bestehen an der Einbringbarkeit von Forderungen Zweifel, werden Wertberichtigungen gebildet und diese Forderungen entsprechend mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt. Spätere Wertaufholungen (Zuschreibungen) werden erfolgswirksam vorgenommen. Nach IFRS 9 wird bereits bei Zugang einer Forderung ein erwarteter Verlust erfasst, der das Kreditrisiko der Forderung vor dem Eintreten eines Ausfallereignisses berücksichtigt. Ein externes Kreditrisiko liegt für die Lufthansa Group insbesondere im Forderungsportfolio aus Lieferungen und Leistungen vor, für das ein erwarteter Verlust bilanziert wird.

Derivative Finanzinstrumente sind zum beizulegenden Zeitwert auf Basis von veröffentlichten Marktpreisen bewertet. Sofern kein an einem aktiven Markt notierter Preis existiert, wird auf andere geeignete Bewertungsmethoden zurückgegriffen. Geeignete Bewertungsmethoden umfassen alle Faktoren, die unabhängige sachkundige Marktteilnehmer bei der Preisbildung berücksichtigen würden und die anerkannte, gängige ökonomische Modelle zur Preisbildung von Finanzinstrumenten darstellen.

Die Lufthansa Group setzt entsprechend einer konzerninternen Richtlinie derivative Finanzinstrumente zur Sicherung von Zins- und Devisenkursänderungsrisiken sowie zur Absicherung des Treibstoffpreissrisikos ein. Basis ist die vom Vorstand definierte und von einem Ausschuss überwachte Sicherungspolitik. ➔ **Erläuterung 45, S. 205 ff.**

Zur Steuerung des Zinsrisikos werden Zinsswaps und Zins-/Währungsswaps abgeschlossen. Letztere sichern gleichzeitig das Devisenkursänderungsrisiko aus Finanzierungen in Fremdwährungen.

Treibstoffpreissicherungen werden in Form von Bandbreitenoptionen und anderen Sicherungskombinationen primär in Rohöl abgeschlossen. In begrenztem Umfang können darüber hinaus auch Sicherungen in anderen Produkten wie Jet Fuel oder Gasoil abgeschlossen werden.

Sicherungsgeschäfte dienen entweder der Absicherung beizulegender Zeitwerte (Fair Value Hedge) oder der Absicherung künftiger Cashflows (Cash Flow Hedge).

Soweit die eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Cashflow-Sicherungen im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach den Vorschriften des IFRS 9 sind, führen die Veränderungen des Marktwerts grundsätzlich nicht zu Auswirkungen auf das Periodenergebnis während der Laufzeit des Derivats. Sie werden erfolgsneutral in den entsprechenden Rücklagenpositionen erfasst. Ist der gesicherte Zahlungsstrom eine Investition, wird zum Zeitpunkt des Fälligwerdens des Grundgeschäfts das bis dahin im Eigenkapital erfasste Ergebnis aus dem Sicherungsgeschäft mit den Anschaffungskosten der Investition verrechnet. In allen anderen Fällen wird der im Eigenkapital angesammelte Wert bei Fälligwerden des gesicherten Zahlungsstroms als Gewinn oder Verlust im Periodenergebnis berücksichtigt.

Im Fall des effektiven Teils einer wirksamen Absicherung von beizulegenden Zeitwerten, die als Fair Value Hedge designiert sind, gleichen sich die Marktwertschwankungen des gesicherten Vermögenswerts beziehungsweise der gesicherten Schulden und die des Finanzinstruments in der Gewinn- und Verlustrechnung aus.

Derivate, die die Voraussetzungen des Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ ausgewiesen. Eine Veränderung des beizulegenden Zeitwerts wird dann unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Dies kommt bei der Lufthansa Group in der Regel dann vor, wenn das der Sicherung zugrunde liegende Exposure beziehungsweise Grundgeschäft nicht verlässlich bewertet werden kann oder das Exposure im Laufe der Sicherung vorzeitig weggefallen ist.

Auch „eingebettete Derivate“ sind, soweit eine Trennung vom finanziellen Basiskontrakt nötig, aber nicht möglich ist, gemeinsam mit diesem für Bewertungszwecke als Handelsgeschäfte anzusehen. Marktwertschwankungen wirken sich ebenfalls unmittelbar als Gewinn oder Verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung aus. Beide sind der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zuzurechnen.

Sicherungspolitik der Lufthansa Group, [↗ Erläuterung 45, S. 205 ff.](#), ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreissrisiken abzuschließen.

Die Erstbewertung von **finanziellen Garantiezusagen**, die gegenüber Dritten gewährt wurden, erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Finanzgarantien werden im Rahmen der Folgebewertung entweder der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ zugeordnet oder alternativ zum höheren Betrag aus dem ursprünglich angesetzten Betrag abzüglich, soweit zutreffend, der kumulierten, in Übereinstimmung mit IFRS 15 bereits erfolgswirksam erfassten Amortisationen beziehungsweise dem nach IAS 37 ermittelten Wert der vertraglichen Verpflichtung bewertet.

Emissionszertifikate

CO₂-Emissionszertifikate werden als immaterielle Vermögenswerte bilanziert und unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen. Sowohl entgeltlich erworbene als auch frei zugeteilte Rechte werden zu Anschaffungskosten bewertet; eine planmäßige Abschreibung findet nicht statt.

Mit dem im Oktober 2016 bei der International Civil Aviation Organization (ICAO) getroffenen Übereinkommen zum Klimaschutz (CORSIA – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) sollen ab 2021 wachstumsbedingte CO₂-Emissionen im internationalen Luftverkehr durch Klimaschutzprojekte kompensiert werden. Im Juni 2020 verabschiedete die ICAO eine Resolution, welche festlegt, dass als Vergleichswert zur Bestimmung des relevanten Branchenwachstums im Rahmen der CORSIA-Pilotphase ausschließlich der CO₂-Ausstoß des Jahres 2019 herangezogen wird. Auf Basis dieser regulatorischen Änderung geht die Lufthansa Group davon aus, dass für das Jahr 2021 keine CO₂-Kompensationen unter CORSIA geleistet werden müssen. Ob und in welcher Höhe in den Folgejahren Kompensationen unter CORSIA anfallen werden, ist primär von der Geschwindigkeit der Erholung des Luftverkehrs zwischen den an der CORSIA-Pilotphase teilnehmenden Staaten abhängig.

Vertragsvermögenswerte und Forderungen

Vertragsvermögenswerte stellen vertragliche Ansprüche auf den Erhalt von Zahlungen von Kunden dar, bei denen die vertraglichen Leistungsverpflichtungen bereits erfüllt wurden, aber noch kein unbedingter Zahlungsanspruch entstanden ist. Forderungen werden ausgewiesen, wenn der Anspruch auf den Erhalt der Gegenleistung keiner Bedingung mehr unterliegt. Dies geschieht in der Regel, wenn der Konzern vertraglich berechtigt ist, eine Rechnung an den Kunden auszustellen. Die Vertragsvermögenswerte betreffen im Wesentlichen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträge für Technik- und EDV-Leistungen. Im Hinblick auf erwartete Zahlungsausfälle erfolgen Wertberichtigungen auf die jeweiligen Bruttobeträge.

Vorräte

Der Posten „Vorräte“ umfasst nicht reparaturfähige Ersatzteile und Vermögenswerte, die im Rahmen der Produktion oder der Erbringung von Dienstleistungen verbraucht werden (Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe), bezogene Waren, unfertige und fertige Erzeugnisse sowie hierauf geleistete Anzahlungen. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten, die auf Basis von Durchschnittspreisen ermittelt werden, oder zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten bei Normalproduktivität. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/ Herstellungskosten einerseits und Nettoveräußerungswert andererseits. Als Nettoveräußerungswert werden die voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten angesetzt. Soweit Indikatoren für zukünftige Nicht-Gängigkeiten vorliegen, werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen.

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Einzelne, ehemals langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten, deren Verkauf innerhalb der nächsten zwölf Monate zu erwarten ist, sind mit dem niedrigeren Betrag aus fortgeschriebenem Buchwert zum Umgliederungszeitpunkt beziehungsweise beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten aktiviert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen abgeleitet.

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen werden nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert, sobald sie als zur Veräußerung oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft wurden. Während der ermittelte Abschreibungsbedarf aus der letztmaligen Bewertung vor Umgliederung unter den außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst wird, werden jegliche Folgebewertungseffekte der ausgewiesenen kurzfristigen Vermögenswerte mit Verkaufsabsicht aufgrund beispielsweise schwankender Wechselkurse innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen beziehungsweise Erträge erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen den Kassenbestand, erhaltene Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten. Zahlungsmittel-Äquivalente sind kurzfristig liquidierbare Finanzinvestitionen. Sie haben bei Erwerb beziehungsweise zum Anlagezeitpunkt eine maximale Laufzeit von drei Monaten.

Pensionsrückstellungen

Die angesetzte Pensionsrückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Defined Benefit Obligation, DBO) am Bilanzstichtag abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Regelungen zur Wertobergrenze eines Überhangs des Planvermögens über die Verpflichtung (Asset Ceiling).

Die DBO wird jährlich von unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen nach der in IAS 19 vorgeschriebenen Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit Method) für leistungsorientierte Altersversorgungspläne berechnet. Der bilanziellen Bewertung der Verpflichtung liegen verschiedene versicherungsmathematische Annahmen zugrunde.

Die Bewertung von Kapitalkontenplänen erfolgt mit dem Marktwert der den individuellen Kapitalkonten zugerechneten Vermögenswerte zum Stichtag, wobei ein individueller Abgleich mit dem Leistungsbarwert der bei Eintritt des Versorgungsfalls zu gewährenden Mindestleistung in Höhe der bereits eingezahlten Beiträge, bewertet unter Berücksichtigung der Prämissen der Leistungspläne, erfolgt. Risikobeiträge, die der Arbeitgeber zur zusätzlichen Absicherung vorzeitiger Versorgungsfälle gewährt, sind im laufenden Dienstzeitaufwand erfasst.

Dabei sind insbesondere Annahmen über den langfristigen Gehalts- und Rententrend sowie die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen. Die Annahmen zum Gehalts- und Rententrend stützen sich auf in der Vergangenheit beobachtete Entwicklungen, berücksichtigen das länderspezifische Zins- und Inflationsniveau sowie die jeweiligen Arbeitsmarktentwicklungen. Basis für die Schätzung der durchschnittlichen Lebenserwartung bilden anerkannte biometrische Rechnungsgrundlagen.

Der für die Abzinsung der jeweiligen künftigen Zahlungsverpflichtungen verwendete Zinssatz basiert auf der Rendite hochwertiger, währungskongruenter Unternehmensanleihen mit einer vergleichbaren Laufzeit. Die Bestimmung des Zinssatzes basiert auf hochrangigen Unternehmensanleihen mit einem Emissionsvolumen von mindestens 100 Mio. EUR und einem AA-Rating von mindestens einer der Ratingagenturen Moody's Investor Service, Fitch Ratings oder Standard & Poor's Rating Services.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die aus der regelmäßig durchzuführenden Anpassung von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, werden unter Berücksichtigung latenter Steuern direkt erfolgsneutral im Eigenkapital in der Periode ihrer Entstehung erfasst. Ebenfalls erfolgsneutral auszuweisen sind Differenzen zwischen dem am Periodenanfang ermittelten Zinsertrag aus Planvermögen auf Basis des auch zur Abzinsung der Pensionsverpflichtungen verwendeten Zinssatzes und dem am Ende der Periode tatsächlich festgestellten Ertrag aus Planvermögen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste sowie das vom erwarteten Ergebnis abweichende tatsächliche Ergebnis aus dem Planvermögen sind Bestandteil der Neubewertungskomponente (Remeasurement).

Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird sofort erfolgswirksam erfasst.

Zahlungen an Versorgungsträger für beitragsorientierte Versorgungszusagen, für die der Versorgungsträger beziehungsweise der Leistungsempfänger die finanziellen Risiken übernimmt, werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine aus einem vergangenen Ereignis resultierende gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Vermögensabfluss führt, der zum Bilanzstichtag zuverlässig geschätzt werden kann.

Die Rückstellungshöhe wird durch den nach bestmöglicher Schätzung ermittelten Betrag bestimmt. Bei der Bewertung von Rückstellungen werden Erfahrungswerte aus der Vergangenheit, aktuelle Kosten- und Preisinformationen sowie Einschätzungen interner und externer Sachverständiger genutzt.

Das Management analysiert regelmäßig die aktuellen Informationen zu Rechtsrisiken und bildet Rückstellungen für wahrscheinliche Verpflichtungen. Diese Rückstellungen decken die geschätzten Zahlungen an die Kläger, die Gerichts- und Verfahrenskosten, die Kosten für Rechtsanwälte sowie eventuelle Vergleichskosten ab. Für die Beurteilung werden interne und externe Rechtsanwälte hinzugezogen. Im Rahmen der Entscheidung über die Notwendigkeit einer Rückstellung für Prozesse berücksichtigt das Management die Wahrscheinlichkeit eines ungünstigen Ausgangs und die Möglichkeit, die Höhe der Verpflichtung ausreichend verlässlich zu schätzen. Die Erhebung einer Klage, die formale Geltendmachung eines Anspruchs gegen den Konzern oder die Angabe eines Rechtsstreits im Anhang bedeuten nicht automatisch, dass eine Rückstellung für das betreffende Risiko gebildet wurde. Durch das Urteil in einem Gerichtsverfahren, durch behördliche Entscheidungen oder durch einen Vergleich können dem Konzern Aufwendungen entstehen, für die bisher mangels verlässlicher Ermittlungsmöglichkeiten bilanziell nicht vorgesorgt wurde oder die über die hierfür gebildete Rückstellung und die Versicherungsdeckung hinausgehen.

Rückstellungen für Restrukturierungen und Abfindungen werden nur dann erfasst, wenn der Konzern eine faktische Verpflichtung hat. Diese liegt im Fall von Restrukturierungen vor, wenn ein formaler Restrukturierungsplan besteht, der den betroffenen Geschäftsbereich beziehungsweise den betroffenen Teil eines Geschäftsbereichs, den Standort und die Anzahl der betroffenen Mitarbeiter, die detaillierte Schätzung der damit verbundenen Kosten und den Zeitplan enthält. Zusätzlich müssen den betroffenen Mitarbeitern die Eckpunkte des Plans mitgeteilt worden sein. Die Rückstellungen für Restrukturierung beinhalten nur die den Restrukturierungsmaßnahmen direkt zuordenbaren Aufwendungen, die notwendig für die Restrukturierung sind und nicht mit dem zukünftigen operativen Geschäft in Verbindung stehen. Dies sind zum Beispiel Aufwendungen für Abfindungszahlungen an Mitarbeiter.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einer Vermögensbelastung führen, werden in Höhe des Barwerts des erwarteten Vermögensabflusses unter Berücksichtigung absehbarer Preissteigerungen gebildet.

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Rückstellungen in Fremdwährung sind zum Stichtagskurs umgerechnet.

Konnte keine Rückstellung gebildet werden, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt war, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen beziehungsweise erläutert.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten werden zunächst zu ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert entspricht näherungsweise dem Buchwert.

In den Folgeperioden erfolgt die Bewertung zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

In Fremdwährung valutierende Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Verpflichtungen aus Aktienprogrammen wird eine nach IFRS 2 für aktienbasierte Vergütungen mit Barausgleich vorgeschriebene Bewertung zu beizulegenden Zeitwerten durchgeführt. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts erfolgt mit Hilfe der finanzmathematischen Methode der Monte-Carlo-Simulation.

Die Verbindlichkeit wird auf Basis des so ermittelten beizulegenden Zeitwerts unter Berücksichtigung der noch verbleibenden Programmlaufzeit passiviert und Wertänderungen im Personalaufwand erfolgswirksam erfasst.

Einzelheiten der in das Modell eingeflossenen Prämissen und der Ausgestaltung der Aktienprogramme finden sich in **➤ Erläuterung 39, S. 192 ff.**

Vertragsverbindlichkeiten

Eine Vertragsverbindlichkeit ist eine Verpflichtung des Konzerns gegenüber einem Kunden, Güter zu liefern oder Dienstleistungen zu erbringen, für die der Kunde bereits Leistungen zum Beispiel in Form von Anzahlungen erbracht hat. Vertragsverbindlichkeiten werden als Erlöse erfasst, sobald der Konzern seine vertraglichen Verpflichtungen erfüllt. Vertragsverbindlichkeiten im Konzern betreffen die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, nicht eingelösten Meilen aus Kundenbindungsprogrammen, Fertigungsaufträgen sowie sonstige Vertragsverbindlichkeiten.

Verkaufte Flugdokumente werden bis zu ihrer Ausnutzung als **Verpflichtung aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten** passiviert. Kupons, die voraussichtlich nicht mehr abgeflogen werden, werden in Höhe ihres geschätzten Werts ratierlich erfolgswirksam als Erlöse aus den Verkehrsleistungen vereinnahmt. Die Schätzung stützt sich dabei auf statistische Vergangenheitsdaten. Aufgrund der Corona-Pandemie und des damit einhergehenden erhöhten Bestands an Tickets für ausgefallene und umbuchbare Flüge wurden die Parameter für die Realisierung von verfallenden Flugkupons aus der Vergangenheit entsprechend den derzeitigen Einschätzungen angepasst.

Mit dem Ziel der dauerhaften **Kundenbindung** setzt die Lufthansa Group verschiedene Meilenbonusprogramme ein. Teilnehmer des Miles & More-Programms, welches das bedeutendste Meilenbonusprogramm innerhalb der Lufthansa Group darstellt, können Bonusmeilen sowohl auf Flügen der Fluggesellschaften der Lufthansa Group als auch bei einer Vielzahl von Kooperationspartnern (darunter andere Airlines, Hotels, weltweit operierende Mietwagenunternehmen, Finanz- und Versicherungsinstitute, Telekommunikationsunternehmen, Unternehmen des Einzelhandels, Automobilclubs etc.) ansammeln und auch einlösen. Entsprechend den vertraglichen Teilnahmebedingungen verfallen Meilen drei Jahre nach Gewährung, soweit sie nicht durch Vielfliegerstatus oder Kreditkartennutzung geschützt sind.

Für die Bewertung der Prämienansprüche, die auf Flügen von Fluggesellschaften der Lufthansa Group angesammelt werden, wird ein beobachtetes Ausnutzungsverhalten der Vergangenheit zugrunde gelegt. Meilen, die voraussichtlich für Flüge mit Fluggesellschaften der Lufthansa Group eingesetzt werden, werden anhand der durchschnittlichen Preise der Prämienflüge beziehungsweise Upgrades und der durchschnittlich eingesetzten Meilen bewertet. Der Preis wird dabei auf Basis des gewichteten Ausnutzungsverhaltens in verschiedenen geografischen Regionen und Buchungsklassen ermittelt. Weiterhin erfolgt eine Korrektur aufgrund geringerer Flexibilität von Prämienflügen und den bei normalen

Flügen gewährten Prämienmeilen. Meilen, die voraussichtlich für andere Prämien eingesetzt werden, werden mit dem durchschnittlichen Preis dieser Prämien zu den durchschnittlich eingesetzten Meilen bewertet. Die Preise für die Zugangsbewertung werden jährlich neu ermittelt und auf alle Zugänge des Jahres angewendet. Die Meilenverbräuche werden mit dem Durchschnittssatz des Meilenbestands zum Jahresbeginn (gleich dem des Vorjahres) bewertet.

Die Bewertung der Prämienansprüche, die bei anderen Kooperationspartnern angesammelt werden, erfolgt zu den Beträgen, die von diesen Kooperationspartnern gezahlt werden, im Verhältnis zu den angesammelten durchschnittlich eingesetzten Meilen.

Die Berechnung des rechtlichen und wirtschaftlichen Verfalls wird auf Basis der beobachteten Quoten der Vorjahre berechnet und um gegebenenfalls einen Zu- oder Abschlag aufgrund von Trendbeobachtungen oder zukünftigen wertbegründenden Aspekten im Programm ergänzt. Durch das stark rückläufige Einlöseverhalten im Zuge der Corona-Pandemie wurde für Bewertungszwecke weitgehend auf Parameteranpassungen verzichtet, die sich aus den Daten des aktuellen Geschäftsjahres ergeben hätten.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst, wenn hinreichende Sicherheit darüber besteht, dass die Zuwendung erlangt wird und der Konzern alle damit verbundenen Bedingungen einhält. Unter Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zum Beispiel Ertragszuschüsse oder die Sozialversicherungszuschüsse zum Kurzarbeitergeld erfasst. Ist Kurzarbeitergeld eine persönliche Leistung für den Beschäftigten, sind die entsprechenden Zahlungen durchlaufende Posten. Ein weiteres Beispiel sind unterverzinsliche öffentliche Darlehen, für die der Zinsvorteil über die Laufzeit ratierlich verteilt wird.

Zuwendungen der öffentlichen Hand für den Erwerb von Sachanlagevermögen werden in den sonstigen Verbindlichkeiten als passivische Abgrenzungsposten berücksichtigt und linear über die geschätzte Nutzungsdauer des entsprechenden Vermögenswerts ertragswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Zuwendungen von nichtmone- tären Vermögenswerten werden erst dann erfolgswirksam bilanziert, wenn die notwendigen Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Bis dahin sind die entsprechenden Beträge ebenfalls unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten zu zeigen.

Steuerverbindlichkeiten

Für in ihrer Höhe und/oder der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens nach nicht sichere Verpflichtungen gegenüber den jeweiligen Finanzbehörden werden Steuerverbindlichkeiten auf Basis der besten Schätzung oder des Erwartungswerts gebildet. Auf in diesem Zusammenhang bestehende Eventualverbindlichkeiten wird bei Bedarf gesondert eingegangen.

Latente Steuerposten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 für temporäre Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen den Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften und dem Konzernabschluss gebildet. Steuerliche Verlustvorträge, die wahrscheinlich zukünftig genutzt werden können, werden in Höhe des latenten Steueranspruchs aktiviert. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche nutzbar, das heißt werthaltig sind, wird auf die Ergebnisplanungen der Gesellschaften sowie konkret umsetzbare Steuerstrategien zurückgegriffen. Der für die Wahrscheinlichkeitsbeurteilung betrachtete Planungszeitraum bestimmt sich nach den Umständen bei der jeweiligen Konzerngesellschaft und beträgt im Regelfall zwischen drei und fünf Jahren, soweit keine überzeugenden Nachweise für eine etwaige längere Nutzung über den generellen Horizont der offiziellen Konzernplanung hinaus vorliegen. Letzteres war im Geschäftsjahr aufgrund der schockbedingt hohen Verluste insbesondere in Deutschland der Fall, sodass längere Nutzungsdauern zur Anwendung kommen.

Tatsächliche Ertragsteuern

Die Lufthansa Group ist in verschiedenen Ländern ertragsteuerpflichtig. Zur Ermittlung der Ertragsteuerschulden sind wesentliche Annahmen erforderlich. Es gibt Geschäftsvorfälle und Berechnungen, deren endgültige Besteuerung während des gewöhnlichen Geschäftsverlaufs nicht abschließend ermittelt werden kann. Die Höhe der Verpflichtungen, die sich aus den zukünftigen Feststellungen erwarteter Steuerprüfungen ergeben können, basiert auf Schätzungen, ob und in welcher Höhe zusätzliche Ertragsteuern fällig werden. Die den Schätzungen zugrunde liegenden Annahmen werden laufend überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dennoch kann es in der Periode der endgültigen Ermittlung der Besteuerung zu abweichenden Steuerzahlungen kommen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

4 Erlöse aus den Verkehrsleistungen

Die Lufthansa Group ordnet die Erlöse in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung den Bereichen Network Airlines, Eurowings, Logistik, Technik, Catering sowie den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zu.

Infolge der weltweiten Reisebeschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie sind die Verkehrsleistungen erheblich belastet. Die Zahl der Passagiere sank im Geschäftsjahr 2020 gegenüber Vorjahr um 75 %.

Die folgende Tabelle zeigt eine Aufgliederung der Verkehrserlöse nach den unterschiedlichen Geschäftsmodellen für das am 31. Dezember 2020 endende Geschäftsjahr, die nachfolgende Tabelle zeigt die Vorjahreszahlen:

T067 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2020

| in Mio. € | Summe | Europa ¹⁾ | Nord-amerika ¹⁾ | Mittel- und Südamerika ¹⁾ | Asien und Pazifik ¹⁾ | Nahost ¹⁾ | Afrika ¹⁾ |
|---------------------------------|--------------|----------------------|----------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------|----------------------|
| Network Airlines | 5.899 | 4.066 | 859 | 131 | 556 | 144 | 143 |
| Lufthansa German Airlines | 3.465 | | | | | | |
| SWISS ²⁾ | 1.635 | | | | | | |
| Austrian Airlines ²⁾ | 415 | | | | | | |
| Brussels Airlines | 384 | | | | | | |
| Eurowings ²⁾ | 583 | 576 | 4 | 1 | 2 | - | - |
| Logistik | 2.596 | 1.210 | 250 | 90 | 983 | 22 | 41 |
| Summe | 9.078 | | | | | | |

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Belly-Erlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

T067 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2019

| in Mio. € | Summe ³⁾ | Europa ¹⁾ | Nord-amerika ¹⁾ | Mittel- und Südamerika ¹⁾ | Asien und Pazifik ¹⁾ | Nahost ¹⁾ | Afrika ¹⁾ |
|---|---------------------|----------------------|----------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------|----------------------|
| Network Airlines ^{2), 3)} | 23.507 | 15.193 | 4.407 | 513 | 2.348 | 586 | 460 |
| Lufthansa German Airlines ³⁾ | 15.170 | | | | | | |
| SWISS ²⁾ | 5.010 | | | | | | |
| Austrian Airlines | 1.941 | | | | | | |
| Brussels Airlines | 1.386 | | | | | | |
| Eurowings ^{2), 3)} | 2.311 | 2.240 | 35 | 8 | 22 | 4 | 2 |
| Logistik | 2.318 | 1.153 | 265 | 94 | 703 | 31 | 72 |
| Summe | 28.136 | | | | | | |

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Belly-Erlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

³⁾ Vorjahreszahlen angepasst aufgrund der Umgliederung von Brussels Airlines, der Germanwings GmbH und des Langstreckengeschäfts von Eurowings in die Network Airlines.

In den Verkehrserlösen in Höhe von 9.078 Mio. EUR (Vorjahr: 28.136 Mio. EUR) sind Fracht- und Posterlöse in Höhe von 3.011 Mio. EUR (Vorjahr: 2.774 Mio. EUR) enthalten. Davon entfallen 2.596 Mio. EUR (Vorjahr: 2.318 Mio. EUR) auf das Geschäftsfeld Logistik. Die übrigen Fracht- und Posterlöse in Höhe von 415 Mio. EUR (Vorjahr: 456 Mio. EUR) stammen im Wesentlichen aus der Vermarktung der Frachträume auf Passagierflügen von SWISS, Austrian Airlines beziehungsweise von Eurowings.

5 Andere Betriebserlöse

Die folgende Tabelle zeigt eine Aufgliederung der anderen betrieblichen Erlöse nach Kategorien (Arten von Services) und geografischer Verteilung für das Geschäftsjahr 2020:

T068 ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2020

| in Mio. € | Summe | Europa ¹⁾ | Nord-amerika ¹⁾ | Mittel- und Südamerika ¹⁾ | Asien und Pazifik ¹⁾ | Nahost ¹⁾ | Afrika ¹⁾ |
|--|--------------|----------------------|----------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------|----------------------|
| Technik | 2.724 | 1.175 | 734 | 90 | 513 | 133 | 79 |
| Technikleistungen | 2.272 | | | | | | |
| Sonstige Betriebserlöse | 452 | | | | | | |
| Catering | 1.064 | 165 | 662 | 53 | 132 | 22 | 30 |
| Cateringleistungen | 900 | | | | | | |
| Erlöse Bordverkauf | 50 | | | | | | |
| Sonstige Leistungen | 114 | | | | | | |
| Network Airlines | 268 | 233 | 10 | 2 | 14 | 5 | 4 |
| Eurowings | 6 | 6 | - | - | - | - | - |
| Logistik | 137 | 90 | 37 | 2 | 3 | 5 | - |
| Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen | 312 | 206 | 31 | 13 | 42 | 14 | 6 |
| EDV-Leistungen | 167 | | | | | | |
| Reisemanagement | 91 | | | | | | |
| Übrige | 54 | | | | | | |
| Summe | 4.511 | | | | | | |

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

T068 ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2019

| in Mio. € | Summe | Europa ¹⁾ | Nord-amerika ¹⁾ | Mittel- und Südamerika ¹⁾ | Asien und Pazifik ¹⁾ | Nahost ¹⁾ | Afrika ¹⁾ |
|--|--------------|----------------------|----------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|----------------------|----------------------|
| Technik | 4.378 | 1.973 | 1.054 | 282 | 793 | 173 | 103 |
| Technikleistungen | 3.765 | | | | | | |
| Sonstige Betriebserlöse | 613 | | | | | | |
| Catering | 2.623 | 502 | 1.377 | 164 | 468 | 75 | 37 |
| Cateringleistungen | 2.210 | | | | | | |
| Erlöse Bordverkauf | 169 | | | | | | |
| Sonstige Leistungen | 244 | | | | | | |
| Network Airlines ²⁾ | 604 | 496 | 42 | 1 | 47 | 8 | 10 |
| Eurowings ²⁾ | 10 | 10 | - | - | - | - | - |
| Logistik | 119 | 68 | 41 | - | 3 | 7 | - |
| Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen | 554 | 388 | 43 | 16 | 83 | 18 | 6 |
| EDV-Leistungen | 188 | | | | | | |
| Reisemanagement | 279 | | | | | | |
| Übrige | 87 | | | | | | |
| Summe | 8.288 | | | | | | |

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Anpassung aufgrund veränderter Zuordnung von Brussels Airlines, der Germanwings GmbH und des Langstreckengeschäfts von Eurowings in die Network Airlines.

Der Rückgang der anderen Betriebserlöse war krisenbedingt auch in den Geschäftsfeldern Technik, Catering sowie bei den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zu verzeichnen. Im Geschäftsfeld Catering erfolgte im Dezember 2020 der Verkauf des Europageschäfts. ➔ **Erläuterung 7, S. 159 f.**

Die Technikleistungen stellen den größten Teil der Außenumsätze des Geschäftsfelds Technik dar. Weitere Umsätze des Geschäftsfelds Technik aus Materialverkäufen, Material- und Triebwerksverleih sowie logistischen Leistungen sind den sonstigen Leistungen zugeordnet.

Die als Cateringleistungen bezeichneten Umsatzerlöse wurden ausschließlich vom Geschäftsfeld Catering erbracht. Insbesondere in den Bereichen Air-Security-Konzepte, Bordservice-equipment, Transport-/Lagerlogistik sowie Lounge-Betrieb werden im Geschäftsfeld Catering außerdem Umsätze erwirtschaftet, die unter den sonstigen Leistungen ausgewiesen werden.

Die anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus Kundenaufträgen, die über einen bestimmten Zeitraum erfüllt werden. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Leistungen im Bereich Technik und IT-Services.

6 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

T069 BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|------------|------------|
| Erhöhung/Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen | -6 | -9 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | 181 | 694 |
| | 175 | 685 |

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen nahezu ausschließlich Flugzeug- und Triebwerksüberholungen.

Aufgrund der Corona-Pandemie und der damit einhergehenden weltweiten Beschränkungen wurden im Geschäftsjahr 2020 Teile der Flotte längerfristig stillgelegt. Dies führte zum Rückgang der anderen aktivierten Eigenleistungen, da weniger Wartungsereignisse angefallen sind als in den Vorjahren.

7 Sonstige betriebliche Erträge

T070 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Kursgewinne aus Fremdwährungsposten | 677 | 761 |
| Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen | 338 | 321 |
| Subventionen | 261 | - |
| Schadensersatzleistungen | 45 | 42 |
| Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen | 36 | 27 |
| Mieterträge | 36 | 43 |
| Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen | 30 | 38 |
| Serviceleistungen Konzern | 24 | 26 |
| Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten | 21 | 2 |
| Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen | 17 | 18 |
| Personalüberlassung | 15 | 20 |
| Provisionserträge | 10 | 14 |
| Operating Lease-Erträge Fluggerät | 10 | 49 |
| Übrige betriebliche Erträge | 377 | 528 |
| | 1.897 | 1.889 |

Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten (ohne Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen im Entstehungs- und im Zahlungszeitpunkt sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daneben werden die Erträge aus Kurssicherungsgeschäften hier erfasst. Korrespondierend werden Kursverluste aus diesen Vorgängen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

➤ **Erläuterung 11, S 161 f.** Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen bei Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Die Auflösungen von Rückstellungen und Abgrenzungen betreffen eine Vielzahl von in Vorjahren gebildeten und nicht vollständig verbrauchten Rückstellungen und Abgrenzungen. Dagegen ist der Aufwand aus in Vorjahren nicht ausreichend gebildeten Rückstellungen der jeweiligen primären Aufwandsart zugeordnet.

Die Erträge aus Subventionen der öffentlichen Hand beinhalten insbesondere nicht zweckgebundene Unterstützungsmittel, die direkt den betroffenen Unternehmen erstattet wurden. Hiervon betrafen 150 Mio. EUR die staatlichen Unterstützungsmaßnahmen für die Austrian Airlines. Weitere 104 Mio. USD haben die LSG- und Lufthansa Technik-Gesellschaften im Rahmen des CARES Act in den USA erhalten. Die genannten Zuschüsse wurden nach entsprechender Nachweisführung vereinnahmt.

Die Lufthansa Group hat 2020 Leasingerträge in Höhe von 46 Mio. EUR (2019: 92 Mio. EUR) erfasst. Wesentliche Ursache für diesen Rückgang ist die Betriebseinstellung von zwei Leasingnehmern.

Die folgende Tabelle stellt die vertraglich vereinbarten Leasingzahlungen dar:

T071 VERTRAGLICH VEREINBARE LEASINGZAHLUNGEN (LEASINGGEBER)

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|------------------------------|------------|------------|
| bis 1 Jahr | 20 | 79 |
| mehr als 1 Jahr bis 2 Jahre | 16 | 50 |
| mehr als 2 Jahre bis 3 Jahre | 14 | 35 |
| mehr als 3 Jahre bis 4 Jahre | 11 | 28 |
| mehr als 4 Jahre bis 5 Jahre | 9 | 8 |
| mehr als 5 Jahre | 40 | 22 |

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen von insgesamt 30 Mio. EUR (Vorjahr: 38 Mio. EUR) realisiert. Diese betreffen mit 21 Mio. EUR Zuschreibungen auf das im Vorjahr als zum Verkauf stehende bilanzierte Vermögen des Europageschäfts der LSG Group im Segment Catering. Mit dem Verkauf der Gesellschaften zum 2. Dezember 2020 ergab sich ein weiterer positiver Effekt in Höhe von 20 Mio. EUR, der unter den Erträgen aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten aufgeführt ist. Weitere 8 Mio. EUR Zuschreibungen entfallen auf zwei Boeing 767 und fünf Dash 8-400 aus dem Segment Network Airlines, die zum Verkauf stehen.

Innerhalb der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen entfallen 5 Mio. EUR auf veräußertes Fluggerät (Vorjahr: 6 Mio. EUR).

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen.

8 Materialaufwand

T072 MATERIALAUFWAND

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|--------------|---------------|
| Betriebsstoffe für Flugzeuge | 1.875 | 6.715 |
| Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 2.104 | 3.589 |
| Bezogene Waren | 226 | 512 |
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt | 4.205 | 10.816 |
| Gebühren | 1.796 | 4.523 |
| Fremdleistungen Technik | 1.139 | 1.911 |
| Charteraufwand | 469 | 814 |
| Fremdleistungen EDV | 318 | 452 |
| Borddienstleistungen | 137 | 409 |
| Flugunregelmäßigkeiten | 66 | 199 |
| Übrige bezogene Leistungen | 323 | 703 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt | 4.248 | 9.011 |
| | 8.453 | 19.827 |

Innerhalb der Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden auch die Veränderungen der Abschreibungen und Wertberichtigungen auf reparierfähige Ersatzteile ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2020 fielen hierbei krisenbedingte außerplanmäßige Abschreibungen und Wertberichtigungen in Höhe von 158 Mio. EUR an.

Zu den Aufwendungen für Flugunregelmäßigkeiten zählen zum Beispiel die Übernachtungs- und Verpflegungsleistungen bei Verspätungen oder Zahlungen für Gepäckbeschädigungen.

9 Personalaufwand

T073 PERSONALAUFWAND

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Löhne und Gehälter | 5.091 | 7.452 |
| Soziale Abgaben | 687 | 1.024 |
| Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | 658 | 645 |
| | 6.436 | 9.121 |

Der Rückgang der Personalaufwendungen resultiert zum einen aus dem Rückgang der Mitarbeiterzahl in der Lufthansa Group und zum anderen wurden Einsparungen vorgenommen, wie zum Beispiel die Inanspruchnahme von Kurzarbeit zur Arbeitsplatzhaltung, Gehaltsverzichte und die Reduktion der

variablen Gehaltsbestandteile. In 2020 wurden Erstattungen von Sozialversicherungsabgaben und verauslagten Lohnersatzleistungen im Zusammenhang mit Kurzarbeit in Deutschland, Österreich und der Schweiz in Höhe von 1.020 Mio. EUR vereinnahmt. Darin sind 293 Mio. EUR Zuschüsse zu Sozialabgaben enthalten, die als Unterstützungsleistungen zu qualifizieren sind.

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen ausgewiesen. ➔ Erläuterung 35, S. 180 ff.

T074 MITARBEITER

| | Im Jahres- durchschnitt 2020 | Im Jahres- durchschnitt 2019 | Zum 31.12.2020 | Zum 31.12.2019 |
|-------------------------|------------------------------------|------------------------------------|-------------------|-------------------|
| Bodenpersonal | 79.878 | 91.241 | 66.070 | 91.642 |
| Bordpersonal im Einsatz | 44.050 | 45.305 | 42.675 | 45.281 |
| Personal in Ausbildung | 1.279 | 1.238 | 1.320 | 1.430 |
| | 125.207 | 137.784 | 110.065 | 138.353 |

Der Jahresdurchschnitt wird unter Berücksichtigung des Zeitpunkts der Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet.

10 Abschreibungen

Eine Aufteilung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Flugzeuge und übrige Sachanlagen ist den Erläuterungen der jeweiligen Position zu entnehmen. Die Gesamtabschreibungen betrugen 4.389 Mio. EUR (Vorjahr: 2.776 Mio. EUR).

T075 ABSCHREIBUNGEN

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Planmäßige Abschreibungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte | 134 | 102 |
| Planmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge | 1.923 | 2.084 |
| Planmäßige Abschreibungen auf anderes Sachanlagevermögen | 504 | 506 |
| Gesamte planmäßige Abschreibungen | 2.561 | 2.692 |
| Wertminderung auf Firmenwerte | 222 | - |
| Wertminderung auf sonstige immaterielle Vermögenswerte | 15 | 24 |
| Wertminderung auf Flugzeuge und Reservetriebwerke | 1.461 | 36 |
| Wertminderung auf anderes Sachanlagevermögen | 51 | 1 |
| Wertminderung auf Nutzungsrechte | 60 | - |
| Wertminderung auf Finanzanlagen | 19 | 23 |
| Gesamte Wertminderung | 1.828 | 84 |
| Gesamte Abschreibungen | 4.389 | 2.776 |

Der Rückgang der planmäßigen Abschreibungen resultierte in erster Linie aus der Reduktion des aktiven Flottenbestands.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 1.828 Mio. EUR vorgenommen. Hier-von betreffen 1.402 Mio. EUR das Segment Network Airlines, 97 Mio. EUR Eurowings, 54 Mio. EUR Logistik, 45 Mio. EUR Technik, 201 Mio. EUR Catering sowie 28 Mio. EUR die Wei-teren Gesellschaften und Konzernfunktionen sowie Anpassun-gen auf Konzernebene.

Sie entfielen mit 1.475 Mio. EUR auf 115 Flugzeuge und Nut-zungsrechte an Flugzeugen (davon 54 Mio. EUR Nutzungs-rechte), die entweder in einen sogenannten Langzeitpark-modus überführt wurden oder für die eine Wiederaufnahme des operativen Betriebs nicht mehr geplant wird, sowie Flug-zeuge, die zum Verkauf vorgesehen sind. Sie umfassen bei der Lufthansa German Airlines 14 Airbus A380, fünf Boeing 747, 17 Airbus A340, zwei Nutzungsrechte an Airbus A330, elf Airbus A320 sowie 14 zum Teil geleaste Airbus A319. Bei Austrian Airlines waren hiervon drei Boeing 767 und 13 Dash 8-400 betroffen. Brussels Airlines musste Nutzungs-rechte an zwei Airbus A330 und acht Airbus A319 abschreiben. Fünf Airbus A321 sowie Nutzungsrechte an 15 Dash 8-400 und einem Airbus A319 waren bei Eurowings betroffen. Im Cargo-Betrieb wurden fünf Boeing MD-11 aufgrund von Verkaufsabsichten wertberichtigt. Weiterhin wurden inner-halb der Abschreibungen auf Flugzeuge Ersatztriebwerke für voraussichtlich nicht mehr zu nutzende Flugzeugmuster im Bereich Technik in Höhe von 40 Mio. EUR abgeschrieben.

Auf Flugzeuge, die in die zum Verkauf stehenden Vermögens-werte umgegliedert wurden, entfielen außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 154 Mio. EUR, die in dem oben genannten Betrag enthalten sind. Davon entfielen 84 Mio. EUR auf das Segment Network Airlines, 52 Mio. EUR auf Logistik und 18 Mio. EUR auf Eurowings.

Im Rahmen der Werthaltigkeitsüberprüfungen für Zahlungs-mittel generierende Einheiten fielen Abschreibungen auf aktivierte Firmenwerte von insgesamt 222 Mio. EUR an. Sie betrafen im Wesentlichen die Bereiche LSG USA, LSG Korea und Eurowings. ➤ **Erläuterung 17, S. 165 ff.**

Ebenfalls im Rahmen der Werthaltigkeitstests wurden im Segment Catering und im Flugschulungsbetrieb aufgrund der verschlechterten Rentabilitätsaussichten Sachanlagen in Höhe von 31 Mio. EUR wertberichtigt. Weitere außerplanmäßige Abschreibungen betrafen unter anderem mit 17 Mio. EUR Hubwagen, Mietereinbauten und Kücheneinrichtungen der Cateringbetriebe in USA, mit 19 Mio. EUR Finanzanlagen sowie mit 15 Mio. EUR nicht mehr verwendete IT-Produkte.

Innerhalb des Beteiligungsergebnisses wurden Abschrei-bungen auf die at equity bilanzierten Anteile an den Gemein-schaftsunternehmen Xeos und Spairliners (Segment Technik) in Höhe von 62 Mio. EUR sowie Diners Club Spanien (Sons-tige Gesellschaften) von 4 Mio. EUR vorgenommen. Auch diese stehen im Zusammenhang mit den verschlechterten Geschäftsaussichten der Gesellschaften.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden wei-tere außerplanmäßige Abwertungen in Höhe von 5 Mio. EUR auf bereits umgegliederte zum Verkauf vorgesehene Flug-zeuge erfasst. Hierbei handelt es sich um drei Dash 8-400, eine Boeing 767 und eine Boeing MD-11 (Vorjahr: 50 Mio. EUR auf die Vermögenswerte der zum Verkauf vorgesehenen europäischen Cateringbetriebe).

Im Vorjahr betrafen die außerplanmäßigen Abschreibungen im Wesentlichen mit 38 Mio. EUR zum Verkauf vorgesehene Flugzeuge, mit 24 Mio. EUR IT-Projekte und mit 22 Mio. EUR sonstige langfristige Forderungen.

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

T076 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|--------------|--------------|
| Mieten und Erhaltungsaufwendungen | 603 | 742 |
| Kursverluste aus Fremdwährungsposten | 596 | 648 |
| Personalabhängiger Aufwand | 543 | 1.201 |
| Wertberichtigungen auf Forderungen | 251 | 120 |
| Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen | 203 | 312 |
| Sonstige Serviceleistungen | 146 | 144 |
| Werbung und Verkaufsförderung | 128 | 384 |
| Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme | 126 | 506 |
| Verkaufsprovisionen für Agenturen | 97 | 368 |
| Aufwand für Nachrichtenübermittlung | 68 | 85 |
| Kreditkartenprovisionen | 58 | 232 |
| Sonstige Steuern | 51 | 84 |
| Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb | 42 | 61 |
| Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen | 39 | 39 |
| Übrige betriebliche Aufwendungen | 521 | 659 |
| | 3.472 | 5.585 |

Die personalabhängigen Aufwendungen enthalten unter anderem Reise- und Schulungskosten für eigene Mitarbeiter sowie Kosten für Fremdpersonal.

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten (außer Finanz-schulden) enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kurs-veränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen im Entstehungs- und im Zahlungszeitpunkt, Aufwendungen aus der Kurssicherung sowie Kursverluste aus der Bewer-tung zum Stichtagskurs. ➤ **Erläuterung 7, S. 159.** Die Fremd-währungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen von Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Der Anstieg der Wertberichtigungen auf Forderungen erfolgte krisenbedingt und betraf mit 197 Mio. EUR (Vorjahr: 113 Mio. EUR) überwiegend vom Zahlungsausfall unmittelbar bedrohte Kundenforderungen. Daneben wurden in Höhe von 54 Mio. EUR (Vorjahr: 7 Mio. EUR) pauschale Wertberichtigungen im Hinblick auf bestehende allgemeine Ausfallrisiken gebildet. Besonders betroffen zeigte sich hierbei mit 134 Mio. EUR das Geschäftsfeld MRO (Vorjahr: 51 Mio. EUR).

Im Zusammenhang mit zum Verkauf vorgesehenen Fluggeräten wurden Abwertungen in Höhe von 5 Mio. EUR in den übrigen betrieblichen Aufwendungen erfasst (Vorjahr: 50 Mio. EUR Abwertungen auf umgegliederte Vermögenswerte der zum Verkauf vorgesehenen europäischen Cateringbetriebe).

12 Beteiligungsergebnis

T077 BETEILIGUNGSEERGNIS

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|-------------|------------|
| Ergebnis aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen | -236 | 14 |
| Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen | -40 | 74 |
| Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen | -276 | 88 |
| Dividenden aus sonstigen Gemeinschaftsunternehmen | 4 | 12 |
| Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen | 2 | 3 |
| Erträge aus Gewinnabführungsverträgen | 26 | 35 |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme | -35 | -19 |
| Dividenden aus übrigen Beteiligungen | 15 | 49 |
| Übriges Beteiligungsergebnis | 12 | 80 |
| | -264 | 168 |

Innerhalb des Ergebnisses aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen werden auch Wertberichtigungen auf Anteile ausgewiesen (66 Mio. EUR; Vorjahr: 43 Mio. EUR).

➤ Erläuterung 10, S. 160 f.

Erträge und Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen.

13 Zinsergebnis

T078 ZINSERGNIS

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|-------------|-------------|
| Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens | 3 | 8 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 80 | 71 |
| Zinserträge | 83 | 79 |
| Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen | -97 | -119 |
| Zinsaufwand sonstige Rückstellungen | -13 | 3 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -307 | -278 |
| Zinsaufwendungen | -417 | -394 |
| | -334 | -315 |

Das Zinsergebnis umfasst Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9 aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die nicht zum beizulegenden Zeitwert über die GuV klassifiziert sind.

Das Zinsergebnis hat sich im Vorjahresvergleich um 19 Mio. EUR verschlechtert. Dies resultiert im Wesentlichen aus Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit aufgenommenen Finanzierungen, die den Entfall der im Vorjahr angefallenen Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit einer Steuernachzahlung kompensieren. Gegenläufig wirkten sich geringere Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsrückstellungen aufgrund des zwischen dem 31. Dezember 2018 und 31. Dezember 2019 im Durchschnitt um 0,6% geringeren Basiszinssatzes aus.

14 Übrige Finanzposten

T079 ÜBRIGE FINANZPOSTEN

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|-------------|------------|
| Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften | 60 | -90 |
| Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten | -41 | 89 |
| Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen | -144 | -18 |
| Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden | -790 | 359 |
| Ergebnis aus der Bewertung von Wertpapieren, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden | -57 | -17 |
| Kurseffekte aus Finanzschulden | 28 | -5 |
| | -944 | 318 |

Aufgrund des starken Rückgangs der Geschäftstätigkeit im Geschäftsjahr 2020 ergaben sich bei den Sicherungsgeschäften für Treibstoff und in geringem Maße bei Währungsübersicherungen aufgrund fehlender Grundgeschäfte. Diese sind erfolgswirksam zu erfassen und belasteten mit insgesamt 752 Mio. EUR das Finanzergebnis. Daneben ergaben sich höhere Ineffektivitäten bei den Sicherungen, insbesondere durch das Restriking von Devisensicherungsgeschäften mit positiven Marktwerten sowie durch die Verschiebung von Investitionsausgaben, die sich insgesamt mit einem Aufwand von 125 Mio. EUR niederschlugen. Weiterhin betrafen Aufwendungen in Höhe von 96 Mio. EUR die Marktbewertung, der im Geschäftsjahr emittierten Wandelanleihe.

Im Vorjahr wirkte sich als Sondereffekt die Auflösung von Cashflow Hedges für zukünftig nicht mehr erwartete Investitionsausgaben mit einem Ertrag in Höhe von 402 Mio. EUR positiv auf die übrigen Finanzposten aus.

15 Ertragsteuern

Im Geschäftsjahr 2020 ist aufgrund der Verlustsituation ein Steuerertrag von 1.865 Mio. EUR (Vorjahr: Steueraufwand von 615 Mio. EUR) angefallen, der sich wie folgt zusammensetzt:

T080 ERTRAGSTEUERN

| in Mio.€ | 2020 | 2019 |
|----------------------------|---------------|------------|
| Tatsächliche Ertragsteuern | 80 | 547 |
| Latente Steuern | -1.945 | 68 |
| | -1.865 | 615 |

Die tatsächlichen Ertragsteuern enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer sowie sonstige im Ausland angefallene Ertragsteuern in Höhe von insgesamt 4 Mio. EUR (Vorjahr: 382 Mio. EUR) für das Jahr 2020. Darüber hinaus entfallen auf Vorjahre Steueraufwendungen in Höhe von 76 Mio. EUR (Vorjahr: 165 Mio. EUR). Die verwendeten Steuersätze für die Berechnung der latenten Steuern im Ausland betrugen im Geschäftsjahr 2020 unverändert zum Vorjahr 3,5 % bis 35,0 %. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen beziehungsweise verabschiedeten relevanten Steuervorschriften herangezogen. Die latenten Steuern enthalten 649 Mio. EUR (Vorjahr: 6 Mio. EUR) Steuererträge aus temporären Differenzen.

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 25 % (Vorjahr: 25 %) multipliziert. Dieser ergibt sich als durchschnittlicher Schätzwert für den Organkreis der Konzernobergesellschaft und setzt sich aus einem Steuersatz von 15,825 % (Vorjahr: 15,825 %) für Körperschaftsteuer/Solidaritätszuschlag und 9,175 % für Gewerbeertragsteuer (Vorjahr: 9,175 %) zusammen. Bei der Ermittlung des Steuersatzes für die Gewerbeertragsteuer wird berücksichtigt, dass insbesondere bei der Konzernobergesellschaft mit Sitz im Inland der Anteil des Gewerbeertrags, welcher auf die ausländischen Luftverkehrsbetriebsstätten entfällt, herauszurechnen ist.

Bei der Ermittlung der auf die einzelnen Gesellschaften der Organshaft der Konzernobergesellschaft entfallenden latenten Steuern auf temporäre Differenzen wurden im Geschäftsjahr erstmals individualisierte Steuersätze zwischen 15,825 % und 31 % anstelle eines einheitlichen Schätzwerts für die gesamte Organshaft von 25 % verwendet.

Im Hinblick auf die in Vorjahren aktivierten Überhänge an aktiven latenten Steuern ergab sich hieraus eine Erhöhung von insgesamt 109 Mio. EUR, von denen aufgrund ihrer ursprünglichen Entstehung 51 Mio. EUR erfolgsneutral erfasst wurden.

T081 STEUERÜBERLEITUNGSRECHNUNG

| in Mio. € | 2020 | | 2019 | |
|--|-------------------------------|--------------------|-------------------------------|--------------------|
| | Bemes- sungs- grundlage | Steuer- aufwand | Bemes- sungs- grundlage | Steuer- aufwand |
| Erwarteter Ertragsteueraufwand | -8.631 | -2.158 | 1.860 | 465 |
| Steuerfreie Veräußerungsgewinne/-verluste | -122 | 31 | - | -1 |
| Nichtabziehbare Aufwendungen | 488 | 122 | - | 59 |
| Steuerfreie Erträge | 278 | -70 | - | -84 |
| Steuerfreie Beteiligungserträge und Effekte aus Equity-Beteiligungen | -226 | 57 | - | -51 |
| Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzernobergesellschaft sowie Effekte aus Steuersatzänderungen | - | -132 | - | -5 |
| Periodenfremde Steuern ¹⁾ | - | 44 | - | 193 |
| Effekte aus der Nutzung oder dem Nichtansatz von aktiven latenten Steuern | - | 241 | - | 39 |
| Ausgewiesener Ertragsteueraufwand | - | -1.865 | - | 615 |

¹⁾ Periodenfremder latenter Steuerertrag in Höhe von -32 Mio. EUR (Vorjahr: 28 Mio. EUR) und periodenfremder tatsächlicher Steueraufwand in Höhe von 76 Mio. EUR (Vorjahr: 165 Mio. EUR).

Auf temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen in Höhe von 47 Mio. EUR (Vorjahr: 48 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerschulden bilanziert, da es nicht wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit umkehren.

Die Steuerabgrenzungen 2020 und 2019 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

T082 LATENTE STEUERFORDERUNGEN UND -VERBINDLICHKEITEN

| in Mio. € | 31.12.2020 | | 31.12.2019 | |
|---|--------------|------------|--------------|------------|
| | aktivisch | passivisch | aktivisch | passivisch |
| Verlustvorträge und Steuergutschriften | 1.341 | - | 45 | - |
| Pensionsrückstellungen | 3.424 | - | 2.574 | - |
| Immaterielles und Sachanlagevermögen | - | 1.034 | - | 1.112 |
| Finanzanlagevermögen | - | 24 | - | 24 |
| Marktbewertung Finanzinstrumente | 113 | - | - | 235 |
| Drohverlustrückstellung | 15 | - | 6 | - |
| Forderungen/Verbindlichkeiten/Übrige Rückstellungen | 215 | - | 163 | - |
| Vorräte | 313 | - | 242 | - |
| Vermögensgegenstände zum Verkauf | - | 15 | - | - |
| Sonstiges | - | - | - | 2 |
| Saldierungen | -588 | -588 | -762 | -762 |
| | 4.833 | 485 | 2.268 | 611 |

Für Gesellschaften, die im Berichtsjahr oder im Vorjahr ein negatives steuerliches Ergebnis gezeigt haben, wurde neben einem latenten Steueranspruch auf temporäre Differenzen in Höhe von 3.243 Mio. EUR (Vorjahr: 57 Mio. EUR) ein latenter Steueranspruch auf Verluste in Höhe von 1.335 Mio. EUR (Vorjahr: 28 Mio. EUR) aktiviert, da die Realisierung des Steueranspruchs aufgrund der steuerlichen Ergebnisplanung insoweit hinreichend wahrscheinlich ist.

Von den aktivierten Verlustvorträgen entfielen 1.200 Mio. EUR auf die Organschaft der Deutschen Lufthansa AG. Der im Geschäftsjahr entstandene Verlustvortrag wurde dabei vollständig aktiviert. Grundlage hierfür bildete eine langfristige Steuerplanung auf Basis der aktuellen Unternehmensplanungen. Sowohl externe Prognosen zum Beispiel des Branchenverbandes IATA als auch die internen Planungen gehen derzeit davon aus, dass es sich bei der Verlustentstehung um einen exogenen Schock handelt, der in den nächsten Jahren überwunden wird und der nicht grundsätzlich die nachhaltige Profitabilität der Branche oder der Gesellschaft in Frage stellt. Die Deutsche Lufthansa AG hat in der Vergangenheit gezeigt, dass über langfristige Zeiträume positive steuerliche Ergebnisse erzielt werden konnten und die Unternehmensplanungen weisen eine Rückkehr zu nachhaltig positiven Steuerergebnissen bis zum Jahr 2024 und für die Folgejahre aus. Auf Basis dieser externen und internen Indikatoren sowie der Tatsache, dass nach geltendem Recht in Deutschland der steuerliche Verlustvortrag keiner zeitlichen Begrenzung unterliegt, geht das Unternehmen davon aus, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig ausreichend positive Steuerergebnisse vorliegen werden, um die aktiven Steuerlatenzen vollumfänglich nutzen zu können. Damit unterliegt der Zeitraum der Nutzung zwar der Unsicherheit, die vollständige Nutzung als solche aus Sicht der Gesellschaft jedoch nicht. Weitere 87 Mio. EUR betrafen die Swiss International Airlines, die auf Basis der aktuellen Ergebnisplanungen eine Nutzung der Verlustvorträge

im Zeitraum ihrer gesetzlich beschränkten Nutzungsdauer als hinreichend gesichert ansieht.

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften bestehen noch steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen in Höhe von 3.324 Mio. EUR (Vorjahr: 3.050 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten.

Die Nutzungsbeschränkungen der nicht aktivierten steuerlichen Verlustvorträge und die darauf entfallenden latenten Steuern verteilen sich wie folgt:

**T083 NUTZUNGSBEGRENZUNGEN
NICHT AKTIVIERTER VERLUSTVORTRÄGE**

| in Mio. € | Nicht aktivierter Verlustvortrag | Latente Steuern |
|-------------------------|----------------------------------|-----------------|
| Nutzbare | | |
| bis 2024 | 328 | 74 |
| bis 2025 | 89 | 23 |
| bis 2026 | 106 | 25 |
| bis 2027 | 70 | 18 |
| bis 2028 | 70 | 17 |
| bis 2029 | 70 | 18 |
| 2030 und darüber hinaus | 2.443 | 606 |
| Gesamt | 3.176 | 781 |

16 Ergebnis je Aktie

Das „unverwässerte“/„verwässerte“ Ergebnis je Aktie wird als Quotient aus dem Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktienanzahl ermittelt. Zur Ermittlung der durchschnittlichen Aktienanzahl wurden die für die Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zurückgekauften und wieder ausgegebenen Aktien in der Berechnung zeitanteilig berücksichtigt.

Aus der in 2020 begebenen Wandelanleihe haben sich noch keine Auswirkungen auf das Ergebnis je Aktie ergeben. Die daraus potenziell entstehenden Aktien wurden bei der Berechnung des verwässerten Ergebnisses nicht berücksichtigt, da sie es verbessert hätten.

T084 ERGEBNIS JE AKTIE

| | 2020 | 2019 |
|---|---------------|-------------|
| „Unverwässertes“/„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie € | -12,51 | 2,55 |
| Konzernergebnis Mio. € | -6.725 | 1.213 |
| Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl | 537.591.908 | 475.730.992 |

Die Deutsche Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2020 nach HGB einen Bilanzverlust von 780 Mio. EUR aus.

Im Geschäftsjahr 2020 wurde der Bilanzgewinn für das Geschäftsjahr 2019 vollständig in die Gewinnrücklagen eingestellt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Aktiva

17 Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

T085 GESCHÄFTS- ODER FIRKENWERTE SOWIE IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE MIT UNBESTIMMTER NUTZUNGSDAUER

| in Mio. € | Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung | Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer | Gesamt |
|----------------------------------|---|---|--------------|
| Anschaffungskosten am 01.01.2019 | 1.050 | 648 | 1.698 |
| Kumulierte Abschreibungen | -314 | -3 | -317 |
| Buchwert 01.01.2019 | 736 | 645 | 1.381 |
| Währungsdifferenzen | - | 14 | 14 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | - | - | - |
| Zugänge | - | - | - |
| Umbuchungen | - | - | - |
| Abgänge Konsolidierungskreis | - | - | - |
| Abgänge | - | - | - |
| Zum Verkauf vorgesehen | - | - | - |
| Abschreibungen | - | - | - |
| Zuschreibungen | - | - | - |
| Buchwert 31.12.2019 | 736 | 659 | 1.395 |
| Anschaffungskosten am 01.01.2020 | 1.044 | 663 | 1.707 |
| Kumulierte Abschreibungen | -308 | -4 | -312 |
| Buchwert 01.01.2020 | 736 | 659 | 1.395 |
| Währungsdifferenzen | -3 | - | -3 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | - | - | - |
| Zugänge | - | - | - |
| Umbuchungen | - | - | - |
| Abgänge Konsolidierungskreis | -1 | - | -1 |
| Abgänge | - | - | - |
| Zum Verkauf vorgesehen | - | - | - |
| Abschreibungen | -222 | - | -222 |
| Zuschreibungen | - | - | - |
| Buchwert 31.12.2020 | 510 | 659 | 1.169 |
| Anschaffungskosten am 31.12.2020 | 1.038 | 662 | 1.700 |
| Kumulierte Abschreibungen | -528 | -3 | -531 |

Sämtliche Firmenwerte sowie immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wurden im Geschäftsjahr 2020 einem regelmäßigen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen. Daneben besteht die Verpflichtung zu einer Werthaltigkeitsprüfung bei Vorliegen von Anzeichen für eine Wertminderung. Zum anlassbezogenen Werthaltigkeitstest → Erläuterung 17, S. 165 f.

Erworbene Marken und Slots weisen aufgrund ihrer nachhaltigen rechtlichen und wirtschaftlichen Bedeutung eine unbestimmte Nutzungsdauer auf. Die Tests wurden auf der Ebene der kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU) auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise des Nutzungswerts durchgeführt.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die getesteten Firmenwerte und die in die jeweiligen Werthaltigkeitstests eingeflossenen Annahmen für die jeweils kleinste zahlungsmittelgenerierende Einheit (CGU).

T086 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER FIRKENWERTE 2020

| Bezeichnung der CGU | Lufthansa German Airlines | Brussels Airlines | Eurowings | LSG Sky Chefs USA-Gruppe | LSG Sky Chefs Korea | Sonstige ¹⁾ |
|--|------------------------------|----------------------|---------------------|-----------------------------|------------------------|--|
| Segment | Network Airlines | Brussels Airlines | Eurowings | Catering | Catering | Catering/Service- und Finanz- gesellschaften |
| Buchwert Firmenwert (31.12.) | 252 Mio. € | 44 Mio. € | – | 177 Mio. € | – | 36 Mio. € |
| Außerplanmäßige Abschreibungen | – | – | 57 Mio. € | 100 Mio. € | 57 Mio. € | 8 Mio. € |
| Dauer des Planungszeitraums | 4 Jahre | 4 Jahre | 4 Jahre | 4 Jahre | 4 Jahre | 4 Jahre |
| Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraum | 1,0 % | 1,0 % | 1,0 % | 2,2 % | 2,0 % | 1,0 % bis 3,1 % |
| Diskontierungssatz | 5,5 % ²⁾ | 5,5 % ²⁾ | 5,5 % ²⁾ | 5,7 % ²⁾ | 5,5 % ²⁾ | 5,0 % bis 9,6 % ²⁾ |

¹⁾ Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 25 Mio. EUR.

²⁾ Nachsteuerzinssatz.

Die für die Werthaltigkeitstests verwendeten Umsatzwachstumsannahmen basieren im Planungszeitraum auf genehmigten Unternehmensplanungen und externen branchenspezifischen Quellen (zum Beispiel IATA). Darüber hinaus wurden basierend auf den Planungen der einzelnen Geschäftsbereiche Abschlüsse vorgenommen, die den jeweiligen Unsicherheiten in den Planungen aufgrund der Krisensituation Rechnung tragen. Diese waren im Rahmen der Konzernplanung mit nachhaltig circa 18 % auf die Adjusted EBIT-Größe angesetzt und wurden im Rahmen der Werthaltigkeitstests anteilig den Einheiten zugeordnet. Allgemein wird eine langsame Erholung der Märkte und damit der Ergebnissituation bis Ende 2024 unterstellt, wobei für die Jahre 2021 und 2022 weiterhin von Verlusten ausgegangen wird. Auch langfristig wird nicht mit dem Erreichen der Kapazitäten des Vorkrisenniveaus gerechnet. Die Dauer der sogenannten Ramp-up-Phase ist dabei als wichtiger Risikofaktor anzusehen. Die verwendeten Margen basieren auf Erfahrungswerten der Vergangenheit beziehungsweise wurden auf Basis eingeleiteter kostenreduzierender Maßnahmen auf Basis der Planungen der ReNew- und ReStructure-Programme weiterentwickelt. Langfristige Investitionsquoten stützen sich auf Erfahrungswerte der Vergangenheit und berücksichtigen im Planungszeitraum vorgesehene Ersatzbeschaffungen von Produktionsmitteln sowie die aktuellen Veränderungen in der Flottenplanung. Kosten der Zentralfunktionen wurden den jeweiligen Einheiten nach verursachungsorientierten Schlüsseln zugeordnet. In die Tests wurden die nach IFRS 16 zu aktivierenden Nutzungsrechte einbezogen.

Bei der Ermittlung der gewichteten Kapitalkosten werden auf Basis von Marktdaten Verschuldungsquoten, Beta-Faktoren und Fremdfinanzierungskosten einer jährlich überprüften Peer-Group abgeleitet. Hierbei wurde eine Marktrisikoprämie von 7,5 % (Vorjahr: 7,5 %) zugrunde gelegt. Regionale Risiken werden durch entsprechende Risikozuschläge berücksichtigt.

Mit Beginn der Corona-Pandemie wurden aufgrund des Vorliegens eines sogenannten „triggering event“ unterjährig zum ersten Quartal für alle wesentlichen Geschäftseinheiten Werthaltigkeitstests auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten durchgeführt. Im Vergleich zu den zum Jahresende 2019 durchgeführten Tests wurde ein um 1 Prozentpunkt höherer Diskontierungszinssatz ermittelt sowie ein auf 1 Prozentpunkt reduziertes Wachstum ab dem Ende des Planungszeitraums unterstellt. Die Grundlage bildeten dabei die vorläufigen Aktualisierungen der Unternehmensplanungen, wobei für die Ergebnisgrößen im Terminal Value zusätzlich noch ein Abschlag für die bestehenden hohen Unsicherheiten zu Beginn der Krise und den vorläufigen Charakter der Planungen vorgenommen wurde. Als Ergebnis ergab sich ein Wertberichtigungsbedarf bei den Einheiten Eurowings sowie LSG USA. Der Goodwill der Eurowings in Höhe von 57 Mio. EUR wurde vollständig, der Goodwill der LSG USA wurde mit 100 Mio. EUR teilweise wertberichtigt.

Zum Jahresende wurden Werthaltigkeitstests auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten unter Zugrundelegung der in der Tabelle beschriebenen Annahmen durchgeführt.

Bei den Einheiten LSG Korea, den Flugschulbetrieben und weiteren kleineren Cateringgesellschaften ergab sich ein Wertberichtigungsbedarf. Der Goodwill der LSG Korea in Höhe von 57 Mio. EUR sowie der Goodwill des Flugschulbetriebs und diverser Cateringgesellschaften in Höhe von insgesamt 8 Mio. EUR wurden vollständig abgeschrieben. Bei den Flugschulbetrieben wurden darüber hinaus Sachanlagen in Höhe von 22 Mio. EUR wertberichtigt.

Für LSG Sky Chefs Nigeria und LSG Sky Chefs Kenya wurde zum 31. Dezember 2020 ein anlassbezogener Werthaltigkeitstest durchgeführt, der zu außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen von insgesamt 9 Mio. EUR führte.

Unter Zugrundelegung der in der Tabelle beschriebenen Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums der CGUs liegen die erzielbaren Beträge bei den Einheiten ohne Abschreibungsindikation zum Jahresende auch bei einer Reduzierung der Wachstumsannahmen um jeweils einen Prozentpunkt deutlich über den Buchwerten. Ebenso führen Verschlechterungen der Szenarien um jeweils einen Prozentpunkt im Hinblick auf die geplanten EBITDA-Margen oder die verwendeten Diskontierungssätze bei den Werthaltigkeitstests für diese CGUs zu keiner Unterschreitung der erzielbaren Beträge unter die jeweiligen Buchwerte. Einzig für die Geschäftseinheit LSG Nordamerika führt eine Reduzierung

der EBITDA-Marge um mehr als 0,6 Prozentpunkte zu einer Unterdeckung. Für diejenigen Einheiten, bei denen die Werthaltigkeitstests zum Jahresende zu Abschreibungen geführt haben, ergäben die genannten Verschlechterungen der Parameter ebenfalls keine wesentlichen zusätzlichen Wertberichtigungsbedarfe. Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben.

Die im Vorjahr den jeweiligen Werthaltigkeitstests zugrunde gelegten Annahmen sind aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen.

T086 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER FIRMENWERTE 2019

| Bezeichnung der CGU | Lufthansa German Airlines | Brussels Airlines | Eurowings | LSG Sky Chefs USA-Gruppe | LSG Sky Chefs Korea | Sonstige ¹⁾ |
|--|------------------------------|----------------------|---------------------|-----------------------------|------------------------|--|
| Segment | Network Airlines | Brussels Airlines | Eurowings | Catering | Catering | Catering/Service- und Finanz- gesellschaften |
| Buchwert Firmenwert (31.12.) | 252 Mio. € | 44 Mio. € | 57 Mio. € | 277 Mio. € | 60 Mio. € | 45 Mio. € |
| Außerplanmäßige Abschreibungen | – | – | – | – | – | – |
| Dauer des Planungszeitraums | 4 Jahre | 4 Jahre | 4 Jahre | 4 Jahre | 4 Jahre | 4 Jahre |
| Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraum | 2,0% | 2,0% | 2,0% | 1,9% | 2,6% | 1,7 % bis 3,5 % |
| Diskontierungssatz | 3,9 % ²⁾ | 3,9 % ²⁾ | 3,9 % ²⁾ | 4,6 % ³⁾ | 4,1 % ³⁾ | 3,9 % ²⁾ bis 7,7 % ³⁾ |

¹⁾ Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 25 Mio. EUR.

²⁾ Nachsteuerzinssatz.

³⁾ Vorsteuerzinssatz.

Auch die Ergebnissituation von Austrian Airlines hätte einen anlassbezogenen Werthaltigkeitstest ausgelöst, wenn die Werthaltigkeit der ihr zuzurechnenden Vermögenswerte nicht bereits im Rahmen der nachfolgend dargestellten Werthaltigkeitsüberprüfungen für die Slots bestätigt worden wäre.

Bei den immateriellen Werten mit unbestimmter Nutzungsdauer handelt es sich um im Rahmen von Unternehmensakquisitionen erworbene Slots (soweit diese handelbar sind) sowie um erworbene Markennamen. Die Slots wurden in die Werthaltigkeitsüberprüfung der jeweils kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU), der die Slots zuzurechnen sind, einbezogen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die diesbezüglich getroffenen Annahmen dargestellt.

T087 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER SLOTS 2020

| Konzerngesellschaft | SWISS | Austrian Airlines |
|---|---------------------|---------------------|
| Buchwert Slots (31.12.) | 135 Mio. € | 23 Mio. € |
| Außerplanmäßige Abschreibungen | – | – |
| Dauer des Planungszeitraums | 4 Jahre | 4 Jahre |
| Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums | 1,0 % | 1,0 % |
| Diskontierungssatz | 5,5 % ¹⁾ | 5,5 % ¹⁾ |

¹⁾ Nachsteuerzinssatz.

Ausgehend von der in der Tabelle beschriebenen Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums übersteigen die erzielbaren Beträge die Buchwerte deutlich. Auch bei einer Reduzierung der Annahmen zur Umsatzentwicklung und zu den Margen sowie einer Erhöhung des Diskontierungssatzes um jeweils einen Prozentpunkt ergäben sich über dem Buchwert liegende erzielbare Beträge.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben.

Die im Vorjahr den jeweiligen Werthaltigkeitstests zugrunde gelegten Annahmen sind aus der nachfolgenden Tabelle zu ersehen.

T087 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER SLOTS 2019

| Konzerngesellschaft | SWISS | Austrian Airlines |
|---|---------------------|---------------------|
| Buchwert Slots (31.12.) | 135 Mio. € | 23 Mio. € |
| Außerplanmäßige Abschreibungen | – | – |
| Dauer des Planungszeitraums | 4 Jahre | 4 Jahre |
| Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums | 2,0 % | 2,0 % |
| Diskontierungssatz | 3,9 % ¹⁾ | 3,9 % ¹⁾ |

¹⁾ Nachsteuerzinssatz.

Die entgeltlich erworbenen Slots der Deutschen Lufthansa AG sind mit den historischen Anschaffungskosten entsprechend ihrer Nutzung den Einheiten Lufthansa German Airlines mit einem Buchwert von 76 Mio. EUR und Eurowings mit einem Buchwert von 36 Mio. EUR zugeordnet. Beide gegenüber dem Vorjahr unveränderten Buchwerte zum 31. Dezember 2020 wurden einem Werthaltigkeitstest unterzogen mit den identischen Annahmen, die bei den Werthaltigkeitstests der

Firmenwerte für die CGUs Lufthansa German Airlines und Eurowings zugrunde gelegt wurden.

Der regelmäßige Werthaltigkeitstest für die erworbenen Marken wurde unter Zugrundelegung der mit der jeweiligen Marke generierten Umsätze durchgeführt.

Für den Werthaltigkeitstest der erworbenen Marken wurden folgende weitere Prämissen verwendet:

T088 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER MARKEN 2020

| Konzerngesellschaft | SWISS | Austrian Airlines | Brussels Airlines | Sonstige |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------|
| Buchwert Marke (31.12.) | 238 Mio. € | 107 Mio. € | 37 Mio. € | 7 Mio. € |
| Außerplanmäßige Abschreibungen | - | - | - | - |
| Dauer des Planungszeitraums | 4 Jahre | 4 Jahre | 4 Jahre | 4 Jahre |
| Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums | 1,0% | 1,0% | 1,0% | 1,0% bis 2,2% |
| Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate) | 0,63% | 0,35% | 0,20% | 0,23% bis 0,50% |
| Diskontierungssatz | 5,5% ¹⁾ | 5,5% ¹⁾ | 5,5% ¹⁾ | 5,5% bis 5,7% ¹⁾ |

¹⁾ Nachsteuerzinssatz.

Unter den in der Tabelle aufgeführten Annahmen eines nachhaltigen markenbezogenen Umsatzwachstums nach Ende der Planungsperiode übersteigen die erzielbaren Beträge der Marken die Buchwerte teils deutlich. Bei einer Reduzierung der Annahmen zur nachhaltigen Entwicklung des markenbezogenen Umsatzes um 0,5 Prozentpunkte oder einer Erhöhung des Diskontierungssatzes um 0,4 Prozentpunkt ergäben sich für die Marken der Austrian Airlines und Brussels Airlines jeweils Unterdeckungen der Buchwerte im Vergleich zu den erzielbaren Beträgen. Innerhalb der sonstigen Marken ergab sich 2020 kein Abschreibungsbedarf bei entsprechenden Analysen der Sensitivitäten.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben.

Die im Vorjahr den jeweiligen Werthaltigkeitstests zugrunde gelegten Annahmen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

T088 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER MARKEN 2019

| Konzerngesellschaft | SWISS | Austrian Airlines | Brussels Airlines | Sonstige |
|---|--------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------|
| Buchwert Marke (31.12.) | 238 Mio. € | 107 Mio. € | 37 Mio. € | 7 Mio. € |
| Außerplanmäßige Abschreibungen | - | - | - | - |
| Dauer des Planungszeitraums | 4 Jahre | 4 Jahre | 4 Jahre | 4 Jahre |
| Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums | 2,0% | 2,0% | 1,0% | 0,0% bis 2,0% |
| Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate) | 0,63% | 0,35% | 0,20% | 0,23% bis 0,50% |
| Diskontierungssatz | 3,9% ¹⁾ | 3,9% ¹⁾ | 3,9% ¹⁾ | 3,9% bis 4,4% ¹⁾ |

¹⁾ Nachsteuerzinssatz.

18 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

T089 SONSTIGE IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

| in Mio.€ | Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten | Selbst erstellte Software | Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | Gesamt |
|--------------------------------|---|------------------------------|--|------------|
| Ansaffungskosten am 01.01.2019 | 1.289 | 150 | 152 | 1.591 |
| Kumulierte Abschreibungen | -949 | -115 | -15 | -1.079 |
| Buchwert 01.01.2019 | 340 | 35 | 137 | 512 |
| Währungsdifferenzen | 4 | -1 | - | 3 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | - | - | - | - |
| Zugänge | 52 | 3 | 101 | 156 |
| Umbuchungen | 43 | 11 | -41 | 13 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | - | - | - | - |
| Abgänge | -7 | - | -8 | -15 |
| Zum Verkauf vorgesehen | -1 | - | - | -1 |
| Abschreibungen | -99 | -9 | -13 | -121 |
| Zuschreibungen | - | - | - | - |
| Buchwert 31.12.2019 | 332 | 39 | 176 | 547 |
| Ansaffungskosten am 01.01.2020 | 1.324 | 163 | 205 | 1.692 |
| Kumulierte Abschreibungen | -992 | -124 | -29 | -1.145 |
| Buchwert 01.01.2020 | 332 | 39 | 176 | 547 |
| Währungsdifferenzen | -1 | - | - | -1 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | - | - | - | - |
| Zugänge | 18 | 3 | 59 | 80 |
| Umbuchungen | 80 | 12 | -88 | 4 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | - | - | - | - |
| Abgänge | -8 | - | -4 | -12 |
| Zum Verkauf vorgesehen | - | - | - | - |
| Abschreibungen | -126 | -21 | -2 | -149 |
| Zuschreibungen | - | - | - | - |
| Buchwert 31.12.2020 | 295 | 33 | 141 | 469 |
| Ansaffungskosten am 31.12.2020 | 1.393 | 178 | 157 | 1.728 |
| Kumulierte Abschreibungen | -1.098 | -145 | -16 | -1.259 |

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 25 Mio. EUR (Vorjahr: 49 Mio. EUR) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 13 Mio. EUR (Vorjahr: 14 Mio. EUR) wurden bereits fest bestellt, sind aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht der Lufthansa Group gelangt.

19 Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten

T090 FLUGZEUGE UND RESERVETRIEBWERKE INKLUSIVE NUTZUNGSRECHTEN

| in Mio. € | Flugzeuge und Reserve- triebwerke | Anzahlungen auf Flugzeuge und Reserve- triebwerke | Gesamt |
|----------------------------------|--------------------------------------|--|---------------|
| Anschaffungskosten am 01.01.2019 | 31.609 | 1.690 | 33.299 |
| Kumulierte Abschreibungen | -16.122 | - | -16.122 |
| Buchwert 01.01.2019 | 15.487 | 1.690 | 17.177 |
| Währungsdifferenzen | 111 | 10 | 121 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | - | - | - |
| Zugänge | 2.149 | 1.098 | 3.247 |
| Umbuchungen | 691 | -691 | - |
| Abgänge Konsolidierungskreis | - | - | - |
| Abgänge | -69 | -5 | -74 |
| Zum Verkauf vorgesehen | -20 | - | -20 |
| Abschreibungen | -2.121 | - | -2.121 |
| Zuschreibungen | 19 | - | 19 |
| Buchwert 31.12.2019 | 16.247 | 2.102 | 18.349 |
| Anschaffungskosten am 01.01.2020 | 32.945 | 2.102 | 35.047 |
| Kumulierte Abschreibungen | -16.698 | - | -16.698 |
| Buchwert 01.01.2020 | 16.247 | 2.102 | 18.349 |
| Währungsdifferenzen | -33 | - | -33 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | - | - | - |
| Zugänge | 1.004 | 258 | 1.262 |
| Umbuchungen | 602 | -602 | - |
| Abgänge Konsolidierungskreis | - | - | - |
| Abgänge | -119 | -27 | -146 |
| Zum Verkauf vorgesehen | -149 | - | -149 |
| Abschreibungen | -3.441 | - | -3.441 |
| Zuschreibungen | - | - | - |
| Buchwert 31.12.2020 | 14.111 | 1.731 | 15.842 |
| Anschaffungskosten am 31.12.2020 | 32.025 | 1.731 | 33.756 |
| Kumulierte Abschreibungen | -17.914 | - | -17.914 |

Von der Position Flugzeuge dienen Flugzeuge mit Buchwerten von 7.048 Mio. EUR (Vorjahr: 2.449 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen. Diese Sicherheiten setzen sich wie nachfolgend erläutert zusammen:

In der Position sind 79 Flugzeuge mit einem Buchwert von 1.988 Mio. EUR (Vorjahr: 80 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.549 Mio. EUR) enthalten, die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungsbedingungen an ausländische Leasinggesellschaften verkauft und zurück-

geleast wurden. Die Leasinggesellschaften werden als strukturierte Unternehmen vollkonsolidiert. Die Lufthansa Group hat das Recht, die Flugzeuge zu einem bestimmten Zeitpunkt und zu einem festgelegten Preis zurückzuerwerben. Weitere vier Flugzeuge (Vorjahr: null) mit einem Buchwert von 416 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) wurden als Sicherheiten im Rahmen von Darlehensverträgen bestellt.

Darüber hinaus wurden im Zusammenhang mit den staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen für die Deutsche Lufthansa AG zur Sicherung des KfW-Darlehens Pfandrechte an diversen Gesellschaftsanteilen von Leasinggesellschaften in Malta und Österreich gewährt, in deren Eigentum sich insgesamt 323 Flugzeuge mit einem Buchwert von 4.432 Mio. EUR befinden. Die Austrian Airlines in Österreich hat im Rahmen der Stabilisierungsmaßnahmen einem Bankenkonsortium Pfandrechte an 38 Flugzeugen mit einem Buchwert von 212 Mio. EUR eingeräumt.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 19 Mio. EUR (Vorjahr: 24 Mio. EUR) aktiviert. Der angewendete Finanzierungssatz betrug 0,9 % (Vorjahr: 1,3 %).

Die Zugänge entfallen auf die Beschaffung neuer Flugzeuge und Triebwerke sowie auf die Aktivierung von Triebwerkswartungsereignissen. Des Weiteren sind in dieser Position Nutzungsrechte für Flugzeuge und Reservetriebwerke in Höhe von 261 Mio. EUR (Vorjahr: 227 Mio. EUR) enthalten.

Aufgrund der fast vollständigen Einstellung des Passagierflugbetriebs, der nur schrittweise zurückgenommen werden konnte, sind die weiteren Nutzungspläne für alle Flottenbestandteile überarbeitet worden. Im Zuge dieser Restrukturierungsplanungen wurden Charter- und Leasingverträge beendet sowie eigene Flugzeuge zur Verwertung freigegeben, endgültig stillgelegt oder in einen sogenannte „Deep Storage“-Zustand gebracht. Die betroffenen Flugzeuge, Nutzungsrechte an Flugzeugen sowie Reservetriebwerke wurden, soweit eine Wiederaufnahme des operativen Flugbetriebs auf Basis der derzeitigen Planungen als unwahrscheinlich gilt, einem Werthaltigkeitstest unterzogen. Auf Basis von voraussichtlichen Verwertungspreisen beziehungsweise aufgrund fehlender weiterer Nutzungswerte der Leasingverträge führte dies bei insgesamt 115 Flugzeugen und weiteren Reservetriebwerken zu Abschreibungen in Höhe von insgesamt 1.515 Mio. EUR (Vorjahr: 36 Mio. EUR). ➤ **Erläuterung 10, S. 160 ff.**

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt 12,9 Mrd. EUR (Vorjahr: 14,3 Mrd. EUR). Hinsichtlich der Flottenbestellungen verweisen wir auch auf die Ausführungen im Lagebericht (➤ **Grundlagen des Konzerns, Flotte und Streckennetz, S. 25 ff.**).

20 Reparaturfähige Ersatzteile

T091 ERLÄUTERUNG DER REPARATURFÄHIGEN FLUGZEUGERSATZTEILE

| in Mio. € | 2020 | | | 2019 | | |
|-------------------|--------------------------|---------------------------|----------------|--------------------------|---------------------------|----------------|
| | Bruttoanschaffungskosten | Kumulierte Abschreibungen | Nettobuchwerte | Bruttoanschaffungskosten | Kumulierte Abschreibungen | Nettobuchwerte |
| Pool Material | 2.283 | 972 | 1.311 | 2.390 | 938 | 1.452 |
| Non-Pool Material | 1.055 | 543 | 512 | 1.246 | 428 | 818 |
| Summe | 3.338 | 1.515 | 1.823 | 3.636 | 1.366 | 2.270 |

Die Zugänge des Jahres (saldiert mit den Abgängen) beliefen sich demnach im Geschäftsjahr für das Pool Material auf –107 Mio. EUR (Vorjahr: +139 Mio. EUR) beziehungsweise für das Non-Pool Material –191 Mio. EUR (Vorjahr: +100 Mio. EUR), die erfolgswirksam erfasste, saldierte Veränderung der Abschreibungen betrug 34 Mio. EUR (Vorjahr: 60 Mio. EUR) beziehungsweise 115 Mio. EUR (Vorjahr: 42 Mio. EUR).

Innerhalb des Abschreibungsaufwands des Geschäftsjahres entfielen 158 Mio. EUR auf außerplanmäßige Wertberichtigungen im Zusammenhang mit voraussichtlich obsoleten Materialien im Zuge der aktualisierten Prognose für die Geschäftsentwicklung beziehungsweise auf Ersatzteile für Flugzeugmuster, die voraussichtlich auch nach Ende der Coronakrise nicht mehr mit Material versorgt werden.

21 Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten

T092 ÜBRIGES SACHANLAGEVERMÖGEN INKLUSIVE NUTZUNGSRECHTEN

| in Mio.€ | Grundstücke und Bauten | Technische Anlagen und Maschinen | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | Gesamt |
|----------------------------------|------------------------|----------------------------------|--|---|--------------|
| Anschaffungskosten am 01.01.2019 | 4.248 | 1.315 | 1.528 | 142 | 7.233 |
| Kumulierte Abschreibungen | -1.467 | -946 | -1.036 | -13 | -3.462 |
| Buchwert 01.01.2019 | 2.781 | 369 | 492 | 129 | 3.771 |
| Währungsdifferenzen | 21 | 4 | 2 | 3 | 30 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | 36 | - | - | - | 36 |
| Zugänge | 692 | 42 | 151 | 102 | 987 |
| Umbuchungen | 50 | 15 | 18 | -98 | -15 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - |
| Abgänge | -50 | -1 | -8 | -3 | -62 |
| Zum Verkauf vorgesehen | -112 | -22 | -56 | -9 | -199 |
| Abschreibungen | -327 | -58 | -122 | - | -507 |
| Zuschreibungen | - | - | - | - | - |
| Buchwert 31.12.2019 | 3.091 | 349 | 477 | 124 | 4.041 |
| Anschaffungskosten am 01.01.2020 | 4.714 | 1.245 | 1.470 | 124 | 7.553 |
| Kumulierte Abschreibungen | -1.623 | -896 | -993 | - | -3.512 |
| Buchwert 01.01.2020 | 3.091 | 349 | 477 | 124 | 4.041 |
| Währungsdifferenzen | -38 | -6 | -11 | -4 | -59 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - |
| Zugänge | 228 | 34 | 72 | 61 | 395 |
| Umbuchungen | 25 | 17 | 18 | -65 | -5 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | -1 | - | - | - | -1 |
| Abgänge | -98 | -1 | -20 | -19 | -138 |
| Zum Verkauf vorgesehen | -11 | -3 | 7 | 8 | 1 |
| Abschreibungen | -363 | -79 | -120 | -2 | -564 |
| Zuschreibungen | 1 | - | - | - | 1 |
| Buchwert 31.12.2020 | 2.834 | 311 | 423 | 103 | 3.671 |
| Anschaffungskosten am 31.12.2020 | 4.703 | 1.256 | 1.453 | 105 | 7.517 |
| Kumulierte Abschreibungen | -1.869 | -945 | -1.030 | -2 | -3.846 |

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren keine Grundschulden (Vorjahr: 4 Mio. EUR). Für Grundvermögen im Wert von 178 Mio. EUR (Vorjahr: 185 Mio. EUR) bestehen im Grundbuch eingetragene Ankaufsrechte. Von dem gesamten übrigen Sachanlagevermögen dienen außerdem 4 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen.

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht der Lufthansa Group übergegangene Sachanlagen weisen folgende Werte auf:

T093 ZUM STICHTAG FEST BESTELLTE SACHANLAGEN

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|------------------------------------|------------|------------|
| Grundstücke und Bauten | 11 | 20 |
| Technische Anlagen und Fahrzeuge | 19 | 37 |
| Betriebs- und Geschäftsausstattung | 26 | 61 |
| | 56 | 118 |

22 Leasingverhältnisse

In der folgenden Tabelle sind die Buchwerte der bilanzierten Nutzungsrechte und die Veränderungen während der Berichtsperiode dargestellt:

T094 NUTZUNGSRECHTE

| in Mio. € | Flugzeuge und Reserve- triebwerke | Grundstücke und Bauten | Technische Anlagen und Maschinen | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung | Gesamt |
|----------------------------------|---|---------------------------|--|--|--------------|
| Anschaffungskosten am 01.01.2019 | 1.456 | 1.749 | 1 | 28 | 3.234 |
| Kumulierte Abschreibungen | -477 | -128 | -1 | -6 | -612 |
| Buchwert 01.01.2019 | 979 | 1.621 | - | 22 | 2.622 |
| Währungsdifferenzen | 4 | 14 | - | - | 18 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - |
| Zugänge | 227 | 642 | - | 13 | 882 |
| Umbuchungen | -1 | -6 | - | - | -7 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - |
| Abgänge | -8 | -45 | - | -1 | -54 |
| Zum Verkauf vorgesehen | - | -30 | - | -1 | -31 |
| Abschreibungen | -264 | -244 | - | -12 | -520 |
| Zuschreibungen | - | - | - | - | - |
| Buchwert 31.12.2019 | 937 | 1.952 | - | 21 | 2.910 |
| Anschaffungskosten am 01.01.2020 | 1.588 | 2.225 | - | 38 | 3.851 |
| Kumulierte Abschreibungen | -651 | -273 | - | -17 | -941 |
| Buchwert 01.01.2020 | 937 | 1.952 | - | 21 | 2.910 |
| Währungsdifferenzen | - | -21 | - | - | -21 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - |
| Zugänge | 261 | 205 | - | 6 | 472 |
| Umbuchungen | -3 | -1 | - | - | -4 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - |
| Abgänge | -24 | -97 | - | -1 | -122 |
| Zum Verkauf vorgesehen | - | -2 | - | -1 | -3 |
| Abschreibungen | -311 | -264 | - | -10 | -585 |
| Zuschreibungen | - | 1 | - | - | 1 |
| Buchwert 31.12.2020 | 860 | 1.773 | - | 15 | 2.648 |
| Anschaffungskosten am 31.12.2020 | 1.652 | 2.273 | - | 37 | 3.962 |
| Kumulierte Abschreibungen | -792 | -500 | - | -22 | -1.314 |

Die Lufthansa Group mietet im Wesentlichen Immobilien, insbesondere an Flughäfen; darüber hinaus Flugzeuge und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattungen. Leasingverträge können Verlängerungs- und Kündigungsoptionen enthalten. Die Leasingverträge werden individuell ausgehandelt und beinhalten eine Vielzahl unterschiedlicher Konditionen. Längerfristige Leasingverträge bestehen insbesondere bei Immobilien. Für Grundstücke und Gebäude beziehungsweise Gebäudeteile besteht eine Restvertragslaufzeit von bis zu 35 Jahren (Vorjahr: bis zu 36 Jahren) zum Bilanzstichtag.

Die durchschnittliche Restvertragslaufzeit der Flugzeugleasingverträge betrug zum 31. Dezember 2020 drei Jahre (Vorjahr: vier Jahre). Die Zugänge zu Nutzungsrechten an Flugzeugen im Jahr 2020 betreffen sechs Flugzeuge.

In der Berichtsperiode wurden folgende Beträge in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen:

T095 ERFOLGSWIRKSAME LEASINGAUFWENDUNGEN

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|------|------|
| Abschreibungsaufwand auf Nutzungsrechte | 585 | 520 |
| Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten | 69 | 72 |
| Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse | 50 | 193 |
| Aufwand für geringwertige Vermögenswerte | 120 | 120 |
| Variable Leasingzahlungen | 80 | 126 |

Diverse Leasingverhältnisse der Lufthansa Group über Immobilien und Flugzeuge enthalten Verlängerungsoptionen und variable Leasingzahlungen. Sie werden eingesetzt, um eine größtmögliche Flexibilität bei Kapazitätsanpassungen zu erreichen. Sie sind bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten in diversen Fällen nicht berücksichtigt worden, weil ihre Ausübungen nicht hinreichend sicher sind. Mögliche künftige Leasingzahlungen, die in den Perioden nach dem Ausübungszeitpunkt der Verlängerungsoptionen anfallen, sind in folgender Tabelle zusammengefasst:

T096 ANGABEN ZU VERLÄNGERUNGSOPTIONEN UND VARIABLEN LEASINGZAHLUNGEN 2020

| in Mio. € | Bilanzierte Leasingverbindlichkeit (abgezinst) | Mögliche künftige Leasingzahlungen, nicht in Leasingverbindlichkeiten enthalten (undiskontierte Zahlungen) | | Gesamt |
|---------------|--|--|-------------------|------------|
| | 31.12.2020 | Zahlbar 2021 – 2025 | Zahlbar nach 2025 | |
| Flugzeuge | 461 | 306 | 42 | 348 |
| Immobilien | 1.812 | 71 | 435 | 506 |
| Gesamt | 2.273 | 377 | 477 | 854 |

T096 ANGABEN ZU VERLÄNGERUNGSOPTIONEN UND VARIABLEN LEASINGZAHLUNGEN 2019

| in Mio. € | Bilanzierte Leasingverbindlichkeit (abgezinst) | Mögliche künftige Leasingzahlungen, nicht in Leasingverbindlichkeiten enthalten (undiskontierte Zahlungen) | | Gesamt |
|---------------|--|--|-------------------|------------|
| | 31.12.2019 | Zahlbar 2020 – 2024 | Zahlbar nach 2024 | |
| Flugzeuge | 486 | 296 | 34 | 330 |
| Immobilien | 1.929 | 55 | 396 | 451 |
| Gesamt | 2.415 | 351 | 430 | 781 |

Soweit bei einzelnen Verträgen Kündigungsoptionen vorhanden waren, wurde deren Inanspruchnahme als unwahrscheinlich eingestuft, sodass zusätzliche Leasingzahlungen bereits in der dazugehörigen Leasingverbindlichkeit berücksichtigt waren.

In der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

T097 ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE FÜR LEASINGVERHÄLTNISSE

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|------------|--------------|
| Leasingaufwendungen aus kurzfristigen und geringwertigen Leasingverhältnissen sowie variable Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden | 250 | 439 |
| Rückzahlung des Tilgungsanteils der Leasingverbindlichkeit | 480 | 499 |
| Zinszahlungen | 67 | 69 |
| Insgesamt | 797 | 1.007 |

Die Leasingzahlungen werden im Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit gezeigt, sofern es sich nicht um in der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten berücksichtigte Zahlungen aus Leasingverhältnissen handelt, die im operativen Cash-flow gezeigt werden.

Die Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten ist unter Finanzschulden, [↗ Erläuterung 37, S. 191](#), dargestellt.

Angaben zu den Operating Leasingverhältnissen als Leasinggeber sind in [↗ Erläuterung 7, S. 159 f.](#), enthalten.

23 Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

T098 NACH DER EQUITY-METHODE BEWERTETE BETEILIGUNGEN

| in Mio. € | Anteile an Joint Ventures | Anteile an assoziierten Unternehmen | Gesamt |
|--|---------------------------|-------------------------------------|------------|
| in Mio. € | | | |
| Anschaffungskosten am 01.01.2019 | 391 | 263 | 654 |
| Kumulierte Abschreibungen | - | -4 | -4 |
| Buchwert 01.01.2019 | 391 | 259 | 650 |
| Währungsdifferenzen | 3 | 9 | 12 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | - | - | - |
| Zugänge | 77 | - | 77 |
| Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen | 70 | 73 | 143 |
| Umbuchungen | - | - | - |
| Abgänge Konsolidierungskreis | - | - | - |
| Abgänge | - | - | - |
| Gewinnausschüttungen | -62 | -101 | -163 |
| Zum Verkauf vorgesehen | - | -4 | -4 |
| Abschreibungen | -43 | - | -43 |
| Zuschreibungen | - | - | - |
| Buchwert 31.12.2019 | 436 | 236 | 672 |
| Anschaffungskosten am 01.01.2020 | 479 | 241 | 720 |
| Kumulierte Abschreibungen | -43 | -5 | -48 |
| Buchwert 01.01.2020 | 436 | 236 | 672 |
| Währungsdifferenzen | -11 | -19 | -30 |
| Zugänge Konsolidierungskreis | - | - | - |
| Zugänge | 31 | - | 31 |
| Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen | -167 | -33 | -200 |
| Umbuchungen | 39 | - | 39 |
| Abgänge Konsolidierungskreis | - | - | - |
| Abgänge | 2 | - | 2 |
| Gewinnausschüttungen | -32 | -13 | -45 |
| Zum Verkauf vorgesehen | - | - | - |
| Abschreibungen | -66 | - | -66 |
| Zuschreibungen | - | - | - |
| Buchwert 31.12.2020 | 232 | 171 | 403 |
| Anschaffungskosten am 31.12.2020 | 340 | 176 | 516 |
| Kumulierte Abschreibungen | -108 | -5 | -113 |

Die Umbuchungen bei den Anteilen an Joint Ventures entfallen auf den Gewinnanspruch der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. OHG für 2019, der im Vorjahr unter den kurzfristigen Forderungen ausgewiesen wurde und auf dessen Entnahme im Jahr 2020 teilweise verzichtet wurde.

Aufgrund der verschlechterten Geschäftsaussichten im Zusammenhang mit der Coronakrise und deren weiteren Auswirkungen auf die Marktsituation wurden für die Gemeinschaftsunternehmen XEOS und Spairliners im Segment MRO sowie bei Diners Club Spain (Service & Finanzgesellschaften)

Werthaltigkeitstests durchgeführt, die zu Abschreibungen von insgesamt 66 Mio. EUR führten. Im Vorjahr beliefen sich diese auf insgesamt 43 Mio. EUR und betrafen eine Catering-gesellschaft. Zur Abschreibung auf die Anteile an Joint Ventures im Jahr 2020 → Erläuterung 10, S. 160 f.

Anteile an at equity bewerteten Unternehmen im Einzelnen

Die folgenden Tabellen zeigen zusammengefasste Ergebnis- und Bilanzdaten der individuell materiellen Gemeinschafts-unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T099 BILANZDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKIE

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|------------|------------|
| Kurzfristige Vermögenswerte | 558 | 594 |
| davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente | 310 | 317 |
| Langfristige Vermögenswerte | 845 | 1.204 |
| Kurzfristige Schulden | 738 | 769 |
| Langfristige Schulden | 559 | 715 |
| Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen) | 490 | 312 |
| Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen) | 442 | 583 |
| Eigenkapital | 106 | 314 |
| Anteiliges Eigenkapital | 53 | 157 |
| Sonstige | 24 | 21 |
| Buchwert | 77 | 178 |

T100 ERGEBNISDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKIE

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|-------------|-----------|
| Erlöse | 493 | 1.432 |
| Abschreibungen | 103 | 148 |
| Zinserträge | 4 | 6 |
| Zinsaufwendungen | 27 | 25 |
| Ertragsteueraufwand oder -ertrag | 19 | 14 |
| Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen | -158 | 48 |
| Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen | - | - |
| Sonstiges Ergebnis | -14 | 9 |
| Gesamtergebnis | -172 | 57 |
| Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen | -102 | 24 |
| Anteiliges Gesamtergebnis | -102 | 31 |
| Erhaltene Dividende | - | - |

Die Position „Sonstige“ in der Überleitung auf den Buchwert enthält bei SunExpress im Wesentlichen den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Gesellschaft.

Aufgrund der coronabedingten Verschlechterung der Geschäftssituation der Gesellschaft wurde auch für die SunExpress, deren deutsche Tochtergesellschaft SunExpress Deutschland den Geschäftsbetrieb einstellen wird, ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Basis hierfür bildeten die Unternehmensplanungen der Gesellschaft, die einen dem der Konzerngesellschaften im Passagiergeschäft vergleichbaren Krisenverlauf ausweisen. Für die Bewertung wurde ein Diskontierungsfaktor von 7,0 %, ein Umsatzwachstum der ewigen Rente von 1,0 % sowie ein Sicherheitsabschlag auf das nachhaltige Ergebnis von 40 % unterstellt. Auch bei einer weiteren Verschlechterung der Parameter um 2 Prozentpunkte beziehungsweise 10 Prozentpunkte läge kein Indikator für eine Wertberichtigung des Beteiligungsbuchwerts vor.

T101 BILANZDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO. OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|------------|------------|
| Kurzfristige Vermögenswerte | 15 | 46 |
| davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente | - | - |
| Langfristige Vermögenswerte | 1.265 | 1.323 |
| Kurzfristige Schulden | 209 | 400 |
| Langfristige Schulden | 1.030 | 908 |
| Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen) | 137 | 256 |
| Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen) | 1.002 | 880 |
| Eigenkapital | 41 | 61 |
| Anteiliges Eigenkapital | 17 | 25 |
| Sonstige | - | - |
| Buchwert | 17 | 25 |

T102 ERGEBNISDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO. OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|------------|-----------|
| Erlöse | 123 | 357 |
| Abschreibungen | 83 | 84 |
| Zinserträge | - | - |
| Zinsaufwendungen | 31 | 36 |
| Ertragsteueraufwand oder -ertrag | - | 10 |
| Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen | -97 | 78 |
| Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen | - | - |
| Sonstiges Ergebnis | 11 | 16 |
| Gesamtergebnis | -86 | 94 |
| Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen | -39 | 31 |
| Anteiliges Gesamtergebnis | -34 | 38 |
| Erhaltene Dividende | 12 | 38 |

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T103 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

| in Mio.€ | 2020 | 2019 |
|--|------------|------------|
| Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen | -30 | 1 |
| Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen | - | - |
| Sonstiges Ergebnis | - | - |
| Gesamtergebnis | -30 | 1 |
| Abschreibungen | -66 | -43 |
| Buchwert | 138 | 233 |

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T104 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER ASSOZIIERTER UNTERNEHMEN

| in Mio.€ | 2020 | 2019 |
|--|------------|------------|
| Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen | -40 | 74 |
| Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen | - | - |
| Sonstiges Ergebnis | 3 | -1 |
| Gesamtergebnis | -37 | 73 |
| Buchwert | 171 | 236 |

24 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere

T105 ÜBRIGE BETEILIGUNGEN UND LANGFRISTIGE WERTPAPIERE

| in Mio.€ | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--------------------------------------|------------|------------|
| Anteile an nahestehenden Unternehmen | 218 | 223 |
| Beteiligungen | 34 | 33 |
| Übrige Beteiligungen | 252 | 256 |
| Wertpapiere des Anlagevermögens | 54 | 53 |

In den Anteilen an nahestehenden Unternehmen sind Anteile an verbundenen Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen enthalten, die aus Wesentlichkeitsgründen nicht konsolidiert werden. Diese Anteile werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Angaben zu den Beteiligungen und Wertpapieren des Anlagevermögens folgen unter [Erläuterung 45, S. 205 ff.](#)

25 Langfristige Ausleihungen und Forderungen

T106 LANGFRISTIGE AUSLEIHUNGEN UND FORDERUNGEN

| in Mio.€ | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|------------|------------|
| Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen | 104 | 104 |
| Ausleihungen und Forderungen gegen übrige Beteiligungen | - | - |
| Sonstige Ausleihungen und Forderungen | 169 | 241 |
| Emissionszertifikate | 167 | 124 |
| | 440 | 469 |

Die langfristigen Ausleihungen und Forderungen sind zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Bestände in Höhe von 275 Mio. EUR an CO₂-Emissionszertifikaten wurden im Rahmen von sogenannten Repo-Geschäften am Markt veräußert und gleichzeitig wieder auf Termin zurückgekauft, sodass das wirtschaftliche Eigentum weiterhin besteht. In Höhe des erhaltenen Entgelts wurden entsprechende sonstige Verbindlichkeiten gebildet. Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den Zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Eurowings und Brussels Airlines in [Erläuterung 17, S. 165 ff.](#), verwiesen.

Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR). Von den langfristigen Forderungen dienen 1 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) der Besicherung von Verbindlichkeiten.

26 Vorräte

T107 VORRÄTE

| in Mio.€ | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|------------|------------|
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 650 | 888 |
| Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren | 75 | 88 |
| Geleistete Anzahlungen | 1 | 4 |
| | 726 | 980 |

Vorräte sind nicht als Kreditsicherheiten verpfändet. Innerhalb der Vorräte betreffen 571 Mio. EUR (Vorjahr: 782 Mio. EUR) Flugzeuersatzteile, die nicht reparaturfähig sind.

Der Bruttowert der wertberichtigten Vorräte betrug zum 31. Dezember 2020 insgesamt 938 Mio. EUR (Vorjahr: 998 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 542 Mio. EUR (Vorjahr: 716 Mio. EUR) sind zum Nettoveräußerungswert angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden zu Beginn des Geschäftsjahres in Höhe von

276 Mio. EUR (Vorjahr: 259 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 129 Mio. EUR (Vorjahr: 41 Mio. EUR) vorgenommen, die zum überwiegenden Teil auf das Segment MRO entfallen. In Vorjahren vorgenommene Wertberichtigungen wurden in Höhe von 8 Mio. EUR (Vorjahr: 18 Mio. EUR) wieder aufgeholt.

27 Vertragsvermögenswerte

Die Lufthansa Group hat 2020 folgende Vertragsvermögenswerte erfasst:

T108 VERTRAGSVERMÖGENSWERTE

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|------------|------------|
| Vertragsvermögenswerte aus Technik- und EDV-Leistungen | 146 | 278 |
| Wertberichtigungen | -4 | -1 |
| Summe Vertragsvermögenswerte | 142 | 277 |

28 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

T109 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---|--------------|--------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen | 60 | 58 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen übrige Beteiligungen | 1 | 2 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde | 1.516 | 3.802 |
| | 1.577 | 3.862 |
| Sonstige Forderungen | | |
| Forderungen gegen nahestehende Unternehmen | 54 | 89 |
| Forderungen gegen übrige Beteiligungen | 1 | 1 |
| Sonstige Forderungen | 1.161 | 1.370 |
| Emissionszertifikate | 50 | 95 |
| | 1.266 | 1.555 |
| Summe | 2.843 | 5.417 |

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Eurowings und Brussels Airlines in [Erläuterung 17, S. 165 ff.](#), verwiesen.

Wie im Vorjahr bestehen keine Sicherheiten für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR).

Angaben zu Wertminderungen, Ausfallrisiken und Altersstrukturen werden in [Erläuterung 45, S. 205 ff.](#), dargestellt.

Die sonstigen Forderungen enthalten mit 140 Mio. EUR (Vorjahr: 149 Mio. EUR) Erstattungsansprüche gegenüber Versicherungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings. Diesen Forderungen stehen zum Bilanzstichtag Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen aus diesem Unglück von 132 Mio. EUR (Vorjahr: 135 Mio. EUR) gegenüber.

Sonstige Forderungen in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) dienen der Besicherung negativer Marktwerte von Derivaten.

29 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten diverse vorausbezahlte Leistungen, die Folgeperioden betreffen.

30 Kurzfristige Wertpapiere

Bei den kurzfristigen Wertpapieren handelt es sich um Rentenpapiere, Genussscheine, Aktien sowie Anteile an Geldmarktfonds.

31 Bankguthaben und Kassenbestände

Die Position enthält angelegte Termingelder in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) mit vereinbarten Laufzeiten zwischen vier und zwölf Monaten. Zum 31. Dezember 2020 sind Bankguthaben in Höhe von 12 Mio. EUR an kreditgewährende Banken verpfändet. Weitere Bankguthaben von 70 Mio. EUR sind aufschiebend bedingt verpfändet.

Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.

32 Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Unter den zum Verkauf stehenden Vermögenswerten werden 40 Flugzeuge mit einem Buchwert von 130 Mio. EUR ausgewiesen. Es handelt sich um drei Boeing 767, zwei Boeing 747, 16 Airbus A320/321, acht Dash 8-400, sechs Bombardier CRJ9 sowie fünf Boeing MD-11-Frachtflugzeuge. Weitere 3 Mio. EUR betreffen ein Gebäude.

Im Vorjahr entfielen 358 Mio. EUR auf die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe „Europäische Geschäftsaktivitäten der LSG Group“.

**T110 AKTIVA UND PASSIVA DER VERÄUSSERUNGSGRUPPE
„EUROPÄISCHE GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN DER
LSG GROUP“ NACH KONSOLIDIERUNG ZUM 31.12.2019
UND SONSTIGE FORDERUNGEN**

| in Mio. € | 31.12.2019 |
|---|------------|
| Aktiva | |
| Immaterielle Vermögenswerte | 1 |
| Übriges Sachanlagevermögen | 151 |
| Übrige langfristige Vermögenswerte | 13 |
| Latente Ertragsteuererstattungsansprüche | 31 |
| Vorräte | 80 |
| Übrige kurzfristige Vermögenswerte | 82 |
| Summe | 358 |
| Passiva | |
| Pensionsrückstellungen | 289 |
| Sonstige langfristige Rückstellungen | 16 |
| Sonstige langfristige Verbindlichkeiten | 32 |
| Sonstige kurzfristige Rückstellungen | 11 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und andere finanzielle Verbindlichkeiten | 175 |
| Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten | 17 |
| Summe | 540 |

Mit Vollzug des Verkaufs an die Gategroup zum 2. Dezember 2020 sind die damit im Zusammenhang stehenden Vermögenswerte und Schulden abgegangen. Des Weiteren standen drei Frachtflugzeuge und ein Gebäude zum Verkauf.

Passiva

33 Gezeichnetes Kapital

GRUNDKAPITAL

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 25. Juni 2020 wurde das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG um 306.044.326,40 EUR auf 1.530.221.624,32 EUR durch die Ausgabe von 119.548.565 auf den Namen lautenden Stückaktien unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre erhöht. Die Aktien wurden durch den Wirtschaftsstabilisierungsfonds zum Nennbetrag von 2,56 EUR gezeichnet. Die Kapitalerhöhung wurde mit der Eintragung in das Handelsregister am 2. Juli 2020 wirksam. Das Grundkapital ist damit in 597.742.822 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt, auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital.

GENEHMIGTES KAPITAL

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 450.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Das Bezugsrecht der

Aktionäre kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 30.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Bis zum 31.12.2020 wurden im Rahmen dieser Ermächtigung Aktien mit einem Nennbetrag von insgesamt 7.637.832,68 EUR ausgegeben, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 22.362.168,32 EUR beträgt.

BEDINGTES KAPITAL

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 122.417.728 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von bis zu 47.819.425 Stückaktien an die Inhaber beziehungsweise Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 1,5 Mrd. EUR, die gemäß einem Beschluss der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 bis zum 4. Mai 2025 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 25. Juni 2020 wurde das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG um bis zu 102.014.776,32 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von bis zu 39.849.522 Aktien bei Ausübung von Umtauschrechten, die dem nach dem Stabilisierungsfondsgesetz errichteten Wirtschaftsstabilisierungsfonds als stillem Gesellschafter gemäß Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft vom 25. Juni 2020 im Falle der Veröffentlichung der Entscheidung zur Abgabe eines Übernahmeangebots im Sinne von § 10 WpÜG oder im Falle einer Kontrollenerlangung im Sinne von §§ 35 in Verbindung mit 29 WpÜG für die Stille Einlage II-A zu einem Ausübungskurs von 2,56 EUR je Aktie gewährt wurden. Für den Fall einer Veräußerung der Stillen Einlage II-A an einen nicht staatlichen Erwerber steht dem Erwerber das Umtauschrecht jederzeit zu.

Durch Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 25. Juni 2020 wurde das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG um bis zu 897.985.223,68 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von bis zu 350.775.478 Aktien bei Ausübung von Umtauschrechten, die dem nach dem Stabilisierungsfondsgesetz errichteten Wirtschaftsstabilisierungsfonds als stillem Gesellschafter gemäß Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft vom 25. Juni 2020 zum Zwecke des Verwässerungsschutzes und oder des Kuponschutzes für die Stille Einlage II-B gewährt wurden. Die neuen Aktien werden bei Ausübung des Umtauschrechts zum Zweck des Verwässerungsschutzes zum aktuellen Börsenkurs im Zeitpunkt des Umtauschs abzüglich 10%, bei Ausübung des Umtauschrechts zum Zweck des Kuponschutzes zum aktuellen Börsenkurs

im Zeitpunkt des Umtauschs abzüglich 5,25 % begeben. Sofern die Stille Einlage II-B abgetreten wird, entfallen die Umtauschrechte.

ERMÄCHTIGUNG ZUM ERWERB EIGENER AKTIEN

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 6. Mai 2024 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 % des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Die Ermächtigung sieht vor, dass der Vorstand sie insbesondere zur Verfolgung der im Beschluss der Hauptversammlung genannten Zwecke verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß des Hauptversammlungsbeschlusses vom 7. Mai 2019 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Im Geschäftsjahr 2020 hat die Deutsche Lufthansa AG zu verschiedenen Zeitpunkten insgesamt 1.299.165 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 7,27 EUR erworben. Dies entspricht 0,22 % beziehungsweise 3.325.862,40 EUR vom Grundkapital.

Die erworbenen Aktien wurden wie folgt verwendet:

- 1.296.504 Aktien wurden an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 33 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2019 zum Kurs von 7,56 EUR übertragen.
- 517 Aktien wurden für Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und eines weiteren verbundenen Unternehmens für das Programm Ergebnisbeteiligung 2018 zum Kurs von 14,18 EUR übertragen.
- 2.144 Aktien wurden zum Kurs von 11,14 EUR wieder veräußert.

Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

KAPITALMANAGEMENT

Die Lufthansa Group strebt nach der Bewältigung der Corona-Pandemie weiterhin das Ziel einer nachhaltigen Eigenkapitalquote von 25 % an, um dauerhafte finanzielle Flexibilität und Stabilität als Basis für die Wachstumsziele des Konzerns sicherzustellen. Eigenkapital und Bilanzsumme betrugen zum 31. Dezember 2020 und 2019:

T111 EIGEN- UND FREMDKAPITAL

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|----------------------|---------------|---------------|
| Eigenkapital | 1.387 | 10.256 |
| In % der Bilanzsumme | 3,5 | 24,0 |
| Fremdkapital | 38.097 | 32.403 |
| In % der Bilanzsumme | 96,5 | 76,0 |
| Gesamtkapital | 39.484 | 42.659 |

Im Geschäftsjahr 2020 sank die Eigenkapitalquote gegenüber dem Vorjahreswert um 20,5 Prozentpunkte auf 3,5 %.

Die Deutsche Lufthansa AG unterliegt keinen satzungsmäßigen Kapitalerfordernissen.

34 Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer in Vorjahren zurückgezählten Wandelanleihe. Die in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage der Deutschen Lufthansa AG beträgt unverändert 26 Mio. EUR; im Übrigen handelt es sich um andere Gewinnrücklagen.

Die übrigen neutralen Rücklagen haben sich im Geschäftsjahr 2020 wie folgt entwickelt:

T112 ERLÄUTERUNG DER ERFOLGSNEUTRALEN AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OTHER COMPREHENSIVE INCOME)

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|---------------|------------|
| Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern | | |
| Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung | | |
| Gewinne/Verluste der Periode | -107 | 115 |
| Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten | - | - |
| Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling) | -29 | 10 |
| Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling) | 1 | 7 |
| Gewinne/Verluste der Periode | - | - |
| Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten | - | - |
| Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve | -655 | 258 |
| Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung | 143 | 476 |
| Gewinne/Verluste der Periode | -1.119 | 1.278 |
| Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten | 607 | -544 |
| Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Finanzanlagen | | |
| Gewinne/Verluste der Periode – reklassifizierbar | 4 | 13 |
| Gewinne/Verluste der Periode – nicht reklassifizierbar | - | - |
| Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen | -2.584 | -1.108 |
| Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling) | -4 | 15 |
| Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling) | - | -1 |
| Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern | 747 | 163 |
| Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge nach Ertragsteuern | -2.484 | -52 |

T113 ERLÄUTERUNG DER FÜR ERFOLGSNEUTRALE AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OCI) ERFASSTEN ERTRAGSTEUERN

| in Mio. € | 2020 | | | 2019 | | |
|---|------------------------|-----------------------|-------------------------|------------------------|-----------------------|-------------------------|
| | Wert vor Ertragsteuern | Steueraufwand/-ertrag | Wert nach Ertragsteuern | Wert vor Ertragsteuern | Steueraufwand/-ertrag | Wert nach Ertragsteuern |
| Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung | -107 | - | -107 | 115 | - | 115 |
| Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling) | -29 | -7 | -36 | 10 | - | 10 |
| Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling) | 1 | - | 1 | 7 | - | 7 |
| Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve | -655 | 166 | -489 | 258 | -64 | 194 |
| Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung | 143 | -34 | 109 | 476 | -118 | 358 |
| Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen – reklassifizierbar | 4 | - | 4 | 13 | - | 13 |
| Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen | -2.584 | 622 | -1.962 | -1.108 | 345 | -763 |
| Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling) | -4 | - | -4 | 15 | - | 15 |
| Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling) | - | - | - | -1 | - | -1 |
| Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) | -3.231 | 747 | -2.484 | -215 | 163 | -52 |

Die Veränderung des Eigenkapitals insgesamt ist **➔ T060 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals, S. 138**, zu entnehmen.

35 Pensionsrückstellungen

Die Pensionsverpflichtungen in der Lufthansa Group umfassen sowohl leistungs- als auch beitragsorientierte Pläne und enthalten Verpflichtungen aus laufenden Pensionen sowie Anwartschaften auf zukünftig zu zahlende Pensionen.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen für Mitarbeiter der Lufthansa Group entfallen im Wesentlichen auf Pensionsverpflichtungen in Deutschland sowie in der Schweiz, Österreich und den USA. Es bestehen differenzierte Zusagen für einzelne Mitarbeitergruppen.

Nach der Privatisierung der Lufthansa Group wurde für inländische Mitarbeiter und Entsandte, die vor 1995 in das Unternehmen eingetreten sind, die Gesamtversorgungszusage der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL) fortgeführt. Mitarbeiter, die nach 1994 eingetreten sind, erhielten eine Versorgungszusage nach einem Durchschnittsgehaltsplan, die eine jährliche Gewährung von vom Lebensalter und dem Gehalt abhängigen Rentenbausteinen vorsah. 2003 wurde die VBL-Versorgung in eine Versorgung nach dem für die seit 1995 eingestellten Mitarbeiter gültigen Durchschnittsgehaltsplan überführt. Zwischen 2015 und 2017 wurden die bestehenden inländischen Versorgungspläne sukzessive für die einzelnen Beschäftigtengruppen in eine beitragsorientierte Leistungszusage umgewandelt.

Mit dem Tarifvertrag „Lufthansa Rente Boden“ wurde eine neue betriebliche Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage für die in Deutschland beschäftigten Bodenmitarbeiter, insbesondere der Gesellschaften Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG, der Lufthansa Technik-Gruppe und der LSG Group, abgeschlossen. Für vor dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeiter bleiben die bis zum 31. Dezember 2015 erworbenen Anwartschaften erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2016 können die Mitarbeiter grundsätzlich unter Berücksichtigung der Eigenleistungen das gleiche Versorgungsniveau erreichen. Für ab dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeiter werden die Beiträge in dem neuen Modell am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das gesamte Versorgungsguthaben unter Garantie des Beitragserhalts auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet.

Am 17. März 2017 wurde mit der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO) der Tarifvertrag „Lufthansa Rente Kabine“ für die Kabinenmitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG (DLH) abgeschlossen, welcher die Tarifverträge „Lufthansa-Betriebsrente“ für das Kabinenpersonal und „Lufthansa-Übergangsversorgung für Kabinenmitarbeiter“ ablöste.

Für bis zum 5. Juli 2016 eingestellte Mitarbeiter bleiben die bis zum 30. Juni 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Juli 2016 erhalten diese Mitarbeiter Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in die betriebliche Altersversorgung. Für die betroffenen Mitarbeiter wurde auf Basis der von den Tarifparteien festgelegten Parameter und Bewertungsmethoden zum 30. Juni 2016 eine Übergangsversorgung-Initialdotierung (ÜV-Initialdotierung) berechnet. Durch diese ÜV-Initialdotierung werden alle gemäß dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung für Kabinenmitarbeiter“ bestehenden Ansprüche der betroffenen Mitarbeiter abgelöst und auf eine Beitragszusage mit Mindestleistung umgestellt. Für alle Mitarbeiter besteht die Möglichkeit freiwilliger Eigenbeiträge. Sowohl die Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge als auch die ÜV-Initialdotierung werden unter Garantie des Beitragserhalts am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das auf den Konten vorhandene Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet.

Am 21. Dezember 2017 wurde mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) der Tarifvertrag „Lufthansa Rente Cockpit“ für die Cockpit-Mitarbeiter abgeschlossen. Gleichzeitig wurde ebenfalls ein neuer Tarifvertrag „Übergangsversorgung Cockpit“ geschlossen.

Für vor dem 1. Januar 2017 eingestellte Mitarbeiter bleiben die bis zum 31. Dezember 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2017 erhalten die Mitarbeiter Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in die betriebliche Altersversorgung. Für alle Mitarbeiter besteht die Möglichkeit freiwilliger Eigenbeiträge. Das Kapital wird unter Garantie des Beitragserhalts am Kapitalmarkt mit einer zusätzlichen Zusage in Höhe des Garantiezinses der Lebensversicherer (derzeit 0,9% p. a.) angelegt. Im Versorgungsfall wird das auf den Konten vorhandene Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet.

Der Verpflichtungsumfang aus den kapitalmarktorientierten Komponenten der neu geregelten betrieblichen Altersversorgung für Boden-, Kabinen- und Cockpit-Mitarbeiter wird in Höhe des Zeitwerts des korrespondierenden Vermögens angesetzt, soweit das Vermögen den zugesagten Mindestbetrag überschreitet. Planvermögen und Versorgungsverpflichtung werden saldiert dargestellt. Der Dienstzeitaufwand ergibt sich aus den Arbeitgeberbeiträgen.

Mitarbeitern des Cockpit-Personals wird zusätzlich weiterhin eine Übergangsversorgung (ÜV) zugesagt, die den Zeitraum von der Beendigung des fliegerischen Beschäftigungsverhältnisses bis zum Beginn der gesetzlichen/betrieblichen Altersversorgung abdeckt. Die Versorgungsleistung hängt dabei von den erworbenen Dienstjahren und dem letzten Gehalt vor dem Ausscheiden ab (Endgehaltspläne). Während des Bezugs der Übergangsversorgung werden weiterhin Rentenansprüche erdient.

Für die Übergangsversorgung gelten grundsätzlich die bisherigen Regelungen fort, wobei zum Kreis der Berechtigten seit der Neufassung auch Cockpit-Mitarbeiter der Germanwings zählen, die vor dem 1. Januar 2005 eingestellt wurden. Das zu erreichende kollektive Ausscheidealter erhöht sich bei den Piloten schrittweise bis 2021 von Alter 58 auf Alter 60. Im Zusammenhang mit dem langfristig erwarteten Personalüberhang im Cockpitbereich soll die vorgenannte Klausel in Bezug auf das kollektive Ausscheidealter gemäß einem Vorschlag des Unternehmens vorübergehend nicht angewendet werden. Eine entsprechende Einigung auf eine Änderung des Tarifvertrags als Teil einer Gesamteinigung steht allerdings noch aus. Dies führt im Berichtsjahr zu einer Aufstockung der Übergangsversorgungsverpflichtung in Höhe von 41 Mio. EUR.

Für die tarifvertraglich vereinbarten leistungsorientierten Pläne für das Cockpit- und Kabinenpersonal wurden 2020 vorübergehende Absenkungen der Arbeitgeberbeiträge vereinbart, die bis 2022 gelten.

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung erfolgt bei den inländischen leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen und für noch nicht ausfinanzierte Beträge über Pensionsrückstellungen.

Gesetzliche Mindestdotierungsverpflichtungen bestehen in Deutschland nicht. Für die inländischen leistungsorientierten Pläne wurden die Dotierungen ab dem zweiten Quartal 2020 ausgesetzt. Des Weiteren wurden aus dem Planvermögen für die Pläne der Deutschen Lufthansa AG, der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG erstmals Erstattungen für geleistete Rentenzahlungen entnommen.

Die Pensionsverpflichtungen in der Schweiz beruhen zum überwiegenden Teil auf gesetzlichen Verpflichtungen. Die Versorgungsleistungen werden über Pensionskassen, sogenannte Sammelstiftungen, finanziert. Die Pläne umfassen neben der Altersversorgung auch Leistungen bei Invalidität sowie eine Hinterbliebenenversorgung. Der Begünstigte kann zwischen Rentenbezug und Einmalzahlung wählen. Das Renteneintrittsalter der Pläne liegt zwischen 58 und 63 Jahren. Es werden sowohl Arbeitgeber- als auch Arbeitnehmerbeiträge an die Pensionskasse entrichtet, wobei das Unternehmen Beiträge zu leisten hat, die mindestens den in den Planbedingungen vorgegebenen Arbeitnehmerbeiträgen entsprechen. Die Beiträge werden prozentual gestaffelt vom versicherten Lohn abgeleitet. Im Fall einer Unterdeckung können entweder die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge erhöht werden, eine Minderverzinsung entschieden oder andere gesetzlich zulässige Maßnahmen getroffen werden. Die Entscheidung trifft der Stiftungsrat der entsprechenden Vorsorgestiftung. Strategien des Stiftungsrats zum Ausgleich einer Unterdeckung basieren auf dem Bericht des Pensionskassenexperten und müssen der Regulierungsbehörde vorgelegt werden. Eine Zustimmung der Behörde ist jedoch nicht erforderlich.

SWISS hat im Rahmen der Coronakrise den Mitarbeitenden erstmals ab einem Alter von 58 Jahren freiwillige Frühpensionierungspakete bis einschließlich 2023 angeboten. Damit möchte man den sozialverträglichen Abbau des Personalüberhangs in allen Beschäftigtengruppen umsetzen.

Für Mitarbeiter der Austrian Airlines AG bestehen im Wesentlichen beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen, die in eine Pensionskasse ausgelagert sind. Sie beinhalten eine Alters-, Berufsunfähigkeits- sowie Hinterbliebenenversorgung.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen bei der Austrian Airlines AG betreffen ehemalige Direktions- und Vorstandsmitglieder sowie Pensionsbezieher. Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen für das Bodenpersonal sind beitragsfrei gestellt und werden durch Verrentung des Planvermögens ermittelt. Für aktive Piloten und Flugbegleiter sowie für Führungskräfte der obersten Ebene bestehen keine Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen, sondern ausschließlich beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen.

Die leistungsorientierten Altersversorgungssysteme der LSG Sky Chefs in den USA sind für Neueintritte im Wesentlichen geschlossen, und es ergeben sich keine weiteren Leistungszuwächse der aktiven Begünstigten. Die Versorgungsleistung leitet sich aus dem Durchschnittsgehalt und den erworbenen Dienstjahren vor Schließung beziehungsweise Einfrierung des Plans ab. Das Renteneintrittsalter beträgt 65 Jahre. Die Pensionsleistungen werden über externe Fonds finanziert. Die Altersversorgung wurde entsprechend auf beitragsorientierte Altersversorgungspläne umgestellt.

Für weitere Mitarbeiter im Ausland bestehen in geringem Umfang ebenfalls Zusagen auf Alters- und zum Teil auf medizinische Versorgung, die im Wesentlichen von der Betriebszugehörigkeit und dem bezogenen Gehalt abhängig sind. Die Leistungen werden in der Regel über externe Fonds finanziert.

Für beitragsorientierte Versorgungszusagen beliefen sich die Beiträge im Jahr 2020 auf 409 Mio. EUR (Vorjahr: 499 Mio. EUR). Diese entfallen im Wesentlichen auf Beiträge zu gesetzlichen Rentenversicherungen, enthalten aber auch tarifvertragliche oder freiwillige Beiträge zu anderen Versorgungseinrichtungen.

Im Geschäftsjahr 2004 wurde mit dem Aufbau eines Fondsvermögens zur Finanzierung und Absicherung künftiger Rentenzahlungen mit dem Ziel der vollständigen Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen aus den bisherigen Plänen in Deutschland begonnen. Dazu wurden Treuhandmodelle in Form einer doppelseitigen zweistufigen Treuhanderschaft (CTA) aufgelegt.

Der Lufthansa Pension Trust e. V. ist als der wesentliche Vermögenstreuhänder eine separate rechtliche Einheit und unterliegt den regulatorischen Bestimmungen in Deutschland. Die Deutsche Lufthansa AG beschließt in Absprache mit dem Treuhänder und den übrigen Treugebern über Dotierungen und führt diese Mittel im Fall der Dotierung dem Lufthansa Pension Trust e. V. zu. An dem Treuhandmodell sind neben der Deutschen Lufthansa AG auch die Tochtergesellschaften Lufthansa Technik AG und Lufthansa Cargo AG beteiligt. Seit 2007 wird das Treuhandvermögen im Wesentlichen von einer maltesischen Gesellschaftsstruktur gehalten. Das Investment Board der Lufthansa Malta Pension Holding entscheidet über die endgültige Aufteilung der Mittel auf Anlageklassen (Asset-Allokation). Das eigentliche Asset-Management wird an Fondsgesellschaften übertragen, deren Handlungsrahmen sich an allgemeinen Anlagegrundsätzen orientiert, die vom Investment Board vorgegeben werden.

Für andere deutsche Tochtergesellschaften wurde Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen bei der Deutschen Treuinvest Stiftung mit gleicher Anlagestrategie investiert.

Das im neuen kapitalmarktorientierten Versorgungssystem Lufthansa Rente Boden, Lufthansa Rente Kabine und Lufthansa Rente Cockpit befindliche Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen wurde im Rahmen eines Contractual Trust Arrangements auf einen überbetrieblichen Treuhänder, die Deutsche Treuinvest Stiftung, übertragen. Das Kapital wird in sogenannten Altersklassenfonds angelegt, deren Anlagestrategie auf einem Lebenszyklusmodell basiert. Mit zunehmendem Alter des Mitarbeiters wird sukzessive weniger in chancen- beziehungsweise risikoreichere und mehr in konservative Anlageklassen investiert. Die Gesellschaft hat einen Anlageausschuss eingesetzt, der für die Festlegung und Überprüfung der Anlagestrategie, wie zum Beispiel der Zusammensetzung der Altersklassenfonds sowie der laufzeitabhängigen Aufteilungsregel, zuständig ist.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden für die Mitarbeiter in Deutschland Mittel in Höhe von 85 Mio. EUR (Vorjahr: 250 Mio. EUR) in Planvermögen dotiert. Dabei erfolgen für die Deutsche Lufthansa AG seit Beginn der Krise im März keine weiteren Dotierungen.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge für leistungsorientierte Zusagen setzen sich wie folgt zusammen:

T114 LEISTUNGSORIENTIERTE VERSORGUNGSZUSAGEN

| | 31.12.2020 | | | | 31.12.2019 | | | |
|---|--|--|--|---|--|--|--|---|
| in Mio. € | Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO) | Beizulegender Zeitwert des Planvermögens | Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung | Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen | Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO) | Beizulegender Zeitwert des Planvermögens | Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung | Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen |
| Deutschland Altersversorgung | 19.506 | -12.165 | - | 7.341 | 18.227 | -13.135 | - | 5.092 |
| Deutschland Übergangsversorgung | 1.528 | -337 | - | 1.191 | 1.462 | -441 | - | 1.021 |
| Schweiz | 4.188 | -3.606 | - | 582 | 3.840 | -3.434 | 2 | 408 |
| Österreich | 444 | -180 | - | 264 | 450 | -183 | - | 267 |
| USA | 342 | -306 | - | 36 | 369 | -327 | - | 42 |
| Andere Länder | 520 | -443 | - | 77 | 517 | -440 | - | 77 |
| Bilanzwerte | 26.528 | -17.037 | - | 9.491 | 24.865 | -17.960 | 2 | 6.907 |
| davon Pensionsrückstellungen | - | - | - | 9.531 | - | - | - | 6.658 |
| davon Sonstige Vermögenswerte | - | - | - | 40 | - | - | - | 40 |
| davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen | - | - | - | - | - | - | - | 289 |

Die Überleitung vom Finanzierungsstatus zu den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Beträgen stellt sich wie folgt dar:

T115 ÜBERLEITUNG FINANZIERUNGSSTATUS

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen | 25.984 | 24.374 |
| Planvermögen | -17.037 | -17.960 |
| Finanzierungsstatus (Saldo) | 8.947 | 6.414 |
| Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen | 544 | 491 |
| Anpassung aufgrund Vermögenswertbegrenzung | - | 2 |
| Bilanzwerte | 9.491 | 6.907 |
| davon Pensionsrückstellungen | 9.531 | 6.658 |
| davon Sonstige Vermögenswerte | 40 | 40 |
| davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen | - | 289 |

Während der Berichtsperiode veränderte sich der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen wie folgt:

T116 ENTWICKLUNG DES BARWERTS DER PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|---------------|---------------|
| Stand 01.01. | 24.865 | 21.412 |
| davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen | -755 | - |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 502 | 514 |
| Zinsaufwand | 319 | 418 |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/ Effekte aus Kürzungen | 32 | 11 |
| Effekte aus Abgeltungen | -1 | - |
| Neubewertungen | | |
| Versicherungsmathematische Gewinne/ Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen | 24 | -64 |
| Versicherungsmathematische Gewinne/ Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen | 2.433 | 2.461 |
| Erfahrungsbedingte Anpassungen | -308 | 281 |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | -51 | 154 |
| Veränderungen im Konsolidierungskreis | -772 | - |
| Beiträge zum Plan – Arbeitnehmer | 96 | 116 |
| Rentenzahlungen | -602 | -449 |
| Abgeltungszahlungen | -10 | - |
| Sonstige ¹⁾ /Umbuchungen | 1 | 11 |
| Stand 31.12. | 26.528 | 24.865 |
| davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen | - | -755 |

¹⁾ Die Beträge entfallen u. a. auf Versorgungsverpflichtungen, für die erstmals eine Bewertung nach den Grundsätzen von IAS 19 durchgeführt wurde.

Die Veränderungen im Konsolidierungskreis betreffen die mit dem Verkauf des Europageschäfts der LSG Group abgegangenen Pensionsverpflichtungen.

Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen beinhalten Verluste aus dem gegenüber Vorjahr erneut gesunkenen Abzinsungssatz in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Kursbedingte Verpflichtungsanpassungen bei den kapitalmarktorientierten Versorgungsplänen werden in den erfahrungsbedingten Anpassungen ausgewiesen.

Eine detaillierte Überleitung der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

T117 ENTWICKLUNG DES BEIZULEGENDEN ZEITWERTS DES PLANVERMÖGENS

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|---------------|---------------|
| Stand 01.01. | 17.960 | 15.576 |
| davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen | -466 | - |
| Zinsertrag | 222 | 299 |
| Neubewertungen | | |
| Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge | -443 | 1.571 |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | -46 | 139 |
| Veränderungen im Konsolidierungskreis | -431 | - |
| Beiträge zum Plan – Arbeitgeber | 235 | 394 |
| Beiträge zum Plan – Arbeitnehmer | 61 | 111 |
| Rentenzahlungen | -510 | -138 |
| Abgeltungszahlungen | -10 | - |
| Verpflichtungsbezogene Verwaltungskosten | -3 | -3 |
| Sonstige ¹⁾ /Umbuchungen | 2 | 11 |
| Stand 31.12. | 17.037 | 17.960 |
| davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen | - | -466 |

¹⁾ Die Beträge entfallen u. a. auf Versorgungsverpflichtungen, für die erstmals eine Bewertung nach den Grundsätzen von IAS 19 durchgeführt wurde.

Die Abflüsse des Planvermögens durch Rentenzahlungen in Höhe von 510 Mio. EUR beinhalteten unter anderem auch erstmals die Finanzierung von Renten in Deutschland aus dem CTA-Vermögen in Höhe von 288 Mio. EUR.

In den Geschäftsjahren 2020 und 2019 entwickelten sich die Pensionsrückstellungen wie folgt:

T118 PENSIONSRLCKSTELLUNGEN

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Stand 01.01. | 6.947 | 5.865 |
| davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen | -289 | - |
| Währungsdifferenz Vortrag | -5 | 15 |
| Veränderungen im Konsolidierungskreis | -341 | - |
| Rentenzahlungen | -92 | -311 |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 502 | 514 |
| Zinsaufwand | 319 | 418 |
| Zinsertrag | -222 | -299 |
| Effekte aus Planänderungen inkl. Plankürzungen und aus Abgeltungen sowie Verwaltungskosten | 34 | 14 |
| Neubewertungen | | |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste sowie erfahrungsbedingte Anpassungen | 2.149 | 2.678 |
| Wertänderungen Planvermögen nach Aufzinsung | 443 | -1.571 |
| Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling) | -3 | 2 |
| Dotierung von Planvermögen/Umbuchungen | -200 | -378 |
| Stand 31.12. | 9.531 | 6.947 |
| davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen | - | -289 |

Die Aufwendungen und Erträge für leistungsorientierte Pläne setzen sich wie folgt zusammen:

T119 AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE FÜR LEISTUNGSORIENTIERTE PENSIONSPLÄNE

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|--------------|--------------|
| Laufender Dienstzeitaufwand | 502 | 514 |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/ Effekte aus Kürzungen | 32 | 11 |
| Erträge aus Planabgeltungen | -1 | - |
| Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen | 319 | 418 |
| Zinsertrag des Planvermögens | -222 | -299 |
| Verpflichtungsbezogene Verwaltungskosten | 3 | 3 |
| Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Aufwendungen und Erträge | 633 | 647 |
| Wertänderungen Planvermögen nach Aufzinsung | 443 | -1.571 |
| Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste | 2.149 | 2.678 |
| Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling) | -3 | 2 |
| Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge | 2.589 | 1.109 |
| | 3.222 | 1.756 |

Der Zinsaufwand aus Pensionsrückstellungen und die Zinserträge aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Der laufende Dienstzeitaufwand und der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand werden im Personalaufwand erfasst.

Der im Berichtsjahr angefallene nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand resultiert im Wesentlichen aus erwartetem zusätzlichen Aufwand im Zusammenhang mit Bewertungseffekten aus einer vom Unternehmen vorgeschlagenen, vorübergehenden Aussetzung der Klausel zum durchschnittlichen Ausscheidealter von Piloten im Rahmen der Übergangsversorgung der Deutschen Lufthansa AG. Eine entsprechende Einigung auf eine Änderung des Tarifvertrags als Teil einer Gesamteinigung steht allerdings noch aus.

Das Planvermögen erlitt im Geschäftsjahr 2020 einen Wertverlust in Höhe von 221 Mio. EUR. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Zinsertrag und der Neubewertungskomponente für das Planvermögen. Im Vorjahr hatte sich ein Wertzuwachs in Höhe von 1.870 Mio. EUR ergeben.

Wesentliche Auswirkungen der Vermögensobergrenze gemäß IAS 19.64 gab es keine.

Der Berechnung der Pensionsverpflichtungen und des zugehörigen Planvermögens wurden folgende wesentliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt:

T120 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI DEUTSCHEN GESELLSCHAFTEN

| in % | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|---------------------|------------|------------|
| Zinssatz | | |
| Altersversorgung | 0,8 | 1,4 |
| Übergangsversorgung | 0,8 | 1,4 |
| Gehaltssteigerung | | |
| Altersversorgung | 2,5 | 2,5 |
| Übergangsversorgung | 2,5 | 2,5 |
| Rentensteigerung | | |
| Altersversorgung | 1,0 | 1,0 |
| Übergangsversorgung | 1,0 | 1,0 |

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden bei den deutschen Konzerngesellschaften die Heubeck Richttafeln 2018 G verwendet.

T121 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI AUSLÄNDISCHEN GESELLSCHAFTEN

| in % | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|-------------------|------------|------------|
| Zinssatz | | |
| Österreich | 0,8 | 1,4 |
| Schweiz | 0,1 | 0,3 |
| USA | 2,3 | 3,2 |
| Gehaltssteigerung | | |
| Österreich | 1,6 | 1,8 |
| Schweiz | 1,5 | 1,5 |
| USA | - | - |
| Rentensteigerung | | |
| Österreich | 1,6 | 2,0 |
| Schweiz | 0,0 | 0,0 |
| USA | - | - |

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden für die Schweiz die BVG 2015-Generationentafeln verwendet. In den anderen Ländern wurden landesspezifische Sterbetafeln verwendet.

Die folgende Übersicht zeigt, wie der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung durch Änderungen der maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen für die wesentlichen oben beschriebenen Pensionspläne beeinflusst worden wäre:

T122 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN ANNAHMEN, STAND 2020

| | Auswirkung auf die leistungsorientierte Verpflichtung zum 31.12.2020 in Mio. € | Veränderung in % |
|---|--|------------------|
| Barwert der Verpflichtung ¹⁾ | 26.528 | - |
| Zinssatz | | |
| Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte | 24.257 | -8,6 |
| Minderung um 0,5 Prozentpunkte | 29.241 | +10,2 |
| Gehaltstrend | | |
| Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte | 26.668 | +0,5 |
| Minderung um 0,5 Prozentpunkte | 26.396 | -0,5 |
| Rententrend | | |
| Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte | 26.825 | +1,1 |
| Minderung um 0,5 Prozentpunkte | 26.483 | -0,2 |

¹⁾ Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

**T122 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN
ANNAHMEN, STAND 2019**

| | Auswirkung auf die leistungs- orientierte Verpflichtung zum 31.12.2019 in Mio. € | Veränderung in % |
|---|---|---------------------|
| Barwert der Verpflichtung ¹⁾ | 24.865 | - |
| Zinssatz | | |
| Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte | 22.862 | -8,1 |
| Minderung um 0,5 Prozentpunkte | 27.201 | +9,4 |
| Gehaltstrend | | |
| Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte | 25.022 | +0,6 |
| Minderung um 0,5 Prozentpunkte | 24.717 | -0,6 |
| Rententrend | | |
| Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte | 25.140 | +1,1 |
| Minderung um 0,5 Prozentpunkte | 24.606 | -1,0 |

¹⁾ Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

Eine Absenkung der in den Pensionsverpflichtungen berücksichtigten Sterbewahrscheinlichkeiten um 10 % führt zu einer in Abhängigkeit vom individuellen Alter jedes Begünstigten unterschiedlichen Erhöhung der Lebenserwartung. Dies entspricht in etwa einer Verlängerung der Lebenserwartung um ein Jahr für einen heute 55-jährigen männlichen Mitarbeiter. Eine 10-prozentige Senkung der Sterbewahrscheinlichkeiten würde in der Folge zu einer Erhöhung des Barwerts der wesentlichen Leistungsverpflichtungen in Deutschland und in der Schweiz zum 31. Dezember 2020 um 189 Mio. EUR (Vorjahr: 176 Mio. EUR) führen.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt, mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden nicht berücksichtigt.

Das Planvermögen für fondsfinanzierte leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen setzt sich im Wesentlichen aus festverzinslichen Wertpapieren, Aktien und flüssigen Mitteln zusammen. Darin sind weder Finanzinstrumente, die von Gesellschaften des Konzerns emittiert wurden, noch von Konzerngesellschaften genutzte Immobilien enthalten.

Das Planvermögen dient ausschließlich der Erfüllung der definierten Leistungsverpflichtungen. Die Unterlegung dieser Leistungsverpflichtungen mit Finanzmitteln stellt eine Vorsorge für künftige Mittelabflüsse dar, die in einigen Ländern aufgrund bestehender gesetzlicher Vorgaben, in anderen Ländern (zum Beispiel Deutschland) auf freiwilliger Basis erfolgt.

Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, innerhalb eines mittel- bis langfristigen Zeitraums die deutschen Pensionsverpflichtungen komplett durch Deckungsvermögen und eine positive Kapitalmarktrendite zu decken. Dazu wird den Treuhändern weiterhin Kapital zugeführt. Ein wesentlicher Faktor zur Zielerreichung ist die Performance der Anlagen.

Die Anlagestrategie der kapitalmarktorientierten Versorgungspläne wird initial durch die Gesellschaft festgelegt, regelmäßig im Rahmen einer Allokationsstudie überprüft und gegebenenfalls vom Anlageausschuss an sich verändernde Kapitalmarktanforderungen angepasst. Hierdurch können sich auch Veränderungen der Anlagestrategie für bereits investierte Beiträge ergeben.

Die Lufthansa Group steuert und überwacht die sich aus der Auslagerung von Defined Benefit-Pensionsverpflichtungen ergebenden finanziellen Risiken. Die Prozesse zur Risiko-steuerung und -überwachung sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert geblieben. Es werden derivative Finanzinstrumente insbesondere zum Management von Fremdwährungsrisiken eingesetzt.

Die Allokation der ausgelagerten Mittel auf Anlageklassen (zum Beispiel Aktien) für die Defined Benefit-Pläne erfolgt auf Basis von durch die Lufthansa Group durchgeführten Analysen (Asset-Liability-Matching (ALM)-Studien). Um in regelmäßigen Abständen die Ausfinanzierungsstrategie zu überprüfen und Anpassungen vorzunehmen, wird die ALM-Studie alle drei Jahre in Zusammenarbeit mit einem externen Berater erstellt. Die Ergebnisse sollen aufzeigen, mit welchem Anlagemix (Renten, Aktien etc.) die langfristigen Pensionsverpflichtungen gedeckt werden können. Dazu wird im ersten Schritt durch den Aktuar eine langfristige Prognose für die Entwicklung der Pensionsverpflichtungen erstellt.

Weiterhin werden Zielvorgaben für die relative Rendite und das relative Risiko in Bezug auf die Deckung der Verpflichtungen benötigt. Die letzte Vorgabe betrifft die Festlegung eines Risikobudgets.

Mittels Simulation werden alle zulässigen Anlageallokationen auf diese Zielsetzungen für die Zukunft getestet und bei Nichterfüllung aussortiert. Bevorzugt werden Allokationen, die renditeorientiert und dennoch konservativ sind und die das Anlageziel mit einer hohen Wahrscheinlichkeit erreichen.

Die Ergebnisse der ALM-Studie zeigen, ob es strategische Verschiebungen in der bestehenden Allokation geben wird. So werden derzeit alternative Investments (zum Beispiel Immobilien, Private Equity, Infrastruktur) weiter aufgebaut.

Das Planvermögen setzte sich wie folgt zusammen:

T123 ZUSAMMENSETZUNG DES PLANVERMÖGENS

| | 31.12.2020 | | | | 31.12.2019 | | | |
|---------------------------------|--|--|---------------|--------------|--|--|---------------|--------------|
| | Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt in Mio. € | Keine Markt- preisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. € | Gesamt | | Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt in Mio. € | Keine Markt- preisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. € | Gesamt | |
| | | | in Mio. € | in % | | | in Mio. € | in % |
| Aktien | | | 5.626 | 33,0 | | | 5.189 | 28,9 |
| Europa | 2.152 | – | | | 3.299 | – | | |
| Andere | 3.470 | 4 | | | 1.890 | – | | |
| Festverzinsliche Wertpapiere | | | 6.060 | 35,6 | | | 6.111 | 34,0 |
| Staatsanleihen | 3.159 | 8 | | | 3.053 | – | | |
| Unternehmens- anleihen | 2.890 | 3 | | | 3.058 | – | | |
| Aktienfonds | 153 | – | 153 | 0,9 | 847 | – | 847 | 4,7 |
| Rentenfonds | 723 | – | 723 | 4,2 | 1.482 | – | 1.482 | 8,3 |
| Mischfonds ¹⁾ | 77 | – | 77 | 0,5 | 247 | – | 247 | 1,4 |
| Geldmarktanlagen | 1.298 | – | 1.298 | 7,6 | 1.039 | – | 1.039 | 5,8 |
| Immobilien | | | 1.225 | 7,2 | | | 1.015 | 5,7 |
| Direkte Anlagen | – | 7 | | | – | 7 | | |
| Indirekte Anlagen | 863 | 355 | | | 744 | 264 | | |
| Versicherungsverträge | – | 151 | 151 | 0,9 | – | 133 | 133 | 0,7 |
| Bankguthaben | 345 | 184 | 529 | 3,1 | 334 | 191 | 525 | 2,9 |
| Sonstige Anlagen ²⁾ | 207 | 988 | 1.195 | 7,0 | 288 | 1.084 | 1.372 | 7,6 |
| Summe | 15.337 | 1.700 | 17.037 | 100,0 | 16.281 | 1.679 | 17.960 | 100,0 |

¹⁾ Darin enthalten sind Dividendenpapiere und zinstragende Titel.

²⁾ In den sonstigen Anlagen sind insbesondere alternative Investments, wie zum Beispiel Hedgefonds, Rohstoffe und Private Equity, enthalten.

Durch die Pensionspläne ist der Konzern neben verschiedenen versicherungsmathematischen Risiken wie Zinsrisiko, Langlebigkeitsrisiko sowie Risiko aus Gehaltssteigerungen vor allem finanziellen Risiken im Zusammenhang mit dem Planvermögen ausgesetzt.

Die Verzinsung des Planvermögens wird am Periodenanfang in Höhe der Diskontierungssätze angenommen, die auf Basis von hochwertigen Unternehmensanleihen bestimmt werden. Sofern die tatsächliche Rendite des Planvermögens die angewandten Diskontierungssätze unterschreitet, erhöht sich bei den alten Versorgungsplänen die Nettoverpflichtung aus den Pensionsplänen. Bei den neuen kapitalmarktorientierten Versorgungsplänen wird eine Bruttoverpflichtung, unter Berücksichtigung des zugesagten Mindestbetrags, in Höhe des Zeitwerts des korrespondierenden Planvermögens angesetzt.

Das Aktienkursrisiko, das sich aus der Aktienquote des Planvermögens ergibt, wird als angemessen eingeschätzt. Die Ausfallrisiken von Anleiheschuldnern sind begrenzt, da nur in Anleihen von hoher Qualität (Investment Grade) investiert wird.

Die Höhe der Nettoverpflichtung aus den alten Versorgungsplänen wird in erheblichem Maße durch die Zinssätze beeinflusst, wobei das gegenwärtig niedrige Zinsniveau zu einer vergleichsweise hohen Nettoverpflichtung beiträgt. Ein fortgesetzter Rückgang der Renditen von Unternehmensanleihen würde zu einem weiteren Anstieg der leistungsorientierten Verpflichtungen führen, der voraussichtlich nur teilweise durch eine positive Entwicklung der Marktwerte der im Planvermögen enthaltenen Unternehmensanleihen kompensiert werden könnte.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass im Geschäftsjahr 2021 aufgrund der Krisensituation lediglich 178 Mio. EUR in Pläne eingezahlt werden (Vorjahr: 808 Mio. EUR). Die Einzahlungen umfassen die geplanten Dotierungen sowie die Zahlungen von Versorgungsleistungen, die nicht durch entsprechende Erstattungen aus Planvermögen gedeckt sind. Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen betrug zum 31. Dezember 2020 20 Jahre (Vorjahr: 18 Jahre).

Für die zum Bilanzstichtag bestehenden leistungsorientierten Versorgungszusagen werden für die nächsten zehn Jahre folgende Pensionszahlungen prognostiziert:

T124 ERWARTETE FÄLLIGKEITEN DER UNDISKONTIERTEN PENSIONSZAHLUNGEN, STAND 2020

| in Mio. € | Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2020 |
|-------------|---|
| 2021 | 524 |
| 2022 | 689 |
| 2023 | 626 |
| 2024 | 605 |
| 2025 | 627 |
| 2026 – 2030 | 3.699 |

T124 ERWARTETE FÄLLIGKEITEN DER UNDISKONTIERTEN PENSIONSZAHLUNGEN, STAND 2019

| in Mio. € | Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2019 |
|-------------|---|
| 2020 | 574 |
| 2021 | 596 |
| 2022 | 612 |
| 2023 | 637 |
| 2024 | 656 |
| 2025 – 2029 | 3.828 |

36 Sonstige Rückstellungen

Die in der Bilanz unter lang- und kurzfristig ausgewiesenen sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

T125 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

| in Mio. € | 31.12.2020 | | | 31.12.2019 | | |
|--|--------------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|
| | Gesamt | Langfristig | Kurzfristig | Gesamt | Langfristig | Kurzfristig |
| Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen | 32 | 32 | – | 20 | 18 | 2 |
| Übrige Personalkosten | 209 | 169 | 40 | 202 | 159 | 43 |
| Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate | 50 | – | 50 | 95 | – | 95 |
| Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften | 88 | 38 | 50 | 49 | 20 | 29 |
| Umweltlastensanierungen | 31 | 28 | 3 | 30 | 27 | 3 |
| Prozesse | 65 | 12 | 53 | 77 | 11 | 66 |
| Restrukturierungen/Abfindungen | 221 | 47 | 174 | 171 | 79 | 92 |
| Überholung Lease-Flugzeuge | 323 | 162 | 161 | 293 | 139 | 154 |
| Gewährleistungen | 47 | – | 47 | 46 | – | 46 |
| Übrige Rückstellungen | 323 | 70 | 253 | 301 | 37 | 264 |
| Summe | 1.389 | 558 | 831 | 1.284 | 490 | 794 |

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen ergeben sich aus tarifvertraglichen Vereinbarungen in Deutschland. Die Ermittlung der Verpflichtungen erfolgte im Jahr 2020 mit einem Zinssatz von 0,00 % (Vorjahr: 0,01%). Die in der nachfolgenden Tabelle zur Entwicklung der sonstigen Rückstellungen ausgewiesenen Zinseffekte ergaben sich aus der Marktwertentwicklung des Planvermögens.

Zur Insolvenzsicherung der Erfüllungsrückstände des Arbeitgebers aus Altersteilzeitverträgen, in denen der Mitarbeiter im sogenannten Blockmodell zunächst die volle Arbeitsleistung gegen ein reduziertes Entgelt erbringt und danach unter Fortzahlung des reduzierten Entgelts von der Arbeit freigestellt wird, wurde Vermögen in Höhe von insgesamt 133 Mio. EUR (Vorjahr: 132 Mio. EUR) auf ein externes Treuhandvermögen übertragen. Dieses ausgelagerte Vermögen, das die Anforderungen an Planvermögen erfüllt und daher den Bruttoverpflichtungsumfang entsprechend mindert, wird am Bilanzstichtag zu Marktwerten bewertet.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Altersteilzeitverträgen zeigen folgenden Finanzierungsstand:

T126 FINANZIERUNGSSTAND

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|-----------|----------|
| Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen | 149 | 146 |
| Externes Planvermögen | -130 | -141 |
| | 19 | 5 |
| davon sonstige Rückstellungen | 32 | 20 |
| davon sonstige Vermögenswerte | 13 | 15 |

Die Rückstellungen für übrige Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Jubiläumsgratifikationen und sonstige kurzfristige Verpflichtungen.

Für die Verpflichtung zur Einreichung von CO₂-Emissionszertifikaten bei den zuständigen Behörden wird eine Rückstellung gebildet, die mit dem Buchwert der dafür aktivierten CO₂-Emissionszertifikate bewertet wird. Ist ein Teil der Verpflichtung nicht durch vorhandene Zertifikate gedeckt, wird die Rückstellung hierfür mit dem Marktpreis der Emissionszertifikate am Stichtag bewertet.

Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften resultieren aus schwebenden Dauerschuldverhältnissen oder aus sonstigen Vertragsverhältnissen, bei denen Leistung und Gegenleistung nicht ausgeglichen sind.

Rückstellungen für Umweltlastensanierungen werden auf Basis eines Sachverständigengutachtens unter der Annahme gebildet, dass der Schaden in zehn Jahren vollständig beseitigt ist und die öffentlichen Auflagen zur Sanierung entfallen.

Rückstellungen für laufende Prozesse wurden unter Einschätzung des voraussichtlichen Prozessausgangs gebildet.

Die Rückstellungen für Restrukturierungen und Abfindungen basieren auf bestehenden Aufhebungsvereinbarungen oder angebotenen Vertragsbeendigungen, denen sich der Konzern nicht mehr entziehen kann.

Die Rückstellungen für die Überholung von Lease-Flugzeugen betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen zur Wartung, Überholung und Reparatur von Flugzeugen.

Die übrigen Rückstellungen betreffen mit 132 Mio. EUR (Vorjahr: 135 Mio. EUR) ausstehende Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings.

Im Geschäftsjahr 2020 haben sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

T127 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2020

| in Mio. € | Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen | Übrige Personalkosten | Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate | Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften | Umweltlastensanierungen | Prozesse |
|-------------------------------|---|-----------------------|--|--|-------------------------|-----------|
| Stand 01.01.2020 | 20 | 202 | 95 | 49 | 30 | 77 |
| Änderung Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - | - |
| Währungsdifferenzen | - | -2 | - | - | - | -1 |
| Verbrauch | -52 | -42 | -64 | -11 | -2 | -4 |
| Zuführung/Neubildung | 58 | 49 | 67 | 61 | 3 | 19 |
| Zinseffekte | 11 | 2 | - | - | - | - |
| Auflösung | -1 | -3 | -48 | -11 | - | -22 |
| Umgliederungen | -4 | 3 | - | - | - | -4 |
| Stand 31.12.2020 | 32 | 209 | 50 | 88 | 31 | 65 |

T127 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2020 (Fortsetzung)

| in Mio. € | Restrukturierungen/Abfindungen | Überholung Lease-Flugzeuge | Gewährleistungen | Übrige Rückstellungen | Summe |
|-------------------------------|--------------------------------|----------------------------|------------------|-----------------------|--------------|
| Stand 01.01.2020 | 171 | 293 | 46 | 301 | 1.284 |
| Änderung Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - |
| Währungsdifferenzen | -1 | -10 | - | -2 | -16 |
| Verbrauch | -68 | -89 | -13 | -62 | -407 |
| Zuführung/Neubildung | 124 | 132 | 21 | 97 | 631 |
| Zinseffekte | - | - | - | - | 13 |
| Auflösung | -2 | -2 | -7 | -9 | -105 |
| Umgliederungen | -3 | -1 | - | -2 | -11 |
| Stand 31.12.2020 | 221 | 323 | 47 | 323 | 1.389 |

Im Vorjahr hatten sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

T127 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2019

| in Mio. € | Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen | Übrige Personal-kosten | Rückgabe-verpflichtung Emissions-zertifikate | Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften | Umwelt-lasten-sanierungen | Prozesse |
|-------------------------------|---|------------------------|--|--|---------------------------|-----------|
| Stand 01.01.2019 | 31 | 196 | 63 | 64 | 27 | 85 |
| Änderung Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - | - |
| Währungsdifferenzen | - | - | - | - | - | - |
| Verbrauch | -57 | -30 | -73 | -11 | -2 | -14 |
| Zuführung/Neubildung | 54 | 42 | 104 | 16 | 5 | 28 |
| Zinseffekte | -7 | 2 | - | - | - | - |
| Auflösung | - | -1 | - | -19 | - | -22 |
| Umgliederungen | -1 | -7 | 1 | -1 | - | - |
| Stand 31.12.2019 | 20 | 202 | 95 | 49 | 30 | 77 |

T127 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2019 (Fortsetzung)

| in Mio. € | Restrukturierungen/ Abfindungen | Überholung Lease-Flugzeuge | Gewähr-leistungen | Übrige Rück-stellungen | Summe |
|-------------------------------|---------------------------------|----------------------------|-------------------|------------------------|--------------|
| Stand 01.01.2019 | 210 | 281 | 49 | 425 | 1.431 |
| Änderung Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - |
| Währungsdifferenzen | - | 4 | - | - | 4 |
| Verbrauch | -77 | -95 | -10 | -85 | -454 |
| Zuführung/Neubildung | 45 | 127 | 14 | 84 | 519 |
| Zinseffekte | - | - | - | 1 | -4 |
| Auflösung | -6 | -24 | -6 | -34 | -112 |
| Umgliederungen | -1 | - | -1 | -90 | -100 |
| Stand 31.12.2019 | 171 | 293 | 46 | 301 | 1.284 |

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

T128 ZAHLUNGSABFLÜSSE BEI LANGFRISTIGEN RÜCKSTELLUNGEN, STAND 2020

| in Mio. € | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 und Folgejahre |
|--|------|------|------|---------------------|
| Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften | 13 | 6 | 6 | 12 |
| Umweltlastensanierungen | 3 | 3 | 3 | 19 |
| Restrukturierungen/ Abfindungen | 29 | 6 | 1 | 11 |
| Überholung Lease-Flugzeuge | 25 | 6 | 8 | 35 |
| Übrige Rückstellungen | 17 | 9 | 14 | 48 |

Zum Ende des Geschäftsjahres 2019 waren entsprechend folgende Zahlungsabflüsse geschätzt worden:

T128 ZAHLUNGSABFLÜSSE BEI LANGFRISTIGEN RÜCKSTELLUNGEN, STAND 2019

| in Mio. € | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 und Folgejahre |
|--|------|------|------|---------------------|
| Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften | 11 | 3 | - | 7 |
| Umweltlastensanierungen | 3 | 3 | 3 | 18 |
| Restrukturierungen/ Abfindungen | 54 | 23 | 9 | 5 |
| Überholung Lease-Flugzeuge | 87 | 16 | 12 | 29 |
| Übrige Rückstellungen | 15 | 6 | 4 | 44 |

37 Finanzschulden

Die Finanzschulden setzen sich aus einem langfristigen Teil, der eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweist, und einem unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Teil mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr zusammen. Die Gesamtsumme ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

T129 FINANZSCHULDEN 31.12.2020

| in Mio. € | Gesamt | Langfristig | Kurzfristig |
|--|--------|-------------|-------------|
| Anleihen | 2.907 | 2.707 | 200 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 4.938 | 2.867 | 2.071 |
| Leasingverbindlichkeiten | 2.637 | 2.183 | 454 |
| Sonstige Darlehen | 4.886 | 4.495 | 391 |
| | 15.368 | 12.252 | 3.116 |

T129 FINANZSCHULDEN 31.12.2019

| in Mio. € | Gesamt | Langfristig | Kurzfristig |
|--|--------|-------------|-------------|
| Anleihen | 1.094 | 996 | 98 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 2.110 | 1.453 | 657 |
| Leasingverbindlichkeiten | 2.872 | 2.384 | 488 |
| Sonstige Darlehen | 3.954 | 3.563 | 391 |
| | 10.030 | 8.396 | 1.634 |

Lufthansa verfolgt grundsätzlich die Zinsrisikostategie, Finanzschulden mit fixer Verzinsung in allen Währungen mittels Zinsderivaten in variable Finanzschulden in Euro umzuwandeln.

Bei den Anleihen handelt es sich um drei Anleihen mit festem Rückzahlungsbetrag sowie einer Wandelanleihe. Die Anleihen notieren ausschließlich in EUR und wurden zu einem fixen Zinssatz zwischen 0,25 % und 5,125 % emittiert. Die Fälligkeiten liegen zwischen Februar 2021 und Mai 2026. Die Wandelanleihe wurde mit einem Nominalvolumen von 600 Mio. EUR ausgegeben. Sofern sie nicht zuvor umgewandelt wird, wird sie am 17. November 2025 zum Nennwert zurückgezahlt. Investoren haben zudem die Möglichkeit, die Anleihe in neue und/oder bestehende Namensaktien der Deutschen Lufthansa AG zu wandeln. Der anfängliche Wandlungspreis wurde auf 12,96 Euro festgelegt.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betrafen 1.712 Mio. EUR staatlich garantierte Kredite, die mit Aktien, Gesellschaftsanteilen und Flugzeugen diverser konsolidierter Gesellschaften besichert waren (→ Erläuterung 2, S. 140 ff., und Erläuterung 19, S. 170). Darüber hinaus entfielen 248 Mio. EUR auf Darlehen von Kreditinstituten, die mit drei Flugzeugen besichert waren und 2020 abgeschlossen wurden. Im Vorjahr waren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 2 Mio. EUR besichert.

Unter den sonstigen Darlehen entfielen 3.378 Mio. EUR (Vorjahr: 3.524 Mio. EUR) auf strukturierte Leasinggesellschaften und sonstige Flugzeugfinanzierungsmodelle (→ Erläuterung 19, S. 170). Dieser Betrag war mit den jeweils finanzierten Flugzeugen besichert. Im Jahr 2020 wurden insgesamt vier weitere Flugzeugfinanzierungen abgeschlossen. 133 Mio. EUR betrafen ein Darlehen und Genussrechte im Rahmen der belgischen Staatshilfe. Bezogen auf das Darlehen wurde ein Betrag von 8 Mio. EUR für die Unterverzinslichkeit ermittelt. Es war mit Aktien und Genussrechten der belgischen SN Airholding SA/NV besichert.

In den sonstigen Darlehen sind darüber hinaus die Stille Beteiligung II des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (1.000 Mio. EUR) und Darlehensmittel an die LSG-Gesellschaften im Rahmen des US CARES Act (65 Mio. EUR) enthalten.

Sowohl im Geschäftsjahr 2020 als auch im Geschäftsjahr 2019 sind alle Zahlungsverpflichtungen und Auflagen aus den beschriebenen Darlehensverträgen erfüllt worden.

Die Leasingverbindlichkeiten der Lufthansa Group weisen nachfolgend dargestellte Fälligkeiten auf. Die Angaben basieren auf vertraglichen, undiskontierten Zahlungen.

T130 FÄLLIGKEITSANALYSE VON LEASINGVERBINDLICHKEITEN

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--------------------------|------------|------------|
| Im 1. Quartal | 133 | 146 |
| Bis 1 Jahr ¹⁾ | 376 | 392 |
| 1 – 5 Jahre | 1.309 | 1.350 |
| Später | 1.409 | 1.461 |

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

38 Langfristige Vertragsverbindlichkeiten

T131 LANGFRISTIGE VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|------------|------------|
| Langfristige Vertragsverbindlichkeiten | 36 | 25 |
| | 36 | 25 |

Unter den langfristigen Vertragsverbindlichkeiten werden langfristige Abgrenzungen für Fertigungsaufträge erfasst, bei denen die erhaltenen Zahlungen die bisher erbrachten Leistungen übersteigen.

39 Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

T132 LANGFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|------------|------------|
| Erhaltene Anzahlungen | 8 | 7 |
| Passiver Rechnungsabgrenzungsposten | 14 | 13 |
| Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten | 11 | 12 |
| | 33 | 32 |

In den passiven Rechnungsabgrenzungen sind öffentliche Investitionszuschüsse und -zulagen in Höhe von 6 Mio. EUR (Vorjahr: 7 Mio. EUR) enthalten, die entsprechend der Nutzungsdauer der Investitionsgüter in den Folgejahren aufgelöst werden.

In den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter enthalten. Im Rahmen der aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen gewähren die Lufthansa Group und weitere in das Programm einbezogene konsolidierte und nicht konsolidierte Konzerngesellschaften auf ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien einen Abschlag von 50 % für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter. Die gewährten Optionspakete 2017, 2018, 2019 und 2020 beinhalten eine Outperformance-Option und eine Performance-Option. Am Programmende erhalten die Teilnehmer bei Werthaltigkeit eine Barzahlung.

Die Outperformance-Option ist an die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem fiktiven Index aus Aktien europäischer Wettbewerber geknüpft. Aus der Outperformance-Option erhält der Inhaber je Prozentpunkt Outperformance bei Ausübung eine Barzahlung ab Erreichen der festgelegten Hürde von 1%. Bei einer Outperformance von mehr als 20 % ist die Barzahlung auf einen festgelegten Betrag beschränkt.

Die Performance-Option ist an die absolute Entwicklung des Aktienkurses der Lufthansa Aktie gebunden. Der Auszahlungsbetrag hängt vom Erreichen von definierten Performancezielen ab, wobei eine Auszahlung erst ab einer Hürde ausgelöst wird und darüber hinaus auf einen Maximalbetrag beziehungsweise Cap begrenzt ist.

Die Laufzeit der Programme beträgt jeweils vier Jahre. Die Berechnung der Performance und der Outperformance erfolgt in allen Programmen nach dem Total Shareholder Return-Prinzip. Die Aktien des Eigeninvestments sind bis zur Ausübung gesperrt.

T133 OUTPERFORMANCE-OPTION – ÜBERSICHT

| | € je Outperformancestufe | Maximalbetrag pro Tranche in € |
|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| Vorstand | 1.000 je Prozentpunkt ab 1 % | 20.000 |
| Führungskräfte | 400 je Prozentpunkt ab 1 % | 8.000 |
| Außertarifliche Mitarbeiter | 200 je 5 Prozentpunkte ab 1 % | 1.000 |

T134 PERFORMANCE-OPTION – PERFORMANCEZIELE

| Performance-Option nach Jahr | Hürde | Cap |
|------------------------------|-------|------|
| 2017 | 23 % | 35 % |
| 2018 | 22 % | 33 % |
| 2019 | 22 % | 33 % |
| 2020 | 20 % | 35 % |

T135 PERFORMANCE-OPTION – AUSZAHLUNGSBETRÄGE

| | € je Performancestufe | Maximalbetrag pro Tranche in € |
|-----------------------------|------------------------------------|--------------------------------|
| Vorstand | 10.000 + 1.000 je Performancestufe | 20.000 |
| Führungskräfte | 4.000 + 500 je Performancestufe | 8.000 |
| Außertarifliche Mitarbeiter | 500 + 100 je Performancestufe | 1.000 |

Für den Vorstand gilt seit 2019 ein verändertes variables Vergütungssystem, sodass sich ein Teil der finanziellen Ziele im Rahmen der anteilsbasierten Vergütung auf die Performance der Lufthansa Aktie, als relativer Total Shareholder Return (TSR), im Vergleich zu anderen Unternehmen des DAX bezieht. Die Performanceperiode beträgt weiterhin vier Jahre. Für die Berechnung des TSR in der Performanceperiode wird für die Aktie der Deutschen Lufthansa AG sowie die Aktien der Peer Group jeweils das arithmetische Mittel der Schlusskurse im XETRA-Handel der Deutschen Börse über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode sowie über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Ende der Performanceperiode ermittelt und in Relation gesetzt.

Die Performance aller Unternehmen im DAX, die zu Beginn und am Ende der Performanceperiode im Index vertreten sind, wird in eine Rangfolge gebracht und die relative Positionierung der Deutschen Lufthansa AG anhand des erreichten Perzentils bestimmt. Die Zielerreichung und die entsprechenden Auszahlungsbeträge im Programm 2019 ergeben sich über die Positionierung im Perzentil der Deutschen Lufthansa AG. Bei einer Positionierung zwischen dem 25. und 50. Perzentil beziehungsweise zwischen dem 50. und 75. Perzentil wird die Zielerreichung linear angepasst.

T136 RELATIVER TSR - ZIELERREICHUNG UND AUSZAHLUNG PROGRAMM 2019

| Positionierung Lufthansa Aktie zur Peer Group | Zielerreichung | Auszahlung in € für Vorstands- mitglieder | Auszahlung in € für Vorstands- vorsitzenden |
|---|----------------|---|---|
| ≤ 25. Perzentil | 0 % | – | – |
| ≥ 50. Perzentil | 100 % | 467.500 | 888.250 |
| ≥ 75. Perzentil | 200 % | 935.000 | 1.776.500 |

Aufgrund der Regelungen im Stabilisierungsvertrag mit dem WSF wurde das Führungskräfteprogramm 2020 nur mit Eigeneinbringung von Aktien angeboten. Der Abschlag von 50 % gilt dabei nur für einen Teil der potenziell zu vereinbarenden Tranchen und wird erst am Ende des Programms gewährt. Die Auszahlungen aus dem Vorstands- und Führungskräfteprogramm 2020 stehen unter dem Vorbehalt der Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen.

Ab dem Jahr 2020 wurde der TSR-Ansatz für das Vorstandsprogramm dahingehend angepasst, dass sich die Performance nun zu 85 % an finanziellen- und zu 15 % an Nachhaltigkeitsparametern bemisst. Als finanzielle Ziele dienen zu gleichen Teilen (je 42,5 %) der relative Total Shareholder Return (TSR) der Lufthansa Aktie im Vergleich zum DAX sowie das durchschnittliche bereinigte Return on Capital Employed (Adjusted ROCE) während der Performanceperiode. Für die TSR-Komponente werden in der Performanceperiode die letzten 60 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode sowie die letzten 60 Börsenhandelstage vor Ende der Performanceperiode herangezogen. Die Positionierung der Aktie zur Peer Group bleibt identisch für die Zielerreichung. Die Zielerreichung für das durchschnittliche Adjusted ROCE erfolgt auf Basis eines Vergleichs des durchschnittlichen Adjusted ROCE für die vierjährige Performanceperiode mit einem im Gewährungsjahr festgelegten strategischen Zielwert, der als unterer Schwellenwert die Deckung der Kapitalkosten (WACC) vorsieht. Die Nachhaltigkeitsparameter werden für die jeweilige Performanceperiode vom Aufsichtsrat festgelegt. Für die beiden nicht marktabhängigen Erfolgsziele Adjusted ROCE und Nachhaltigkeitsparameter wurde im Rahmen der Bewertung eine erwartete Zielerreichung von jeweils 100 % angenommen. Zu Beginn der jeweiligen Performanceperiode werden als weitere Neuerung eine Anzahl virtueller Aktien zugeteilt, die sich aus der Division des individuellen Zielbetrags der mehrjährigen variablen Vergütung durch den durchschnittlichen Kurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG während der ersten 60 Handelstage nach Beginn der jeweiligen Performanceperiode ergibt. Die Auszahlung wird aus dem Zielerreichungsgrad für dieses Erfolgsziel multipliziert mit der Anzahl virtueller Aktien zu Beginn der Performanceperiode und dem durchschnittlichen Kurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG während der letzten 60 Handelstage vor Ablauf des letzten Jahres der jeweiligen Performanceperiode berechnet.

Insgesamt hat sich im Laufe der Geschäftsjahre 2020 und 2019 der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

T137 ENTWICKLUNG DES OPTIONSBESTANDS

| | 2020 | | | 2019 | |
|-------------------------------|--------------------|---|--------------------------------|--------------------|--------------------------------|
| | Anzahl Optionen | Anzahl virtueller Aktien in Tsd. € | Bar- ausgleich in Tsd. € | Anzahl Optionen | Bar- ausgleich in Tsd. € |
| Ausstehend zum 01.01. | 22.313 | – | – | 20.546 | – |
| Gewährt | 2.243 | 571.106 | – | 7.420 | – |
| Ausgelaufen bzw. verfallen | 1.017 | – | – | 1.110 | – |
| Ausgeübt | 3.957 | – | 17.062 | 4.543 | 31.726 |
| Ausstehend zum 31.12. | 19.582 | 571.106 | – | 22.313 | – |

Aus dem ausgelaufenen Aktienprogramm 2016 erfolgte aus der Performance- und Outperformance-Option eine Auszahlung in Höhe von 17 Mio. EUR (Vorjahr: 32 Mio. EUR). Für das Aktienprogramm 2020 wurden aufgrund der geänderten Struktur im Geschäftsjahr keine neue Aktien ausgegeben. Dadurch entstand im Geschäftsjahr kein Personalaufwand durch die Ausgabe neuer Aktien. Insgesamt halten Teilnehmer der Programme zum aktuellen Stichtag 3.126.854 Aktien (Vorjahr: 3.594.679 Aktien).

Die beizulegenden Zeitwerte der Optionsrechte der noch laufenden Aktienprogramme wurden mit Hilfe von Monte-Carlo-Simulationen ermittelt. Hierbei werden die zukünftigen Renditen der Aktien des Vergleichsindex sowie der Deutschen Lufthansa AG simuliert und der Wert der Optionsrechte als zu erwartender Ausschüttungsbetrag ermittelt.

Insgesamt wurden folgende beizulegende Werte ermittelt:

T138 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE UND VIRTUELLEN AKTIEN ZUM 31.12.2020

| | Anzahl Optionen/ virtuelle Aktien | Beizu- legender Zeitwert je Option/ virtueller Aktie in € | Anteil erdienter Anspruch | Beizu- legender Zeitwert gesamt in € |
|--|--|---|---------------------------------|--|
| Vorstand | | | | |
| Optionen 2017 | 181 | 2.940 | 0,74 | 395.259 |
| Optionen 2018 | 181 | 3.224 | 0,51 | 295.390 |
| Optionen 2019 | 6 | 25.067 | 0,44 | 66.117 |
| Virtuelle Aktien 2020 | 571.106 | 3,19 | 0,23 | 419.020 |
| Führungskräfte | | | | |
| Optionen 2017 | 2.172 | 1.176 | 0,79 | 2.022.132 |
| Optionen 2018 | 2.386 | 1.301 | 0,54 | 1.681.434 |
| Optionen 2019 | 2.922 | 3.212 | 0,29 | 2.737.427 |
| Optionen 2020 | 2.243 | 5.326 | 0,02 | 248.880 |
| Außertarifliche Mitarbeiter | | | | |
| Optionen 2017 | 2.291 | 158 | 0,79 | 286.566 |
| Optionen 2018 | 3.154 | 168 | 0,54 | 287.014 |
| Optionen 2019 | 4.046 | 400 | 0,29 | 472.033 |
| Optionen 2020 | - | - | - | - |
| Summe Optionen und virtuelle Aktien | 590.688 | | | 8.911.272 |
| davon Optionen | 19.582 | | | |
| davon virtuelle Aktien | 571.106 | | | |

T138 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE ZUM 31.12.2019

| | Anzahl Optionen | Beizu- legender Zeitwert je Option in € | Anteil erdienter Anspruch | Beizu- legender Zeitwert gesamt in € |
|------------------------------------|--------------------|---|---------------------------------|--|
| Vorstand | | | | |
| Optionen 2016 | 135 | 31.582 | 0,70 | 2.980.551 |
| Optionen 2017 | 181 | 5.376 | 0,58 | 559.576 |
| Optionen 2018 | 165 | 5.770 | 0,36 | 342.594 |
| Optionen 2019 | 6 | 281.633 | 0,25 | 422.450 |
| Führungskräfte | | | | |
| Optionen 2016 | 2.062 | 12.628 | 0,79 | 20.614.158 |
| Optionen 2017 | 2.173 | 2.148 | 0,54 | 2.528.286 |
| Optionen 2018 | 2.525 | 2.354 | 0,29 | 1.733.623 |
| Optionen 2019 | 3.071 | 5.479 | 0,04 | 701.084 |
| Außertarifliche Mitarbeiter | | | | |
| Optionen 2016 | 2.470 | 1.579 | 0,79 | 3.087.603 |
| Optionen 2017 | 2.301 | 274 | 0,54 | 341.507 |
| Optionen 2018 | 3.164 | 286 | 0,29 | 263.930 |
| Optionen 2019 | 4.060 | 659 | 0,04 | 111.481 |
| Summe | 22.313 | | | 33.686.841 |

Im Rahmen der Bilanzierung der Verbindlichkeit aus der Bewertung der Optionsrechte wird eine Fluktuation der Mitarbeiter in Höhe von 5,35% berücksichtigt, sodass die bilanzierte Verbindlichkeit unterhalb des berechneten Zeitwerts liegt. Daneben ergibt sich für das Führungskräfteprogramm 2020 aus der Gewährung eines erst am Ende der Programm Laufzeit auszahlbaren Kaufpreinsnachlasses eine zusätzliche Rückstellung in Höhe von 2,7 Mio. EUR. Aus dieser einmaligen Rückstellung sowie aus der Bewertung der Optionsrechte ergibt sich somit zum Stichtag eine gesamte Rückstellung in Höhe von 11,0 Mio. EUR (Vorjahr: 32,3 Mio. EUR), wovon 9 Mio. EUR (Vorjahr: 7 Mio. EUR) unter den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Die im Geschäftsjahr geleistete Auszahlung von ausgelaufenen Optionsrechten in Höhe von 17 Mio. EUR reduziert die zuvor bilanzierte Rückstellung, sodass sich durch die Veränderung der Optionsrechte im Geschäftsjahr der Personalaufwand um 4,2 Mio. EUR verringert.

In die Monte-Carlo-Simulation (exklusive TSR-Programm Vorstand) sind die gewichteten durchschnittlichen Aktienkurse zum Stichtag eingeflossen. Gemäß Programmbedingungen handelt es sich dabei um die 50-Tage-Durchschnittskurse der Deutschen Lufthansa AG sowie der jeweils im Vergleichsindex enthaltenen Aktien der Wettbewerber. Die verwendeten Volatilitäten und Korrelationen stellen stichtagsbezogene und laufzeitabhängige Erwartungswerte auf Basis aktueller Markteinschätzungen dar.

Als Zinssatz für die Restlaufzeit der Outperformance-Option wurden jeweils entsprechende Swap-Rates verwendet. Für die Bewertung wurden die maximalen Laufzeiten der Programme berücksichtigt.

Die Bewertung der Zeitwerte für das TSR-Programm des Vorstands erfolgt ebenfalls mittels einer Monte-Carlo-Simulation und basiert auf historischen beziehungsweise Marktdaten zum Stichtag der relevanten Peer Group-Unternehmen im DAX. Der Ansatz der erwarteten Volatilitäten basiert auf den historischen TSR-Daten. Dabei wurden für die Ermittlung der historischen Volatilität grundsätzlich die Kurse der letzten vier Jahre zugrunde gelegt. Bei der Bewertung für das Programm 2019 wurde eine Restlaufzeit von 25 Monaten sowie ein risikoloser Zins in Höhe von -0,77% berücksichtigt, für das Programm 2020 eine Restlaufzeit von 37 Monaten und ein risikoloser Zins von -0,79%.

Die vom externen Dienstleister verwendeten Parameter für den fiktiven Airline-Vergleichsindex sind in folgender Übersicht zusammengestellt:

T139 REFERENZPREIS

| | | Optionen 2017 | Optionen 2018 | Optionen 2019 | Optionen 2020 |
|----------------|-----|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Lufthansa | EUR | 23,00 | 21,18 | 14,84 | 8,39 |
| Air France-KLM | EUR | 13,12 | 8,56 | 9,90 | 3,54 |
| IAG | GBP | 612,70 | 646,28 | 480,37 | 182,21 |
| Ryanair | EUR | 17,25 | 12,82 | 11,00 | 13,31 |
| easyJet | GBP | 1.240,72 | 1.340,31 | 1.131,63 | 622,96 |
| Norwegian | NOK | 218,45 | 236,70 | 37,49 | - |
| WIZZair | GBP | 2.991,52 | 2.858,46 | 3.667,66 | 3.701,91 |
| Turkish | TRY | - | - | - | 10,71 |

T140 ERWARTETE VOLATILITÄTEN

| in % für: | Optionen 2017 zum 31.12.2020 | Optionen 2017 zum 31.12.2019 | Optionen 2018 zum 31.12.2020 | Optionen 2018 zum 31.12.2019 | Optionen 2019 zum 31.12.2020 | Optionen 2019 zum 31.12.2019 | Optionen 2020 zum 31.12.2020 | Optionen 2020 zum 31.12.2019 |
|----------------------|--|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| Lufthansa | 64,13 | 31,05 | 50,16 | 29,94 | 44,85 | 31,40 | 41,23 | - |
| Air France-KLM | 68,98 | 38,66 | 56,19 | 38,07 | 50,83 | 37,73 | 47,74 | - |
| IAG | 99,59 | 27,42 | 73,90 | 26,76 | 61,77 | 32,51 | 54,96 | - |
| Ryanair | 56,54 | 34,01 | 47,08 | 31,16 | 42,83 | 32,59 | 39,04 | - |
| easyJet | 86,64 | 34,95 | 67,31 | 33,35 | 57,57 | 36,06 | 52,02 | - |
| Norwegian | 141,14 | 81,10 | 119,94 | 70,93 | 105,57 | 64,75 | - | - |
| WIZZair | 67,61 | 32,96 | 51,89 | 32,14 | 47,38 | 33,70 | 43,74 | - |
| Turkish | - | - | - | - | - | - | 40,88 | - |
| Risikoloser Zinssatz | Optionen 2017: -0,72 % für Eurozone (Vorjahr: -0,66 %) -0,02 % für Großbritannien (Vorjahr: 0,55 %) 0,31 % für Norwegen (Vorjahr: 1,25 %) | | | | Optionen 2019: -0,79 % für Eurozone (Vorjahr: -0,64 %) -0,02 % für Großbritannien (Vorjahr: 0,48 %) 0,31 % für Norwegen (Vorjahr: 1,24 %) | | | |
| | Optionen 2018: -0,77 % für Eurozone (Vorjahr: -0,66 %) -0,02 % für Großbritannien (Vorjahr: 0,50 %) 0,31 % für Norwegen (Vorjahr: 1,25 %) | | | | Optionen 2020: -0,80 % für Eurozone 0,00 % für Großbritannien 15,00 % für Türkei | | | |
| Fluktuation | 5,35 % (Vorjahr: 4,9 %) | | | | 5,35 % (Vorjahr: 4,9 %) | | | |

40 Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten

Die Lufthansa Group hat folgende Vertragsverbindlichkeiten erfasst:

T141 VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|--------------|--------------|
| Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten | 2.064 | 4.071 |
| Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen | 2.220 | 2.200 |
| Verbindlichkeiten aus angearbeiteten Technik- und EDV-Leistungen | 297 | 196 |
| Sonstige Vertragsverbindlichkeiten | 460 | 279 |
| Übrige Vertragsverbindlichkeiten | 2.977 | 2.675 |
| Verbindlichkeiten aus Verträgen mit Kunden | 5.041 | 6.746 |
| In der Berichtsperiode erfasste Erlöse | | |
| Erlöse aus den Anfangsbeständen der Vertragsverbindlichkeiten | | |
| Erlöse aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten | 2.873 | 3.768 |
| Erlöse aus Kundenbindungsprogrammen | 210 | 576 |
| Erlöse aus Technik- und EDV-Leistungen | 148 | 76 |
| Sonstige | 226 | 50 |
| Summe | 3.457 | 4.470 |

Der Rückgang der Vertragsverbindlichkeiten für nicht ausgeflogene Flugdokumente resultiert zum einem aus der seit Anfang März 2020 zeitweilig nahezu vollständigen Streichung des Flugangebots und den geringeren Ticketverkäufen im Jahr 2020, zum anderen aus erhöhten Erstattungsbeträgen in Zusammenhang mit Stornierungen oder Flugausfällen. Von den Vertragsverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2019 konnten 1.045 Mio. EUR nicht realisiert werden, sondern wurden an die Kunden erstattet. Insgesamt wurden 2020 Ticketrückerstattungen in Höhe von 3.851 Mio. EUR im Zusammenhang mit coronabedingten Flugstreichungen vorgenommen. Im Hinblick auf potenziell nicht in Anspruch genommene Tickets, die Flüge während des Krisenzeitraums betreffen, wird derzeit nur in geringem Umfang von einem Verfall ausgegangen. Folglich wurden für diesen Zeitraum im Rahmen der Schätzannahmen bei der Bewertung der Verpflichtung keine wesentlichen Umsatzrealisationen für die sogenannte Breakage erfasst.

Zum 31. Dezember 2020 waren in den Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen 228 Mrd. Meilen (Vorjahr: 225 Mrd. Meilen) aus Meilenbonusprogrammen zu bewerten.

Für die voraussichtlich verfallenden Meilen werden grundsätzlich Pro-rata-Ertragsrealisationen über den allgemeinen Geltungszeitraum von drei Jahren vorgenommen. Aufgrund der stark eingeschränkten Einlösemöglichkeiten für Flugreisen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie wurden bei der Bemessung des Verpflichtungsumfanges die Pro-rata-Umsatzrealisationen entsprechend den im Geschäftsjahr rückläufigen Gesamteinlösungen reduziert. Dies entspricht der Annahme, dass der Anteil der verfallenden Meilen durch die Pandemiefolgen nicht grundsätzlich ansteigen, sondern sich lediglich auf spätere Perioden verschieben wird.

Bereits kontrahierte, noch nicht erfüllte Leistungsverpflichtungen aus langfristigen Dienstleistungsverträgen betragen unter der Annahme eines vertragsgemäßen Abrufs insgesamt 6,1 Mrd. EUR, wovon 1,1 Mrd. EUR auf die nächsten zwölf Monate entfallen. Im Wesentlichen sind dies Wartungsverträge des Geschäftsbereichs Technik über die langfristige Instandsetzung und Überholung der Teilflotten von Fluggesellschaften. Bei der Ermittlung der ausstehenden Leistungsverpflichtungen werden die in den Verträgen vereinbarte sowie aus den jeweiligen Flugplanungen abgeleitete Anzahl an Wartungsereignissen mit ihren wahrscheinlichen Erlösen sowie Festpreise für bestimmte Leistungen (Bereich VIP sowie Kabinenmodifikation) berücksichtigt. Von den Leistungsverpflichtungen, die zwölf Monate übersteigen, werden voraussichtlich 61% bis 2026 realisiert sein.

Wie im Vorjahr wurden auch im Geschäftsjahr 2020 keine Umsatzerlöse aus den in früheren Geschäftsjahren erfüllten Leistungsverpflichtungen erfasst.

Den Vereinfachungsregeln des IFRS 15 entsprechend werden keine Angaben zu den Leistungsverpflichtungen zum 31. Dezember 2020 oder zum 31. Dezember 2019 gemacht, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von einem Jahr oder weniger haben. Aufgrund von Umbuchungsmöglichkeiten kann es bei Flugleistungen grundsätzlich zu einer Zeitspanne zwischen Vertragsabschluss und Leistungserbringung kommen, die ein Jahr überschreitet, was jedoch bei Vertragsabschluss nicht vorhersehbar ist. Aufgrund der Voranbuchungsfrist von maximal einem Jahr und kurzfristigen Umbuchungsmöglichkeiten geht der Konzern davon aus, dass die Anwendung der Vereinfachungsregel gerechtfertigt ist. Prämienmeilen können mindestens über drei Jahre eingelöst werden, sind jedoch auch kurzfristig einlösbar und werden aus diesem Grund ebenfalls als kurzfristig ausgewiesen.

Die Lufthansa Group wendet die Vereinfachungsregelung des IFRS 15.94 in Bezug auf die Aufwandserfassung bei Vertragsanbahnungskosten an, wenn der ansonsten zu berücksichtigende Abschreibungszeitraum weniger als zwölf Monate betragen würde.

41 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

T142 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN SOWIE SONSTIGE KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|--------------|--------------|
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen | 55 | 42 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligungen | – | 2 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden | 2.032 | 3.678 |
| | 2.087 | 3.722 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | | |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 14 | 17 |
| Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen | 316 | 260 |
| Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen | – | – |
| Verbindlichkeiten aus Ergebnisbeteiligungen | 61 | 356 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 843 | 996 |
| | 1.234 | 1.629 |
| Summe | 3.321 | 5.351 |

Der Buchwert dieser Verbindlichkeiten entspricht dem beizulegenden Zeitwert. Sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 38 Mio. EUR (Vorjahr: 109 Mio. EUR) dienen als Sicherheit für positive Marktwerte von Derivaten.

42 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

T143 KURZFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|--------------|------------|
| Erhaltene Anzahlungen | 21 | 17 |
| Passiver Rechnungsabgrenzungsposten | 88 | 59 |
| Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten | 1.186 | 306 |
| | 1.295 | 382 |

In den passiven Rechnungsabgrenzungen ist zum 31. Dezember 2020 ein Restbetrag von 43 Mio. EUR aus den Zuschüssen enthalten, die Catering- und Technik-Gesellschaften in den USA im Rahmen des CARES Act in einer Gesamthöhe von 157 Mio. USD erhalten haben. Der Rechnungsabgrenzungsposten wird entsprechend der Verwendung der erhaltenen Mittel aufgelöst.

Der Anstieg der sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten resultiert im Wesentlichen aus den Steuerverbindlichkeiten. Zur Unterstützung in der Krise in Deutschland und Österreich wurden Steuer- und Abgabenstundungen von staatlichen Institutionen in Höhe von 918 Mio. EUR gewährt. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Einfuhrumsatz- und Luftverkehrssteuern. Daneben enthalten sind in den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten der kurzfristige Anteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen (→ Erläuterung 39, S. 192 ff.). Weiterhin betreffen 193 Mio. EUR (Vorjahr: 279 Mio. EUR) abgegrenzte Beträge für nicht genommene Urlaubstage und Überstunden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

43 Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten und Segmentdaten

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN

Zum 31. Dezember 2020 ist die Lufthansa Group in fünf berichtspflichtigen Segmenten tätig, die die Konzernaktivitäten bündeln. Die Abgrenzung der Segmente erfolgt entsprechend der internen Berichts- und Steuerungsstruktur.

Aufgrund der vergleichbaren wirtschaftlichen Merkmale der jeweiligen Fluggesellschaften wie Netz- und Vertriebsstrukturen, Kunden und Dienstleistungen wurden die Aktivitäten jeweils zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Das Segment Network Airlines besteht aus den Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Germanwings. Weitere Informationen zu den einzelnen Fluggesellschaften sind im Konzernlagebericht [↗ ab S. 51](#) dargestellt.

Das Segment Eurowings beinhaltet die Fluggesellschaften der Marke Eurowings sowie die Beteiligung an SunExpress.

Das Segment Logistik umfasst die Aktivitäten aus dem Frachtlinienluftverkehr durch die Lufthansa Cargo-Gruppe. Lufthansa Cargo ist die führende europäische Frachtfluggesellschaft.

Das Segment Technik ist ein weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile und kommerzielle Flugzeuge und firmiert als Lufthansa Technik-Gruppe.

Das Segment Catering, vertreten durch die LSG Lufthansa Service-/Sky Chefs-Gruppe, ist einer der führenden Airline-Caterer und bietet darüber hinaus Cateringleistungen im Retailsegment sowie Service- und Logistikleistungen an.

Geschäftsaktivitäten, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind, werden gemeinsam mit den Erträgen und Aufwendungen der zentralen Konzernfunktionen in der Spalte „Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen“ der Segmentberichterstattung dargestellt. Hierunter befinden sich die Erträge und Aufwendungen der Lufthansa Commercial Holding GmbH, der Lufthansa AirPlus-Gruppe, der Lufthansa Systems-Gruppe, der Lufthansa Aviation Training-Gruppe und weiterer Konzerngesellschaften.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN SEGMENTDATEN UND DER INTERNEN STEUERUNG

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der berichtspflichtigen Segmente entsprechen den in [↗ Erläuterung 3, S. 143 ff.](#), beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Segmentierung wurde gegenüber dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 geändert. Mit Beginn des Geschäftsjahres 2020 werden Brussels Airlines, Germanwings und das Langstreckengeschäft von Eurowings durch die Network Airlines-Gruppe gesteuert und vor diesem Hintergrund dem Segment Network Airlines zugeordnet. Die Geschäftsaktivitäten der Lufthansa Technik im Bereich Line Maintenance sind zum 1. Januar 2020 auf die Deutsche Lufthansa AG übergegangen und werden in Eigenregie durchgeführt und im Segment Network Airlines erfasst. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Aus den geänderten Segmentzuordnungen ergaben sich für das Vorjahr für das Geschäftsfeld Network Airlines eine Erhöhung der Umsatzerlöse um 1.972 Mio. EUR sowie eine Verschlechterung des Adjusted EBIT um 29 Mio. EUR. Im Segment Eurowings reduzierten sich die Vorjahresumsatzerlöse um 1.812 Mio. EUR, das Adjusted EBIT erhöhte sich um 44 Mio. EUR. Die Vorjahreszahlen im Geschäftsbereich Technik sanken bei den Umsatzerlösen um –349 Mio. EUR und beim Adjusted EBIT um –30 Mio. EUR.

Die Lufthansa Group misst den Erfolg ihrer Segmente anhand der beiden Segmentergebnisgrößen EBIT beziehungsweise Adjusted EBIT. Die Steuerungsgröße EBIT setzt sich aus dem betrieblichen IFRS-Ergebnis und dem Beteiligungsergebnis zusammen. Das Adjusted EBIT ergibt sich durch Korrektur des EBIT um Abgangsergebnisse von Vermögenswerten, außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen sowie um periodenfremde Ergebniseffekte im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen (Plananpassungen und Planabgeltungen).

Verkäufe und Erlöse zwischen den berichtspflichtigen Segmenten werden grundsätzlich zu Preisen erbracht, wie sie auch mit Dritten vereinbart würden. Verwaltungsleistungen werden als Kostenumlagen berechnet.

Zu den Außenumsätzen bei den Verkehrserlösen [↗ Erläuterung 4, S. 157](#).

Das gebundene Kapital umfasst im Wesentlichen die Segmentaktiva, korrigiert um derivative Finanzinstrumente und latente Steuerposten, vermindert um nicht zinstragende Schulden.

Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von Beteiligungen ist Bestandteil des Ergebnisses eines Segments, aus Konzernsicht aber nicht dem betrieblichen, sondern dem Finanzergebnis zuzurechnen.

T144 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2020

| | Network Airlines | Eurowings | Logistik | Technik | Catering | Summe berichts- pflichtiger operativer Segmente | Weitere Gesell- schaften und Konzern- funktionen | Überleitung | | Konzern |
|---|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---|---|---------------------|---------------------|---------------|
| | | | | | | | | Nicht zugeordnet | Konsoli- dierung | |
| in Mio. € | | | | | | | | | | |
| Außenumsätze | 6.167 | 589 | 2.733 | 2.724 | 1.064 | 13.277 | 312 | - | - | 13.589 |
| davon Verkehrserlöse | 5.488 | 579 | 2.596 | - | - | 8.663 | - | 415 | - | 9.078 |
| Konzerninnenumsätze | 455 | 9 | 24 | 1.023 | 241 | 1.752 | 158 | - | -1.910 | - |
| Umsatzerlöse | 6.622 | 598 | 2.757 | 3.747 | 1.305 | 15.029 | 470 | - | -1.910 | 13.589 |
| Übrige betriebliche Erträge | 994 | 147 | 69 | 437 | 143 | 1.790 | 1.571 | - | -1.356 | 2.005 |
| Betriebliche Erträge | 7.616 | 745 | 2.826 | 4.184 | 1.448 | 16.819 | 2.041 | - | -3.266 | 15.594 |
| Betriebliche Aufwendungen | 12.258 | 1.346 | 2.082 | 4.502 | 1.698 | 21.886 | 2.361 | - | -3.401 | 20.846 |
| davon Materialaufwand | 5.101 | 699 | 1.300 | 2.372 | 545 | 10.017 | 203 | - | -1.767 | 8.453 |
| davon Personalaufwand | 3.340 | 176 | 377 | 1.113 | 742 | 5.748 | 660 | - | -3 | 6.405 |
| davon Abschreibungen | 1.814 | 199 | 178 | 197 | 117 | 2.505 | 124 | - | -68 | 2.561 |
| davon sonstige Aufwendungen | 2.003 | 272 | 227 | 820 | 294 | 3.616 | 1.374 | - | -1.563 | 3.427 |
| Beteiligungsergebnis¹⁾ | -32 | -102 | 28 | -65 | -34 | -205 | 6 | - | - | -199 |
| davon Ergebnis Equity-Bewertung | -39 | -102 | 17 | -52 | -34 | -210 | - | - | - | -210 |
| Adjusted EBIT²⁾ | -4.674 | -703 | 772 | -383 | -284 | -5.272 | -314 | - | 135 | -5.451 |
| Überleitungspositionen | -1.425 | -99 | -55 | -125 | -147 | -1.851 | -49 | - | -2 | -1.902 |
| Außerplanmäßige Abschreibung/ Zuschreibung | -1.398 | -97 | -55 | -108 | -201 | -1.859 | -43 | - | 32 | -1.870 |
| Pensionssondereffekte | -27 | - | - | -3 | 1 | -29 | -2 | - | - | -31 |
| Ergebnis Anlagenabgang | - | -2 | - | -14 | 53 | 37 | -4 | - | -34 | -1 |
| EBIT | -6.099 | -802 | 717 | -508 | -431 | -7.123 | -363 | - | 133 | -7.353 |
| Übriges Finanzergebnis | | | | | | | | | | -1.278 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | | | | | | | | | | -8.631 |
| Gebundenes Kapital ³⁾ | 12.171 | 950 | 2.287 | 3.467 | 943 | 19.818 | 3.399 | - | -131 | 23.086 |
| davon aus Equity-Beteiligungen | 17 | 77 | 49 | 173 | 86 | 402 | 2 | - | -1 | 403 |
| Segmentinvestitionen ⁴⁾ | 958 | 106 | 222 | 152 | 28 | 1.466 | 48 | - | -202 | 1.312 |
| davon aus Equity-Beteiligungen | - | - | - | 31 | - | 31 | - | - | - | 31 |
| Mitarbeiter zum Stichtag | 57.363 | 3.088 | 4.373 | 22.745 | 13.227 | 100.796 | 9.269 | - | - | 110.065 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | 59.191 | 3.203 | 4.436 | 23.519 | 25.288 | 115.637 | 9.570 | - | - | 125.207 |

¹⁾ Das Beteiligungsergebnis enthält keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte.

²⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T021, S. 40 im Konzernlagebericht.

³⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) und abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (u.a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

⁴⁾ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie in Ausleihungen und Anteile an Gesellschaften. Investitionen werden exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen ausgewiesen.

T144 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2019¹⁾

| | Network Airlines | Eurowings | Logistik | Technik | Catering | Summe berichts- pflichtiger operativer Segmente | Weitere Gesell- schaften und Konzern- funktionen | Überleitung | | Konzern |
|---|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---|---|---------------------|---------------------|---------------|
| | | | | | | | | Nicht zugeordnet | Konsoli- dierung | |
| in Mio. € | | | | | | | | | | |
| Außenumsätze | 24.111 | 2.321 | 2.437 | 4.378 | 2.623 | 35.870 | 554 | - | - | 36.424 |
| davon Verkehrserlöse | 23.055 | 2.307 | 2.318 | - | - | 27.680 | - | 456 | - | 28.136 |
| Konzerninnenumsätze | 967 | -10 | 41 | 2.194 | 737 | 3.929 | 239 | - | -4.168 | - |
| Umsatzerlöse | 25.078 | 2.311 | 2.478 | 6.572 | 3.360 | 39.799 | 793 | - | -4.168 | 36.424 |
| Übrige betriebliche Erträge | 1.014 | 176 | 103 | 256 | 95 | 1.644 | 1.939 | - | -1.068 | 2.515 |
| Betriebliche Erträge | 26.092 | 2.487 | 2.581 | 6.828 | 3.455 | 41.443 | 2.732 | - | -5.236 | 38.939 |
| Betriebliche Aufwendungen | 24.362 | 2.633 | 2.621 | 6.425 | 3.355 | 39.396 | 2.971 | - | -5.243 | 37.124 |
| davon Materialaufwand | 13.843 | 1.861 | 1.778 | 3.902 | 1.441 | 22.825 | 287 | - | -3.285 | 19.827 |
| davon Personalaufwand | 4.801 | 259 | 406 | 1.448 | 1.290 | 8.204 | 913 | - | -6 | 9.111 |
| davon Abschreibungen | 1.927 | 233 | 160 | 191 | 119 | 2.630 | 107 | - | -45 | 2.692 |
| davon sonstige Aufwendungen | 3.791 | 280 | 277 | 884 | 505 | 5.737 | 1.664 | - | -1.907 | 5.494 |
| Beteiligungsergebnis | 46 | 24 | 41 | 60 | 28 | 199 | 12 | - | - | 211 |
| davon Ergebnis Equity-Bewertung | 31 | 24 | 18 | 34 | 24 | 131 | - | - | - | 131 |
| Adjusted EBIT²⁾ | 1.776 | -122 | 1 | 463 | 128 | 2.246 | -227 | - | 7 | 2.026 |
| Überleitungspositionen | -52 | -4 | -34 | 9 | -30 | -111 | 6 | - | -64 | -169 |
| Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung | -26 | - | -38 | 12 | -42 | -94 | 7 | - | -52 | -139 |
| Pensionssondereffekte | -3 | - | -1 | -2 | -1 | -7 | -4 | - | 1 | -10 |
| Ergebnis Anlagenabgang | -23 | -4 | 5 | -1 | 13 | -10 | 3 | - | -13 | -20 |
| EBIT | 1.724 | -126 | -33 | 472 | 98 | 2.135 | -221 | - | -57 | 1.857 |
| Übriges Finanzergebnis | | | | | | | | | | 3 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | | | | | | | | | | 1.860 |
| Gebundenes Kapital ³⁾ | 12.957 | 1.480 | 2.135 | 5.607 | 1.513 | 23.692 | 1.904 | - | -561 | 25.035 |
| davon aus Equity-Beteiligungen | 25 | 178 | 49 | 279 | 139 | 670 | 5 | - | -3 | 672 |
| Segmentinvestitionen ⁴⁾ | 2.738 | 127 | 286 | 313 | 127 | 3.591 | 107 | - | -32 | 3.666 |
| davon aus Equity-Beteiligungen | - | - | - | 49 | 28 | 77 | - | - | - | 77 |
| Mitarbeiter zum Stichtag | 60.913 | 3.432 | 4.539 | 23.855 | 35.636 | 128.375 | 9.978 | - | - | 138.353 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | 60.594 | 3.666 | 4.543 | 23.077 | 35.904 | 127.784 | 10.000 | - | - | 137.784 |

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT **T021, S. 40**, im Konzernlagebericht.

³⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate) und abzüglich der nicht verzinslichen Verbindlichkeiten (u. a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten).

⁴⁾ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie in Ausleihungen und Anteile an Gesellschaften. Investitionen werden exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen ausgewiesen.

In der Überleitungsspalte sind die aus Konsolidierungsvorgängen resultierenden Effekte ebenso enthalten wie die Beträge, die sich aus der unterschiedlichen Definition von Inhalten der Segmentposten im Vergleich zu den dazugehörigen Konzernposten ergeben.

Die eliminierten Umsätze der Segmente, die mit anderen, ebenfalls konsolidierten Segmenten erzielt wurden, sind in der Überleitungsspalte zu den Umsatzerlösen erkennbar.

Die Beträge in der Überleitungsspalte zum Konzern-EBIT beinhalten die Effekte aus erfolgswirksamen Konsolidierungsvorgängen, in denen Erträge und Aufwendungen bei zwei Partnern sich nicht in derselben Höhe oder derselben Periode gegenüberstehen.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEOGRAFISCHEN GEBIETEN 2020

Die Aufteilung der Verkehrserlöse auf die geografischen Regionen erfolgt nach Ursprungsverkaufsorten, und die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswerts zugeordnet. Die Zuordnung der anderen Betriebserlöse zu den einzelnen Regionen erfolgt nach geografischem Sitz des Kunden.

Die Definition der Regionen folgt grundsätzlich geografischen Regeln. Abweichend hiervon sind die in der Türkei erzielten Verkehrserlöse Europa zugeordnet.

Die Lufthansa Group steuert ihre Luftverkehrsaktivitäten über Netzergebnisse und nicht über regionale Ergebnisbeiträge. Ähnliches gilt für das Segment Catering. Eine Darstellung regionaler Segmentergebnisse ist daher für die Lufthansa Group nicht aussagekräftig.

Eine Aufteilung der Verkehrserlöse der Segmente Network Airlines, Eurowings und Logistik nach Verkehrsgebieten statt nach Ursprungsverkaufsorten befindet sich in den Erläuterungen zum jeweiligen Geschäftsfeld im Lagebericht.

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T145 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH REGIONEN 2020

| in Mio. € | Europa | Nord-amerika | Mittel- und Südamerika | Asien/Pazifik | Nahost | Afrika | Konzern |
|--|--------|--------------|------------------------|---------------|--------|--------|---------|
| Verkehrserlöse ¹⁾ | 5.852 | 1.113 | 222 | 1.541 | 166 | 184 | 9.078 |
| Andere Betriebserlöse | 1.875 | 1.474 | 160 | 704 | 179 | 119 | 4.511 |
| Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3) 4)} | 20.123 | 777 | 37 | 201 | 2 | 11 | 21.151 |
| Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾ | 1.224 | 33 | - | 10 | - | 1 | 1.268 |

¹⁾ Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

²⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

³⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

⁴⁾ Einschließlich Nutzungsrechten aus Erstanwendung IFRS 16.

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

T146 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH LÄNDERN 2020

| in Mio. € | Deutschland | USA |
|--|-------------|-------|
| Verkehrserlöse ¹⁾ | 2.691 | 1.005 |
| Andere Betriebserlöse | 677 | 1.200 |
| Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3) 4)} | 14.183 | 527 |
| Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾ | 991 | 27 |

¹⁾ Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

²⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

³⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

⁴⁾ Einschließlich Nutzungsrechten aus Erstanwendung IFRS 16.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEOGRAFISCHEN GEBIETEN 2019

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T145 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH REGIONEN 2019

| in Mio. € | Europa | Nord- amerika | Mittel- und Südamerika | Asien/ Pazifik | Nahost | Afrika | Konzern |
|--|--------|------------------|---------------------------|-------------------|--------|--------|---------|
| Verkehrserlöse ¹⁾ | 18.586 | 4.707 | 615 | 3.073 | 621 | 534 | 28.136 |
| Andere Betriebserlöse | 3.437 | 2.557 | 463 | 1.394 | 281 | 156 | 8.288 |
| Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3)} | 23.385 | 564 | 48 | 305 | 4 | 26 | 24.332 |
| Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾ | 3.434 | 50 | 6 | 17 | - | 3 | 3.510 |

¹⁾ Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

²⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

³⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

T146 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH LÄNDERN 2019

| in Mio. € | Deutschland | USA |
|--|-------------|-------|
| Verkehrserlöse ¹⁾ | 8.610 | 4.233 |
| Andere Betriebserlöse | 1.077 | 2.097 |
| Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3)} | 16.207 | 533 |
| Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾ | 2.913 | 45 |

¹⁾ Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

²⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

³⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

Im Geschäftsjahr 2020 und im Vorjahr wurden mit keinem Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse der Lufthansa Group getätigt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

44 Erläuterungen zum Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente der Lufthansa Group im Berichtsjahr verändert haben. Dabei wurden die Zahlungsströme entsprechend IAS 7 nach dem operativen Cashflow, der dem Mittelzu- und -abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit entspricht, nach der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die in der Kapitalflussrechnung ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen die Bilanzposition Bankguthaben und Kassenbestände ohne Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen vier und zwölf Monaten in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR). Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der kurzfristig liquidierbaren Wertpapiere.

Um die Positionen Zinseinnahmen und Zinsausgaben in der Kapitalflussrechnung nicht zu überzeichnen, werden Zinsausgaben mit den Zinseinnahmen aus korrespondierenden Zinssicherungsgeschäften saldiert.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit

Ausgehend vom Ergebnis vor Ertragsteuern wird der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit nach der indirekten Methode abgeleitet. Bereinigt um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge sowie unter Berücksichtigung der Veränderung des Trade Working Capitals und der Veränderungen aus der Position Übrige Aktiva/ Passiva, soweit nicht Investitions- oder Finanzierungstätigkeit, ergibt sich der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Durch die Bilanzierung von Leasingverträgen gemäß IFRS 16 werden Leasingzahlungen als Tilgung beziehungsweise Zinszahlung innerhalb der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Im Geschäftsjahr ergab sich hierdurch ein positiver Effekt von 432 Mio. EUR (davon 379 Mio. EUR Tilgung) im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit und korrespondierend dazu ein negativer Effekt im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit.

Während des aktuellen Geschäftsjahres hat der Konzern im Wesentlichen die folgenden nicht zahlungswirksamen Erträge und Aufwendungen erfasst:

T147 WESENTLICHE NICHT ZAHLUNGSWIRKSAME ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|------------|-------------|
| Ergebnis aus übrigen Finanzposten | 306 | 84 |
| Wertberichtigung auf Forderungen | 248 | 120 |
| Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen | -36 | -27 |
| Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen | -338 | -321 |
| Umstellung von Alters- und Übergangsversorgungssystemen | 32 | 10 |
| Summe | 212 | -134 |

Das Trade Working Capital setzt sich aus den Veränderungen der Bilanzansätze von Vorräten, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögensgegenständen und Anzahlungen, sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten und sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten, Vertragsverbindlichkeiten sowie kurzfristigen Rechnungsabgrenzungsposten zusammen.

In der Position Übrige Aktiva/Passiva sind im Wesentlichen Korrekturen zwischen den Pensionsaufwendungen und -zahlungen an die Versorgungsberechtigten, die Veränderungen aus sonstigen Rückstellungen und Abgrenzungen sowie Korrekturen für zahlungsunwirksame Effekte aus der Fremdwährungsumrechnung enthalten.

Als Sondereffekte aus sonstigen Maßnahmen zur Stärkung der Liquidität des Konzerns wurden unter anderem bestehende Devisensicherungen mit positiven Marktwerten realisiert und wieder neu abgeschlossen (sogenanntes Restriking). Hierdurch ergab sich ein Zufluss von 428 Mio. EUR. Weiterhin wurden Emissionszertifikate im Rahmen von Repo-Geschäften zur Generierung von Zuflüssen genutzt (275 Mio. EUR). Aus Stundungen von Steuern und Abgaben (im Wesentlichen Einfuhrumsatz- und Luftverkehrsteuer) in Deutschland und Österreich konnte eine Verbesserung der Liquiditätslage von insgesamt 918 Mio. EUR erreicht werden.

Cashflow aus der Investitionstätigkeit (und Geldanlagen)

Die Zahlungsströme aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden zahlungsbezogen ermittelt.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergibt sich im Wesentlichen aus den Investitionen und Desinvestitionen langfristiger Vermögenswerte. Der negative Cash-Effekt aus Abgängen von konsolidierten Gesellschaften resultiert aus dem Nettobetrag von erhaltenem Kaufpreis und abgehenden Beständen an liquiden Mitteln durch den Verkauf des Euro-geschäfts der LSG Group.

Im Jahr 2020 wurden in der Lufthansa Group Dotierungen in das Pensionsvermögen in Höhe von 235 Mio. EUR (Vorjahr: 394 Mio. EUR) vorgenommen. Diese Zahlungsströme wurden dem Cashflow aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen zugeordnet. Gegenläufig führten Rentenzahlungen aus dem Fondsvermögen zu Cash-Zuflüssen aus Geldanlagen (510 Mio. EUR; Vorjahr: 138 Mio. EUR). Sie korrespondieren mit den Abflüssen im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält auch Auszahlungen durch Tilgung und Zinszahlungen von Leasingverbindlichkeiten.

Der Bestand an Finanzschulden sowie den hierzu eingesetzten Sicherungsinstrumenten hat sich im Geschäftsjahr wie folgt verändert:

T148 FINANZSCHULDEN 2020

| | 31.12.2019 | Zahlungs- wirksam | Zahlungsunwirksam | | | | | | 31.12.2020 |
|--|---------------|----------------------|-------------------------------------|--|--------------------------|------------|--|---|---------------|
| in Mio. € | | | Zugang Konsolidie- rungskreis | Zugang Leasing- verbindlich- keiten | Währungs- differenzen | Aufzinsung | Umbuchung/ Umbuchung in Held for Sale | Änderungen des beizu- legenden Zeitwerts | |
| Finanzschulden langfristig | 8.396 | 5.547 | - | 340 | -278 | 25 | -2.022 | 244 | 12.252 |
| Finanzschulden kurzfristig | 1.634 | -532 | - | 2 | -19 | - | 2.036 | -5 | 3.116 |
| Übrige Finanzschulden ¹⁾ | 17 | -1 | - | - | -2 | - | - | - | 14 |
| Gesamtbetrag Finanzschulden | 10.047 | 5.014 | - | 342 | -299 | 25 | 14 | 239 | 15.382 |
| Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Vermögenswerte | -205 | 69 | - | - | - | - | - | -20 | -156 |
| Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Verbindlichkeiten | 27 | - | - | - | - | - | - | 17 | 44 |

¹⁾ Entfallen im Wesentlichen auf Banküberziehungen.

Im Vorjahr hatten sich die Finanzschulden wie folgt entwickelt:

T148 FINANZSCHULDEN 2019

| | 31.12.2018 | Zahlungs- wirksam | Zahlungsunwirksam | | | | | | 31.12.2019 |
|--|--------------|----------------------|-------------------------------------|--|--------------------------|------------|--|---|---------------|
| in Mio. € | | | Zugang Konsolidie- rungskreis | Zugang Leasing- verbindlich- keiten ¹⁾ | Währungs- differenzen | Aufzinsung | Umbuchung/ Umbuchung in Held for Sale | Änderungen des beizu- legenden Zeitwerts | |
| Finanzschulden langfristig | 5.008 | 2.688 | - | 2.410 | 66 | 21 | -1.867 | 70 | 8.396 |
| Finanzschulden kurzfristig | 1.677 | -2.236 | - | 359 | 3 | - | 1.833 | -2 | 1.634 |
| Übrige Finanzschulden ²⁾ | 39 | -22 | - | - | - | - | - | - | 17 |
| Gesamtbetrag Finanzschulden | 6.724 | 430 | - | 2.769 | 69 | 21 | -34 | 68 | 10.047 |
| Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Vermögenswerte | -154 | 89 | - | - | - | - | - | -140 | -205 |
| Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Verbindlichkeiten | 49 | - | - | - | - | - | - | -22 | 27 |

¹⁾ Hierin enthalten sind auch die Zugänge aus der Erstanwendung des IFRS 16 (Finanzschulden langfristig: 1.599 Mio. EUR und Finanzschulden kurzfristig: 359 Mio. EUR).

²⁾ Entfallen im Wesentlichen auf Banküberziehungen.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

45 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

Zum aktuellen Stichtag lassen sich die finanziellen Vermögenswerte in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern:

T149 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE IN DER BILANZ ZUM 31.12.2020

| | Fortgeführte Anschaffungs- kosten | Zum beizulegen- den Zeitwert über die GuV | Erfolgsneutral zum beizulegen- den Zeitwert (mit Recycling) | Erfolgsneutral zum beizulegen- den Zeitwert (ohne Recycling) | Derivative Finanz- instrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungs- beziehung sind | Gesamt |
|--|---|---|--|---|---|--------------|
| in Mio. € | | | | | | |
| Übrige Beteiligungen | - | 34 | - | - | - | 34 |
| Langfristige Wertpapiere | 31 | - | - | 23 | - | 54 |
| davon Eigenkapitalinstrumente | - | - | - | 23 | - | 23 |
| davon Fremdkapitalinstrumente | 31 | - | - | - | - | 31 |
| Ausleihungen | 121 | - | - | - | - | 121 |
| Langfristige Forderungen | 318 | - | - | - | - | 318 |
| Langfristige derivative Finanzinstrumente | - | - | - | - | 363 | 363 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögenswerte und sonstige kurzfristige Forderungen | 2.793 | - | - | - | - | 2.793 |
| Kurzfristige derivative Finanzinstrumente | - | 2 | - | - | 258 | 260 |
| Kurzfristige Wertpapiere | - | 3.654 | - | - | - | 3.654 |
| davon Eigenkapitalinstrumente | - | 3.654 | - | - | - | 3.654 |
| davon Fremdkapitalinstrumente | - | - | - | - | - | - |
| Bankguthaben und Kassenbestände | 1.806 | - | - | - | - | 1.806 |
| Summe | 5.069 | 3.690 | - | 23 | 621 | 9.403 |

T149 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE IN DER BILANZ ZUM 31.12.2019

| | Fortgeführte Anschaffungs- kosten | Zum beizulegen- den Zeitwert über die GuV | Erfolgsneutral zum beizulegen- den Zeitwert (mit Recycling) | Erfolgsneutral zum beizulegen- den Zeitwert (ohne Recycling) | Derivative Finanz- instrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungs- beziehung sind | Gesamt |
|--|---|---|--|---|---|---------------|
| in Mio. € | | | | | | |
| Übrige Beteiligungen | - | 33 | - | - | - | 33 |
| Langfristige Wertpapiere | 31 | - | - | 22 | - | 53 |
| davon Eigenkapitalinstrumente | - | - | - | 22 | - | 22 |
| davon Fremdkapitalinstrumente | 31 | - | - | - | - | 31 |
| Ausleihungen | 154 | - | - | - | - | 154 |
| Langfristige Forderungen | 316 | - | - | - | - | 316 |
| Langfristige derivative Finanzinstrumente | - | 6 | - | - | 899 | 905 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögenswerte und sonstige kurzfristige Forderungen | 5.322 | - | - | - | - | 5.322 |
| Kurzfristige derivative Finanzinstrumente | - | 6 | - | - | 452 | 458 |
| Kurzfristige Wertpapiere | - | 360 | 1.610 | - | - | 1.970 |
| davon Eigenkapitalinstrumente | - | 360 | - | - | - | 360 |
| davon Fremdkapitalinstrumente | - | - | 1.610 | - | - | 1.610 |
| Bankguthaben und Kassenbestände | 1.415 | - | - | - | - | 1.415 |
| Summe | 7.238 | 405 | 1.610 | 22 | 1.351 | 10.626 |

In der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ sind Derivate klassifiziert, die die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting nicht erfüllen und damit als freistehende Derivate bilanziert werden. Daneben enthält diese Kategorie Eigenkapitalinstrumente, bestehend aus Geldmarktfonds und Beteiligungen, für die das instrumentenspezifische Wahlrecht der erfolgsneutralen Bewertung zum Zeitwert ohne Recycling nicht ausgeübt wurde. Zum Stichtag wurde für eine Aktienposition das Wahlrecht ausgeübt, diese erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert ohne Recycling zu bilanzieren, zur Vermeidung erfolgswirksamer Marktwertänderungen. Die Position beinhaltet Aktien der VISA Inc. (Marktwert 23 Mio. EUR., Dividendenzahlungen 0,1 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2020), deren Marktbewertungsrücklage sich 2020 um 1 Mio. EUR erhöht hat (kumuliert 15 Mio. EUR). Der Rückgang der Fremdkapitalinstrumente, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling) designiert waren, liegt im Geschäftsjahr an der Auflösung von Anleihepositionen. Diese und weitere Liquidität wird im aktuellen Jahr in Geldmarktfonds angelegt, die Eigenkapitalinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV darstellen.

FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

Die finanziellen Verbindlichkeiten lassen sich in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern, wobei in der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ Derivate klassifiziert sind, die die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting nicht erfüllen und damit als freistehende Derivate bilanziert werden. Daneben wurde für die im Geschäftsjahr emittierte Wandelanleihe das instrumentenspezifische Wahlrecht ausgeübt, diese zum beizulegenden Zeitwert über die GuV zu designieren, der zum Stichtag 712 Mio. EUR beträgt. Die gesamte Marktwertveränderung der Wandelanleihe in Höhe von 118 Mio. EUR wurde dementsprechend aufgeteilt in einen kreditrisikoinduzierten Anteil von 22 Mio. EUR, der als Aufwand im OCI erfasst wird, und einen kursinduzierten Anteil von 96 Mio. EUR, der als Aufwand im Handelsergebnis erfasst wird.

T150 FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN IN DER BILANZ ZUM 31.12.2020

| in Mio. € | Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV | Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind | Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten | Gesamt |
|--|---|---|--|---------------|
| Finanzschulden (ohne IFRS 16-Leasingverbindlichkeiten) | 712 | - | 12.020 | 12.732 |
| Derivative Finanzinstrumente | 85 | 738 | - | 823 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | - | - | 2.087 | 2.087 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | - | - | 1.320 | 1.320 |
| Summe | 797 | 738 | 15.427 | 16.962 |

T150 FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN IN DER BILANZ ZUM 31.12.2019

| in Mio. € | Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV | Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind | Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten | Gesamt |
|--|---|---|--|---------------|
| Finanzschulden (ohne IFRS 16-Leasingverbindlichkeiten) | - | - | 7.158 | 7.158 |
| Derivative Finanzinstrumente | 67 | 199 | - | 266 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | - | - | 3.722 | 3.722 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | - | - | 1.705 | 1.705 |
| Summe | 67 | 199 | 12.585 | 12.851 |

Das Nettoergebnis der verschiedenen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzt sich wie folgt zusammen:

T151 NETTOERGEBNIS 2020 FÜR FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

| | Zinsaufwand | Zinsertrag | Abschreibungen | Ergebnis aus Bewertung und Veräußerungen | Währungsergebnis | Nettoergebnis |
|---|-------------|------------|----------------|--|------------------|---------------|
| in Mio. € | | | | | | |
| Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten | - | 3 | -213 | - | -11 | -221 |
| Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling) | -3 | 4 | - | 15 | -2 | 14 |
| Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling) | - | - | - | 1 | - | 1 |
| Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über die GuV | - | - | - | 24 | - | 24 |
| Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten | -169 | - | - | - | 39 | -130 |
| Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV | -1 | - | - | -886 | - | -887 |
| Summe | -173 | 7 | -213 | -846 | 26 | -1.199 |

Zum Ergebnis aus Bewertung und Veräußerung von Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV siehe [Erläuterung 14, S. 162](#).

T151 NETTOERGEBNIS 2019 FÜR FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

| | Zinsaufwand | Zinsertrag | Abschreibungen | Ergebnis aus Bewertung und Veräußerungen | Währungsergebnis | Nettoergebnis |
|---|-------------|------------|----------------|--|------------------|---------------|
| in Mio. € | | | | | | |
| Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten | - | 8 | -94 | - | 8 | -78 |
| Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling) | -10 | 21 | - | 13 | 5 | 29 |
| Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling) | - | - | - | -8 | - | -8 |
| Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über die GuV | - | - | - | 411 | - | 411 |
| Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten | -123 | - | - | - | -22 | -145 |
| Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV | - | - | - | -52 | - | -52 |
| Summe | -133 | 29 | -94 | 364 | -9 | 157 |

Die nebenstehende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Die angegebenen Marktwerte der Anleihen entsprechen deren Börsennotierungen (Level 1 der Fair Value-Hierarchie). Die Marktwerte für die übrigen Finanzschulden wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung von zugänglichen Marktinformationen (Bloomberg) ermittelt (Level 2 der Fair Value-Hierarchie). Für die weiteren zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, langfristige Forderungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Kassenbestände, wird der Buchwert als angemessener Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert angesehen.

T152 FINANZSCHULDEN

| | 31.12.2020 | | 31.12.2019 | |
|---|---------------|---------------|---------------|--------------|
| in Mio. € | Buchwert | Marktwert | Buchwert | Marktwert |
| Anleihen | 2.707 | 2.643 | 995 | 1.026 |
| Commercial Paper gegenüber Kreditinstituten | 200 | 199 | 98 | 98 |
| Schuldscheindarlehen | 1.900 | 1.894 | 2.073 | 2.129 |
| Kreditlinien | 763 | 740 | - | - |
| Staatlich garantierte Kredite | 2.907 | 3.147 | - | - |
| Flugzeugfinanzierungen | 3.603 | 3.590 | 3.887 | 3.682 |
| Übrige Finanzschulden | 651 | 705 | 104 | 124 |
| Leasingverbindlichkeiten ¹⁾ | 2.637 | - | 2.873 | - |
| Summe | 15.368 | 12.918 | 10.030 | 7.059 |

¹⁾ Marktwertangabe entfällt zum 01.01.2019 mit IFRS 16-Einführung.

ZUM BEIZULEGENDEN ZEITWERT BILANZIERTE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE NACH BEWERTUNGSSTUFEN

In der nachfolgenden Tabelle sind die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen gegliedert. Die Bewertungsstufen sind dabei folgendermaßen definiert:

Stufe 1: Auf aktiven Märkten gehandelte Finanzinstrumente, deren notierte Preise unverändert für die Bewertung übernommen wurden.

Stufe 2: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.

Stufe 3: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Im Geschäftsjahr 2020 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen:

T153 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2020

| in Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Gesamt |
|--|--------------|------------|----------|--------------|
| Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV | 3.654 | 2 | - | 3.656 |
| Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate | - | 2 | - | 2 |
| Wertpapiere | 3.654 | - | - | 3.654 |
| Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind | - | 620 | - | 620 |
| Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value | 11 | 12 | - | 23 |
| Eigenkapitalinstrumente | 11 | 12 | - | 23 |
| Fremdkapitalinstrumente | - | - | - | - |
| Vermögenswerte gesamt | 3.665 | 634 | - | 4.299 |

T154 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2020

| in Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Gesamt |
|--|----------|---------------|----------|---------------|
| Finanzielle Verbindlichkeiten zum Fair Value über GuV | - | -712 | - | -712 |
| Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV | - | -85 | - | -85 |
| Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind | - | -738 | - | -738 |
| Verbindlichkeiten gesamt | - | -1.535 | - | -1.535 |

Im Vorjahr ergab sich folgende Untergliederung:

T153 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2019

| in Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Gesamt |
|--|------------|--------------|----------|--------------|
| Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV | 359 | 13 | - | 372 |
| Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate | - | 12 | - | 12 |
| Wertpapiere | 359 | 1 | - | 360 |
| Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind | - | 1.352 | - | 1.352 |
| Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value | - | 1.632 | - | 1.632 |
| Eigenkapitalinstrumente | - | 22 | - | 22 |
| Fremdkapitalinstrumente | - | 1.610 | - | 1.610 |
| Vermögenswerte gesamt | 359 | 2.997 | - | 3.356 |

T154 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2019

| in Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Gesamt |
|--|----------|-------------|----------|-------------|
| Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV | - | -67 | - | -67 |
| Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind | - | -199 | - | -199 |
| Verbindlichkeiten gesamt | - | -266 | - | -266 |

SALDIERUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Die nachfolgenden finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten unterliegen Globalverrechnungsverträgen und sonstigen Vereinbarungen.

T155 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2020

| in Mio. € | Bruttobetrag | Vorgenommene Saldierungen | Ausgewiesener Nettobetrag | Nicht saldierte Beträge | Barsicherheiten | Nettobetrag |
|--|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------|--------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen | 2.837 | 44 | 2.793 | - | 2 | 2.793 |
| Derivative Finanzinstrumente – Aktiva | 623 | - | 623 | 39 | 38 | 546 |
| Bankguthaben und Kassenbestände | 1.822 | 16 | 1.806 | - | - | 1.806 |
| Summe Aktiva | 5.282 | 60 | 5.222 | 39 | 40 | 5.145 |

T156 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2020

| in Mio. € | Bruttobetrag | Vorgenommene Saldierungen | Ausgewiesener Nettobetrag | Nicht saldierte Beträge | Barsicherheiten | Nettobetrag |
|--|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------|--------------|
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 2.144 | 60 | 2.084 | - | 38 | 2.084 |
| Derivative Finanzinstrumente – Passiva | 823 | - | 823 | 39 | 2 | 782 |
| Summe Passiva | 2.967 | 60 | 2.907 | 39 | 40 | 2.866 |

Im Vorjahr ergaben sich folgende Saldierungen:

T155 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2019

| in Mio. € | Bruttobetrag | Vorgenommene Saldierungen | Ausgewiesener Nettobetrag | Nicht saldierte Beträge | Barsicherheiten | Nettobetrag |
|--|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------|--------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen | 5.478 | 156 | 5.322 | - | - | 5.322 |
| Derivative Finanzinstrumente – Aktiva | 1.364 | - | 1.364 | -37 | 92 | 1.309 |
| Bankguthaben und Kassenbestände | 1.445 | 30 | 1.415 | - | - | 1.415 |
| Summe Aktiva | 8.287 | 186 | 8.101 | -37 | 92 | 8.046 |

T156 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2019

| in Mio. € | Bruttobetrag | Vorgenommene Saldierungen | Ausgewiesener Nettobetrag | Nicht saldierte Beträge | Barsicherheiten | Nettobetrag |
|--|--------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------|-----------------|--------------|
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 3.908 | 186 | 3.722 | - | 92 | 3.722 |
| Derivative Finanzinstrumente – Passiva | 266 | - | 266 | -37 | - | 303 |
| Summe Passiva | 4.174 | 186 | 3.988 | -37 | 92 | 4.025 |

GRUNDSÄTZE DER SICHERUNGSPOLITIK

Die Lufthansa Group ist als international tätiger Luftverkehrskonzern Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungsrisiken sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Die Begrenzung dieser Risiken durch ein systematisches Finanzmanagement ist Bestandteil der Unternehmenspolitik.

Marktrisiko

Wechselkursschwankungen zwischen dem Euro und anderen Währungen, Zinsschwankungen an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie Preisschwankungen an den Märkten für Rohöl und Ölprodukte stellen die wesentlichen Markt- beziehungsweise Preisrisiken für die Lufthansa Group dar. Die Sicherungspolitik zur Eingrenzung dieser Risiken wird vom Vorstand vorgegeben und ist in konzerninternen Richtlinien dokumentiert. Sie sieht auch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente vor. Die entsprechenden Finanztransaktionen werden nur mit bonitätsmäßig erstklassigen Kontrahenten abgeschlossen.

Währungsrisiko

Im Hinblick auf Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft befindet sich die Lufthansa Group im US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Treibstoffzahlungen in einer Nettozahlerposition. In den übrigen Währungen liegen grundsätzlich Nettoüberschüsse vor. Als Hauptrisiken gelten hier der Chinesische Renminbi, der Schweizer Franken, das Britische Pfund, der Japanische Yen und die Indische Rupie. Abhängig von der Marktliquidität werden Währungsrisiken aus dem geplanten operativen Exposure in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften gesichert, die bilanziell als Cashflow Hedge abgebildet werden. Der Sicherungsgrad, der dabei anzustreben ist, ist in der konzerninternen Richtlinie festgelegt.

Mit Ausbruch der Coronakrise wurde das Sicherungsvolumen dabei reduziert. Das Exposure zum Ende des Geschäftsjahres 2020 zeigt im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate folgende Werte:

T157 WÄHRUNGSEXPOSURE, STAND 2020

| in Mio. | USD | CNY | JPY | GBP | INR |
|------------------------------|--------|--------|---------|------|--------|
| Exposure (Währung) | -3.971 | 4.212 | 56.644 | 530 | 30.819 |
| Exposure (EUR zum Kassakurs) | -3.236 | 525 | 448 | 589 | 344 |
| Sicherungen (Währung) | 706 | -1.439 | -19.113 | -180 | -3.690 |
| Sicherungsgrad | 18% | 34% | 34% | 34% | 12% |
| Sicherungskurs | 1,13 | 8,26 | 120,35 | 0,90 | 88,81 |

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden grundsätzlich zu 50 % bei Vertragsabschluss gesichert. Der Sicherungsgrad wird überprüft und gegebenenfalls erhöht, wenn während der Vertragslaufzeit der Kalkulationskurs des Investitionsvorhabens deutlich über- oder unterschritten wird. In den letzten 24 Monaten vor Zahlung wird der Sicherungsgrad in halbjährlichen 10 %-Schritten erhöht, sodass er am Ende 90 % entspricht. Die bilanzielle Abbildung dieser Investitionssicherungen erfolgt damit ebenfalls als Cashflow Hedge. Flugzeuginvestitionen werden in US-Dollar getätigt und, abhängig von der funktionalen Währung der beziehenden Konzerngesellschaft, entweder in Euro oder in Schweizer Franken gesichert, wobei es zum Stichtag kein Exposure in Schweizer Franken gab.

Das US-Dollar-Exposure für Investitionen betrug am Jahresende 2020, aufgeteilt nach gesicherter Währung:

T158 USD-INVESTITIONSEXPOSURE, GESICHERT IN EUR

| in Mio. | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|------|------|------|------|
| Exposure Nettoinvestitionen (USD) | -2.157 | -2.717 | -3.578 | -1.607 | -1.325 | -947 | -269 | -213 | -168 |
| Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs) | -1.755 | -2.211 | -2.912 | -1.308 | -1.078 | -770 | -219 | -173 | -137 |
| Sicherungen (USD) | 1.904 | 2.151 | 2.303 | 895 | 754 | 496 | 75 | - | - |
| Sicherungsgrad | 88% | 79% | 64% | 56% | 57% | 52% | 28% | 0% | 0% |
| Sicherungskurs EUR/USD | 1,20 | 1,20 | 1,22 | 1,28 | 1,30 | 1,28 | 1,36 | - | - |

Die folgende Sensitivitätsanalyse zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn die Währungen, die als Preisrisikovariablen identifiziert wurden, aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wären.

T159 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH WÄHRUNGEN

| in Mio. € | Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾ | Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾ |
|----------------------|--|--|
| Währung – USD | | |
| +10% | -199 | 589 |
| -10% | 165 | -482 |
| Währung – JPY | | |
| +10% | -5 | -14 |
| -10% | 5 | 12 |
| Währung – CHF | | |
| +10% | 39 | -3 |
| -10% | -31 | 2 |
| Währung – GBP | | |
| +10% | 4 | -19 |
| -10% | -3 | 16 |
| Währung – CNY | | |
| +10% | 9 | -16 |
| -10% | -7 | 13 |
| Währung – INR | | |
| +10% | 2 | -4 |
| -10% | -1 | 3 |

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Zinsrisiko

Die Lufthansa Group verfolgt grundsätzlich das Ziel, 100 % ihrer Finanzverbindlichkeiten variabel in Euro zu verzinsen. Dazu werden für zinstragende, festverzinsliche Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten Zinsswaps abgeschlossen, wobei in Euro denominierte Finanzverbindlichkeiten mittels Plain-Vanilla-Zinsswaps gesichert werden, während für in Fremdwährung denominierte Finanzverbindlichkeiten mit Cross-Currency-Zinsswaps gesichert werden. Je nach Ausgestaltung des Zinses im abzusichernden Exposures werden Sicherungen bilanziell als Fair Value Hedge oder Cashflow Hedge eingestuft. Das Zinsrisiko wird laufend überwacht, und bei Bedarf werden strategische Zinssicherungen abgeschlossen, um auf abweichende Marktsituationen zu reagieren. In Abhängigkeit von Kontrahenten und Instrumenten werden Cash Collaterals für Zinsswaps bei den Kontrahenten hinterlegt beziehungsweise empfangen (→ T155, T156, S. 209).

Die unten stehenden Tabellen beschreiben die Float/Fix-Ratio der langfristigen Geldaufnahmen aus Sicht des Geschäftsjahresendes 2020 nach Berücksichtigung von Zinssicherungsgeschäften sowie die Verteilung der Nominalvolumen der Zinssicherungen.

T160 ZINSEXPOSURE NACH ZINSSICHERUNGEN

| in Mio. € | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|
| Fix | 2.613 | 1.997 | 1.936 | 1.875 | 1.820 | 1.142 | 145 | 41 | 34 | 27 | 20 |
| Variabel | 6.101 | 4.657 | 3.835 | 3.243 | 1.956 | 1.554 | 1.179 | 969 | 697 | 456 | 198 |
| Float/Fix-Ratio | 70% | 70% | 66% | 63% | 52% | 58% | 89% | 96% | 95% | 94% | 91% |

T161 NOMINALVOLUMEN DER ZINSSICHERUNGSGESCHÄFTE

| in Mio. € | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 |
|-----------|--------|--------|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Fix | -3.105 | -2.067 | -1.676 | -652 | -457 | -169 | -493 | 34 | 27 | 20 | 12 |
| Variabel | 3.227 | 2.196 | 1.800 | 771 | 567 | 258 | 558 | 697 | 456 | 198 | 36 |

Die nebenstehende Sensitivitätsanalyse zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn das als Preisrisikovariable identifizierte Zinsniveau aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wäre. Wegen des aktuell niedrigen Zinsniveaus wird eine Absenkung über 50 Basispunkte hinaus als nicht wahrscheinlich angesehen, deshalb wurde die Zinssenkung auf diesen Wert begrenzt. Dabei sind nur freistehende Zinsderivate einbezogen worden, da sich Zinsderivate im Fair Value Hedge Accounting mit den Bewegungen der entsprechenden Grundgeschäfte im Ergebnis ausgleichen.

T162 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH ZINSNIVEAU

| in Mio. € | Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾ | Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾ |
|------------------|--|--|
| Zins | | |
| +100 Basispunkte | 31 | - |
| -50 Basispunkte | -48 | - |

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Auswirkungen der EU-Benchmark-Verordnung globaler Referenzzinssätze

Durch die globale Reform von variablen Referenzzinssätzen ergeben sich für die Lufthansa Group im Bereich der Finanzinstrumente dahingehend Auswirkungen, dass heute verfügbare variable Referenzzinssätze, auf denen Transaktionen basieren, künftig nicht mehr verfügbar sein können beziehungsweise unterschiedlich ermittelt werden. Die Lufthansa Group hält zum 31. Dezember 2020 insgesamt 6,8 Mrd. EUR an ausstehenden Finanztransaktionen aus variablen Verbindlichkeiten sowie Sicherungsinstrumenten, die auf variablen Zinssätzen basieren. Die folgende Übersicht stellt das absolute Nominalvolumen der Geschäfte zum Stichtag dar.

T163 NOMINALVOLUMEN VARIABLE VERZINSTER FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

| Varibler Referenzzinssatz nach Währung | Nominalvolumen variabler Zinsderivate in Mio. € | Nominalvolumen variabler finanzieller Verbindlichkeiten (exkl. Derivate) in Mio. € |
|--|---|--|
| EUR – EURIBOR | 5.001 | 1.085 |
| USD – LIBOR | 331 | 336 |
| CHF – LIBOR | 11 | – |
| Summe | 5.343 | 1.421 |

Um die Konformität des EURIBOR mit den Regelungen der EU-Benchmark-Verordnung sicherzustellen, wurde dessen Ermittlungsmethode 2019 angepasst. Daher ergeben sich für die Lufthansa Group für Finanzinstrumente mit Bezug auf den EURIBOR keine Auswirkungen aus der Umstellung. Seit Oktober 2019 veröffentlicht die Europäische Zentralbank außerdem mit dem €STR einen benchmarkkonformen Overnight-Zinssatz. Die Umstellung der Marktbewertung der Clearing-Häuser auf die neuen Overnight-Referenzzinssätze €STR (EUR) und SOFR (USD) wurde im Laufe des Jahres 2020 umgesetzt. Nach aktuellem Stand werden für den USD-LIBOR letztmals Quotierungen zum 31. Dezember 2021 veröffentlicht, sodass spätestens ab 2022 auf einen nachfolgenden Referenzzinssatz umgestellt werden muss, der sich aktuell im Markt noch nicht etabliert hat. Aus der damit noch offenen Umstellung des USD- und CHF-LIBORs werden allerdings, aufgrund der geringen Volumina von Geschäften im Bestand, keine signifikanten Auswirkungen für das eigene Portfolio erwartet.

Die Lufthansa Group wendet die im September 2019 veröffentlichten „Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7, Reform der Referenzzinssätze“ der Phase 1 sowie die Verlautbarungen zur Phase 2 der Reform der Referenzzinssätze „Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16“ vom Januar 2021 vorzeitig an, die Übergangsbestimmungen und Erleichterungen für die Bilanzierung von Zinssicherungen enthalten. Die bei der Lufthansa Group designierten USD- und CHF-Sicherungsbeziehungen bleiben durch die noch ausstehenden Änderungen der Benchmarks unverändert. Verträge wurden bei der Lufthansa Group sowohl für Derivate als auch für

finanzielle Verbindlichkeiten analysiert und gegebenenfalls um Fallback-Klauseln ergänzt. Daneben werden, falls notwendig, systemseitige Anpassungen vorgenommen.

Treibstoffpreisrisiko

Im Geschäftsjahr 2020 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa Group 9,0 % (Vorjahr: 18,1%). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis der Lufthansa Group erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisrisikos werden Rohölpreis-sicherungsgeschäfte abgeschlossen. Sicherungsgrad und Sicherungshorizont sind abhängig von dem Risikoprofil, das sich aus dem Geschäftsmodell einer Konzerngesellschaft ergibt. Grundsätzlich erfolgt hierbei eine monatliche Absicherung von jeweils bis zu 5 % des Exposures für bis zu 24 Monate in Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Zur Wahrnehmung von Marktgegebenheiten kann über eine Vorstandsentscheidung der Sicherungszeitraum verlängert und das monatliche Sicherungsvolumen erhöht werden. Der angestrebte Zielsicherungsgrad beträgt bis zu 85 %. Mit Ausbruch der Coronakrise wurden ab März 2020 keine neuen Sicherungsgeschäfte mehr für das Treibstoffexposure abgeschlossen.

Das Treibstoffexposure betrug aus Sicht des Geschäftsjahresendes:

T164 TREIBSTOFFEXPOSURE

| | | 2021 | 2022 |
|------------------|---------|-------|-------|
| Treibstoffbedarf | Tsd. t | 5.687 | 8.541 |
| Sicherungen | Tsd. t | 3.901 | 128 |
| Sicherungsgrad | % | 69 | 1 |
| Sicherungskurs | USD/bbl | 59,29 | 55,65 |

Die folgende Sensitivitätsanalyse zeigt, wie sich das Eigenkapital durch die reine Marktwertänderung der zum Bilanzstichtag gehaltenen Sicherungsgeschäfte verändert, wenn der als Risikovariablen identifizierte Treibstoffpreis zum Stichtag anders ausgefallen wäre. Da sich Marktwertänderungen der Instrumente durch die Anwendung der Hedge Accounting-Regelungen nur erfolgsneutral im Eigenkapital auswirken, entsteht aus der reinen Treibstoffpreisänderung der Hedges kein Ergebniseffekt. Der Ergebniseffekt resultiert aus freistehenden Derivaten zum aktuellen Stichtag:

T165 SENSITIVITÄTSANALYSE DES TREIBSTOFFPREISES

| in Mio. € | Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾ | Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾ |
|------------------------|--|---|
| Treibstoffpreis | | |
| +10% | – | 66 |
| –10% | – | –73 |

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Marktwerte der zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente

Zur Absicherung der Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisrisiken bestehen zum Bilanzstichtag Sicherungsgeschäfte, die in Sicherungsbeziehungen designiert sind und die sich im Geschäftsjahr folgendermaßen verändert haben:

T166 ZU SICHERUNGSZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE 31.12.2020

| in Mio. € | Positive Marktwerte | Negative Marktwerte | Fair Value- Änderung Sicherungs- instrument – designiertes Risiko | Fair Value- Änderung Sicherungs- instrument – nicht desig- niertes Risiko | Basis- Adjustment auf Grund- geschäfte | OCI – Cash- flow Hedge- Rücklage | OCI – Cost of Hedging | Erfolgs- wirksame Hedge- Ineffektivität – designiertes Risiko | Erfolgs- wirksame Hedge- Ineffektivität – nicht desig- niertes Risiko |
|--|------------------------|------------------------|--|--|---|--|--------------------------|--|--|
| Absicherung von Zeitwerten | | | | | | | | | |
| Zinssicherung – Zinsswaps | 131 | -41 | -41 | - | 60 | - | - | 19 | - |
| Absicherung von Cashflows | | | | | | | | | |
| Treibstoffpreis- sicherung – Optionen | 6 | -42 | -61 | 6 | - | -63 | 7 | 2 | -1 |
| Devisensicherung – Termingeschäfte | 458 | -651 | -1.151 | 129 | - | -1.019 | 140 | -132 | -10 |
| Zinssicherung – Zinsswaps | 26 | -3 | -21 | - | - | -19 | - | -2 | - |
| Gesamt | 621 | -737 | -1.274 | 135 | 60 | -1.101 | 147 | -113 | -11 |
| davon kurzfristig | 258 | -354 | | | | | | | |

T166 ZU SICHERUNGSZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE 31.12.2019

| in Mio. € | Positive Marktwerte | Negative Marktwerte | Fair Value- Änderung Sicherungs- instrument – designiertes Risiko | Fair Value- Änderung Sicherungs- instrument – nicht desig- niertes Risiko | Basis- Adjustment auf Grund- geschäfte | OCI – Cash- flow Hedge- Rücklage | OCI – Cost of Hedging | Erfolgs- wirksame Hedge- Ineffektivität – designiertes Risiko | Erfolgs- wirksame Hedge- Ineffektivität – nicht desig- niertes Risiko |
|--|------------------------|------------------------|--|--|---|--|--------------------------|--|--|
| Absicherung von Zeitwerten | | | | | | | | | |
| Zinssicherung – Zinsswaps | 156 | -27 | 89 | - | -90 | - | - | -1 | 0 |
| Absicherung von Cashflows | | | | | | | | | |
| Treibstoffpreis- sicherung – Optionen | 185 | -39 | 404 | 163 | - | 402 | 164 | 2 | -1 |
| Devisensicherung – Termingeschäfte | 963 | -133 | -386 | 315 | - | -380 | 319 | -6 | -4 |
| Zinssicherung – Zinsswaps | 49 | - | 4 | - | - | 8 | - | -4 | 0 |
| Gesamt | 1.353 | -199 | 111 | 478 | -90 | 30 | 483 | -9 | -5 |
| davon kurzfristig | 452 | -135 | | | | | | | |

In der Devisensicherung beziehen sich –309 Mio. EUR Marktwertänderung in der Cashflow Hedge Rücklage auf Derivate, die weiterhin im Bestand sind. Die weiteren Änderungen resultieren aus Realisierungen von Derivaten, insbesondere aus 560 Mio. EUR, die durch die Verschiebung von zugehörigen Grundgeschäften weiterhin im OCI verbleiben. Die angegebenen Marktwerte der Finanzderivate entsprechen jeweils dem Preis, zu dem ein unabhängiger Dritter die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument übernehmen würde. Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsderivate entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung erwarteter künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente. Devisentermingeschäfte und Zinsswaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkursen bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

Zinssicherungsgeschäfte werden bei der Lufthansa Group, in Abhängigkeit des gesicherten Exposures, sowohl in Fair Value Hedges als auch in Cashflow Hedges designiert und bilanziell abgebildet. Zinsswaps werden dabei als Ganzes in einer Hedge-Beziehung designiert, ohne Trennung beziehungsweise Abspaltung einzelner Komponenten. Ineffektivitäten resultieren in diesen Sicherungsbeziehungen vor allem aus der nachträglichen Designation von Cross Currency Swaps in Hedges zum 1. Januar 2018. Weitere Gründe für Ineffektivitäten sind abweichende Eckdaten zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft sowie der Basis-Spread in Cross Currency Swaps. Ineffektivitäten aus Fair Value Hedges und Cashflow Hedges werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Treibstoffpreissicherungen sind abgeschlossene Derivate zur Absicherung künftiger Kerosineinkäufe in Cashflow Hedges designiert. Hierbei wendet die Lufthansa Group seit dem 1. Januar 2018 den Komponentenansatz nach IFRS 9 an mit Rohöl, basierend auf der Sorte Brent ICE, als designierter Risikokomponente im Sicherungsgeschäft. Das Grundgeschäft wird durch einen weltweiten Rohölmix abgebildet. Das Basisrisiko zwischen einzelnen Rohölkomponten im Sicherungsgeschäft und dem Rohölmix im Grundgeschäft wird durch ein quartalsweises mengenmäßiges Rebalancing des Grundgeschäfts reduziert. Die Rebalancingfaktoren zur Anpassung des Grundgeschäfts lagen in den Quartalen 2020 bei 1,022 (Q1), 1,021 (Q2), 1,02 (Q3) und 1,017 (Q4). Die Lufthansa Group setzt für Treibstoffpreissicherungen in der Regel Optionen beziehungsweise Optionskombinationen ein. Dabei ist der innere Wert der Optionen als Sicherungsinstrument im Hedge designiert, sodass effektive Wertänderungen aus den inneren Werten in der Cashflow Hedge-Rücklage im OCI erfasst werden. Der Zeitwert einer

Option ist nicht als Sicherungsinstrument designiert, und effektive Zeitwertänderungen werden dementsprechend als Cost of Hedging bilanziert, wobei die Erstanwendung retrospektiv erfolgte. Ineffektivitäten im Treibstoff-Hedge resultieren aus dem Basisrisiko zwischen Rohölkomponten und Rohölmix im Komponentenansatz. Ineffektivitäten werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Devisensicherung mit Termingeschäften, die in Cashflow Hedges designiert sind, wendet die Lufthansa Group seit dem 1. Januar 2018 prospektiv die Spot-to-Spot-Methode an. Dabei werden die Spot-Komponente eines Termingeschäfts als Sicherungsinstrument designiert und effektive Wertänderungen in der Cashflow Hedge-Rücklage erfasst. Die weiteren, effektiven Komponenten eines Termingeschäfts, die Terminkomponente und der Basis-Spread, werden den Vorgaben des Cost of Hedging folgend in einer separaten OCI-Komponente dargestellt. Ineffektivitäten aus den Sicherungsbeziehungen resultieren aus zeitlichen Verschiebungen der geplanten Flugzeugkäufe. Ineffektivitäten werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten ausgewiesen ([↗ Erläuterung 14, S. 162](#)).

Aufgrund des coronabedingten Rückgangs der Flugleistungen lagen und liegen in der Treibstoffpreis- und der operativen Währungssicherung weiterhin Übersicherungen vor, sodass Sicherungsbeziehungen, die im Hedge Accounting designiert waren, vorzeitig beendet werden mussten. Die entsprechenden Sicherungsgeschäfte werden somit als freistehende Derivate bilanziert. Zum 31. Dezember 2020 lag das realisierte Ergebnis bisher ausgelaufener freistehender Derivate bei –730 Mio. EUR, das im Finanzergebnis ausgewiesen wird. Davon entfiel ein Aufwand von 758 Mio. EUR auf Treibstoffpreissicherungen und ein Ertrag von 28 Mio. EUR auf operative Währungssicherungen. Daneben belasten Marktwertänderungen aus noch offenen, dedesignierten Sicherungsgeschäften von –21 Mio. EUR das Finanzergebnis, wovon –22 Mio. EUR auf Treibstoffpreissicherungen entfallen und 1 Mio. EUR auf operative Währungssicherungen. Der gesamte Ergebniseffekt aus dedesignierten Sicherungsbeziehungen beläuft sich somit auf –752 Mio. EUR. Im Rahmen der Realisierung von zugrunde liegenden Geschäften flossen bisher insgesamt 639 Mio. EUR ab.

Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr langfristige Devisensicherungsgeschäfte vorzeitig realisiert, wodurch liquide Mittel in Höhe von 428 Mio. EUR generiert wurden. Die Beträge verbleiben bis zum Zugang der Grundgeschäfte in der Marktbewertungsrücklage und werden dann den korrespondierenden Investitionen zugeordnet. Die gleiche bilanzielle Abbildung gilt grundsätzlich auch für Sicherungsgeschäfte, deren Grundgeschäfte (Flugzeugkäufe) krisenbedingt in die Zukunft verschoben wurden.

Die Wertänderungen von im Hedge Accounting designierten Grundgeschäften werden bei der Lufthansa Group mit der hypothetischen Derivate-Methode ermittelt.

T167 IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN DESIGNIERTE GRUNDGESCHÄFTE 2020

| in Mio. € | Buchwert Verbindlichkeit | Fair Value- Änderung Grundgeschäft – designiertes Risiko | Fair Value- Änderung Grundgeschäft – nicht desig- niertes Risiko | Basis-Adjustment aus Fair Value Hedges auf Grundgeschäfte – kumuliert |
|-------------------------------------|-----------------------------|--|--|---|
| Absicherung von Zeitwerten | | | | |
| Zinssicherung – Zinsswaps | -4.920 | 60 | - | -18 |
| Absicherung von Cashflows | | | | |
| Treibstoffpreissicherung – Optionen | - | 63 | -7 | - |
| Devisensicherung – Termingeschäfte | - | 770 | -148 | - |
| Zinssicherung – Zinsswaps | - | -25 | - | - |
| Gesamt | -4.920 | 868 | -155 | -18 |

T167 IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN DESIGNIERTE GRUNDGESCHÄFTE 2019

| in Mio. € | Buchwert Verbindlichkeit | Fair Value- Änderung Grundgeschäft – designiertes Risiko | Fair Value- Änderung Grundgeschäft – nicht desig- niertes Risiko | Basis-Adjustment aus Fair Value Hedges auf Grundgeschäfte – kumuliert |
|-------------------------------------|-----------------------------|--|--|---|
| Absicherung von Zeitwerten | | | | |
| Zinssicherung – Zinsswaps | -7.330 | -90 | - | -99 |
| Absicherung von Cashflows | | | | |
| Treibstoffpreissicherung – Optionen | - | -407 | -164 | - |
| Devisensicherung – Termingeschäfte | - | 390 | -301 | - |
| Zinssicherung – Zinsswaps | - | 9 | - | - |
| Gesamt | -7.330 | -98 | -465 | -99 |

T168 EIGENKAPITALÜBERLEITUNGSRECHNUNG FÜR CASHFLOW HEDGES 2020

| in Mio. € | Stand 01.01.2020 | Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungs- beziehungen | Umgliederung in den Gewinn oder Verlust | Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Vorräten | Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Flugzeugen | Stand 31.12.2020 |
|--------------------------------------|---------------------|--|---|--|--|---------------------|
| OCI – Cashflow Hedge-Rücklage | 477 | -1.463 | -811 | -163 | 41 | -54 |
| Treibstoffpreissicherung – Optionen | 43 | -1.169 | -943 | -163 | - | -21 |
| Devisensicherung – Termingeschäfte | 440 | -309 | 132 | - | 41 | -42 |
| Zinssicherung – Zinsswaps | -6 | 15 | - | - | - | 9 |
| OCI – Cost of Hedging | 326 | 142 | - | - | - | 468 |
| Treibstoffpreissicherung – Optionen | -70 | 2 | - | - | - | -68 |
| Devisensicherung – Termingeschäfte | 396 | 140 | - | - | - | 536 |
| Gesamt | 803 | -1.321 | -811 | -163 | 41 | 414 |

T168 EIGENKAPITALÜBERLEITUNGSRECHNUNG FÜR CASHFLOW HEDGES 2019

| | Stand 01.01.2019 | Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungs- beziehungen | Umgliederung in den Gewinn oder Verlust | Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Vorräten | Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Flugzeugen | Stand 31.12.2019 |
|--------------------------------------|---------------------|--|---|--|--|---------------------|
| in Mio. € | | | | | | |
| OCI – Cashflow Hedge-Rücklage | 451 | 803 | 544 | 89 | 146 | 477 |
| Treibstoffpreissicherung – Optionen | -360 | 491 | - | 89 | - | 43 |
| Devisensicherung – Termingeschäfte | 820 | 310 | 544 | - | 146 | 440 |
| Zinssicherung – Zinsswaps | -9 | 2 | - | - | - | -6 |
| OCI – Cost of Hedging | -151 | 476 | - | - | - | 326 |
| Treibstoffpreissicherung – Optionen | -227 | 157 | - | - | - | -70 |
| Devisensicherung – Termingeschäfte | 76 | 319 | - | - | - | 396 |
| Gesamt | 300 | 1.279 | 544 | 89 | 146 | 803 |

Die derivativen Finanzinstrumente, die nicht die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting erfüllen, werden zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung bewertet. In der Regel stehen diese Derivate ursprünglich zwar in einem ökonomischen Sicherungszusammenhang mit einem Exposure, das Exposure ist aber entweder für Hedge Accounting-Zwecke nicht bewertbar oder es ist weggefallen.

Die beizulegenden Zeitwerte werden ausschließlich mit Hilfe anerkannter finanzmathematischer Methoden unter Verwendung öffentlich zugänglicher Marktinformationen ermittelt.

Die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 qualifiziert werden konnten, ist der Gewinn- und Verlustrechnung beziehungsweise über die Übersicht der übrigen Finanzposten [↗ Erläuterung 14, S. 162](#), zu entnehmen.

Liquiditätsrisiko

Komplexe Finanzplanungssysteme sichern die frühzeitige Erkennung der künftigen Liquiditätssituation. Auf Basis der Ergebnisse der Konzernstrategie- und Konzernplanungsprozesse erfolgt eine monatliche rollierende und grundsätzlich währungsdifferenzierte Liquiditätsplanung mit einem Planungshorizont von 24 Monaten. Diese Planung bietet ein aktuelles Bild der zu erwartenden Liquiditätsentwicklung auf Gesellschafts- und Währungsebene.

Die Lufthansa Group verfügt zum 31. Dezember 2020 über keine freien Kreditlinien (Vorjahr: 774 Mio. EUR). Aus staatlich garantierten Krediten stehen allerdings zum Stichtag weitere Mittel zum Abruf bereit. Ausführungen zu Details [↗ Erläuterung 2, S. 140 ff.](#)

Zur Vermeidung von künftig möglichen Liquiditätsbeschränkungen, die sich aus der Corona-Pandemie ergeben könnten, hat der Konzern spezifische und übergreifende Maßnahmen zur Liquiditätssicherung und -steuerung ergriffen. Unter

anderem wurde ein Monitoring auf Basis detaillierter, rollierender kurzfristiger Cash-Planungen implementiert, um die Liquidität effektiv zu steuern und den jeweils aktuellen Finanzierungsbedarf ausreichend nachzuhalten. Zudem werden die speziellen Liquiditätsrisiken aus Rückerstattungen aufgrund von Flugannullierungen analysiert und gesteuert. Daneben wurden Optimierungsmaßnahmen zur Steuerung der Liquidität in Verbindung mit dem aktuellen Bedarf an Waren und Dienstleistungen aus Bestellungen vorgenommen, eine erhöhte konzernweite Transparenz inklusive Frühwarnsystem und Maßnahmenkaskade bei offenen Forderungen geschaffen, verschärfte Genehmigungsanforderungen im Bestellprozess eingeführt sowie ein Monitoring bezüglich des Bedarfs an Kurzarbeit integriert.

Eine Laufzeitenanalyse für die finanziellen Verbindlichkeiten sowie die derivativen Finanzinstrumente, basierend auf undiskontierten Bruttozahlungsströmen inklusive zugehöriger Zinszahlungen, zeigt die folgenden zu erwartenden Zahlungszu- und -abflüsse aus Sicht des Bilanzstichtags 31. Dezember 2020. Aufgrund der eingesetzten Sicherungsgeschäfte bestehen zum überwiegenden Teil unmittelbare Zusammenhänge zwischen den dargestellten Zahlungsmittelzuflüssen und -abflüssen der derivativen Finanzinstrumente.

**T169 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN
AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN**

| | Aus Treibstoff- derivaten | Mittelzufluss aus Brutto- ausgleich für Zins- und Devisen- derivate | Mittelabfluss aus Brutto- ausgleich für Zins- und Devisen- derivate | Netto |
|--------------------------|---------------------------------|--|--|-------|
| in Mio. € | | | | |
| Im 1. Quartal | 12 | -1.349 | 1.424 | 87 |
| Bis 1 Jahr ¹⁾ | 11 | -3.275 | 3.508 | 244 |
| 1 – 5 Jahre | 1 | -5.470 | 5.813 | 344 |
| Später | - | -530 | 567 | 37 |

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

**T170 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN
AUS NICHT DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN**

| in Mio. € | Abflüsse |
|---------------------------|----------|
| Im 1. Quartal | -5.404 |
| Bis 1. Jahr ¹⁾ | -3.460 |
| 1 – 5 Jahre | -5.468 |
| Später | -5.648 |

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

Kreditrisiko

Der Verkauf von Passage- und Frachtdokumenten wird größtenteils über Agenturen abgewickelt. Diese Agenturen sind überwiegend länderspezifischen Clearingsystemen für die Abrechnung von Passage- beziehungsweise Frachtkäufen angeschlossen. Die Bonität der Agenten wird von den jeweiligen Clearingstellen überprüft. Das Kreditrisiko bei Verkaufsagenten ist aufgrund der breiten Streuung weltweit relativ gering. Trotzdem wurde zur weiteren Reduzierung der Kreditrisiken gegenüber den Agenten, begleitet von der International Air Transport Association (IATA), in einigen Märkten eine spürbare Verkürzung der Zahlungsziele erreicht.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Luftverkehrsgesellschaften werden auf bilateraler Basis oder mittels Verrechnung über ein Clearing House der IATA beglichen, soweit die einer Leistung zugrunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen. Die grundsätzliche Verrechnung mittels Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in wöchentlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. Zusätzlich besteht eine Vertrauensschadensversicherung, die Teilrisiken innerhalb einer bestimmten Bandbreite abdeckt. Im Einzelfall wird im jeweiligen Leistungsvertrag bei sonstigen Geschäften eine gesonderte Sicherheit gefordert. Für alle übrigen Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Vermeidung von Zahlungsausfällen in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden. Kreditrisiken aus dem MRO-Geschäft werden mit einem eigenständigen Kreditrisikomanagement-System überwacht und gesteuert. Dies umfasst sowohl die Ermittlung, Vergabe und Überwachung von kundenspezifischen Kreditlimiten als auch die tägliche Überwachung von Zahlungseingängen und überfälligen Forderungen.

Kontrahentenrisiken im Zusammenhang mit Kreditkartengesellschaften werden eng überwacht, Zahlungseingänge täglich überprüft. Zur weiteren Risikominimierung erfolgt permanent eine Analyse einer möglichen weiteren Reduzierung der Zahlungsziele mit einzelnen Abrechnungspartnern.

Neben dem Forderungsmonitoring auf Gesellschafts- beziehungsweise Geschäftsfeldebene besteht ein konzernweites Kontrahentenmonitoring mit individuell zugeordneten Limits, um konzernübergreifende, sich akkumulierende Risiken im Portfolio zu erkennen und bei Bedarf geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen zu können. Das maximale Kreditrisiko von finanziellen Vermögenswerten aus einer möglichen Zahlungsunfähigkeit von Schuldnern entspricht grundsätzlich dem bilanzierten Buchwert.

Neben zu bildenden Einzelwertberichtigungen für Forderungen im Fall eines Ausfallereignisses ist unter IFRS 9 ebenfalls eine Risikovorsorge für erwartete Verluste zu erfassen. Die Lufthansa Group unterliegt im Bereich der Forderungen aus Lieferungen externen Kreditrisiken, für die nach IFRS 9 neben Einzelwertberichtigungen bereits erwartete Verluste berücksichtigt werden. Hierbei wird für den Teil des Forderungsportfolios, der nicht aus Kreditkartenforderungen besteht, aber externen Kreditrisiken unterliegt, das vereinfachte Wertminderungsmodell mittels einer Wertminderungsmatrix angewendet. Das Portfolio wird dabei nach Debitorengruppen, Regionen und Überfälligkeiten geclustert. Basierend auf historisch beobachtbaren Ausfallereignissen im Forderungsportfolio der Lufthansa Group wird eine Ausfallmatrix berechnet, die um zukunftsorientierte, öffentlich verfügbare Insolvenzprognosen ergänzt wird. Diese Wertminderungsmatrix findet Anwendung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die ein externes Kreditrisiko aufweisen und keine Kreditkartenforderung darstellen. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im MRO-Segment wird ebenfalls eine Wertminderungsmatrix angewendet. Hierzu wird das Kundenportfolio in vier Risikoklassen mit geringem, mittlerem, hohem und sehr hohem Ausfallrisiko aufgeteilt. Die kontrahentenspezifische Zuordnung erfolgt hierbei anhand des MRO-Segment-eigenen Kreditrisikomanagementsystems, welches sowohl Fundamentaldaten, Marktinformationen als auch das Zahlungsverhalten nutzt. Die Ausfallwahrscheinlichkeiten werden aus historisch beobachtbaren Ausfallereignissen sowie aktuellen Marktinformationen abgeleitet. Zur Verfügung stehende Sicherheiten werden berücksichtigt. Daneben umfasst das Forderungsportfolio Kreditkartenforderungen, bei denen die Lufthansa Group als Herausgeber der Kreditkarten auftritt. Für diese Kreditkartenforderungen werden erwartete Verluste in einem separaten Modell, basierend auf kontrahentenspezifischen externen Ratings beziehungsweise Ausfallwahrscheinlichkeiten, ermittelt. Die Lufthansa Group wendet eine Ausfalldefinition von 90 Tagen Überfälligkeit einer Forderung an, die im Ausfallereignis grundsätzlich zu 100 % einzelwertberichtigt wird, wovon jedoch in begründeten Ausnahmen abgewichen werden darf.

In den nachfolgenden Tabellen beschreiben die Stufen 1 und 2 erwartete Kreditverluste, während in Stufe 3 Einzelwertberichtigungen aufgrund tatsächlicher Ausfallereignisse dargestellt sind.

T171 RISIKOVORSORGESPIEGEL 2020

| in Mio. € | Anfangs- bestand Risikovor- sorge zum 01.01.2020 | Ergebnis- wirksame Zuführung | Ergebnis- wirksame Auflösung | Inanspruch- nahme | End- bestand Risikovor- sorge zum 31.12.2020 | Anfangs- bestand Bruttobuch- wert zum 01.01.2020 | End- bestand Bruttobuch- wert zum 31.12.2020 |
|--|--|------------------------------------|------------------------------------|----------------------|--|--|--|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz) | 398 | 217 | -23 | -41 | 551 | 2.457 | 1.475 |
| davon aus erwarteten Verlusten | 12 | 61 | -10 | 0 | 63 | 2.066 | 926 |
| davon aus Einzelwertberichtigungen | 386 | 156 | -13 | -41 | 488 | 391 | 549 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kreditkartenforderungen) | 17 | 4 | -4 | -4 | 14 | 1.060 | 210 |
| davon Stufe 1 | 14 | 0 | -3 | 0 | 12 | 1.051 | 204 |
| davon Stufe 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| davon Stufe 3 | 3 | 4 | -1 | -4 | 2 | 9 | 5 |
| Summe | 415 | 221 | -27 | -45 | 565 | 3.517 | 1.685 |

T171 RISIKOVORSORGESPIEGEL 2019

| in Mio. € | Anfangs- bestand Risikovor- sorge zum 01.01.2019 | Ergebnis- wirksame Zuführung | Ergebnis- wirksame Auflösung | Inanspruch- nahme | End- bestand Risikovor- sorge zum 31.12.2019 | Anfangs- bestand Bruttobuch- wert zum 01.01.2019 | End- bestand Bruttobuch- wert zum 31.12.2019 |
|--|--|------------------------------------|------------------------------------|----------------------|--|--|--|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz) | 314 | 102 | -10 | -8 | 398 | 2.540 | 2.457 |
| davon aus erwarteten Verlusten | 9 | 6 | -3 | 0 | 12 | 2.234 | 2.066 |
| davon aus Einzelwertberichtigungen | 305 | 96 | -7 | -8 | 386 | 306 | 391 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kreditkartenforderungen) | 24 | 6 | -5 | -8 | 17 | 1.052 | 1.060 |
| davon Stufe 1 | 17 | 1 | -4 | 0 | 14 | 1.041 | 1.051 |
| davon Stufe 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| davon Stufe 3 | 7 | 5 | -1 | -8 | 3 | 11 | 9 |
| Summe | 338 | 108 | -15 | -16 | 415 | 3.592 | 3.517 |

Für Vertragsvermögensgegenstände wurde zum Stichtag ein erwarteter Verlust in Höhe von 4 Mio. EUR erfasst.

Durch Ausbruch der Coronakrise stieg das Ausfallrisiko beziehungsweise die erwarteten und tatsächlichen Verluste im Geschäftsjahr signifikant an. Besonders betroffen war hiervon das Kundenportfolio des Geschäftsfelds MRO. Trotz starkem Rückgang des Bruttoforderungsbestands erhöhten sich die Einzelwertberichtigungen im Nicht-Kreditkarten-

geschäft um 100 Mio. EUR im Wesentlichen durch Insolvenzen durch Fluggesellschaften. Die Wertberichtigungen im Hinblick auf zukünftige Zahlungsausfälle nach vereinfachtem Ansatz stiegen um 52 Mio. EUR, insbesondere aufgrund der speziellen Risiken im Kundenportfolio der Lufthansa Technik AG, denen durch geschäftsspezifische Risiko-Clusterung Rechnung getragen wurde.

Im Rahmen der Wertminderungsmatrix für den vereinfachten Ansatz des Wertminderungsmodells wendet die Lufthansa Group im Geschäftsjahr die folgenden Ausfallquoten pro Überfälligkeitsband an:

T172 WERTMINDERUNGSMATRIX FÜR FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2020

| | | nicht überfällig | 1 – 30 Tage überfällig | 31 – 60 Tage überfällig | 61 – 90 Tage überfällig | mehr als 90 Tage überfällig | Summe |
|--|--------|---------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------------|------------|
| Ausfallquote | % | 3,0 | 6,0 | 6,7 | 10,0 | 22,0 | – |
| Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | Mio. € | 610 | 117 | 30 | 10 | 159 | 926 |
| Erwarteter Verlust | Mio. € | 18 | 7 | 2 | 1 | 35 | 63 |

T172 WERTMINDERUNGSMATRIX FÜR FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2019

| | | nicht überfällig | 1 – 30 Tage überfällig | 31 – 60 Tage überfällig | 61 – 90 Tage überfällig | mehr als 90 Tage überfällig | Summe |
|--|--------|---------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------------------|-------|
| Ausfallquote | % | 0,3 | 0,8 | 1,3 | 1,6 | 1,8 | – |
| Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | Mio. € | 1.419 | 393 | 47 | 41 | 166 | 2.066 |
| Erwarteter Verlust | Mio. € | 4 | 3 | 1 | 1 | 3 | 12 |

Für Kreditkartenforderungen wird neben dem bilanziellen Exposure für Zwecke der Berechnung des Kreditrisikos nach IFRS 9 ebenfalls das außerbilanzielle Exposure berücksichtigt. Das außerbilanzielle Exposure beschreibt den Teil des noch ungenutzten beziehungsweise freien Limits einer Kreditkarte. Die nachfolgende Übersicht beschreibt die Risikodaten des Kreditkartenportfolios. Die Berechnung des erwarteten Verlusts wird auf der Ebene der einzelnen Kreditkarte durchgeführt, sodass sich die Größen durchschnittliche Ausfallwahrscheinlichkeit und durchschnittlicher Verlust auf die einzelne Kreditkarte beziehen.

T173 KREDITRISIKOKONZENTRATIONEN VON KREDITKARTENFORDERUNGEN

| | Ausfallwahrscheinlichkeit nach externem Bonitätsrating | Durchschnittliche Ausfallwahrscheinlichkeit | Durchschnittlicher erwarteter Verlust je betroffener Kreditkarte in € | Exposure Stufe 1 Wertminderungs- modell in Mio. € | Exposure Stufe 2 Wertminderungs- modell in Mio. € | Exposure Stufe 3 Wertminderungs- modell in Mio. € |
|-----------------------------------|--|--|--|---|---|---|
| Internes Bonitätsrating | | | | | | |
| Bilanzielles Exposure | | | | | | |
| Niedriges Risiko | ≤ 2% | 1,4% | 16 | 193 | – | – |
| Mittleres Risiko | > 2,0% bis ≤ 6,5% | 3,1% | 16 | 10 | – | – |
| Hohes Risiko | > 6,5% | 41,2% | 1.516 | 1 | 1 | 5 |
| Gesamt | | | | 204 | 1 | 5 |
| Außerbilanzielles Exposure | | | | | | |
| Niedriges Risiko | ≤ 2% | 1,3% | 70 | 1.259 | 4 | – |
| Mittleres Risiko | > 2,0% bis ≤ 6,5% | 3,1% | 193 | 135 | – | – |
| Hohes Risiko | > 6,5% | 42,1% | 4.863 | 143 | – | – |
| Gesamt | | | | 1.537 | 4 | – |

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

T174 RATINGS DER WERTPAPIERE – FREMDKAPITAL

in Mio. €

| | |
|----------------------------|-----------|
| AAA | – |
| AA+ | – |
| AA | – |
| AA– | 19 |
| A+ | – |
| A | – |
| A– | 4 |
| BBB+ | – |
| BBB | – |
| Unter BBB bzw. kein Rating | 8 |
| Gesamt | 31 |

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten und Wertpapieren, die erfolgswirksam oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners. Das maximale Kreditrisiko aus diesen Instrumenten entspricht dem bilanzierten Buchwert. Das Kontrahentenausfallrisiko aus Finanzmarktgeschäften ist durch die Festlegung des maximalen Risikos unter Berücksichtigung der Bonitätseinstufung anerkannter Ratingagenturen begrenzt.

46 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

T175 HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

| in Mio. € | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
|--|------------|--------------|
| Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften ¹⁾ | 664 | 935 |
| Aus Gewährleistungsverträgen | 192 | 378 |
| Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten | 16 | 47 |
| | 872 | 1.360 |

¹⁾ Vorjahreszahl angepasst.

In den Gewährleistungen ist ein Betrag von 68 Mio. EUR (Vorjahr: 248 Mio. EUR) enthalten, der jeweils Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen betrifft. Bei der Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten entfiel ein Betrag von 4 Mio. EUR (Vorjahr: 6 Mio. EUR) auf Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt 721 Mio. EUR (Vorjahr: 1.035 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 692 Mio. EUR (Vorjahr: 974 Mio. EUR) gegenüber. Soweit Jahresabschlüsse noch nicht vorliegen, sind die vorgenannten Beträge vorläufig.

Im Übrigen wurde wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Risiken mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 61 Mio. EUR (Vorjahr: 55 Mio. EUR) verzichtet.

Aus fest kontrahierten Flugzeugverkaufsverträgen werden finanzielle Zuflüsse in den Folgejahren in Höhe von 25 Mio. EUR (Vorjahr: 0 EUR) erwartet.

RECHTLICHE RISIKEN

Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist die Lufthansa Group einer Reihe von rechtlichen Risiken ausgesetzt. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass sich hieraus über die für Prozessrisiken gebildeten Rückstellungen ➔ **Erläuterung 36, S. 188 ff.**, hinaus keine wesentlichen, nachhaltigen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben werden.

Allerdings sind Rechtsstreitigkeiten und andere geltend gemachte Ansprüche stets mit Unsicherheiten verbunden. Darüber hinaus können sich die Einschätzungen des Managements zu diesen Risiken im Zeitablauf verändern. Der tatsächliche Ausgang dieser Rechtsstreitigkeiten kann von früheren Einschätzungen des Managements abweichen, was zu wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Reputation unseres Unternehmens führen könnte.

Aufgrund der bestehenden und im Folgenden beschriebenen Unsicherheiten können wir die Höhe der jeweiligen Eventualverbindlichkeiten beziehungsweise Gruppe von Eventualverbindlichkeiten nicht schätzen. Zu den Rechtsstreitigkeiten, auf die sich diese Ausführungen beziehen, gehören unter anderem:

Risiko aus erfolgreicher Durchsetzung zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche in laufenden Kartellverfahren

Verschiedene Frachtfluggesellschaften haben sich unter Beteiligung der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG im Zeitraum zwischen Dezember 1999 und Februar 2006 an einem Cargo-Kartell beteiligt. Risiken für die Deutsche Lufthansa AG, die Lufthansa Cargo AG und die Swiss International Air Lines AG ergeben sich aus zivilrechtlichen Schadensersatzverfahren in Norwegen, Israel, Korea und den Niederlanden. Die Klagen wurden sowohl seitens direkter als auch indirekter Kunden erhoben und richten sich gegen die Fluggesellschaften als Gesamtschuldner.

Sämtliche Verfahren in Deutschland und Großbritannien wurden im Vorjahr durch Vergleich beendet.

Über die Erfolgsaussichten der noch anhängigen Klagen sowie über Anzahl und Höhe möglicher weiterer Ansprüche lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt keine konkrete Aussage treffen. Bei der Risikobewertung ist aber zu berücksichtigen, dass die EU-Kommissionsentscheidung zum Cargo-Kartell, auf die sich die Kläger in den zivilrechtlichen Schadensersatzverfahren unter anderem berufen, weiterhin nicht rechtskräftig ist. Nach Kassation dieser Entscheidung aus dem Jahr 2010 durch Urteile des Europäischen Gerichtshof vom Dezember 2015 hat die EU-Kommission im März 2017 revidierte Bußgeldbescheide zugestellt, die inhaltsgleich, aber mit angepasster Begründung ergangen sind. Diese wurden von den Fluggesellschaften inklusive der Lufthansa erneut angefochten, sodass sich die Rechtskraft der Bescheide weiterhin verzögert.

Ferner liefert ein von der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG in Auftrag gegebenes ökonomisches Gutachten das Ergebnis, dass bei Kunden kein tatsächlicher Schaden durch das Kartell entstanden sei. Selbst bei Vorliegen eines Schadens wäre zu prüfen, ob Kläger behauptete Schäden (durch angeblich erhöhte Kartellpreise) an ihre Kunden weitergeleitet haben (im Fall von Spediteuren) beziehungsweise ob solche an diese Kläger weitergeleitet wurden (im Fall von Endkunden). Gleichwohl ist ein Unterliegen in einzelnen dieser Rechtsstreitigkeiten mit nicht unwesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht vollkommen auszuschließen.

Untersuchungen im Zusammenhang mit Werk- und Dienstleistungsverträgen

Zolluntersuchungen in Vorjahren zu möglichen Verstößen gegen das Arbeitnehmerüberlassungsgesetz (AÜG) beim Bezug von Dienstleistungen durch die Lufthansa Group sind einvernehmlich abgeschlossen worden. Dabei sind weder Sanktionen gegen einzelne Beschäftigte der Lufthansa Group noch eine Unternehmensgeldbuße gemäß § 30 OWiG verhängt worden. Aus den verwaltungsrechtlichen Verfahren mit der Deutschen Rentenversicherung über die rechtliche Bewertung zweier Tätigkeitsverhältnisse ist ein Verfahren vor dem Landessozialgericht in Berlin anhängig.

Ryanair-Klage gegen Beihilfeentscheidung der EU-Kommission

Ryanair DAC hat gegen die Beihilfeentscheidungen, mit denen die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Gesellschaften der Lufthansa Group genehmigt hat, Nichtigkeitsklage beim Gericht der Europäischen Union erhoben. Betroffen sind die Stabilisierungen von Deutsche Lufthansa AG, Austrian Airlines AG und Brussels Airlines SA/NV in Höhe von insgesamt rund 7,6 Mrd. EUR. Lufthansa Group schätzt die Erfolgsaussichten als gering ein. Sollten die Klagen gleichwohl Erfolg haben, würden die Beihilfeentscheidungen der Europäischen Kommission für nichtig erklärt. Sollten die jeweiligen staatlichen Stellen hierdurch daran gehindert sein, die Stabilisierungsmaßnahmen weiterhin zu gewähren, müssten die entsprechenden Mittel gekündigt und zurückbezahlt werden. Die Gesellschaften werden voraussichtlich von der Möglichkeit Gebrauch

machen, den Gerichtsverfahren neben den jeweiligen Mitgliedsstaaten auf Seiten der Europäischen Kommission als Streithelfer beizutreten.

STEUERRECHTLICHE RISIKEN

Steuerliche Risiken bestehen im Wesentlichen aufgrund unterschiedlicher Rechtsauffassungen zwischen der bundesdeutschen Finanzverwaltung und dem Unternehmen. Im Rahmen steuerlicher Betriebsprüfungen für die Geschäftsjahre 2003 bis 2015 ergaben sich von den Steuererklärungen abweichende Feststellungen der Finanzbehörden insbesondere im Zusammenhang mit Teilwertabschreibungen auf Gesellschafterdarlehen, der Behandlung verschiedener Leasingkonstruktionen, dem Erwerb einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie der Erfassung beziehungsweise Bewertung bestimmter Rückstellungen und Vermögenswerte. Gegen die dazu ergangenen Steuerbescheide hat die Lufthansa Group Rechtsmittel eingelegt. Ohne Aufgabe der Rechtsposition erfolgte in der Vergangenheit für nahezu alle strittigen Punkte die Zahlung der behördlich beschiedenen Nachforderungen. Hinsichtlich des Sachverhalts zur Teilwertabschreibungen erging im Jahr 2019 eine geänderte Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs, die zu einer negativen Beurteilung des anhängigen Verfahrens führte. Eine finale Entscheidung liegt hierzu jedoch noch nicht vor. Ein bisher strittiger Sachverhalt im Bereich der Rückstellungsbildung bei langfristigen Technikleistungsverträgen wurde zwischenzeitlich zugunsten der Gesellschaft entschieden. Soweit für verbleibende Punkte mit einer überwiegenden Wahrscheinlichkeit von einem Obsiegen ausgegangen wird, wurden gemäß IFRIC 23 entsprechende Forderungen gegenüber der Finanzverwaltung eingestellt. Für weitere potenziell strittige Sachverhalte wurden, soweit von einer Inanspruchnahme wahrscheinlich auszugehen ist, entsprechende Rückstellungen gebildet. Für Sachverhalte, die nach Einschätzung der Gesellschaft mit überwiegender Wahrscheinlichkeit zu ihren Gunsten entschieden werden, wurden keine Rückstellungen gebildet. Hierfür könnten Nachzahlungen in Höhe von insgesamt rund 200 Mio. EUR entstehen. Die betragsmäßige Schätzung ist mit Unsicherheiten behaftet.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Eurowings und ver.di einigen sich auf Krisenvereinbarung

Am 12. Januar 2021 einigten sich Eurowings und die Gewerkschaft ver.di auf eine Krisenvereinbarung für die Kabinenmitarbeiter. Danach sind die Mitarbeiter bis zum 31. Dezember 2021 vor Kündigungen geschützt. Im Gegenzug wurden unter anderem Kürzungen des Weihnachts- und Urlaubsgeldes vereinbart.

Lufthansa begibt weitere Anleihe und tilgt KfW-Kredit

Am 4. Februar 2021 begab die Deutsche Lufthansa AG erneut erfolgreich eine Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1,6 Mrd. EUR. Die erste Tranche hat ein Volumen von 750 Mio. EUR und wird mit 2,875 % jährlich über eine Laufzeit von vier Jahren verzinst. Die zweite Tranche mit einem Volumen von 850 Mio. EUR hat eine Laufzeit von sieben Jahren und wird mit 3,75 % pro Jahr verzinst.

Zusammen mit den Mittelaufnahmen in Höhe von rund 2 Mrd. EUR im zweiten Halbjahr 2020 hat die Lufthansa Group damit die Refinanzierung der in 2021 fälligen Finanzverbindlichkeit in Höhe von 2,6 Mrd. EUR sichergestellt und den KfW-Kredit in Höhe von 1 Mrd. EUR am 11. Februar 2021 vorzeitig zurückgezahlt.

EU-Parlament beschließt neue Slot-Regelungen

Am 10. Februar 2021 hat das EU-Parlament eine corona-bedingte Anpassung der Slotregelungen für den Sommer 2021 beschlossen. Die Verordnung sieht vor, dass Fluggesellschaften vor Saisonbeginn bis zu 50 % ihrer Slot-Serien vollständig zurückgeben können und von den verbleibenden Slot-Serien nur die Hälfte fliegen müssen, um sie für die kommende Saison zu sichern.

Auf Basis ihres Kapazitätsausblicks ([Prognosebericht, S. 118 ff.](#)) geht die Lufthansa Group davon aus, sämtliche Slots, an denen sie Nutzungsrechte hält, auch über die Sommersaison 2021 hinaus erhalten zu können.

47 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2020 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte von insgesamt 13,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 14,6 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- beziehungsweise Gesellschafterdarlehenszusagen von 228 Mio. EUR (Vorjahr: 335 Mio. EUR).

48 Berechnetes Honorar des Abschlussprüfers

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T176 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|-------------------------------|------------|------------|
| Abschlussprüfungsleistungen | 3,2 | 4,4 |
| Andere Bestätigungsleistungen | 0,2 | 1,0 |
| Steuerberatungsleistungen | 0,1 | 0,9 |
| Sonstige Leistungen | 1,6 | 1,9 |
| Gesamt | 5,1 | 8,2 |

Im Geschäftsjahr 2020 wurde die Abschlussprüfung erstmals durch die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft durchgeführt. Im Jahr 2019 betrafen die Aufwendungen die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

Die Abschlussprüfungsleistungen beinhalten vor allem die Honorare für die gesetzliche Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses der Deutschen Lufthansa AG und der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen sowie Entgelte für die prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses. Die Steuerberatungsleistungen betreffen im Wesentlichen steuerliche Beratungen zu Steuerdeklarationen, Verrechnungspreisfragestellungen, internationalen Steuern und Steuerprüfungen durch Steuerbehörden. Die sonstigen Leistungen betreffen insbesondere Beratungsleistungen im Zusammenhang mit dem Verkauf der europäischen Aktivitäten der LSG Group.

Zusätzlich wurden mit Gesellschaften des weltweiten EYs-Verbunds, insbesondere im Ausland, folgende Honorare als Aufwand erfasst (die Vorjahresangaben beziehen sich auf den weltweiten PwC-Verbund):

T177 ZUSÄTZLICHE HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|-------------------------------|------------|------------|
| Abschlussprüfungsleistungen | 2,3 | 3,8 |
| Andere Bestätigungsleistungen | – | 0,1 |
| Steuerberatungsleistungen | 0,5 | 0,3 |
| Sonstige Leistungen | 0,1 | 0,2 |
| Gesamt | 2,9 | 4,4 |

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer bei der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Lufthansa Group ist Siegfried Keller. Er hat diese Funktion im Geschäftsjahr 2020 zum ersten Mal wahrgenommen.

ZUSAMMENSETZUNG DES KONZERNS

49 Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG werden alle wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen einbezogen.

Tochterunternehmen sind diejenigen Gesellschaften, bei denen die Deutsche Lufthansa AG über bestehende Rechte verfügt, die ihr die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten zu lenken. Die maßgeblichen Tätigkeiten sind die Tätigkeiten, die die Rendite der Gesellschaft wesentlich beeinflussen. Beherrschung ist somit nur gegeben, wenn die Deutsche Lufthansa AG variablen Rückflüssen aus der Beziehung zu einer Gesellschaft ausgesetzt ist und mittels ihrer Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten die Möglichkeit zur Beeinflussung dieser Rückflüsse hat. Dieses Konzept der Beherrschung gilt auch für strukturierte Unternehmen, die in der Liste der wesentlichen Konzernunternehmen gesondert gekennzeichnet sind. In der Regel beruht die Beherrschungsmöglichkeit bei Tochtergesellschaften auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit der Deutschen Lufthansa AG. Bei strukturierten Unternehmen ergibt sich die Beherrschungsmöglichkeit nicht über die Stimmrechtsmehrheit, sondern basiert vielmehr auf vertraglichen Vereinbarungen. Die Einbeziehung beginnt zu dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht. Sie endet, wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr besteht.

Gemeinschaftliche Vereinbarungen werden entweder als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) oder als gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operation) klassifiziert. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung liegt vor, wenn die Lufthansa Group Geschäftsaktivitäten zusammen mit Dritten auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung gemeinschaftlich führt. Eine gemeinschaftliche Führung beziehungsweise Kontrolle existiert nur, wenn Entscheidungen über Aktivitäten, die sich auf die Rückflüsse aus einer Vereinbarung wesentlich auswirken, der einstimmigen Zustimmung der gemeinschaftlich führenden Partnerunternehmen bedürfen.

Wesentliche Anteile an Gesellschaften, bei denen die Führung gemeinschaftlich mit einem oder mehreren Partnern erfolgt (Joint Ventures), werden nach der Equity-Methode bewertet. Gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operations) sind dadurch gekennzeichnet, dass die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden haben. Die Vermögenswerte und Schulden sowie Erlöse und Aufwendungen aus den wesentlichen gemeinschaftlichen Tätigkeiten werden anteilig, entsprechend den Rechten und Pflichten der Lufthansa Group, in den Konzernabschluss einbezogen.

Assoziierte Unternehmen sind Unternehmen, bei denen die Deutsche Lufthansa AG die Möglichkeit hat, aufgrund eines Anteilsbesitzes zwischen 20 % und 50 % maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben. Wesentliche assoziierte Unternehmen werden im Konzernabschluss nach der Equity-Methode bilanziert.

Eine Aufstellung der wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen findet sich in [T 184 – T 187, S. 229 – 235](#), die Liste des Anteilsbesitzes in [T 188, S. 236 – 239](#).

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive strukturierter Unternehmen 50 inländische und 242 ausländische Gesellschaften (Vorjahr: 66 inländische und 267 ausländische Gesellschaften).

Darüber hinaus wird ein wesentliches Unternehmen mit gemeinschaftlicher Tätigkeit nach den Vorschriften des IFRS 11 anteilig in den Konzernabschluss einbezogen. Hierbei handelt es sich um eine deutsche Frachtfluggesellschaft, die gemeinsam von der Deutschen Post AG und der Deutschen Lufthansa AG mit einem Kapital- beziehungsweise Stimmrechtsanteil von jeweils 50 % geführt wird. Die beiden Anteilseigner sind auch die Kunden der Gesellschaft und nutzen die Kapazitäten der Frachtmaschinen. Die Vermögenswerte und Schulden sowie die Aufwendungen und Erträge werden abweichend von den Kapital- und Stimmrechtsanteilen auf Basis der vertraglich festgelegten Nutzungsverhältnisse der Anteilseigner verteilt.

Die Veränderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2020 sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst. Als wesentlich ist dabei der Verkauf der europäischen Cateringaktivitäten an gategroup zu nennen. Im Geschäftsjahr 2020

entfielen bis zur Veräußerung am 2. Dezember 2020 insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 366 Mio. EUR auf diese Gesellschaften. Rund 8.000 Mitarbeiter haben den Konzernkreis mit der Veräußerung verlassen.

T178 VERÄNDERUNGEN KONSOLIDIERUNGSKREIS IM ZEITRAUM 01.01.2020 BIS 31.12.2020

| Name, Sitz | Zugang zum | Abgang zum | Grund |
|---|------------|------------|-------------|
| Geschäftsfeld Network Airlines | | | |
| Austrian Asset Holding GP S. à r.l., Luxemburg, Luxemburg | 19.06.2020 | | Kauf |
| Austrian Asset Holding S.C.S., Luxemburg, Luxemburg | 25.06.2020 | | Gründung |
| Raft Co., Ltd., Tokio, Japan | 18.12.2020 | | Gründung |
| Swiss Global Air Lines AG, Basel, Schweiz | | 11.05.2020 | Liquidation |
| Soir Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | | 25.06.2020 | Liquidation |
| FI Beauty Leasing Ltd., Tokio, Japan | | 29.06.2020 | Liquidation |
| Jour Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | | 31.08.2020 | Liquidation |
| Geschäftsfeld Eurowings | | | |
| LeaseAir GmbH & Co. Verkehrsflugzeuge V KG | | 30.06.2020 | Fusion |
| Geschäftsfeld Catering | | | |
| MIM IFE Limited, Dublin, Irland | | 02.12.2019 | Fusion |
| LSG Sky Chefs Danmark A/S, Dragør, Dänemark | | 14.09.2020 | Liquidation |
| Evertaste GmbH, Alzey | | 02.12.2020 | Verkauf |
| Evertaste Limited, Hounslow, Großbritannien | | 02.12.2020 | Verkauf |
| Evertaste Oy, Vantaa, Finnland | | 02.12.2020 | Verkauf |
| Evertaste S.r.l., Fiumicino, Italien | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG France SAS, Paris, Frankreich | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Helvetia SAS, Paris, Frankreich | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Linearis S.A.S., Paris, Frankreich | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Lufthansa Service Catering- und Dienstleistungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs - First Catering Schweiz AG, Bassersdorf, Schweiz | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Belgium N.V., Zaventem, Belgien | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Berlin GmbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Czechia spol. s.r.o. i. L., Bor, Tschechische Republik | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Düsseldorf GmbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Europe GmbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Frankfurt International GmbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Köln GmbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Lounge GmbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Lounge, Inc., Wilmington, USA | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs München GmbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs S.p.A., Fiumicino, Italien | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Schweiz AG, Bassersdorf, Schweiz | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Spain, S.A., Madrid, Spanien | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG Transalpino SAS, Paris, Frankreich | | 02.12.2020 | Verkauf |
| LSG-Food & Nonfood Handel GmbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| RISTO RAIL PORTUGAL, LDA, Lissabon, Portugal | | 02.12.2020 | Verkauf |
| SkylogistiX GmbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| Spiriant Asia Pacific Limited, Hongkong, China | | 02.12.2020 | Verkauf |
| Spiriant Bahrain Limited W.L.L., Manama, Bahrain | | 02.12.2020 | Verkauf |
| Spiriant GmbH, Neu-Isenburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| SPIRIANT North America, Inc., Wilmington, USA | | 02.12.2020 | Verkauf |
| Supply Chain S.à.r.l., Contern, Luxemburg | | 02.12.2020 | Verkauf |
| Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen | | | |
| AirPlus Air Travel Card Vertriebsgesellschaft mbH i.L., Wien, Österreich | | 08.01.2020 | Liquidation |
| AirPlus Holding GmbH, Wien, Österreich | | 04.02.2020 | Liquidation |
| Airplus International NV/SA, Brüssel, Belgien | | 26.11.2020 | Fusion |

INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2020 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. III HGB beziehungsweise des § 264b HGB Gebrauch.

T179 INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

| Name der Gesellschaft | Sitz |
|---|-------------------|
| Eurowings Aviation GmbH | Köln |
| Eurowings Digital GmbH | Köln |
| Eurowings GmbH | Düsseldorf |
| Eurowings Technik GmbH | Köln |
| Germanwings GmbH | Köln |
| Jettainer GmbH | Raunheim |
| LSG Asia GmbH | Neu-Isenburg |
| LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH | Neu-Isenburg |
| LSG Lufthansa Service Holding AG | Neu-Isenburg |
| LSG South America GmbH | Neu-Isenburg |
| LSY GmbH | Norderstedt |
| Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH | Neu-Isenburg |
| Lufthansa Asset Management GmbH | Frankfurt am Main |
| Lufthansa Asset Management Leasing GmbH | Frankfurt am Main |
| Lufthansa Aviation Training Berlin GmbH | Berlin |
| Lufthansa Aviation Training Germany GmbH | Frankfurt am Main |
| Lufthansa Aviation Training GmbH | Hallbergmoos |
| Lufthansa Cargo AG | Frankfurt am Main |
| Lufthansa CityLine GmbH | München-Flughafen |
| Lufthansa Commercial Holding GmbH | Frankfurt am Main |
| Lufthansa Global Business Services GmbH | Frankfurt am Main |
| Lufthansa Industry Solutions AS GmbH | Norderstedt |
| Lufthansa Industry Solutions BS GmbH | Raunheim |
| Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG | Norderstedt |
| Lufthansa Process Management GmbH | Neu-Isenburg |
| Lufthansa Seeheim GmbH | Seeheim-Jugenheim |
| Lufthansa Systems GmbH & Co. KG | Raunheim |
| Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH | Alzey |
| Lufthansa Technik AG | Hamburg |
| Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH | Hamburg |
| Lufthansa Technik Logistik GmbH | Hamburg |
| Lufthansa Technik Logistik Services GmbH | Hamburg |
| Lufthansa Technik Maintenance International GmbH | Frankfurt am Main |
| Miles & More GmbH | Frankfurt am Main |
| Retail in Motion GmbH | Neu-Isenburg |
| time:matters GmbH | Neu-Isenburg |
| time:matters Holding GmbH | Neu-Isenburg |
| time:matters Spare Parts Logistics GmbH | Neu-Isenburg |

Die Gesellschaften sind unmittelbar beziehungsweise mittelbar durch einen Gewinnabführungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa AG verbunden.

Darüber hinaus ist die LHBD Holding Limited, London, Großbritannien, Registernummer 06939137, von der Verpflichtung zur Prüfung des Einzelabschlusses nach Sec. 479A des Companies Act 2006, Großbritannien, befreit.

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 29 Gemeinschaftsunternehmen und 35 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 35 Gemeinschaftsunternehmen und 39 assoziierte Unternehmen), von denen zehn Gemeinschaftsunternehmen (Vorjahr: elf) und 14 assoziierte Unternehmen (Vorjahr: 15) at equity bewertet werden. Die übrigen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

50 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland (Bund) ist laut Stimmrechtsmitteilung vom 6. Juli 2020 indirekt über den Wirtschaftsstabilisierungsfonds – WSF mit insgesamt 20,05% seit dem 2. Juli 2020 an der Deutschen Lufthansa AG beteiligt. Der WSF kann einen maßgeblichen Einfluss ausüben und stellt ein nahestehendes Unternehmen der Deutschen Lufthansa AG dar. Die erhaltenen Stabilisierungsmaßnahmen im Jahr 2020 sind signifikante Geschäftsvorfälle mit dem WSF.

➔ Erläuterung 2, S. 140 ff.

Salden und Geschäftsvorfälle zwischen der Gesellschaft und ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen, die nahestehende Unternehmen und Personen sind, wurden im Zuge der Konsolidierung eliminiert und werden in dieser Anhangangabe nicht erläutert. Einzelheiten zu Geschäftsvorfällen zwischen der Lufthansa Group und anderen nahestehenden Unternehmen und Personen sind nachfolgend dargestellt.

Die Geschäftsfelder der Lufthansa Group erbringen im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen. Umgekehrt erbringen die jeweiligen Konzernbeteiligungen im Rahmen ihres Geschäftszwecks auch Leistungen für die Lufthansa Group. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt.

Darüber hinaus bestehen zwischen der Lufthansa Group und nicht konsolidierten Tochterunternehmen zahlreiche Abrechnungsverträge, die zum Teil die gegenseitigen Inanspruchnahmen von Dienstleistungen regeln. In diesen Fällen werden die erbrachten Verwaltungsleistungen als Kostenumlagen berechnet.

Das Cash-Management der Lufthansa Group ist zentralisiert; insoweit nimmt die Lufthansa Group auch gegenüber den nicht konsolidierten Konzerngesellschaften eine „Bankenfunktion“ wahr. Die einbezogenen nicht konsolidierten Konzerngesellschaften legen ihre baren Mittel im Konzern an beziehungsweise nehmen dort bare Mittel auf und tätigen dort ihre derivativen Sicherungsgeschäfte. Alle Transaktionen werden zu Marktkonditionen abgewickelt.

Aufgrund der zum Teil räumlichen Nähe existiert eine große Zahl von Untermietverträgen zwischen der Lufthansa Group und nahestehenden Unternehmen, in denen in der Regel die von der Lufthansa Group selbst gezahlten Mieten und Umlagen anteilig weiterberechnet werden.

Aus der folgenden Tabelle ist das Volumen der wesentlichen an nahestehende Unternehmen erbrachten beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ersichtlich:

T180 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHTE BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN

| in Mio. € | Volumen der erbrachten Leistungen | | Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen | |
|--|-----------------------------------|------|---|------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen | | | | |
| Albatros Versicherungsdienste GmbH, Deutschland | 0 | 0 | 40 | 50 |
| Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Slowakei | 1 | 2 | 15 | 10 |
| Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Österreich | 0 | 0 | 3 | 5 |
| Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Deutschland | 0 | 0 | 5 | 4 |
| Delvag Versicherungs-AG, Deutschland | 5 | 6 | 4 | 3 |
| DLH Fuel Company mbH, Deutschland | 0 | 0 | 131 | 508 |
| Global Load Control (PTY) LTD, Südafrika | 0 | 0 | 4 | 8 |
| handling counts GmbH, Deutschland | 0 | 0 | 9 | 9 |
| LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Portugal | 0 | 1 | 5 | 6 |
| Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Österreich | 2 | 1 | 7 | 6 |
| Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Deutschland | 2 | 3 | 13 | 16 |
| Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Deutschland | 1 | 1 | 6 | 3 |
| Lufthansa Aviation Training USA Inc., USA | 1 | 1 | 11 | 14 |
| Lufthansa Consulting GmbH, Deutschland | 1 | 2 | 3 | 9 |
| Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Deutschland | 3 | 4 | 26 | 32 |
| Lufthansa Global Business Services Hamburg GmbH, Deutschland | 6 | 7 | 26 | 29 |
| Lufthansa Global Business Services Sp. z o. o., Polen | 2 | 2 | 30 | 33 |
| Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Deutschland | 3 | 7 | 57 | 60 |
| Lufthansa Group Business Services New York LLC, USA | 0 | 0 | 5 | 0 |
| Lufthansa Group Security Operations GmbH, Deutschland | 1 | 0 | 6 | 0 |
| Lufthansa Industry Solutions SHPK, Albanien | 0 | 0 | 6 | 0 |
| Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Deutschland | 2 | 1 | 13 | 13 |
| Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Thailand | 0 | 0 | 5 | 7 |
| Lufthansa Services Philippines, Inc., Philippinen | 1 | 0 | 4 | 5 |
| Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz | 0 | 1 | 22 | 25 |
| Lufthansa Systems Hungaria Kft, Ungarn | 0 | 1 | 24 | 25 |
| Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Polen | 1 | 2 | 33 | 32 |
| Lufthansa Technical Training GmbH, Deutschland | 5 | 6 | 15 | 19 |
| Lufthansa Technik Brussels N.V., Belgien | 1 | 5 | 3 | 2 |
| Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, China | 2 | 1 | 6 | 6 |
| Lufthansa Technik Middle East FZE, Vereinigte Arabische Emirate | 3 | 1 | 10 | 8 |
| Lufthansa Technik Milan s.r.l., Italien | 1 | 6 | 2 | 3 |
| Lufthansa Technik Miskolc Kft., Ungarn | 2 | 0 | 7 | 0 |
| Lufthansa Technik Services India Private Limited, Indien | 2 | 1 | 4 | 5 |
| Lufthansa Technik Shenzhen Co. Ltd., China | 15 | 22 | 26 | 34 |
| Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Irland | 3 | 3 | 9 | 19 |
| LZ-Catering GmbH, Deutschland | 3 | 5 | 11 | 12 |
| Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Indien | 0 | 0 | 2 | 5 |
| time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., China | 17 | 0 | 12 | 0 |
| time:matters Austria GmbH, Österreich | 25 | 1 | 0 | 0 |
| time:matters Courier Terminals GmbH, Deutschland | 1 | 1 | 9 | 8 |
| ZeroG GmbH, Deutschland | 1 | 1 | 3 | 7 |

**T180 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHT BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN
IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN (Fortsetzung)**

| in Mio. € | Volumen der erbrachten Leistungen | | Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen | |
|--|-----------------------------------|------|---|------|
| | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 |
| Gemeinschaftsunternehmen | | | | |
| Airfoil Services Sdn. Bhd., Malaysia | 0 | 1 | 2 | 7 |
| EME Aero Sp. z o.o., Polen | 0 | 0 | 18 | 0 |
| LG-LHT Aircraft Solutions GmbH, Deutschland | 3 | 6 | 0 | 0 |
| N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Deutschland | 1 | 5 | 0 | 0 |
| Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., China | 1 | 1 | 6 | 6 |
| Spairliners GmbH, Deutschland | 30 | 59 | 36 | 46 |
| Star Alliance Services GmbH, Deutschland | 1 | 2 | 5 | 8 |
| Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, Deutschland | 0 | 1 | 11 | 13 |
| Terminal One Group Association, L.P., USA | 0 | 7 | 7 | 7 |
| XEOS Sp. z o.o., Polen | 10 | 4 | 16 | 7 |
| Assoziierte Unternehmen | | | | |
| Aircraft Maintenance and Engineering Corp., China | 4 | 10 | 6 | 3 |
| Airmail Center Frankfurt GmbH, Deutschland | 0 | 1 | 9 | 9 |
| AviationPower GmbH, Deutschland | 0 | 0 | 7 | 29 |
| HEICO Aerospace Holdings Corp., USA | 0 | 0 | 5 | 13 |
| Sonstige nahestehende Unternehmen | | | | |
| Shanghai Pudong International Airport Public Cargo Terminal Co. Ltd. (West), Shanghai, China | 0 | 0 | 17 | 97 |
| SunExpress Deutschland GmbH, Deutschland | 7 | 26 | 65 | 93 |

Aus den folgenden Tabellen sind die offenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen ersichtlich:

T181 OFFENE FORDERUNGEN AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|---|------------|------------|
| Forderungen aus Lieferung und Leistung an verbundene Unternehmen | 39 | 30 |
| Forderungen aus Lieferung und Leistung an Gemeinschaftsunternehmen | 11 | 22 |
| Forderungen aus Lieferung und Leistung an assoziierte Unternehmen | 5 | 5 |
| Forderungen aus Lieferung und Leistung an sonstige nahestehende Unternehmen | 5 | 1 |
| Forderungen aus Lieferung und Leistung gesamt | 60 | 58 |
| Sonstige Forderungen an verbundene Unternehmen | 19 | 30 |
| Sonstige Forderungen an Gemeinschaftsunternehmen | 19 | 49 |
| Sonstige Forderungen an assoziierte Unternehmen | 11 | 10 |
| Sonstige Forderungen an sonstige nahestehende Unternehmen | 5 | - |
| Sonstige Forderungen gesamt | 54 | 89 |
| Ausleihungen an verbundene Unternehmen | 99 | 99 |
| Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen | 5 | 5 |
| Ausleihungen an assoziierte Unternehmen | - | - |
| Langfristige Forderungen gesamt | 104 | 104 |

T182 OFFENE VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN

| in Mio. € | 2020 | 2019 |
|--|------------|------------|
| Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber verbundenen Unternehmen | 37 | 29 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber Gemeinschaftsunternehmen | 15 | 8 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber assoziierten Unternehmen | 2 | 3 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen | 1 | 2 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gesamt | 55 | 42 |
| Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 282 | 260 |
| Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen | 26 | 0 |
| Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen | 0 | 0 |
| Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen | 8 | 0 |
| Sonstige Verbindlichkeiten gesamt | 316 | 260 |

Es gibt keine einzelnen Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern → Erläuterung 51, S. 228.

51 Aufsichtsrat und Vorstand

Die gemäß IAS 24 angabepflichtige Vergütung des Managements in den Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie deren weitere Mandate sind im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt [Corporate Governance, S. 122 ff.](#), benannt.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Höhe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im ausführlichen Vergütungsbericht dargestellt und näher erläutert. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Geschäftsberichts 2020.

Die Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS betrug 9,7 Mio. EUR (Vorjahr: 14,8 Mio. EUR) einschließlich Dienstzeitaufwand für Pensionen von 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,3 Mio. EUR).

Die in den jeweiligen Berichtsjahren aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

T183 VORSTANDSVERGÜTUNG (IFRS)

| in Tsd. € | 2020 | 2019 |
|--|--------------|---------------|
| Grundvergütung | 5.226 | 5.934 |
| Sonstiges ¹⁾ | 58 | 110 |
| Einjährige variable Vergütung | 1.058 | 2.091 |
| Summe der kurzfristigen Vergütung | 6.342 | 8.135 |
| Mehrjährige variable Vergütung ²⁾ | -1.339 | 1.299 |
| Aktienbasierte Vergütung | -1.976 | -1.945 |
| Dienstzeitaufwand aus Altersvorsorge | 3.179 | 3.291 |
| Summe der langfristigen Vergütung | -136 | 2.645 |
| Abfindungszahlungen | 3.500 | 4.055 |
| Gesamt | 9.706 | 14.835 |

¹⁾ Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen ([Erläuterung 39, S. 192 ff.](#)) sowie aus Beförderungsgünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen.

²⁾ Im Berichtsjahr erfasste Aufwandsminderung für die mehrjährige variable Vergütung der Geschäftsjahre 2018 bis 2020.

Die Pensionsrückstellungen für die im Geschäftsjahr 2020 aktiven Vorstandsmitglieder betrugen 17,9 Mio. EUR (Vorjahr: 16,7 Mio. EUR).

Neben der Bildung von Rückstellungen für die einjährige variable Vergütung in Höhe von 1.058 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.091 Tsd. EUR) wurden die Rückstellungen für die zukünftige Auszahlung der mehrjährigen variablen Vergütung für die im Geschäftsjahr 2020 aktiven Vorstandsmitglieder insgesamt -1.339 Tsd. EUR vermindert (Vorjahr: 1.299 Tsd. EUR zusätzlich zurückgestellt). Darüber hinaus bestanden für die zukünftige Auszahlung der langfristigen aktienbasierten Vergütung für die zum 31. Dezember 2020 aktiven Vorstandsmitglieder Rückstellungen von insgesamt 519 Tsd. EUR (Vorjahr: 3.706 Tsd. EUR).

Die im Geschäftsjahr 2020 gewährten Gesamtbezüge (HGB) beliefen sich für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG auf 12.078 Tsd. EUR (Vorjahr: 13.967 Tsd. EUR). Die genannten Gesamtbezüge enthalten die aufgelegte aktienkursbasierte Vergütungskomponente Total Shareholder Return (TSR) als Teil der mehrjährigen variablen Vergütung in Höhe von 4.305 Tsd. EUR.

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betrugen 6,9 Mio. EUR (Vorjahr: 6,4 Mio. EUR). Darin enthalten sind von Tochterunternehmen gewährte Bezüge sowie geldwerte Leistungen und Beförderungsgünstigungen.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 71,6 Mio. EUR (Vorjahr: 69,1 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter [Erläuterung 35, S. 180 f.](#), enthalten.

Der Aufwand für die fixen Vergütungen des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2020 1.887 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.170 Tsd. EUR). Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 23 Tsd. EUR (Vorjahr: 62 Tsd. EUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 16 Tsd. EUR (Vorjahr: 2 Tsd. EUR) vergütet.

Im Berichtsjahr wurden, wie im Vorjahr, keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährt.

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2020 Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR).

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

T184 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2020

| Name, Sitz | Kapitalanteil in % | Stimmrechts- anteil in % | Abweichendes Geschäftsjahr |
|--|-----------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Geschäftsfeld Network Airlines | | | |
| Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca (Verona), Italien | 100,00 | 100,00 | |
| AirNavigator Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| AirTrust AG, Zug, Schweiz | 100,00 | 100,00 | Juni |
| ALIP No. 4 Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| ALIP No. 5 Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| ALIP No. 6 Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| ALIP No. 7 Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Aura Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Auslese Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Austrian Airlines Lease and Finance Company Ltd. i.L., Guernsey, Großbritannien | 100,00 | 100,00 | |
| Austrian Asset Holding GP S.à r.l., Luxemburg, Luxemburg | 100,00 | 100,00 | |
| Austrian Asset Holding S.C.S., Luxemburg, Luxemburg | 100,00 | 100,00 | |
| Bayern Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Bremen Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Brussels Airlines SA/NV, Brüssel, Belgien | 100,00 | 100,00 | |
| CASTOR Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Celine Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| CRANE LTD., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Dia Adler Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Dia Bach Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Dia Falke Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Dia Flamingo Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Dia Hausen Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Dia Himmel Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Dia Ibis Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Dia Orff Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Dia Vogel Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Dia Wagner Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Doppeladler Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Dunkel Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Edelweiss Air AG, Zürich, Schweiz | 100,00 | 100,00 | |
| Eifel Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Ellen Finance 2010 S.N.C., Puteaux, Frankreich | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Empyrée S.A.S., Paris-Cedex, Frankreich | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Evans Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| FG Honest Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| FG Unity Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| FG Vision Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| FK Yocasta Leasing Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| FL Falcon Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| FL Uranus Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Gabriela Finance 2012 Limited, Dublin, Irland | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Germanwings GmbH, Köln | 100,00 | 100,00 | |
| Gina Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Global Brand Management AG, Basel, Schweiz | 100,00 | 100,00 | |
| Heike LH8 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Helles Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Ingrid Finance 2010 S.N.C., Puteaux, Frankreich | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Lahm Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |

T184 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2020 (Fortsetzung)

| Name, Sitz | Kapitalanteil in % | Stimmrechts- anteil in % | Abweichendes Geschäftsjahr |
|--|-----------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| LHBD Holding Limited, London, Großbritannien | 100,00 | 100,00 ²⁾ | |
| Lufthansa CityLine GmbH, München-Flughafen | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 10, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 12, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 14, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 17, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 18, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 22, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 24, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 25, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 26, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 32, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 33, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 34, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 35, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 36, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 37, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 38, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 39, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 40, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 41, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 42, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 43, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 44, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 45, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |
| Miles & More GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 | |
| Muller Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| NBB Cologne Lease Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| NBB Harz Lease Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| NBB Koblenz Lease Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| NBB Rothenburg Lease Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| NBB Saxon Lease Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH, Wien-Flughafen, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH, Wien-Flughafen, Österreich | 100,00 | 100,00 ³⁾ | |
| ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien-Flughafen, Österreich | 0,00 | 0,00 ⁴⁾ | |
| ORIX Aquila Corporation, Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| ORIX Himalia Corporation, Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| ORIX Lysithea Corporation, Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| ORIX Miranda Corporation, Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| ORIX Telesto Corporation, Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |

T184 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2020 (Fortsetzung)

| Name, Sitz | Kapitalanteil in % | Stimmrechts- anteil in % | Abweichendes Geschäftsjahr |
|--|-----------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Raft Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Schloss Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| SL Aurora Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| SL Prairie Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| SL Victoria Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai, Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai Two, Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien | 100,00 | 100,00 | |
| Swiss Aviation Software AG, Basel, Schweiz | 100,00 | 100,00 | |
| Swiss International Air Lines AG, Basel, Schweiz | 100,00 | 100,00 | |
| Sylvaner Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| TI DC Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| TI DD Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| TimBenNico Finance 2011 S.N.C., Puteaux, Frankreich | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| TLC Amaryllis Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| TLC Petunia Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| TLC Salvia Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Tusker Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH9 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH10 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH11 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH12 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH13 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH14 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH15 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH16 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH17 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH18 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH19 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH20 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH21 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH22 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Yamasa Aircraft LH23 Kumiai, Okayama, Japan | 0,00 | 0,00 ¹⁾ | |
| Geschäftsfeld Eurowings | | | |
| Eurowings Aviation GmbH, Köln | 100,00 | 100,00 | |
| Eurowings Digital GmbH, Köln | 100,00 | 100,00 | |
| Eurowings Europe GmbH, Wien-Flughafen, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Eurowings GmbH, Düsseldorf | 100,00 | 100,00 | |
| Eurowings Technik GmbH, Köln | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Geschäftsfeld Logistik | | | |
| Jettainer Americas, Inc., East Meadow, USA | 100,00 | 100,00 | |
| Jettainer GmbH, Raunheim | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 50, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| time:matters GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |
| time:matters Holding GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |
| time:matters Spare Parts Logistics GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |

T184 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2020 (Fortsetzung)

| Name, Sitz | Kapitalanteil in % | Stimmrechts- anteil in % | Abweichendes Geschäftsjahr |
|---|-----------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Geschäftsfeld Technik | | | |
| BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, USA | 100,00 | 100,00 | |
| Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg | 100,00 | 100,00 | |
| Hawker Pacific Aerospace, Sun Valley, USA | 100,00 | 100,00 | |
| JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald | 100,00 | 50,00 ¹⁾ | |
| Lufthansa Industry Solutions AS GmbH, Norderstedt | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Industry Solutions BS GmbH, Raunheim | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG, Norderstedt | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik AG, Hamburg | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Airmotive Ireland Holdings Ltd., Dublin, Irland | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Ltd., Dublin, Irland | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Budapest Repülőgépek Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Component Services LLC, Tulsa, USA | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Landing Gear Services UK Ltd., Kestrel Way, Hayes, Großbritannien | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Maintenance International GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Malta Limited, Luqa, Malta | 92,00 | 92,00 | |
| Lufthansa Technik North America Holding Corp., Tulsa, USA | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen | 51,00 | 51,00 | |
| Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Shannon Limited, Claire, Irland | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien | 75,10 | 75,10 | |
| Geschäftsfeld Catering | | | |
| Aerococina S.A. de C.V., Mérida-Stadt, Mexiko | 51,98 | 100,00 | |
| AIRO Catering Services Eesti OÜ, Tallinn, Estland | 100,00 | 100,00 | |
| Airo Catering Services Latvija SIA, Marupe, Lettland | 100,00 | 100,00 | |
| AIRO Catering Services Sweden AB, Upplands Väsby, Schweden | 100,00 | 100,00 | |
| AIRO Catering Services – Ukraine, Boryspil, Ukraine | 100,00 | 100,00 | |
| Arlington Services Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | 100,00 | |
| Arlington Services Panama S.A., Panama-Stadt, Panama | 100,00 | 100,00 | |
| AVIAPIT-SOCHI OOO, Sotschi, Russland | 100,00 | 100,00 | |
| Bahia Catering Ltda., Sao Cristovao (Salvador), Brasilien | 100,00 | 100,00 | |
| Belém Serviços de Bordo Ltda., Maracangalha, Belém, Brasilien | 70,00 | 70,00 | |
| Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong, China | 100,00 | 100,00 | |
| Cater Suprimento de Refeições, Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien | 100,00 | 100,00 | |
| Caterair Serviços de Bordo e Hotelaria Ltda., Ilha do Governador, Brasilien | 100,00 | 100,00 | |
| Charm Food Service Co. Ltd., Incheon, Südkorea | 80,00 | 100,00 | |
| CLS Catering Services Ltd., Vancouver, British Columbia, Kanada | 70,00 | 70,00 | |
| Comercializadora de Servicios Limitada, ENEA, Pudahuel, Santiago, Chile | 100,00 | 100,00 | |
| Comisariato de Baja California, S.A. de C.V., Tijuana, Mexiko | 51,00 | 51,00 | |
| Comisariatos Gotre, S.A. de C.V., Toluca, Mexiko | 51,00 | 51,00 | |
| Constance Food Group, Inc., New York, USA | 100,00 | 100,00 | |
| Fortaleza Serviços de Bordo Ltda., Fortaleza, Brasilien | 70,00 | 70,00 | |
| Inflight Catering (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika | 100,00 | 100,00 | |
| Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania | 61,99 | 61,99 | |
| International Food Services Ltd., Hongkong, China | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Asia GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |

T184 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2020 (Fortsetzung)

| Name, Sitz | Kapitalanteil in % | Stimmrechts- anteil in % | Abweichendes Geschäftsjahr |
|---|-----------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| LSG Catering China Ltd., Hongkong, China | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Catering Guam, Inc., Guam, USA | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Catering Hong Kong Ltd., Hongkong, China | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Catering Saipan, Inc., Saipan, Mikronesien | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Catering (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Holding Asia Ltd., Hongkong, China | 86,88 | 80,00 | |
| LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong, China | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Lufthansa Service Cape Town (Pty) Ltd., Boksburg, Südafrika | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Lufthansa Service Enterprises Ltd., Hongkong, China | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Lufthansa Service Guam, Inc., Tamuning, Guam, USA | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Lufthansa Service Holding AG, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd., Hongkong, China | 41,62 | 50,00 ⁴⁾ | |
| LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, Mikronesien | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Lufthansa Service - Sky Chefs do Brasil Catering, Refeições Ltda., Guarulhos, Brasilien | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs Argentina S.A., Ezeiza, Argentinien | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Caracas, Venezuela | 99,99 | 99,93 | |
| LSG Sky Chefs Havacilik Hizmetleri A.S., Bakirköy/Istanbul, Türkei | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs (India) Private Ltd., Bangalore, Indien | 100,00 | 100,00 | März |
| LSG Sky Chefs Istanbul Catering Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei | 100,00 | 100,00 ⁶⁾ | |
| LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Kenia | 50,20 | 50,20 | |
| LSG Sky Chefs Korea Co Ltd., Incheon, Südkorea | 80,00 | 80,00 | |
| LSG Sky Chefs Malmö AB, Kungsör, Schweden | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs New Zealand Limited, Auckland, Neuseeland | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs Norge AS, Gardermoen, Norwegen | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs North America Solutions, Inc., Wilmington, USA | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs (Qingdao) Co., Ltd., Laixi City, China | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs Rus, Moskau, Russland | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs South Africa (Proprietary) Ltd., Johannesburg, Südafrika | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs Supply Chain Solutions, Inc., Wilmington, USA | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs Sverige AB, Kungsör, Schweden | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs TAAAG Angola S.A., Luanda, Angola | 40,00 | 40,00 ⁴⁾ | |
| LSG Sky Chefs (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand | 64,30 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs UK Ltd. i.L., Sidcup, Großbritannien | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs USA, Inc., Wilmington, USA | 100,00 | 100,00 | |
| LSG South America GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |
| LSG/Sky Chefs Europe Holdings Ltd., Hounslow, Großbritannien | 100,00 | 100,00 | |
| Myanmar LSG Lufthansa Service Ltd., Yangon, Myanmar | 100,00 | 100,00 | September |
| Natal Catering Ltda., Aeroporto São Gonçalo do Amarante, Brasilien | 70,00 | 70,00 | |
| Oakfield Farms Solutions, L.L.C., Wilmington, USA | 100,00 | 100,00 | |
| Retail In Motion Asia Limited, Hongkong, China | 100,00 | 100,00 | |
| Retail in Motion GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |
| Retail in Motion Latin America SpA, ENEA, Pudahuel, Santiago, Chile | 100,00 | 100,00 | |
| Retail in Motion Limited, Dublin, Irland | 100,00 | 100,00 | |
| Retail In Motion Mexico S. de R.L. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko | 51,00 | 100,00 | |
| Retail in Motion Middle East L.L.C., Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate | 100,00 | 100,00 | |
| SCIS Air Security Corporation, Wilmington, USA | 100,00 | 100,00 | |
| ServCater Internacional Ltda., Guarulhos, Brasilien | 90,00 | 90,00 | |
| Servicios Complementarios de Cabina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko | 51,88 | 99,80 | |
| Siam Flight Services Ltd., Bangkok, Thailand | 49,00 | 66,67 | |
| Silver Wings Bulgaria OOD, Sofia, Bulgarien | 28,75 | 28,75 ⁵⁾ | |
| Sky Chefs Chile SpA, ENEA, Pudahuel, Santiago, Chile | 100,00 | 100,00 | |

T184 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2020 (Fortsetzung)

| Name, Sitz | Kapitalanteil in % | Stimmrechts- anteil in % | Abweichendes Geschäftsjahr |
|--|-----------------------|--------------------------------|-------------------------------|
| Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko | 51,00 | 51,00 | |
| Sky Chefs de Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama | 100,00 | 100,00 | |
| Sky Chefs Things Remembered Services FZE, Lagos, Nigeria | 51,00 | 51,00 | |
| Sky Chefs Things Remembered Services Limited, Lagos, Nigeria | 51,00 | 51,00 | |
| Sky Chefs, Inc., Wilmington, USA | 100,00 | 100,00 | |
| Western Aire Chef, Inc., Wilmington, USA | 100,00 | 100,00 | |
| ZAO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russland | 100,00 | 100,00 | |
| Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen | | | |
| AirPlus International AG, Kloten, Schweiz | 100,00 | 100,00 | |
| AirPlus International, Inc., Alexandria, USA | 100,00 | 100,00 | |
| AirPlus International Limited, London, Großbritannien | 100,00 | 100,00 | |
| AirPlus International S.r.l., Bologna, Italien | 100,00 | 100,00 | |
| AirPlus Payment Management Co. Ltd., Shanghai, China | 100,00 | 100,00 | |
| Crane Strategic Investment S.C.S., Grevenmacher, Luxemburg | 100,00 | 100,00 | |
| LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 | |
| LHAMI LEASING LIMITED, Dublin, Irland | 100,00 | 100,00 | |
| LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs Bremen GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs Hamburg GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs Leipzig GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |
| LSG Sky Chefs RPC West GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |
| LSY GmbH, Norderstedt | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Aviation Training Berlin GmbH, Berlin | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Aviation Training Germany GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Aviation Training GmbH, Hallbergmoos | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon, Schweiz | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Commercial Holding GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Global Business Services GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Malta Blues LP, St. Julians, Malta | 99,99 | 99,99 | |
| Lufthansa Malta Corporate Finance Limited, St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Malta Finance Holding Limited, St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Malta Treasury Services Limited, St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Seeheim GmbH, Seeheim-Jugenheim | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Systems Americas, Inc., Miami Lakes, USA | 100,00 | 100,00 | |
| Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Raunheim | 100,00 | 100,00 | |
| MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald | 100,00 | 50,00 ¹⁾ | |
| MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald | 100,00 | 50,00 ¹⁾ | |
| Quinto Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald | 99,73 | 49,75 ¹⁾ | |
| TGV DLH, Düsseldorf | 100,00 | 100,00 | |

¹⁾ Gemäß IFRS 10 vollkonsolidiertes strukturiertes Unternehmen.

²⁾ Die Registrierungsnummer im Companies House lautet: 06939137.

³⁾ 50,20 % der Kapitalanteile bzw. Stimmrechte sind über die ÖLP zuzurechnen.

⁴⁾ Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern.

⁵⁾ 28,75 % der Kapitalanteile und Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

⁶⁾ 33,34 % der Kapitalanteile bzw. 50,01 % der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

T185 WESENTLICHE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN ZUM 31.12.2020¹⁾

| Name, Sitz | Kapitalanteil in % | Stimmrechtsanteil in % | Abweichendes Geschäftsjahr |
|--|-----------------------|---------------------------|-------------------------------|
| Geschäftsfeld Network Airlines | | | |
| Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen | 40,00 | 40,00 | |
| Geschäftsfeld Eurowings | | | |
| Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sun Express), Antalya, Türkei | 50,00 | 50,00 | |
| Geschäftsfeld Logistik | | | |
| Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China | 29,00 | 22,22 | |
| Geschäftsfeld Technik | | | |
| EME Aero Sp. z o.o., Jasionka, Polen | 50,00 | 50,00 | |
| LG-LHT Aircraft Solutions GmbH, Hamburg | 51,00 | 50,00 | |
| LG-LHT Passenger Solutions GmbH, Hamburg | 51,00 | 50,00 | |
| N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Arnstadt | 50,00 | 50,00 | |
| Spairliners GmbH, Hamburg | 50,00 | 50,00 | |
| XEOS Sp. z o.o., Warschau, Polen | 51,00 | 50,00 | |
| Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen | | | |
| Diners Club Spain S.A., Madrid, Spanien | 25,00 | 25,00 | |

T186 GEMEINSCHAFTLICHE TÄTIGKEITEN ZUM 31.12.2020²⁾

| | | | |
|-------------------------|-------|-------|--|
| Aerologic GmbH, Leipzig | 50,00 | 50,00 | |
|-------------------------|-------|-------|--|

T187 WESENTLICHE ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2020¹⁾

| | | | |
|---|-------|-------|-----------|
| Geschäftsfeld Technik | | | |
| Aircraft Maintenance and Engineering Corp., Peking, China | 25,00 | 28,57 | |
| HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA | 20,00 | 20,00 | Oktober |
| Geschäftsfeld Catering | | | |
| Cosmo Enterprise Co. Ltd., Narita City, Japan | 20,00 | 20,00 | März |
| Gansu HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Lanzhou, China | 49,00 | 40,00 | |
| Hongkong Beijing Air Catering Ltd., Hongkong, China | 45,00 | 40,00 | |
| Hongkong Shanghai Air Catering Ltd., Hongkong, China | 45,00 | 40,00 | |
| Inflite Holdings (Cayman) Ltd., Grand Cayman, Kaimaninseln | 49,00 | 49,00 | September |
| Inflite Holdings (St. Lucia) Ltd., Castries, St. Lucia | 49,00 | 49,00 | September |
| Nanjing Lukou International Airport LSG Catering Co. Ltd., Nanjing City, China | 40,00 | 40,00 | |
| Tolmachevo Catering OOO, Novosibirsk, Russland | 26,00 | 26,00 | |
| Wenzhou Longwan International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Wenzhou City, China | 40,00 | 40,00 | |
| Xian Eastern Air Catering Co. Ltd., Xian, China | 30,00 | 28,57 | |
| Yunnan Eastern Air Catering Co. Ltd., Kunming, China | 24,90 | 28,57 | |
| ZAO Aeromar, Moskau-Region, Russland | 49,00 | 49,00 | |

¹⁾ Einbeziehung at equity.

²⁾ Gemäß IFRS 11 anteilige Einbeziehung.

Übrige Anteile

T188 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2020

| Name, Sitz | Kapitalanteil in % | Stimmrechtsanteil in % |
|--|-----------------------|---------------------------|
| Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen | | |
| 26. INCORPORATION, Inc., East Meadow, USA | 100,00 | 100,00 |
| ACS Aircontainer Services Gesellschaft m.b.H. in Liqu., Fischamend, Österreich | 100,00 | 100,00 |
| Air Dolomiti Deutschland GmbH, München | 100,00 | 100,00 |
| AIRBEL N.V./S.A., Brüssel, Belgien | 50,50 | 50,50 |
| Airline Marketing Services India Private Limited, Mumbai, Indien | 100,00 | 100,00 |
| AirPlus International Soluções de Pagamento Limitada, Sao Paulo, Brasilien | 100,00 | 100,00 |
| Airport Services Dresden GmbH, Dresden | 100,00 | 100,00 |
| Airport Services Leipzig GmbH, Schkeuditz | 100,00 | 100,00 |
| Albatros Service Center GmbH, Köln | 100,00 | 100,00 |
| Albatros Versicherungsdienste GmbH, Köln | 100,00 | 100,00 |
| Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Bratislava, Slowakei | 100,00 | 100,00 |
| Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Innsbruck, Österreich | 100,00 | 100,00 |
| AVIATION Data Hub GmbH, Hamburg | 100,00 | 100,00 |
| Aviation Quality Services GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| Aviation Services Network GmbH, Friedrichshafen | 100,00 | 100,00 |
| Avionic Design GmbH, Hamburg | 49,00 | 49,00 |
| Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Büchenbeuren | 100,00 | 100,00 |
| Caterair Portugal – Assistencia A Bordo, Lda., Sacavém, Portugal | 100,00 | 100,00 |
| CB Customs Broker GmbH, Kelsterbach | 100,00 | 100,00 |
| Delvag Versicherungs-AG, Köln | 100,00 | 100,00 |
| Deutsche Lufthansa Unterstützungswerk GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| DLH Fuel Company mbH, Hamburg | 100,00 | 100,00 |
| DLH Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 |
| DLH Malta Transition Limited, St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 |
| FLYdocs Inc. (Delaware Corp.), City of Wilmington, New Castle, USA | 100,00 | 100,00 |
| FLYdocs Systems India Private Ltd., Vadoora, Indien | 100,00 | 100,00 |
| FLYdocs Systems Limited, Tamworth, Staffordshire, Großbritannien | 100,00 | 100,00 |
| FLYdocs Systems (MIDCO) Limited, Tamworth, Staffordshire, Großbritannien | 100,00 | 100,00 |
| Flydocs Systems (TOPCO) Limited, Staffordshire, Großbritannien | 100,00 | 100,00 |
| Gen2 Systems Limited, Tamworth, Großbritannien | 100,00 | 100,00 |
| Global Load Control (PTY) LTD, Kapstadt, Südafrika | 100,00 | 100,00 |
| Global Tele Sales (PTY) Ltd., Kapstadt, Südafrika | 100,00 | 100,00 |
| Global Tele Sales Brno s.r.o., Brünn, Tschechische Republik | 100,00 | 100,00 |
| Global Tele Sales Ltd., Dublin, Irland | 100,00 | 100,00 |
| Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada | 100,00 | 100,00 |
| handling counts GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| help alliance gGmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| heyworld GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| Hinduja Lufthansa Cargo Holding B.V., Amsterdam, Niederlande | 100,00 | 100,00 |
| Idair GmbH, Hamburg | 100,00 | 100,00 |
| In-Flight Management Solutions Latin America, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | 100,00 |
| IND Beteiligungs GmbH, Raunheim | 100,00 | 100,00 |
| LCAG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 |
| LCAG Malta Transition Limited, St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 |
| LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal | 100,00 | 100,00 |
| LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 |
| LSG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 |
| LSI Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 |

T188 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2020 (Fortsetzung)

| Name, Sitz | Kapitalanteil in % | Stimmrechtsanteil in % |
|--|-----------------------|---------------------------|
| Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Aviation Training Crew Academy GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Berlin | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Aviation Training USA Inc., Goodyear, USA | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Cargo India (Priv) Ltd. i.L., Neu-Delhi, Indien | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main | 50,00 | 50,00 |
| Lufthansa Consulting Brasil Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien | 99,90 | 99,90 |
| Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Global Business Services Hamburg GmbH, Hamburg | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Global Business Services Ltd., Bangkok, Thailand | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Global Business Services Sp. z o.o., Krakau, Polen | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Berlin | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Group Business Services Hong Kong Limited, Hongkong, China | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Group Business Services Johannesburg (pty) Ltd., Gauteng, Südafrika | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Group Business Services New York LLC, Wilmington, Delaware, USA | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Group Business Services Wien GmbH, Wien, Österreich | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Group Security Operations GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Industry Solutions SHPK, Tirana, Albanien | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Oldenburg | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Innovation Hub GmbH, Berlin | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa International Finance (Netherlands) N. V., Amsterdam, Niederlande | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Job Services Norderstedt GmbH, Norderstedt | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Malta Blues General Partner GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Services Philippines, Inc., Manila, Philippinen | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Super Star Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Berlin | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Systems FlightNav AG, Opfikon, Schweiz | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Systems Hungaria Kft, Budapest, Ungarn | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Danzig, Polen | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Systems Verwaltungs GmbH, Raunheim | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Technical Training GmbH, Hamburg | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Technik Brussels N.V., Steenokkerzeel-Melsbroek, Belgien | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, Hongkong, China | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen | 51,00 | 51,00 |
| Lufthansa Technik Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Technik Milan s.r.l., Somma Lombardo (VA), Italien | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Technik Miskolc Kft., Budapest, Ungarn | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Technik Services India Private Limited, Neu-Delhi, Indien | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa Technik Shenzhen Co. Ltd., Shenzhen, China | 80,00 | 67,00 |
| Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland | 100,00 | 100,00 |

T188 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2020 (Fortsetzung)

| Name, Sitz | Kapitalanteil in % | Stimmrechtsanteil in % |
|--|-----------------------|---------------------------|
| Lufthansa Technik Vostok Services OOO, Moskau, Russland | 100,00 | 100,00 |
| Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien | 100,00 | 100,00 |
| LZ-Catering GmbH, Hamburg | 100,00 | 100,00 |
| Malta Pension Investments, St. Julians, Malta | 0,00 | 100,00 |
| Marriott Export Services, C.A., Caracas, Venezuela | 99,99 | 100,00 |
| Marriott International Trade Services, C.A., Caracas, Venezuela | 99,99 | 100,00 |
| Ocean GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| Oscar Bravo GmbH, München | 100,00 | 100,00 |
| Quinto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald | 94,80 | 94,80 |
| Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Neu-Delhi, Indien | 51,00 | 51,00 |
| Retail inMotion Asia Pacific Limited, San Po Kong, Kowloon, China | 100,00 | 100,00 |
| Shared Services International India Private Limited, Neu-Delhi, Indien | 100,00 | 100,00 |
| Shared Services International, Singapore PTE. LTD, Singapur, Singapur | 100,00 | 100,00 |
| Skeyos GmbH, Hamburg | 100,00 | 100,00 |
| Star Risk Services Inc., Southlake, USA | 100,00 | 100,00 |
| Swiss WorldCargo (India) Private Limited, Mumbai, Indien | 100,00 | 100,00 |
| TATS – Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| time:matters Americas, Inc., Miami, USA | 100,00 | 100,00 |
| time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur | 100,00 | 100,00 |
| time:matters Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich | 100,00 | 100,00 |
| time:matters Belgium BVBA, Mechelen, Belgien | 100,00 | 100,00 |
| time:matters Courier Terminals GmbH, Frankfurt am Main | 100,00 | 100,00 |
| time matters GmbH, Zürich, Schweiz | 100,00 | 100,00 |
| time:matters Netherlands B.V., Schiphol-Rijk, Niederlande | 100,00 | 100,00 |
| time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., Shanghai, China | 100,00 | 100,00 |
| VPF Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta | 100,00 | 100,00 |
| Yilu Travel Services GmbH, Berlin | 100,00 | 100,00 |
| ZeroG GmbH, Raunheim | 100,00 | 100,00 |
| Beteiligungen | | |
| Aerexchange Ltd., Wilmington, USA | 11,36 | 0,00 |
| AFS Aviation Fuel Services GmbH, Hamburg | 33,33 | 33,33 |
| Airfoil Services Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia | 50,00 | 50,00 |
| Airline Tariff Publishing Co., Dulles, USA | 9,77 | 9,77 |
| Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main | 40,00 | 40,00 |
| ATLECON Fuel LLC, Atlanta, USA | 13,85 | 13,85 |
| AUS Fuel Company, LLC, Austin, USA | 6,67 | 6,67 |
| AviationPower GmbH, Hamburg | 49,00 | 49,00 |
| Beijing Lufthansa Center Co. Ltd., Peking, China | 11,23 | 12,50 |
| Berlin Fuelling Services GbR, Berlin | 12,50 | 12,50 |
| Cargo One GmbH, Berlin | 16,22 | 16,22 |
| Charlotte Fuel Facilities LLC, Wilmington, USA | 11,11 | 11,11 |
| Chelyabinsk Catering Service OOO, Chelyabinsk, Russland | 26,00 | 26,00 |
| Düsseldorf Fuelling Services (DFS) GbR, Düsseldorf | 33,33 | 33,33 |
| EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Freising | 51,00 | 51,00 |
| Egyptian Aviation Services Company (S.A.E.), Kairo, Ägypten | 5,83 | 5,83 |
| Entebbe Handling Services Limited (ENHAS), Entebbe, Uganda | 5,00 | 5,00 |
| FFS Frankfurt Fuelling Services (GmbH & Co.) OHG, Hamburg | 33,33 | 33,33 |
| Finairport Service S.r.l. i.L., Turin, Italien | 100,00 | 100,00 |
| Fleet Logistics Inc. i.L., Wilmington, USA | 18,33 | 18,33 |
| Flight Training Alliance GmbH, Frankfurt am Main | 50,00 | 50,00 |
| Flughafen München Baugesellschaft mbH, München-Flughafen | 40,00 | 40,00 |
| FraAlliance GbR, Frankfurt am Main | 50,00 | 50,00 |

T188 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2020 (Fortsetzung)

| Name, Sitz | Kapitalanteil in % | Stimmrechtsanteil in % |
|---|-----------------------|---------------------------|
| FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main | 49,00 | 49,00 |
| FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co OG, Wien-Flughafen, Österreich | 14,29 | 14,29 |
| GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München | 40,00 | 40,00 |
| GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald | 40,00 | 39,99 |
| Guangzhou Baiyun International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Guangzhou, China | 30,00 | 28,57 |
| Hamburg Fuelling Services GbR, Hamburg | 25,00 | 25,00 |
| Hamburg Tank Service GbR, Hamburg | 33,30 | 33,30 |
| Hangzhou Xiaoshan Airport LSG Air Catering Co. Ltd., Hangzhou, China | 25,00 | 28,57 |
| Hookers Point Fuel Facilities LLC., Orlando, USA | 9,09 | 9,09 |
| Hydranten-Betriebs OHG, Frankfurt am Main | 49,00 | 20,00 |
| INAIRVATION GmbH, Edlitz-Thomasberg, Österreich | 50,00 | 50,00 |
| Kulinary Holding AG, Opfikon, Schweiz | 40,00 | 40,00 |
| LSG Sky Chefs Catering Egypt S.A.E., Kairo, Ägypten | 15,00 | 15,00 |
| Luftfahrzeugverwaltungsgesellschaft GOAL mbH i.L., Grünwald | 40,00 | 40,00 |
| Lufthansa HNA Technical Training Co. Ltd., Meilan Airport, Hainan, China | 50,00 | 1,00 |
| Lufthansa Leasing GmbH, Grünwald | 49,00 | 49,00 |
| Lumics GmbH & Co. KG, Hamburg | 50,00 | 50,00 |
| Lumics Verwaltungs GmbH, Hamburg | 50,00 | 50,00 |
| Montreal International Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada | 11,20 | 11,20 |
| N3 Engine Overhaul Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg | 50,00 | 50,00 |
| ORD Fuel Company, LLC, Wilmington, USA | 6,67 | 6,67 |
| Orlando Fuel Facilities LLC, Wilmington, USA | 5,88 | 5,88 |
| PHL Fuel Facilities LLC, Pittsburgh, USA | 10,00 | 10,00 |
| Rydes GmbH i.Gr., Berlin | 8,00 | 8,00 |
| SAN Fuel Company, LLC, Fort Worth, USA | 5,56 | 5,56 |
| Sanya LSG Air Catering Co. Ltd., Sanya, China | 45,00 | 40,00 |
| SCA Schedule Coordination Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich | 25,00 | 25,00 |
| Shenzhen Airport International Cargo Terminal Company Limited, Shenzhen, China | 50,00 | 50,00 |
| Sichuan Airlines LSG Air Catering Co. Ltd., Chengdu, China | 40,00 | 40,00 |
| Tanklager-Gesellschaft Tegel GbR, Tegel | 12,50 | 12,50 |
| Terminal One Group Association, L.P., New York, USA | 24,75 | 0,00 |
| Terminal One Management Inc., New York, USA | 25,00 | 25,00 |
| THBG BBI GmbH, Schönefeld | 46,45 | 46,45 |
| Turbo Fuel Services Sachsen (TFSS) GbR, Hamburg | 20,00 | 20,00 |
| UBAG Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, Rümlang, Schweiz | 12,00 | 12,00 |
| Universal Air Travel Plan, Inc., Washington, USA | 5,26 | 5,26 |
| Vancouver Airport Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada | 5,71 | 5,71 |
| Verimi GmbH, Frankfurt am Main | 5,91 | 5,91 |
| Xinjiang HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Urumqi, China | 49,00 | 40,00 |
| Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg | 20,00 | 20,00 |

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt, den 26. Februar 2021
Der Vorstand



Carsten Spohr
Chief Executive Officer



Christina Foerster
Chief Customer Officer



Harry Hohmeister
Chief Commercial Officer



Detlef Kayser
Chief Operations Officer



Michael Niggemann
Chief HR & Legal Officer



Remco Steenbergen
Chief Financial Officer

Der nachfolgend wiedergegebene Bestätigungsvermerk umfasst auch einen „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Abschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrunde liegende Prüfungsgegenstand (zu prüfende ESEF-Unterlagen) ist nicht beigefügt. Die geprüften ESEF-Unterlagen können im Bundesanzeiger eingesehen bzw. aus diesem abgerufen werden.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften (der „Konzern“ oder „Lufthansa Group“) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020, der mit dem Lagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft zusammengefasst ist, geprüft. Die auf der in Abschnitt „Corporate Governance“ des zusammengefassten Lageberichts angegebenen Internetseite veröffentlichte Konzernerklärung zur Unternehmensführung nach § 315d HGB sowie die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene nichtfinanzielle Konzernerklärung nach § 315b HGB haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Des Weiteren haben wir die über die Vorjahresangabe hinausgehenden lageberichts-fremden Angaben zu den Geschäftsjahren 2015, 2016, 2017 und 2018 in den Tabellen mit Mehrjahresvergleichen des zusammengefassten Lageberichts nicht inhaltlich geprüft. Lageberichts-fremde Angaben im zusammengefassten Lagebericht sind Angaben, die weder nach §§ 315, 315a bzw. nach §§ 315b bis 315d HGB vorgeschrieben, noch nach DRS 20 gefordert sind.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den

tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und

- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Konzernerklärung zur Unternehmensführung, nicht auf den Inhalt der oben genannten nichtfinanziellen Konzernerklärung und nicht auf die oben genannten Mehrjahresvergleiche des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

1. Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Fortführungsprognose

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Covid-19 Pandemie hat die Luftfahrtindustrie in einem besonderen Ausmaß getroffen. Seit dem Ausbruch der Pandemie im Frühjahr 2020, führen nationale wie internationale Reisebeschränkungen dazu, dass der Flugreiseverkehr wesentlich eingeschränkt wurde. Die Einschränkungen haben den Geschäftsverlauf und die Liquidität der Lufthansa Group erheblich belastet.

Zur Sicherung der Zahlungsfähigkeit der Lufthansa Group wurden mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik Deutschland sowie mit den Regierungen aus der Schweiz, Österreich und Belgien Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite in Höhe von bis zu EUR 9 Mrd. vereinbart. Darüber hinaus sind weltweit Unterstützungsmaßnahmen anderer Regierungen in Anspruch genommen worden, wie z. B. in den USA.

Die Lufthansa Group hat die angebotene Flugreise-Kapazität deutlich verringert und darüber hinaus Maßnahmen initiiert, um Kosten und Investitionsausgaben zu senken. Der Vorstand hat eine Operative Konzernplanung für die Geschäftsjahre 2021 bis 2024, verbunden mit einer fristenkongruenten Liquiditätsprognose, aufgestellt und dabei mögliche Auswirkungen aus nationalen wie internationalen Reiseeinschränkungen im Zusammenhang mit der Covid-19 Pandemie auf die angebotene Flugreise-Kapazität unter Berücksichtigung von Gegenmaßnahmen abgebildet. Das Ergebnis der Planung ist in hohem Maße von den Annahmen abhängig, die die gesetzlichen Vertreter zur zukünftigen Geschäftsentwicklung und den daraus abgeleiteten Zahlungsmittelzuflüssen und Zahlungsmittelabflüssen getroffen haben. Die Planung für 2021 und die Folgejahre beruht auf der Annahme, einer weitreichenden Impfstoffverfügbarkeit oder einer etablierten Teststrategie. Darüber hinaus werden erhebliche Kosteneinsparungen aufgrund eingeleiteter Restrukturierungsmaßnahmen unterstellt.

Die Prüfung der Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf den Rechnungslegungsgrundsatz der Unternehmensfortführung war aufgrund der Vielfalt an politischen, medizinischen sowie weltwirtschaftlichen Einflüssen sowie der durch die gesetzlichen Vertreter in diesem Zusammenhang zu treffenden Maßnahmen zur Risikobegrenzung und deren Reflexion in der Unternehmensplanung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt.

Prüferisches Vorgehen

Wir haben mit den gesetzlichen Vertretern erörtert, welchen Einfluss die Covid-19 Pandemie mit ihren nationalen wie internationalen Reisebeschränkungen auf die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihre Tochtergesellschaften direkt wie indirekt sowie kurz- und mittelfristig haben könnte. Wir haben erörtert, welche verschiedenen Annahmen und Szenarien der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter zugrunde liegen.

Wir haben die von den gesetzlichen Vertretern aufgestellte Operative Konzernplanung inklusive der Liquiditätsprognose analysiert und mit der zuständigen Managementebene unter Einbindung unserer internen Spezialisten aus dem Bereich Strategy and Transaction erörtert. Dabei haben wir Erläuterungen des Managements zu den wesentlichsten Planannahmen, strategischen Zielsetzungen, erwarteten Entwicklungen und operativen Maßnahmen und deren Verarbeitung/Abbildung in den Zahlungsströmen auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt.

Zudem haben wir die rechnerische Richtigkeit, Vollständigkeit und Konsistenz des Planungsmodells, den konzeptionellen Aufbau und insbesondere die Ableitung der Zahlungsströme und ihrer einzelnen Bestandteile nachvollzogen. In diesem Zusammenhang haben wir auch die Umsetzung der im Rahmen der Restrukturierungsprogramme beschlossenen Maßnahmen zur Senkung des Liquiditätsabflusses anhand von Beschlüssen, internen und externen Veröffentlichungen und beobachteten Tatsachen zur Umsetzung von Kapazitätsanpassungen und ihre Auswirkungen auf die Flotte als auch auf das Personal nachvollzogen. Ebenso haben wir die in der Finanzplanung berücksichtigten Investitionsausgaben anhand von Bestellobligo und Rahmenverträgen abgeglichen.

Zur Beurteilung der in der Liquiditätsplanung enthaltenen Zahlungsmittelzuflüsse, haben wir u.a. die Verträge zu staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen und weiterer Finanzierungen eingesehen, Zahlungseingänge nachvollzogen, Bedingungen und Auflagen gewürdigt. Zudem wurden die definierten übergeordneten Ziele der Finanzierungsstrategie und deren Unterlegung mit geeigneten Maßnahmen nachvollzogen. Überdies haben wir bedeutende Planannahmen unter Berücksichtigung historischer Entwicklungen und unseres Verständnisses des Geschäftes nachvollzogen und auf Basis verschiedener externer Informationen auf Plausibilität gewürdigt. Basis dieser Würdigung sind Analystenschätzungen, sowohl für die Lufthansa Group als auch solche in Bezug auf Vergleichsunternehmen, sowie andere externe Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs (Marktstudien) und gesamtwirtschaftliche Prognosen.

Des Weiteren haben wir die aktualisierten Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter zur Verfügbarkeit des Covid-19 Impfstoffs, einer Teststrategie, den aktuellen Reisebeschränkungen sowie das aktuelle Buchungsverhalten und die Berücksichtigung dieser Faktoren in der Konzernplanung mit den gesetzlichen Vertretern und dem Management der Gesellschaft erörtert bzw. anhand von konzerninternen Auswertungen nachvollzogen.

Zudem haben wir mit dem Management weitere potentielle Maßnahmen zur Liquiditätssicherung, die mangels Notwendigkeit nicht in der Liquiditätsplanung berücksichtigt sind, erörtert und hinsichtlich ihres Risikodeckungspotentials gewürdigt.

Ferner haben wir nachvollzogen, ob der Konzernabschluss und der Konzernlagebericht Angaben zu den Auswirkungen der Covid-19 Pandemie auf die Fortführungsprognose und insbesondere die von den gesetzlichen Vertretern ergriffenen Maßnahmen zur Risikobegrenzung enthalten.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen in Bezug auf die Fortführungsprognose/die Anwendung des Rechnungslegungsgrundsatzes der Unternehmensfortführung ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter bzgl. der Fähigkeit des Unternehmens zur Fortführung der Unternehmertätigkeit und der daraus abgeleiteten angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „2 Unternehmensfortführung (Going Concern)“ und zu den damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen des Vorstandes und zu Quellen von Schätzungsunsicherheiten auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

Ferner verweisen wir im Konzernlagebericht auf den „Chancen- und Risikobericht“ sowie auf den „Prognosebericht“ und dort insbesondere in den Abschnitt „Ausblick Lufthansa Group – Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group“.

2. Werthaltigkeit eigener und geleaster Flugzeuge

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die im Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ausgewiesenen Flugzeuge stellen einen wesentlichen Teil der Vermögenswerte der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften dar. Zu den ausgewiesenen Flugzeugen gehören Flugzeuge, die im rechtlichen Eigentum der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften stehen und von diesen genutzt werden sowie geleaste Flugzeuge.

Aufgrund der Auswirkungen der Covid-19 Pandemie wurde vom Vorstand eine dauerhafte Reduktion der Flotte beschlossen. Somit war von den gesetzlichen Vertretern unter Einschätzung der weiteren Verwendung der Flugzeuge (zum Beispiel durch Verkauf oder eine dauerhafte Stilllegung) der beizulegende Zeitwert und damit der Bedarf einer außerplanmäßigen Abschreibung zu ermitteln.

Aus unserer Sicht war die Werthaltigkeit von Flugzeugen im Rahmen unserer Prüfung einer der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, da die Bewertung und daraus resultierende außerplanmäßige Abschreibungen dieser betragsmäßig bedeutsamen Posten in einem wesentlichen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter insbesondere vor dem Hintergrund der Auswirkungen der Covid-19 Pandemie beruht.

Prüferisches Vorgehen

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Flugzeuge, die im wirtschaftlichen Eigentum der Lufthansa Group stehen und weiter im Flugbetrieb eingesetzt werden sollen, haben wir die Flottenplanung in Verbindung mit der Operativen Konzernplanung auf interne Konsistenz beurteilt, sowie analysiert, ob diese mit Branchenprognosen im Einklang stehen. In diesem Zusammenhang haben wir den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Werthaltigkeitstest und die diesem Test zu Grunde liegenden Annahmen der verschiedenen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, denen diese Flugzeuge zugeordnet sind, auf interne und externe Konsistenz (z. B. Abgleich zu internen Planungsunterlagen sowie Branchenprognosen) beurteilt und nachvollzogen, ob sich ein Abschreibungsbedarf ergibt.

Zur Beurteilung der von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Entscheidungen zur weiteren Verwendung der Flugzeuge, die im wirtschaftlichen Eigentum der Lufthansa Group stehen und die nicht weiter im Flugbetrieb eingesetzt werden sollen, haben wir nachvollzogen, ob die in den Beschlüssen enthaltenen Maßnahmen der gesetzlichen Vertreter zur Stilllegung bzw. zum Langzeitparken vollständig bilanziell berücksichtigt wurden. Ferner haben wir für die zur Stilllegung bzw. zum Langzeitparken vorgesehenen Flugzeuge die Bewertungsannahmen der gesetzlichen Vertreter für den zu Grunde gelegten Verkaufswert oder Schrottswert zur Ableitung der außerplanmäßigen Abschreibung der Flugzeuge unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir beurteilt, ob die Annahmen der gesetzlichen Vertreter anhand von den am Markt beobachtbaren Preisen, unter der Berücksichtigung einer regelmäßig publizierten Marktpreisübersicht der Aircraft Value Analysis Company Ltd., vergleichbaren Kaufverträgen aus der Vergangenheit oder aus bereits abgeschlossenen Kaufverträgen nachvollziehbar abgeleitet wurden.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Werthaltigkeit eigener und geleaster Flugzeuge ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der Bilanzierung der Flugzeuge verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang Kapitel „19 Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechte“, „22 Leasingverhältnisse“ und „10 Abschreibungen“.

**3. Bilanzierung staatlicher Beihilfen/
Stabilisierungsmaßnahmen****Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt**

Mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik Deutschland („WSF“) sowie mit den Regierungen aus der Schweiz, Österreich und Belgien wurden Stabilisierungsmaßnahmen und staatlich garantierte Kredite von bis zu EUR 9 Mrd. vereinbart, um den Fortbestand der Lufthansa Group zu sichern. Die staatlichen Beihilfen und Stabilisierungsmaßnahmen beinhalten verschiedene Instrumente sowohl mit Eigen- als auch Fremdkapitalcharakter. Neben Konsortialkrediten und nachrangigen Darlehen sowie stillen Kapitalbeteiligungen, umfassen die Stabilisierungsmaßnahmen eine Kapitalbeteiligung des WSF an der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft von 20% (EUR 306 Mio.), eine weitere, stille Einlage mit Eigenkapitalcharakter (EUR 4,7 Mrd., Stille Einlage I) und ein Darlehen der COVID-19-Finanzierungsagentur des (österreichischen) Bundes GmbH (EUR 150 Mio.). Das Darlehen ist nach Erfüllung bestimmter Voraussetzungen ertragswirksam als Zuschuss zu erfassen und auf die Stille Einlage I anzurechnen, die sich somit auf EUR 4,5 Mrd. reduziert.

Die Prüfung der Bilanzierung staatlicher Beihilfen/Stabilisierungsmaßnahmen war ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt, da aufgrund der Anzahl der Einzelmaßnahmen und der Vielfalt komplexer vertraglicher Bestimmungen ein erhöhtes Risiko einer fehlerhaften Bilanzierung besteht. Aufgrund der vorhandenen Komplexität der Rechnungslegungsvorschriften und ihrer Auslegung betrifft dies insbesondere die Einstufung der stillen Einlage I im WSF Rahmenvertrag als Eigenkapital, die Bilanzierung der Vertragsbestandteile als eigenständige Transaktionen sowie die periodengerechte erfolgswirksame Erfassung der Beihilfe in Österreich.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir unter Einbeziehung unserer internen Spezialisten aus dem Bereich der Financial Instruments Expert Group unter anderem die den jeweiligen Maßnahmen zugrunde liegenden Verträge analysiert; insbesondere haben wir den WSF-Rahmenvertrag dahingehend gewürdigt, ob die vom Vorstand gewählte Bilanzierung der darin enthaltenen Einzelverträge als eigenständige Transaktionen den Anforderungen von IAS 32, Finanzinstrumente, entspricht. Ferner haben wir anhand der in IAS 32 definierten Eigenkapitalkriterien einerseits und anhand von Unterlagen zur Konzernplanung und Liquiditätsprognose verbunden mit Gesprächen mit dem verantwortlichen Management andererseits, beurteilt, ob die in Bezug auf die eigenständigen Transaktionen getroffenen Vereinbarungen, die Voraussetzungen zur Qualifizierung als Eigenkapital erfüllen.

Hinsichtlich der Kapitalbeteiligung des WSF an der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft haben wir die notarielle Niederschrift, mit der gemäß § 130 AktG der Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft über die Zustimmung zu den Stabilisierungsmaßnahmen, inklusive der Kapitalerhöhung, beurkundet wurde, sowie die Eintragung dieser Kapitalerhöhung im Handelsregister eingesehen und den dazu gehörenden Zahlungseingang nachvollzogen.

Weiterhin haben wir die ertragswirksame Behandlung im Geschäftsjahr 2020 des Darlehens der COVID-19-Finanzierungsagentur in Höhe von EUR 150 Mio. als Zuwendung der öffentlichen Hand nach IAS 20 nachvollzogen. Der Verzicht auf die Rückzahlung des Darlehens ist an die Bedingung geknüpft, dass der Austrian Airlines AG ein Covid-19 induzierter wirtschaftlicher Schaden von mindestens EUR 150 Mio. im Geschäftsjahr 2020 entstanden ist. In diesem Zusammenhang haben wir die vom Management der Austrian Airlines AG für den Zeitraum vom 9. März 2020 bis 14. Juni 2020 aufgestellte Schadensberechnung rechnerisch und methodisch nachvollzogen sowie die Abgrenzung von Covid-19 induzierten Aufwendungen anhand von Vergleichswerten (Plan/Ist und Vorjahr) gewürdigt.

Wir haben sämtliche aus den mit dem WSF und den Regierungen aus der Schweiz, Österreich und Belgien vereinbarten Stabilisierungsmaßnahmen resultierenden Zahlungseingänge zu den Bankauszügen abgestimmt. Des Weiteren haben wir die Ermittlung der fixen bzw. variablen Zinsaufwendungen und deren erfolgswirksame Erfassung in der Gewinn- und Verlustrechnung auf Basis der vertraglichen Grundlagen nachvollzogen.

Ferner haben wir die gemäß IAS 20 geforderten Angaben im Konzernabschluss zu den Zuwendungen und Beihilfen der öffentlichen Hand gewürdigt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Bilanzierung staatlicher Beihilfen/Stabilisierungsmaßnahmen keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die Angaben zur Bilanzierung staatlicher Beihilfen/Stabilisierungsmaßnahmen sind im Wesentlichen in den Abschnitten „2 Unternehmensfortführung (Going Concern)“, „7 Sonstige betriebliche Erträge“, „19 Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechte“, „33 Gezeichnetes Kapital“ und „37 Finanzschulden“ des Konzernanhangs enthalten.

Ferner verweisen wir im Konzernlagebericht auf den „Wirtschaftsbericht“ und dort auf die Ausführungen zur „Finanzierung“ im Unterabschnitt „Finanzlage“ innerhalb des Abschnitts „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“.

4. Bilanzierung des Kurzarbeitergeldes sowie der darauf entfallenen Sozialversicherungsbeiträge und deren Erstattung

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Covid-19 Pandemie wirkte sich im Geschäftsjahr 2020 maßgeblich auf das weltweite Geschäft der Lufthansa Group aus. Als eine der Maßnahmen zur Eindämmung der finanziellen Auswirkungen dieser anhaltenden Krise führten die gesetzlichen Vertreter diverser Konzerngesellschaften der Lufthansa Group Kurzarbeit ein. In diesem Zusammenhang haben diese bei den jeweils zuständigen staatlichen Stellen auch die Erstattung des Kurzarbeitergeldes im gesetzlich geregelten Umfang beantragt.

Die Bewilligung der monatlich beantragten Erstattungen von Kurzarbeitergeldern erfolgt landesspezifisch teils durch formelle Leistungsbescheide oder behördliche Verfügungen, bevor es zur Auszahlung kommt, teils auch durch direkte Auszahlung der Erstattungen durch die zuständige staatliche Stelle, wenn deren Prüfung der Abrechnungs- bzw. Erstattungslisten zu keinen Einwendungen führte. Da es sich hierbei jedoch grundsätzlich nur um Bewilligungen unter Vorbehalt einer abschließenden Prüfung auf Vorliegen der jeweiligen gesetzlichen Voraussetzungen hinsichtlich der eingereichten Erstattungsanträge durch dieselben oder andere staatliche Stellen nach Ende des Zeitraums des Kurzarbeitergeldbezuges handelt, stellt die Vereinnahmung von Erstattungsbeträgen bis zu diesem Zeitpunkt eine Unsicherheit für die betroffenen Konzerngesellschaften der Lufthansa Group dar.

Zur Abbildung dieses Sondersachverhalts in den Lohn- und Gehaltsabrechnungen wurden zudem sowohl die zugrundeliegenden IT-Systeme angepasst als auch besondere Maßnahmen zur Überwachung im Rahmen der rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsysteme implementiert. Diese Anpassungen der zugrundeliegenden Personalabrechnungssysteme sowie der rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsysteme (IKS) der Konzerngesellschaften stellen ein höheres Risiko wesentlicher falscher Darstellung der Erstattungsansprüche im Konzernabschluss dar, da Fehler in den Lohn- und Gehaltsabrechnungen sowie Schwächen in Überwachungsmaßnahmen des IKS zu fehlerhaft ermittelten Beträgen für die Erstattungsanträge führen können, was negative finanzielle Auswirkungen für den Konzern nach sich ziehen kann.

Bei den von den staatlichen Stellen zu erstattenden Beträgen ist rechtlich grundlegend zwischen Ansprüchen der Konzerngesellschaften der Lufthansa Group und Ansprüchen der einzelnen Mitarbeiter gegen diese zu unterscheiden. Die Ansprüche der Gesellschaften gegen die zuständigen staatlichen Stellen sind aufgrund ihrer Anknüpfung an die Erfüllung bestimmter gesetzlich geregelter Bedingungen als erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand zu klassifizieren, welche aufwandsmindernd vereinnahmt werden. Erstattungen der zuständigen staatlichen Stellen an die Konzerngesellschaften der Lufthansa Group resultierend aus Ansprüchen der einzelnen Mitarbeiter gegen diese, wie es

beispielsweise in Deutschland für das zu zahlende Kurzarbeitergeld der Fall ist, stellen für den Arbeitgeber lediglich einen durchlaufenden Posten dar, welcher im Konzernabschluss der Lufthansa Group als Forderungen gegen die entsprechenden staatlichen Stellen erfolgsneutral erfasst wird. Diese unterschiedliche Bilanzierung der zwei Arten von Erstattungsansprüchen begründet insbesondere das Risiko einer fehlerhaften Bewertung auf Grund von unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen. Zum Bilanzstichtag werden Forderungen gegen die zuständigen staatlichen Stellen in Höhe der bereits ausgezahlten bzw. abgeführten aber noch nicht von den zuständigen staatlichen Stellen erstatteten Beträge unter Berücksichtigung von Erfahrungswerten vergangener Monate geschätzt.

Vor dem Hintergrund dieser unterschiedlichen Bilanzierung und aufgrund der quantitativen Bedeutung der Erstattungen von Kurzarbeitergeldern und Sozialversicherungsbeiträgen für den Konzernabschluss der Lufthansa Group sowie der Komplexität der gesetzlichen Anforderungen und verfahrensmäßigen Unsicherheiten stellte die Bilanzierung des Kurzarbeitergeldes sowie der darauf entfallenden Sozialversicherungsbeiträge einen besonders wichtigen Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung dar.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir, teilweise mit Unterstützung unserer internen Spezialisten aus dem Bereich People Advisory Services, die Bilanzierung des Kurzarbeitergeldes und der darauf entfallenden Sozialversicherungsbeiträge sowie deren Erstattung durch die zuständigen staatlichen Stellen sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach beurteilt. Im Zuge dessen haben wir anhand von Nachweisen in Stichproben evaluiert, ob die Rechtsgrundlagen für die Einführung von Kurzarbeit vorlagen. Zu diesen zählen zum einen die durch die gesetzlichen Vertreter der Konzerngesellschaften – teilweise regelmäßig zu wiederholenden – Voranmeldungen bzw. zu stellenden Anträge auf Erstgewährung bei den zuständigen staatlichen Stellen, die eine Anzeige über den Arbeitsausfall bzw. Anordnung von Kurzarbeit im Betrieb sowie die Darlegung der Erfüllung gesetzlicher Voraussetzungen für die Einführung von Kurzarbeit und folglich den Bezug von Kurzarbeitergeld enthalten. Zum anderen haben wir die Anerkennungsbescheide oder behördliche Verfügungen eingeholt, in denen das Vorliegen der einschlägigen gesetzlichen Voraussetzungen für die Einführung von Kurzarbeit bestätigt sowie der Bezug von Kurzarbeitergeld und folgende Erstattungen dessen sowie der darauf entfallenden Sozialversicherungsbeiträge dem Grunde nach von diesen bewilligt werden.

Unsere Prüfungshandlungen umfassten zum einen die Beurteilung der Bilanzierung der durch die zuständigen staatlichen Stellen erfolgten Erstattungen des Kurzarbeitergeldes sowie zum anderen auch die darauf entfallenden – teilweise vom Arbeitgeber allein zu tragenden – Beiträge zur Sozialversicherung durch die zuständigen staatlichen Stellen in Übereinstimmung mit IAS 20 als erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand. Den Prozess der Ermittlung und Bilanzierung der vorgenannten Erstattungsbeträge haben wir,

insbesondere zur Beurteilung der Ergebnisse aus den kurzarbeitsbezogenen Anpassungen der zugrundeliegenden Personalabrechnungssysteme, unter Berücksichtigung der nach Betriebsbereichen differenzierten und genehmigten individuellen Kurzarbeitszeiten in Stichproben nachvollzogen. In diesem Zusammenhang haben wir die in den Zeiterfassungssystemen abgebildeten kurzarbeitsbedingten Abwesenheitszeiten zu den individuellen Vergütungsabrechnungen der Stichprobe sowie zu den von den zuständigen Mitarbeitern der Gesellschaften ausgefüllten Erstattungs- bzw. Abrechnungslisten abgeglichen, die den monatlichen Erstattungsanträgen zugrunde liegen. Des Weiteren haben wir die Ermittlung und Berechnung der Höhe des in diesen Erstattungsanträgen ausgewiesenen Kurzarbeitergeldes sowie der darauf entfallenden Sozialversicherungsbeiträge in Stichproben methodisch und rechnerisch nachvollzogen. Zudem haben wir uns während unserer Prozessaufnahmen ein Verständnis über die Maßnahmen des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems verschafft und diese im Rahmen einer Aufbauprüfung gewürdigt.

Ferner haben wir die Bilanzierung der Forderungsabgrenzung zum Bilanzstichtag der Höhe nach unter Berücksichtigung von Erfahrungswerten aus retrospektiv ermittelten Abweichungen zwischen den monatlichen Erstattungsanträgen und Leistungsbescheiden oder behördlichen Verfügungen der zuständigen staatlichen Stellen sowie den tatsächlich geleisteten Erstattungsbeträgen plausibilisiert.

Zudem haben wir analytische Prüfungshandlungen in Bezug auf die Höhe des Kurzarbeitergeldes sowie der darauf entfallenden Sozialversicherungsbeiträge durchgeführt. Dabei haben wir basierend auf unseren anhand von Befragungen sowie oben dargestellten Anträgen und Bescheiden gebildeten Erwartungshaltungen Zusammenhänge, Schwankungen und Trends auf Plausibilität untersucht. Diese umfassten unter anderem die Analyse der Entwicklung des erstatteten Kurzarbeitergeldes und der darauf entfallenden Sozialversicherungsbeiträge sowie des Verhältnisses dieser Erstattungsbeträge zum gesamten Personalaufwand sowie den gesamten Sozialversicherungsaufwendungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiterzahlen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Bilanzierung des Kurzarbeitergeldes sowie der darauf entfallenen Sozialversicherungsbeiträge und deren Erstattung keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der Bilanzierung des Kurzarbeitergeldes sowie der staatlichen Zuschüsse in Form einer Erstattung der Sozialversicherungsbeiträge durch die zuständigen staatlichen Stellen im Rahmen der Erstattung des Kurzarbeitergeldes verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang zu „3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ und „9 Personalaufwand“.

5. Bilanzierung von derivativen Finanzinstrumenten in Sicherungszusammenhängen

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft schließt eine Vielzahl verschiedener derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung gegen Währungs-, Treibstoffpreis- und Zinsänderungsrisiken aus dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb ab. Im Geschäftsjahr 2020 hat die Lufthansa Group in Folge der Covid-19 Pandemie wesentliche Einschränkungen im Umfang der Flugleistung erfahren und daraus resultierend geringere Ein- und Ausgaben in Fremdwährung sowie einen wesentlich geringeren Kerosineinkauf. In der Folge sind geplante Transaktionen und somit Grundgeschäfte in Sicherungsbeziehungen weggefallen. Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte aufgrund des betragsmäßig bedeutsamen Volumens, der hohen Komplexität und Anzahl der Sicherungsgeschäfte sowie der umfangreichen Anforderungen an die Bilanzierung einer der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter Einbindung unserer internen Spezialisten aus der Financial Instruments Experts Group unter anderem die vertraglichen und wirtschaftlichen Grundlagen des Sicherungszusammenhangs zwischen den erwarteten Transaktionen als Grundgeschäfte und den derivativen Finanzinstrumenten als Sicherungsinstrumente sowie die Bilanzierung einschließlich der Ergebniseffekte beurteilt. Unser Schwerpunkt hierbei lag auf dem Testen der Kontrollen, die die Existenz und Vollständigkeit der derivativen Finanzinstrumente sowie der designierten Grundgeschäfte in den für die bilanzielle Abbildung der Sicherungsbeziehungen zuständigen IT-Systemen adressieren. Ergänzend haben wir Bankbestätigungen als Prüfungsnachweis herangezogen.

Die Bewertung der Grund- und Sicherungsgeschäfte (inkl. Optionsprämien) durch die gesetzlichen Vertreter wurde insbesondere im Bereich Treibstoff aber auch in Bezug auf Fremdwährungen durch Nachbewertungen in unseren eigenen Bewertungssystemen nachvollzogen. Für Zinsderivate haben wir Prüfungshandlungen hinsichtlich der für Bewertungszwecke genutzten Software durchgeführt. Wir haben uns die Zugriffsberechtigungen, den Freigabeprozess hinsichtlich Softwareveränderungen sowie die Archivierung von Veränderungen der Software angesehen und anschließend wesentliche Zinsderivate in einer Stichprobe selbstständig nachbewertet.

Das Vorliegen der Voraussetzungen der bilanziellen Abbildung der Sicherungsbeziehungen haben wir anhand der durch die gesetzlichen Vertreter erstellten Designationsdokumentationen sowie der internen Risikomanagement-Richtlinie unter Einbindung unserer Spezialisten beurteilt. Wir haben auf

Basis von Unternehmensplanungen sowie durch Befragungen des Managements nachvollzogen, ob nur noch solche erwarteten künftigen Transaktionen Grundgeschäft einer Sicherungsbeziehung sind, deren Eintritt auf Basis der aktuellen Unternehmensplanung als hochwahrscheinlich einzu-stufen ist. Wir haben die bilanzielle Abbildung von Sicherungsbeziehungen und deren (ggf. vorzeitigen) Auflösungen wertmäßig nachvollzogen und zu den jeweiligen betroffenen Positionen in Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung abge-stimmt. Im Bereich der Treibstoffpreissicherung haben wir darüber hinaus die Ermittlung des bilanziellen Ansatzes der Optionsprämien rechnerisch nachvollzogen, die Bestandteil der designierten Derivate sind.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Bilanzierung von derivativen Finanzinstrumenten in Sicherungszusammenhängen keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die Angaben zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen bzgl. der derivativen Finanzinstrumente in Sicherungszusammenhängen sind in den Abschnitten „3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „14 Übrige Finanzposten“ sowie „45 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten“ des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats in Kapitel „Bericht des Aufsichtsrats“ des Geschäftsberichts verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Konzern-erklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die oben genannte Konzernerklärung zur Unternehmensführung, die oben genannte nichtfinanzielle Konzernerklärung sowie die oben genannten im Konzernlagebericht enthaltenen lage-berichtsfremden Angaben. Ferner umfassen die sonstigen Informationen weitere für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere

- der Brief des Vorstands an die Aktionäre in Kapitel „Brief des Vorstands“ des Geschäftsberichts
- die Erläuterungen zur Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft Aktie in Kapitel „Lufthansa Aktie“ des Geschäftsberichts
- die Versicherung der gesetzlichen Vertreter in Kapitel „Allgemeine Angaben“, Abschnitt „1 Unternehmens-information“ des Konzernanhangs
- der Vergütungsbericht in Kapitel „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts

- die Zehn-Jahres-Übersicht in Kapitel „Zehn-Jahres-Übersicht“ des Geschäftsberichts

aber nicht den Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Lageberichtsangaben und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist

bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit, im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;

- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei „Deutsche_Lufthansa_AG_KA_LB_ESEF-2020-12-31.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vor-

schriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Konzernabschluss und geprüften Konzernlagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen;
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.
- Prüferische Durchsicht des Zwischenabschlusses der Deutsche Lufthansa AG zum 30. Juni 2020
- Abgabe eines Comfort Letters für die Deutsche Lufthansa AG im Zusammenhang mit dem Euro Medium Term Note (EMTN) Programm
- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nicht-finanziellen Erklärung nach §§ 289b ff. sowie 315b ff. HGB
- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit des Berichts der Deutsche Lufthansa AG über die Erfüllung der Bedingungen und Auflagen des Mutterunternehmens und der betroffenen Gruppengesellschaften gemäß §§ 8 bis 17 des Rahmenvertrags zur Gewährung von Stabilisierungsmaßnahmen
- Gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen nach § 162 Abs. 3 AktG in Bezug auf den aktienrechtlichen Vergütungsbericht
- Freiwillige Jahresabschlussprüfungen zum 31. Dezember 2020
- Durchführung vereinbarter Untersuchungshandlungen für die Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main, in Bezug auf den Sitz der Gesellschaft
- Projektbegleitende Prüfung einer Migration von IT-gestützter rechnungslegungsbezogener Systeme nach IDW PS 850 für die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg
- Zulässige Beratung im Zusammenhang mit einem Verwendungsnachweis für die Lufthansa Technik AG, Hamburg
- Prüfung der Albatros Service Center GmbH, Köln, gemäß § 24 FinVermV
- Vereinbarte Untersuchungshandlungen in Bezug auf einen Compliance Sachverhalt in einem ausländischen Tochterunternehmen der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 5. Mai 2020 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 8. Mai 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Wir haben folgende Leistungen, die nicht im Konzernabschluss oder im Konzernlagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für die Konzernunternehmen erbracht bzw. wurden für deren Erbringung beauftragt:

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Siegfried Keller.

Eschborn/Frankfurt am Main, 2. März 2021

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Sven Hayn
Wirtschaftsprüfer

Siegfried Keller
Wirtschaftsprüfer

VERGÜTUNGS- BERICHT

Der Vergütungsbericht gibt detailliert und individualisiert Auskunft über die im Berichtsjahr den aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG im Geschäftsjahr 2020 gewährte und geschuldete Vergütung sowie für das Geschäftsjahr zugesagte Zuwendungen. Der Bericht entspricht den Anforderungen des § 162 AktG sowie den relevanten Rechnungslegungsvorschriften (HGB, IFRS). Eine Zusammenfassung des Vergütungssystems für den Vorstand im Geschäftsjahr 2020 findet sich in **T202, S. 261 ff.** Weitere detaillierte Informationen zu den Vergütungssystemen für die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG sind auf der Internetseite der Gesellschaft dargestellt. www.lufthansagroup.com.

Vergütung der Mitglieder des Vorstands

Das System zur Vergütung der Mitglieder des Vorstands orientiert sich an der Größe, Komplexität und wirtschaftlichen Lage des Unternehmens sowie an seinen Zukunftsaussichten. Es orientiert sich ferner an der Unternehmensstrategie und schafft so einen Anreiz für eine erfolgreiche und nachhaltige Unternehmensführung. Gleichzeitig werden sowohl die Aufgaben und Leistungen des Gesamtvorstands als auch des jeweiligen Vorstandsmitglieds berücksichtigt. Aus diesem Grund basiert das Vergütungssystem auf transparenten, leistungsbezogenen und auf den Unternehmenserfolg sowie auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Parametern. Der Anteil der langfristigen variablen Vergütung übersteigt den Anteil der kurzfristigen variablen Vergütung deutlich, um die langfristige Entwicklung der Gesellschaft in den Fokus zu stellen.

Der Aufsichtsrat ist als Gesamtgremium zuständig für die Struktur des Vergütungssystems der Mitglieder des Vorstands und die Festsetzung der individuellen Bezüge. Das Präsidium unterstützt den Aufsichtsrat dabei, überwacht die angemessene Ausgestaltung des Vergütungssystems und bereitet die Beschlüsse des Aufsichtsrats vor. Bei wesentlichen Änderungen am Vergütungssystem, mindestens jedoch alle vier Jahre, wird das Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt.

Wichtige Ereignisse im Vergütungsjahr 2020

Der Aufsichtsrat hatte mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2020 Anpassungen an dem seit 2019 geltenden Vergütungssystem für den Vorstand beschlossen. Damit wurde insbesondere den gesetzlichen Neuregelungen durch das Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) sowie der Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex Rechnung getragen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat mit den beschlossenen Anpassungen die Anforderungen von Investoren und Stimmrechtsberatern im Nachgang zur Hauptversammlung am 7. Mai 2019 aufgegriffen. Die wesentlichen Anpassungen sind in der folgenden Darstellung zusammengefasst:

T189 ÜBERSICHT DER ÄNDERUNGEN AM VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM

| Aspekt | Änderung |
|---|--|
| Einjährige variable Vergütung (Jahresbonus) | – Neue finanzielle Erfolgsziele Adjusted ROCE (42,5%) Adjusted EBIT-Marge (42,5%) |
| Mehrfährige variable Vergütung (LTI) | – Umstellung auf einen Performance Share Plan, mit bedingter Zusage virtueller Aktien |
| Aktienhaltevorschriften | – Vereinbarung einer festen Aufbaufrist von grundsätzlich 4 Jahren, unabhängig von der variablen Vergütung – Erweiterung der Haltedauer auf bis zu 4 Jahre nach Ende der Dienstzeit, mit ratierlichem Abbau in Höhe von max. 25 % des Aktienbestands pro Jahr |
| Malus/Clawback | – Einführung einer Compliance- und Performance-Clawback-Regelung |
| Maximalvergütung (Gesamt-Cap) | – Einbeziehung der den Vorständen gewährten Flugvergünstigungen in das Cap |

Das entsprechend angepasste Vergütungssystem wurde der ordentlichen Hauptversammlung am 5. Mai 2020 gemäß § 120a (1) AktG zur Abstimmung vorgelegt und mit einer Mehrheit von 88,22 % gebilligt. Das Vergütungssystem galt im Geschäftsjahr 2020 für alle aktiven und ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder.

STEIGERUNG DER TRANSPARENZ IN DER VERGÜTUNGSBERICHTERSTATTUNG

Auch in Bezug auf die Transparenz zur Vorstandsvergütung wurde das Feedback der Hauptversammlung 2019 aufgegriffen und bereits für das Geschäftsjahr 2019 ausführlich und verständlich über die Zielwerte sowie die Zielerreichung berichtet.

Für das Geschäftsjahr 2020 wird darüber hinaus bereits nach den Vorgaben des neuen § 162 AktG über die Vorstandsvergütung berichtet, wobei zudem weiterhin die Mustertabelle 1 des DCGK in seiner Fassung vom 7. Februar 2017 Anwendung findet.

AUSWIRKUNGEN DER CORONAKRISE

Wirtschaftlich war das Geschäftsjahr 2020 geprägt von den weitreichenden Auswirkungen der weltweiten Verbreitung des Coronavirus auf den globalen Luftverkehr und damit das Geschäft der Lufthansa Group. Der durch die Corona-Pandemie ausgelöste Einbruch bei der Nachfrage nach Flugreisen führte zu einem drastischen Rückgang des Umsatzes und damit einer erheblichen Belastung des Ergebnisses der Lufthansa Group. Die Auswirkungen zeigen sich auch in der variablen Vergütung für die Mitglieder des Vorstands. Diese haben darüber hinaus bereits im März 2020 erklärt, für den Zeitraum April bis einschließlich September 2020 freiwillig auf 20 % ihrer Grundvergütung zu verzichten.

Vergütungsbeschränkungen während der WSF-Stabilisierungsmaßnahmen

Der zwischen der Deutschen Lufthansa AG und dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) abgeschlossene Rahmenvertrag vom 29. Juni 2020 sieht signifikante Beschränkungen der Vorstandsvergütung vor. So dürfen – vorbehaltlich bereits vor dem 21. Juni 2020 begründeter vertraglicher Ansprüche gegen die Gesellschaft – während der Dauer der Stabilisierungsmaßnahmen den Vorstandsmitgliedern keine Boni, andere variable oder vergleichbare Vergütungsbestandteile gewährt werden. Gleiches gilt für Sonderzahlungen in Form von Aktienpaketen, Gratifikationen oder andere gesonderte Vergütungen neben dem Festgehalt, sonstige in das freie Ermessen des Unternehmens gestellte Vergütungsbestandteile und rechtlich nicht gebotene Abfindungen.

Gleichzeitig darf kein Vorstandsmitglied eine Grundvergütung (unter Einbeziehung etwaiger Bezüge aus Konzernmandaten) erhalten, die über die Grundvergütung des jeweiligen Vorstandsmitglieds zum 31. Dezember 2019 hinausgeht, solange nicht mindestens 75 % der Summe der Stillen Einlagen I und II (einschließlich Kupons und etwaiger Zusatzvergütung) sowie der Aktienbeteiligung erfüllt, zurückgezahlt beziehungsweise abgelöst, veräußert oder durch Einbringung oder auf andere Weise vollständig beendet sind. Für neue Vorstandsmitglieder gilt analog die niedrigste Grundvergütung eines Vorstandsmitglieds in entsprechender Position zum 31. Dezember 2019 als Obergrenze.

Zur Umsetzung der mit dem WSF vereinbarten Vergütungsbeschränkungen hat die Deutsche Lufthansa AG mit allen Mitgliedern des Vorstands entsprechende Zusatzvereinbarungen zu den bestehenden Vorstandsanstellungsverträgen geschlossen.

VERÄNDERUNGEN IN DER ZUSAMMENSETZUNG DES VORSTANDS

Im Zusammenhang mit der Niederlegung des Vorstandsmandats von Ulrik Svensson im April 2020 wurde das Vorstandsgremium von sieben auf sechs Mitglieder verkleinert. Nach der Niederlegung des Mandats durch Thorsten Dirks im Juni 2020 bestand der Vorstand zwischenzeitlich aus fünf Mitgliedern. Mit Remco Steenbergen konnte mit Wirkung zum 1. Januar 2021 ein neuer Chief Financial Officer gewonnen werden ([🔗 Bericht des Aufsichtsrats, S. 7 ff.](#)). Seit Januar 2021 besteht der Vorstand damit erneut aus sechs Mitgliedern. Auch Herr Steenbergen hat den Vergütungsbeschränkungen während der Stabilisierungsmaßnahmen zugestimmt.

Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2020 im Überblick

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2020 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands, die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile sowie die diesen jeweils zugrunde liegenden Zielsetzungen:

T190 VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2020

| Bestandteil | Zielsetzung | Ausgestaltung |
|--|---|---|
| Erfolgsunabhängige Vergütung | | |
| Grundvergütung | Soll die Rolle und den Verantwortungsbereich im Vorstand widerspiegeln. Soll ein angemessenes Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern | <ul style="list-style-type: none"> Jährliche Grundvergütung Auszahlung in zwölf Monatsraten Vorstandsvorsitzender: 1.634.000 EUR Ordentliches Vorstandsmitglied: 860.000 EUR |
| Nebenleistungen | | <ul style="list-style-type: none"> Dienstwagen inklusive Fahrer, branchenübliche Flugvergünstigungen für private Flugreisen, Versicherungsprämien |
| Altersversorgung | Soll eine adäquate Altersversorgung absichern | <ul style="list-style-type: none"> Jährliche Zuführung eines festen Betrags Vorstandsvorsitzender: 855.000 EUR Ordentliches Vorstandsmitglied: 450.000 EUR |
| Erfolgsabhängige Vergütung | | |
| Einjährige variable Vergütung (Jahresbonus) | Soll ein profitables Wachstum unter Berücksichtigung der Gesamtverantwortung des Vorstands und der individuellen Leistungen der Vorstandsmitglieder unterstützen | <ul style="list-style-type: none"> Adjusted EBIT-Marge versus Zielwert (42,5%) Adjusted ROCE versus Zielwert (42,5%) Gesamt- und individuelle Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele (15%) Individueller Leistungsfaktor (Bonus/Malus, 0,8 – 1,2) Zielbetrag bei 100%-Zielerreichung 2020: <ul style="list-style-type: none"> Vorstandsvorsitzender: 1.140.000 EUR Ordentliches Vorstandsmitglied: 600.000 EUR Cap: 200% des Zielbetrags <ul style="list-style-type: none"> Vorstandsvorsitzender: 2.280.000 EUR Ordentliches Vorstandsmitglied: 1.200.000 EUR Auszahlung: in bar oder in Aktien |
| Mehrjährige variable Vergütung (LTI) | Soll eine nachhaltig absolut und relativ positive Entwicklung des Unternehmenswerts fördern – bei gleichzeitiger Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit denen der Aktionäre | <ul style="list-style-type: none"> Zuteilung virtueller Lufthansa Aktien mit vierjähriger Laufzeit Endgültige Anzahl virtueller Aktien abhängig von: <ul style="list-style-type: none"> Durchschnittlicher Adjusted ROCE während der Performanceperiode versus Zielwert (42,5%) Relativer TSR der Lufthansa Aktie versus DAX (42,5%) Strategische- und Nachhaltigkeitsziele (15%) Wertentwicklung abhängig von 60-Tages-Durchschnittskurs der Lufthansa Aktie am Laufzeitende und Dividendenzahlungen während der Programmlaufzeit Zielbetrag bei 100%-Zielerreichung 2020: <ul style="list-style-type: none"> Vorstandsvorsitzender: 2.090.000 EUR Ordentliches Vorstandsmitglied: 1.100.000 EUR Cap: 200% des Zielbetrags <ul style="list-style-type: none"> Vorstandsvorsitzender: 4.180.000 EUR Ordentliches Vorstandsmitglied: 2.200.000 EUR Auszahlung: in bar oder in Aktien |
| Leistungen im Fall der Beendigung der Tätigkeit | | |
| Einvernehmliche Beendigung | Soll unangemessen hohe Abfindungszahlungen vermeiden | <ul style="list-style-type: none"> Abfindung begrenzt auf Restlaufzeit des Anstellungsvertrags bzw. maximal zwei Jahresvergütungen (Abfindungshöchstgrenze) |
| Nachvertragliches Wettbewerbsverbot | Dient dem Schutz des Unternehmensinteresses | <ul style="list-style-type: none"> Einjähriges Wettbewerbsverbot nach Ausscheiden aus dem Vorstand bei Zahlung einer Karenzentschädigung in Höhe von 50% der Grundvergütung Verzicht auf Wettbewerbsverbot durch Gesellschaft möglich (mit 6-Monatsfrist) |
| Wechsel der Unternehmenskontrolle | Soll die Unabhängigkeit in Übernahme-situationen sicherstellen | <ul style="list-style-type: none"> Abfindungszahlung in Höhe der Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags bzw. maximal 150% der Abfindungshöchstgrenze |
| Weitere Vergütungsregelungen | | |
| Share Ownership Guidelines | Soll die Aktienkultur und die enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder und der Aktionäre stärken | <ul style="list-style-type: none"> Verpflichtung zur Investition in Lufthansa Aktien über einen Zeitraum von vier Jahren¹⁾ <ul style="list-style-type: none"> Vorstandsvorsitzender: 200% der Grundvergütung Ordentliches Vorstandsmitglied: 100% der Grundvergütung Halteverpflichtung für die Zeit der Vorstandstätigkeit; ratierlicher Abbau des Aktienbestands in Höhe von jährlich 25% nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand |
| Compliance- und Performance-Clawback | Soll eine nachhaltige Unternehmensentwicklung sicherstellen | <ul style="list-style-type: none"> Möglichkeit des Aufsichtsrats, Jahresbonus und LTI einzubehalten oder bereits ausbezahlte Vergütung zurückzufordern |
| Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG | Soll unkontrolliert hohe Auszahlungen vermeiden | <ul style="list-style-type: none"> Kürzung der variablen Bezüge bei Überschreitung der Höchstgrenze für ein Geschäftsjahr: <ul style="list-style-type: none"> Vorstandsvorsitzender: 9,5 Mio. EUR Ordentliches Vorstandsmitglied: 5,0 Mio. EUR |

¹⁾ Die vierjährige Aufbauphase ist während der WSF-Stabilisierungsmaßnahmen vorübergehend ausgesetzt. Weitere Informationen siehe unten [➔ S. 265](#).

Variable Vergütung im Geschäftsjahr 2020

Die Leistungskriterien für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung sind abgeleitet aus den strategischen Zielen und der operativen Steuerung des Unternehmens. Sie zielen auf die Steigerung der Profitabilität und effizientes Wirtschaften unter Berücksichtigung eines optimalen Kapitaleinsatzes. Aus diesem Grund bilden das Adjusted EBIT und der Adjusted ROCE als die maßgeblichen Steuerungsgrößen der Lufthansa Group die wesentlichen Leistungskriterien der variablen Vergütung. Unter Berücksichtigung der Interessen der Aktionäre und weiterer Stakeholder soll so die Nachhaltigkeit des Wirtschaftens sichergestellt und der gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung der Lufthansa Group Rechnung getragen werden.

Auf der Basis des Vergütungssystems hat der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2020 die Ziel-, Schwellen- und Maximalwerte der finanziellen und der im Rahmen der nichtfinanziellen Ziele ausgewählten Schwerpunktthemen für die variable Vergütung festgelegt. Der Aufsichtsrat hat dabei darauf geachtet, dass die Zielsetzungen anspruchsvoll und ambitioniert sind.

Trotz der Unsicherheiten aufgrund der sich bereits abzeichnenden Coronakrise hat der Aufsichtsrat die Zielwerte für die finanziellen Ziele für das Geschäftsjahr 2020 auf der Basis der mittelfristigen Finanzplanung des Konzerns festgelegt, das heißt ohne Berücksichtigung etwaiger – zum Zeitpunkt der Zielfestlegung nicht abschätzbarer – Einflüsse der Coronakrise auf den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group.

Als Schwerpunkte für die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele in der einjährigen variablen Vergütung hat der Aufsichtsrat die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ und für die mehrjährige variable Vergütung im Geschäftsjahr 2020 als strategisches und Nachhaltigkeitsziel den Parameter „Umwelt“ festgelegt. Damit werden über die nichtfinanziellen Leistungskriterien die Interessen der wesentlichen Stakeholder berücksichtigt und langfristig Anreize geschaffen für das umweltpolitische Ziel einer Reduktion der CO₂-Emissionen. Sowohl im Jahresbonus als auch in der mehrjährigen variablen Vergütung liegt die mögliche Bandbreite der Zielerreichung für die einzelnen finanziellen und nichtfinanziellen Ziele zwischen 0 % und 200 %.

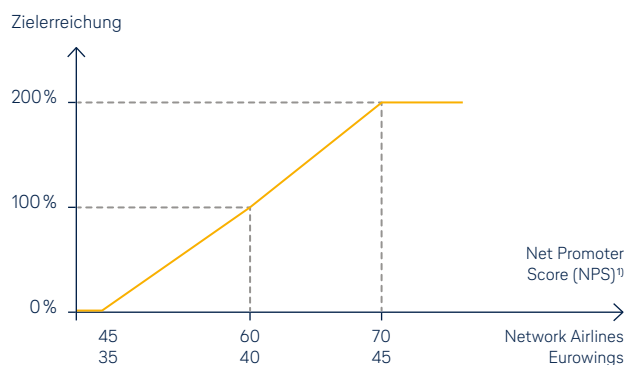
EINJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG (JAHRESBONUS)

Im Sinne einer wertorientierten Steuerung wird mit der Adjusted EBIT-Marge und dem Adjusted ROCE, die mit jeweils 42,5 % in den Jahresbonus eingehen, auf die wesentlichen Steuerungsgrößen des Konzerns abgestellt. Gleichzeitig wird damit eine Profitabilitätsverbesserung bei effizientem Kapitaleinsatz gefördert. Im Geschäftsjahr 2020 lag der Zielwert für die Adjusted EBIT-Marge bei 5,4 %. Für den Parameter Adjusted ROCE lag der Zielwert bei 5,8 %. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite (untere und obere Schwelle) waren dabei jeweils durch einen Abweichungswert von +/- 3 Prozentpunkten des Zielwerts definiert.

Aufgrund der enormen negativen Auswirkungen der weltweiten Corona-Pandemie auf das Geschäft der Lufthansa Group ergibt sich für die finanziellen Ziele in der einjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 eine Zielerreichung von 0 %.

Für den Nachhaltigkeitsparameter „Kunde“ wird der Net Promoter Score¹⁾ ([Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 98 ff.](#)), also die Weiterempfehlungsrate der Kunden, herangezogen. Hierfür werden sowohl die entsprechenden Ergebnisse der Network Airlines (Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines, SWISS) als auch die Werte von Eurowings mit einer Gewichtung von drei Vierteln (Network Airlines) zu einem Viertel (Eurowings) einbezogen. Die Zielerreichungskurve verläuft linear. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

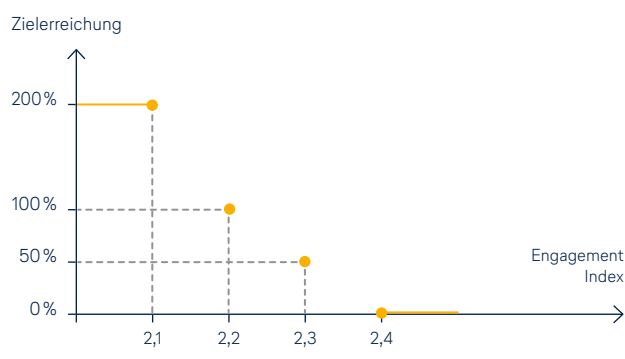
G32 JAHRESBONUS 2020: NACHHALTIGKEITSZIEL „KUNDE“



¹⁾ Der Net Promoter Score ist eine eingetragene Marke von Bain & Company, Inc., Fred Reichheld und Satmetrix Systems, Inc.

Für den Parameter „Mitarbeiter“ wird der sogenannte Engagement Index betrachtet ([Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 103 ff.](#)), der die Verbundenheit von Mitarbeitern mit dem Unternehmen sowie die Einsatzbereitschaft und die Bereitschaft zur Weiterempfehlung des Arbeitgebers misst. Jedem Indexwert ist ein Zielerreichungswert zugeordnet. Der 100 %-Zielwert orientiert sich am Durchschnitt des externen Benchmarks.

G33 JAHRESBONUS 2020: NACHHALTIGKEITSZIEL „MITARBEITER“



Die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ gehen jeweils mit 7,5% in den Jahresbonus ein. Die konkreten Zielerreichungen für die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele für das Geschäftsjahr 2020 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

T191 JAHRESBONUS 2020: ZIELERREICHUNG GESCHÄFTS- UND NACHHALTIGKEITSZIELE

| | Gewichtung | 100 %-Zielwert | Ist-Wert | Ziel-erreichung |
|--------------------------------|--------------|----------------|----------|-----------------|
| Kunde (NPS) | 7,5% | | | 140,0% |
| Network Airlines (3/4) | | 60 | 62 | 120,0% |
| Eurowings (1/4) | | 40 | 50 | 200,0% |
| Mitarbeiter (Engagement Index) | 7,5% | 2,2 | 2,0 | 200,0% |
| Gesamt | 15,0% | | | 170,0% |

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat die Möglichkeit, beim Jahresbonus im Rahmen der Würdigung der individuellen Leistung jedes einzelnen Vorstandsmitglieds einen individuellen Leistungsfaktor (Bonus-/Malus-Faktor) in Höhe von 0,8 bis 1,2 anzuwenden. Basis hierfür bilden die jährlich zwischen dem Aufsichtsrat und den einzelnen Vorstandsmitgliedern vereinbarten individuellen Zielvereinbarungen. Die Ziele sind auf die individuellen Verantwortungsbereiche der Vorstandsmitglieder zugeschnitten und erfassen, abgeleitet aus der Unternehmensstrategie, relevante Aspekte hinsichtlich aller Stakeholdergruppen. Nach Ablauf des Geschäftsjahres werden diese durch Präsidium und Aufsichtsrat bewertet. In der nachfolgenden Tabelle sind die Themenfelder zusammengefasst, die in die individuellen Zielvereinbarungen für das Berichtsjahr eingeflossen sind.

T192 INDIVIDUELLE ZIELVEREINBARUNGEN 2020

| Vorstand | Themenfelder für die individuellen Zielvereinbarungen |
|--------------------|---|
| Carsten Spohr | <ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung der langfristigen (10+ Jahre) Konzernstrategie – Definition einer Corporate Responsibility-Strategie – Modernisierung der Leadership-Kultur – Vorantreiben der Management-Nachfolgeplanung |
| Christina Foerster | <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Kundenorientierung: Aufbau einer durchgängigen Sicht über alle Kundenschnittstellen – Corporate Responsibility: <ul style="list-style-type: none"> – Ausbau einer Sustainable Aviation Fuel (SAF)-Strategie – Etablierung klarer Prozesse & Governance – Weiterentwicklung der Unternehmenskultur: Fokus auf Führungskräftekultur |
| Harry Hohmeister | <ul style="list-style-type: none"> – Multi-Traffic-System: Weiterentwicklung der kommerziellen und technischen Integration unterschiedlicher Airlines – Weiterentwicklung der Distributionssysteme – Entwicklung eines Qualified Performance Management Systems zur Verbesserung der kommerziellen Steuerung durch mehr Zahlentransparenz |
| Detlef Kayser | <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit – Aufbau einer neuen Plattform mit Fokus auf touristischem Geschäft – Vorantreiben der Digitalisierung der Operations-Prozesse – Umsetzung der Kooperation mit Airports |
| Michael Niggemann | <ul style="list-style-type: none"> – Entwicklung einer Lösung der offenen Tarifthemen (Kabine) – Modernisierung der innerbetrieblichen Regelungslandschaft: Entwicklung und Voranbringen von Prozessen mit den Gremien der Mitbestimmung – Konzernstruktur: Entwicklung einer wettbewerbsfähigen und zeitgemäßen Legalstruktur |
| Ulrik Svensson | <ul style="list-style-type: none"> – Krisenmanagement: <ul style="list-style-type: none"> – Cash-Management – Schnelle Kostenreduktion – Leitung des mittelfristigen EBIT-Verbesserungsprogramms nach der Coronakrise |

Um der kollektiven Verantwortung des Vorstands als Organ Rechnung zu tragen, wurden darüber hinaus gleichzeitig übergreifende Ziele für den Gesamtvorstand vereinbart. Da bei Verabschiedung der Ziele Anfang des Jahres 2020 bereits die ersten Auswirkungen der weltweiten Verbreitung des Coronavirus ersichtlich waren, hat der Aufsichtsrat dabei als übergeordnetes Ziel den Fokus auf die Bewältigung der Krisensituation gelegt. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Themenfelder der für den Gesamtvorstand vom Aufsichtsrat für das Berichtsjahr gesetzten gemeinsamen Ziele.

T193 ÜBERGREIFENDE ZIELE FÜR DEN GESAMTVORSTAND 2020

| Themenbereich | Ziele |
|----------------------------------|---|
| Krisenbewältigung | <ul style="list-style-type: none"> – Management der Auswirkungen der Coronakrise – Cashflow-Sicherung zum Erhalt der Liquidität – Nachhaltige Kostensenkung |
| Konzernstrategie | <ul style="list-style-type: none"> – Schärfung der langfristigen Konzernstrategie – Entwicklung Konzernportfolio Richtung Airline-Schwerpunkt – Definition Corporate Responsibility-Strategie – Förderung kundenzentrierter Entwicklungen, Digitalisierung und Innovationen |
| Führungs- und Unternehmenskultur | <ul style="list-style-type: none"> – Förderung von Lean Prozessen, Abbau von Komplexität, Beschleunigung von Entscheidungen – Erhöhung interner Management-Präsenz |

Präsidium und Aufsichtsrat bewerten am Ende des Geschäftsjahres die Erreichung der individuellen Ziele. Für jedes Vorstandsmitglied erfolgt dann eine Multiplikation des zwischen 0,8 und 1,2 liegenden Faktors mit der Gesamtzielerreichung aus den finanziellen und den Geschäfts- und Nachhaltigkeitszielen.

Auf der Grundlage der tatsächlich erreichten Ziele sowie der vom Aufsichtsrat festgelegten individuellen Performancefaktoren ergibt sich für das Geschäftsjahr 2020 für die Mitglieder des Vorstands somit insgesamt ein Zielerreichungsgrad in Höhe von 25,5% bis 30,6%. Damit ergibt sich für die einzelnen Vorstandsmitglieder der in der nachfolgenden Tabelle dargestellte Jahresbonus 2020. Alle aktiven Vorstandsmitglieder haben am 2. März 2021 erklärt, auf die Auszahlung dieser Ansprüche zu verzichten.

T194 HÖHE DES JAHRESBONUS 2020

| Vorstand | in € |
|--|---------|
| Carsten Spohr | 348.840 |
| Christina Foerster | 153.000 |
| Harry Hohmeister | 168.300 |
| Detlef Kayser | 153.000 |
| Michael Niggemann | 183.600 |
| Ulrik Svensson (anteilig bis 30.04.2020) | 51.000 |

MEHRJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG (LTI)

Zur Förderung einer langfristigen und nachhaltigen Unternehmensentwicklung ist die mehrjährige variable Vergütung und damit ein Großteil der variablen Vergütung an der Erreichung langfristig orientierter Ziele ausgerichtet. Dabei wird über die Berücksichtigung der absoluten und relativen Aktienkursentwicklung eine enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit den Interessen der Aktionäre als wesentlichen Stakeholdern hergestellt.

Die mehrjährige variable Vergütung umfasst aktuell noch laufende Programme aus mehreren Geschäftsjahren, deren Zusage zum Teil auf den vor dem 1. Januar 2020 geltenden Vergütungssystemen beruht. Hierzu gehören zum einen die im Geschäftsjahr 2019 zugesagte mehrjährige variable Vergütung (LTI 2019) und der für das Geschäftsjahr 2018 aus der variablen Vergütung vorgetragene Betrag (Deferral 2018). Zum anderen haben die Vorstandsmitglieder bis zum Jahr 2018 an den Aktienprogrammen für Lufthansa Vorstände beziehungsweise Führungskräfte (LH Performance) teilgenommen. Sowohl die Ansprüche aus dem LTI 2020 und 2019 sowie dem Deferral 2018 als auch aus den noch laufenden LH Performance-Programmen sind bereits vor dem 21. Juni 2020 entstanden und können daher grundsätzlich auch während der WSF-Stabilisierungsmaßnahmen zur Auszahlung kommen.

Mehrjährige variable Vergütung 2020 (LTI 2020)

Seit dem Geschäftsjahr 2020 erfolgt die Zusage der mehrjährigen variablen Vergütung für die Mitglieder des Vorstands aktienbasiert. Die Vorstandsmitglieder erhalten zu Beginn der Performanceperiode eine Anzahl virtueller Aktien in Höhe des vertraglich zugesagten Zielbetrags. Die Umrechnung in virtuelle Aktien erfolgt dabei auf der Basis des Durchschnittskurses der Lufthansa Aktie während der ersten 60 Handelstage nach Beginn der vierjährigen Performanceperiode. Für den LTI 2020 liegt der Durchschnittskurs bei 13,29 EUR. Die Anzahl der den einzelnen Vorstandsmitgliedern im Berichtsjahr im Rahmen des LTI bedingt zugeteilten virtuellen Aktien ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

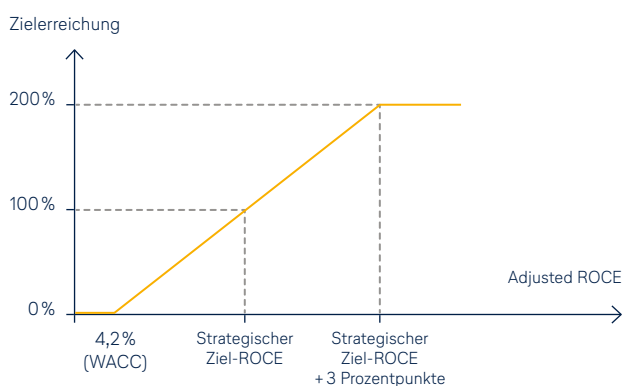
T195 BEDINGT ZUGETEILTE AKTIEN LTI 2020

| Vorstand | Zielbetrag | Anzahl bedingt zugeteilter Aktien |
|--|-------------|-----------------------------------|
| Carsten Spohr | 2.090.000 € | 157.261 |
| Christina Foerster | 1.100.000 € | 82.769 |
| Harry Hohmeister | 1.100.000 € | 82.769 |
| Detlef Kayser | 1.100.000 € | 82.769 |
| Michael Niggemann | 1.100.000 € | 82.769 |
| Ulrik Svensson (anteilig bis 30.04.2020) | 91.667 € | 6.897 |

Die finale Anzahl der virtuellen Aktien ist abhängig von der Erreichung der finanziellen Erfolgsziele Adjusted ROCE (42,5%) und relativer Total Shareholder Return (42,5%) sowie der nichtfinanziellen strategischen- und Nachhaltigkeitsziele (15%).

Die Ermittlung der Zielerreichung des Adjusted ROCE erfolgt auf Basis eines Vergleichs des durchschnittlichen Adjusted ROCE über die vierjährige Performanceperiode mit einem vom Aufsichtsrat vor der Zusage festgelegten strategischen Zielwert. Der Aufsichtsrat orientiert sich dabei an der für den Konzern maßgeblichen vierjährigen operativen Planung, wobei als unterer Schwellenwert die Deckung der Kapitalkosten („Weighted Average Cost of Capital“) vorgesehen ist. Dies steht im Einklang mit dem strategischen Ziel, eine Rendite auf das eingesetzte Kapital zu erzielen, die über dem Kapitalkostensatz liegt.

G34 LTI 2020: ZIELERREICHUNG ADJUSTED ROCE

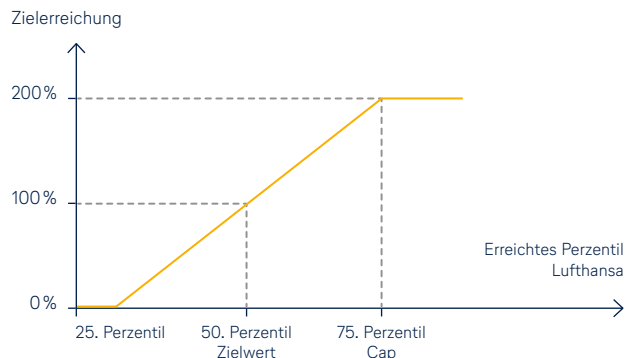


Für den LTI 2020 liegt der strategische Ziel-ROCE bei 7,0 %. Der tatsächlich erzielte durchschnittliche Adjusted ROCE sowie die daraus resultierende Zielerreichung werden im Vergütungsbericht des Geschäftsjahres nach Ablauf der jeweiligen Performanceperiode veröffentlicht.

Die Ermittlung der TSR-Performance für den LTI 2020 erfolgt nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode. Dazu wird der durchschnittliche Aktienkurs über die letzten 60 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode zum durchschnittlichen Aktienkurs über die letzten 60 Börsenhandelstage vor dem Ende der Performanceperiode in Relation gesetzt. Dies erfolgt unter Berücksichtigung fiktiv reinvestierter Dividenden. Als Vergleichsgruppe für den relativen TSR werden die Unternehmen des DAX herangezogen, welche sowohl zu Beginn als auch am Ende der Performanceperiode im Index vertreten sind. Die ermittelte TSR-Performance aller Gesellschaften wird in eine Rangreihe gebracht und die relative Positionierung der Deutschen Lufthansa AG anhand des erreichten Perzentils bestimmt. Die Zielerreichung beträgt 100 %, wenn der TSR der Deutschen Lufthansa AG dem Median (50. Perzentil) der Vergleichsgruppe entspricht. Bei einer Performance am oder unterhalb des 25. Perzentils liegt die Zielerreichung bei 0 %. Der Maximalwert von 200 % wird bei einer TSR-Performance am beziehungsweise über dem 75. Perzentil erreicht. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

G35 LTI 2020: ZIELERREICHUNG RELATIVER TOTAL SHAREHOLDER RETURN

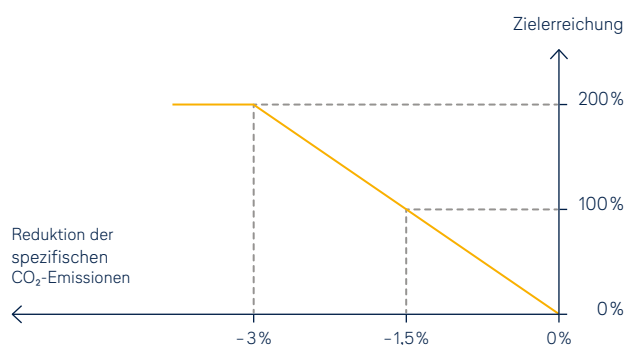
Total Shareholder Return der Lufthansa Aktie im Vergleich zum DAX



Für das nichtfinanzielle Erfolgsziel „Umwelt“ werden die seitens der IATA verabschiedeten Zielsetzungen für Treibstoffeffizienz, also der durchschnittliche Kerosinverbrauch, um einen Fluggast 100 Kilometer weit zu transportieren, berücksichtigt. Ziel ist eine Reduzierung des spezifischen Treibstoffverbrauchs um 1,5 % pro Jahr und damit eine Verbesserung der spezifischen CO₂-Emissionen. Im Rahmen des LTI 2020 werden dabei neben den Emissionswerten der Lufthansa eigenen Flotte auch die Emissionswerte von Wet-Lease-Flügen einbezogen. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite sind durch einen Abweichungswert von +/- 1,5 Prozentpunkten des jährlichen Zielwerts definiert. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

G36 LTI 2020: ZIELERREICHUNG NACHHALTIGKEITSZIEL

Jährliche Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen



Zur Ermittlung der Zielerreichung wird über die vierjährige Performanceperiode jährlich die Zielerreichung zur Verbesserung der spezifischen CO₂-Emissionen festgestellt. Diese gehen dann mit jeweils einem Viertel in die Gesamtzielerreichung des Nachhaltigkeitsziels am Ende der Performanceperiode ein. Im Geschäftsjahr 2020 lag die spezifische

Treibstoffeffizienz (inklusive Wet-Lease-Flügen) bei 10,50 kg/100 Personen-km (2019: 9,23 kg/100 Personen-km), sodass für den LTI 2020 die Zielerreichung für den Umweltparameter im Geschäftsjahr 2020 bei 0% liegt.

Nach Ablauf der Performanceperiode wird die Anzahl der bedingt zugeteilten virtuellen Aktien mit der Gesamtzielerreichung, welche sich aus der Zielerreichung der finanziellen und nichtfinanziellen Erfolgsziele ergibt, multipliziert, um die finale Anzahl an virtuellen Aktien zu ermitteln. Die Auszahlung erfolgt in der Regel in bar. Um den Auszahlungsbetrag zu ermitteln, wird die finale Anzahl an virtuellen Aktien mit dem durchschnittlichen Aktienkurs der Lufthansa Aktie über die letzten 60 Börsenhandelstage vor dem Ablauf der Performanceperiode zuzüglich während der Performanceperiode gezahlter Dividenden multipliziert.

Mehrfährige variable Vergütung 2019 (LTI 2019)

Der LTI 2019 unterscheidet sich vom Programm 2020 im Wesentlichen dadurch, dass für das Geschäftsjahr 2019 die Zusage nicht in virtuellen Aktien erfolgte. Alle übrigen Parameter, insbesondere die zugrunde liegenden Leistungskriterien, entsprechen denen des LTI 2020. Siehe dazu die detaillierten Ausführungen im Vergütungsbericht 2019.

📄 Geschäftsbericht 2019, S. 119 ff.

Als Nachhaltigkeitsziel für den LTI 2019 hatte der Aufsichtsrat ebenfalls den Parameter „Umwelt“ als Schwerpunkt festgelegt und sich hier an der seitens der IATA verabschiedeten Zielsetzung für Treibstoffeffizienz orientiert. Als 100 %-Zielwert wurde entsprechend eine jährliche Verbesserung des spezifischen Treibstoffverbrauchs um 1,5 % definiert. Mit Abweichungswerten von +/- 1,5 Prozentpunkten des jährlichen Zielwerts entspricht die Zielerreichungskurve der im LTI 2020.

Da bis zum Geschäftsjahr 2018 die Zahlen zum durchschnittlichen spezifischen Kerosinverbrauch in einem Geschäftsjahr erst Mitte des jeweils nachfolgenden Geschäftsjahres vorlagen, hat der Aufsichtsrat für die Entwicklung der Treibstoffeffizienz im Rahmen des LTI 2019 einen Vergleich des Vorjahreswerts mit dem Wert des diesem vorausgegangenen Jahres beschlossen. Für das Geschäftsjahr 2020 erfolgt die Bemessung des Umweltziels somit auf der Basis eines Vergleichs der spezifischen CO₂-Emissionen in den Geschäftsjahren 2019 und 2018.

Zur Ermittlung der Zielerreichung wird über die vierjährige Performanceperiode jährlich die Zielerreichung des Umweltziels durch den Aufsichtsrat festgestellt. Die einzelnen Werte gehen dann mit jeweils einem Viertel in die Gesamtzielerreichung des Nachhaltigkeitsziels am Ende der Performanceperiode ein.

Die bereits für die Geschäftsjahre 2019 und 2020 durch den Aufsichtsrat festgestellten Zielerreichungen für den Umweltparameter im Rahmen des LTI 2019 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. ➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 89 ff.**

T196 ZIELERREICHUNG NACHHALTIGKEITSZIEL IM LTI 2019

Jährliche Reduktion der CO₂-Emissionen

| Jahr der Performanceperiode | Vergleichsjahre | Zielerreichung | Gewichtung |
|-----------------------------|---------------------|----------------|------------|
| 2019 | 2018 zu 2017 | 53 % | 1/4 |
| 2020 | 2019 zu 2018 | 0 % | 1/4 |

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der mehrjährigen variablen Vergütung 2020 und 2019 gemäß IFRS 2. Für den LTI 2019 wird dabei die anteilige Wertentwicklung der LTI-Komponente „Relativer Total Shareholder Return“ berücksichtigt.

T197 WERTENTWICKLUNG LTI-AKTIENPROGRAMME¹⁾

| in € | Zeitwert LTI 2020 | Zeitwerte LTI 2019 | | |
|---------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------------------|
| | Geschäftsjahr 2020 | Geschäftsjahr 2020 | Geschäftsjahr 2019 | Veränderung 2020 gegenüber 2019 |
| Carsten Spohr | 125.416 | 20.769 | 241.395 | -220.626 |
| Thorsten Dirks (bis 30.06.2020) | - | - | 127.050 | -127.050 |
| Christina Foerster | 66.008 | - | - | - |
| Harry Hohmeister | 66.008 | 10.931 | 127.050 | -116.119 |
| Detlef Kayser | 66.008 | 10.931 | 127.050 | -116.119 |
| Michael Niggemann | 66.008 | - | - | - |
| Ulrik Svensson (bis 30.04.2020) | 22.003 | 7.288 | 127.050 | -119.763 |
| | 411.451 | 49.919 | 749.595 | -699.677 |

¹⁾ Zeitwerte zeitanteilig bezogen auf die Performanceperiode von vier Jahren.

Deferral aus dem Jahresbonus 2018 (Deferral 2018)

Im Rahmen des bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vergütungssystems richtete sich die variable Vergütung für die Mitglieder des Vorstands nach der EBIT-Marge des Lufthansa Konzerns. Die variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2018 wurde zu 50 % im Folgejahr ausgezahlt und zu 50 % für zwei weitere Jahre vorgetragen. Am Ende des insgesamt dreijährigen Betrachtungszeitraums wird der vorgetragene Betrag mit einem auf Basis objektiver Kennzahlen festzulegenden Faktor, der zu 70 % auf dem Parameter kumulierter Dreijahres-EACC und zu 30 % auf den Nachhaltigkeitsparametern Umwelt, Kundenzufriedenheit und Mitarbeiter-Commitment basiert und insgesamt zwischen 0,0 und 2,0 schwanken kann, einheitlich für den Gesamtvorstand multipliziert und ausgezahlt. Der auf dem EACC basierende Multiplikator steigt linear von dem Wert 0,0, der einem EACC von -1.000 Mio. EUR oder niedriger entspricht, bis auf maximal den Wert 2,0, der bei einem EACC von +1.000 Mio. EUR erreicht wird. Für den Nachhaltigkeitsfaktor, der ebenfalls zwischen 0,0 und 2,0 schwanken kann, erfolgt die Bewertung durch den Aufsichtsrat auf Basis einer Beschlussempfehlung des Präsidiums anhand einer diskretionären Beurteilung der Veränderungen der Kennzahlen „Reduktion der CO₂-Emissionen“, „Kundenzufriedenheitsentwicklung bei Lufthansa German Airlines (CPI)“ und „Mitarbeiterbefragungsindizes im Konzern“. Die maximale Höhe der gesamten variablen Vergütung für ein Geschäftsjahr ist auf 175 % der Jahresgrundvergütung begrenzt.

Für den im Geschäftsjahr 2018 erdienten und vorgetragenen Anspruch ergibt sich aufgrund des durch die Coronakrise bedingten Geschäftseinbruchs im Berichtsjahr ein EACC-Faktor in Höhe von 0 (kumulierter Dreijahres-EACC 2018 – 2020: -4.596 Mio. EUR). Den Nachhaltigkeitsfaktor hat der Aufsichtsrat auf Basis einer Empfehlung des Präsidiums aufgrund der signifikanten Verbesserungen beim Customer Profile Index und beim Engagement Index bei einem Wert von 1,2 festgesetzt. Damit ergibt sich insgesamt ein Multiplikator in Höhe von 0,36. Die sich danach abschließend ergebende konkrete Höhe der Ansprüche der aus dem Geschäftsjahr 2018 vorgetragenen Beträge der variablen Vergütung sind in der folgenden Tabelle jeweils für die einzelnen Mitglieder des Vorstands ausgewiesen. Herr Spohr, Herr Hohmeister, Herr Dirks und Frau Volkens haben erklärt, auf die Auszahlung des Deferral 2018 im März 2021 zu verzichten und diese bis auf Weiteres zu stunden.

T198 HÖHE DES DEFERRAL 2018

| in € | 2018 |
|------------------|---------|
| Carsten Spohr | 498.398 |
| Thorsten Dirks | 311.499 |
| Harry Hohmeister | 311.499 |
| Ulrik Svensson | 311.499 |
| Bettina Volkens | 311.499 |

Aktienkursbasierte Vergütung – LH Performance (Zusage bis 2018)

Bis einschließlich des Geschäftsjahres 2018 hat der Vorstand zudem verpflichtend an den Aktienprogrammen für Lufthansa Vorstände beziehungsweise Führungskräfte teilgenommen.

Die Teilnahme am LH Performance-Programm für Vorstände setzte ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien in Tranchen in Höhe von 4 Tsd. EUR voraus. Dabei war der Vorstandsvorsitzende verpflichtet, jährlich mit Lufthansa Aktien im Gegenwert von 180 Tsd. EUR, ein ordentliches Vorstandsmitglied in Höhe von 120 Tsd. EUR teilzunehmen, wobei Lufthansa einen Abschlag in Höhe von 50 % gewährte. Die Aktien des Eigeninvestments sind jeweils bis zum Ablauf der vierjährigen Performanceperiode gesperrt. Die Höhe eines möglichen Anspruchs aus den Aktienprogrammen ist sowohl an die absolute Entwicklung des Aktienkurses der Lufthansa Aktie (Performance-Option) als auch an die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem fiktiven Index aus Aktien europäischer Wettbewerber (Outperformance-Option) geknüpft. Die Berechnung der Performance und Outperformance der Lufthansa Aktien erfolgt nach dem Total Shareholder Return-Prinzip. Danach werden zusätzlich zur Entwicklung der Börsenkurse Dividenden, Bezugsrechte, Kapitalberechtigungen und andere Sonderrechte in die Performance-/ Outperformanceberechnung der Aktie aufgenommen. Aus der Performance-Option 2016 ist eine Auszahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 27 % verbessert. Das Cap wird bei einer Verbesserung von mehr als 41 % erreicht. Für die Outperformance-Option erhält der Teilnehmer eine Auszahlung je Prozentpunkt Outperformance. Diese ist bei mehr als 20 Prozentpunkten auf einen festgelegten Betrag beschränkt. Der Maximalbetrag liegt für die Performance- und Outperformance-Option bei jeweils 20 Tsd. EUR pro Tranche. Weitere Informationen zu den laufenden LH Performance-Programmen finden sich unter [Erläuterung 39, S. 192 ff.](#)

T199 LH PERFORMANCE 2016: ZIELERREICHUNG

| | Hürde | Cap | Ist-Wert | Auszahlung je Tranche |
|--|--------|---------|-----------|-----------------------|
| Performance Lufthansa Aktie | 27 % | 41 % | -15,13 % | 0 EUR |
| Outperformance gegenüber Vergleichsindex | + 1 P. | + 20 P. | +30,32 P. | 20 Tsd. EUR |

Eine Auszahlung aus den Optionen an ein Vorstandsmitglied erfolgt nur dann, wenn das Mitglied zum Programmende noch aktives Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG ist. Nach dem Eintritt in den Ruhestand oder beim Ausscheiden aus dem Vorstand nach Ablauf der Bestelldauer erfolgt eine Auszahlung pro rata temporis bezogen auf den Teil der Programmlaufzeit, in welchem der Teilnehmer noch Mitglied des Vorstands war.

Informationen zu den noch laufenden LH Performance-Programmen sowie der im Geschäftsjahr 2020 erfolgten Auszahlung aus LH Performance 2016 an die Mitglieder des Vorstands sind in den folgenden Tabellen dargestellt.

In den derzeit laufenden Aktienprogrammen unter LH Performance werden zum 31. Dezember 2020 (2019) von den Vorstandsmitgliedern folgende Aktien beziehungsweise Optionspakete gehalten:

T200 LH PERFORMANCE-PROGRAMME

| Anzahl der Aktien | Programm 2017 | | Programm 2018 | |
|-------------------------------------|---|--------------------------|---|--------------------------|
| | Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien | Anzahl der Optionspakete | Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien | Anzahl der Optionspakete |
| Thorsten Dirks (bis 30.06.2020) | 4.350 (4.350) | 30 (30) | 6.750 (6.750) | 30 (30) |
| Harry Hohmeister | 4.350 (4.350) | 30 (30) | 6.750 (6.750) | 30 (30) |
| Carsten Spohr | 6.525 (6.525) | 45 (45) | 10.125 (10.125) | 45 (45) |
| Ulrik Svensson (bis 30.04.2020) | 4.350 (4.350) | 30 (30) | 6.750 (6.750) | 30 (30) |
| Bettina Volkens (bis 31.12.2019) | 4.350 (4.350) | 30 (30) | 6.750 (6.750) | 30 (30) |

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der noch laufenden LH Performance-Aktienprogramme im Geschäftsjahr 2020.

T201 WERTENTWICKLUNG LH PERFORMANCE-PROGRAMME

| in € | Geschäftsjahr 2020 | | | Geschäftsjahr 2019 | | |
|-------------------------------------|--|--|-------------------|--|--|-------------------|
| | Auszahlung von fälligen Aktienprogrammen | Zeitwertveränderung noch laufender Aktienprogramme | Gesamt | Auszahlung von fälligen Aktienprogrammen | Zeitwertveränderung noch laufender Aktienprogramme | Gesamt |
| Carsten Spohr | -900.000 | -248.558 | -1.148.558 | -1.485.000 | 497.447 | -987.553 |
| Thorsten Dirks (bis 30.06.2020) | - | -15.633 | -15.633 | - | 18.243 | 18.243 |
| Harry Hohmeister | -600.000 | -165.705 | -765.705 | -990.000 | 331.631 | -658.369 |
| Ulrik Svensson (bis 30.04.2020) | - | -46.453 | -46.453 | - | 18.243 | 18.243 |
| Bettina Volkens (bis 31.12.2019) | -600.000 | -465.370 | -1.065.370 | -990.000 | 654.411 | -335.589 |
| | -2.100.000 | -941.719 | -3.041.719 | -3.465.000 | 1.519.975 | -1.945.025 |

Zu den maximalen Auszahlungsbeträgen finden sich weitere Informationen im Konzernanhang. ➤ Erläuterung 39, S. 192 ff.

Höhe der Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2020

VERGÜTUNG DER IM GESCHÄFTSJAHR AKTIVEN MITGLIEDER DES VORSTANDS

Gewährte und geschuldete Vergütung sowie zugesagte Zuwendungen im Geschäftsjahr 2020

In den nachfolgenden Tabellen sind die jedem einzelnen Mitglied des Vorstands im Geschäftsjahr 2020 gewährte und geschuldete Vergütung (Zuflüsse) sowie die vertraglichen Zuwendungen für das Geschäftsjahr 2020 individuell dargestellt. Nach den Regelungen des § 162 AktG sind als gewährte und geschuldete Vergütung (Zuflüsse) die Beträge anzugeben, die im Berichtszeitraum fällig wurden und dem einzelnen Vorstandsmitglied bereits zugeflossen sind oder deren fällige Zahlung noch nicht erbracht ist. Die Darstellung der vertraglich zugesagten Zuwendungen in der Tabelle [T203, S. 263 f.](#), entspricht der bisher gemäß Deutschem Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 als Mustertabelle 1 zu Tz. 4.2.5 Abs. 3 empfohlenen Form.

Die Angaben zum Zufluss und den vertraglichen Zuwendungen werden jeweils unterteilt in fixe und variable Vergütungsbestandteile und im Rahmen der Angaben zu den vertraglichen Zuwendungen um Angaben zu dem für das Geschäftsjahr zugeführten Versorgungsaufwand ergänzt. Dieser entspricht dem Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 aus Zusagen für Pensionen und sonstige Versorgungsleistungen. Die fixen Vergütungskomponenten beinhalten die erfolgsunabhängigen Grundvergütungen und Nebenleistungen. Die variablen erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten unterteilen sich in die einjährige und mehrjährige variable Vergütung.

In den nachfolgenden Tabellen ist die den im Jahr 2020 aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2020 gewährte beziehungsweise geschuldete Vergütung ausgewiesen. Dieser für das Berichtsjahr angegebene „Zufluss“ umfasst die tatsächlich im Berichtsjahr ausgezahlten fixen Vergütungsbestandteile zuzüglich der im Geschäftsjahr fälligen und ausgezahlten variablen Vergütungen (Deferral 2017 sowie die einjährige variable Vergütung des Geschäftsjahres 2019, siehe dazu die ausführliche Darstellung im Vergütungsbericht 2019 ([Geschäftsbericht 2019, S. 118 ff.](#)) einschließlich der Auszahlungen aus dem Optionsprogramm LH Performance 2016.

T202 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG (ZUFLUSS)

| in Tsd. € | Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011 | | | | Thorsten Dirks Vorstand seit 01.05.2017 bis 30.06.2020 ¹⁾ | | | |
|--|--|--------------------|--------------|--------------------|---|--------------------|--------------|--------------------|
| | 2020 | 2020 ²⁾ | 2019 | 2019 ²⁾ | 2020 | 2020 ²⁾ | 2019 | 2019 ²⁾ |
| Grundvergütung ³⁾ | 1.471 | 38,4% | 1.634 | 32,9% | 387 | 39,3% | 860 | 47,3% |
| Nebenleistungen | 19 | 0,5% | 28 | 0,6% | 11 | 1,1% | 15 | 0,8% |
| Summe | 1.490 | 38,9% | 1.662 | 33,5% | 398 | 40,4% | 875 | 48,2% |
| Einjährige variable Vergütung 2019 (2018) | 576 | 15,0% | 1.385 | 27,9% | 226 ⁴⁾ | 23,0% | 942 | 51,8% |
| Mehrjährige variable Vergütung | | | | | | | | |
| Dreijährige variable Vergütung Deferral 2017 (Deferral 2016) | 864 | 22,6% | 436 | 8,8% | 360 | 36,6% | - | - |
| Vierjähriges Optionsprogramm LH Performance 2016 (LH Performance 2015) | 900 | 23,5% | 1.485 | 29,9% | - | - | - | - |
| Summe | 2.340 | 61,1% | 3.306 | 66,5% | 586 | 59,6% | 942 | 51,8% |
| Abfindungsbetrag | - | - | - | - | 3.500 | - | - | - |
| Gesamtvergütung | 3.830 | 100,0% | 4.968 | 100,0% | 4.484 | 100,0% | 1.817 | 100,0% |

¹⁾ Der Anstellungsvertrag mit Thorsten Dirks wurde zum 30. Juni 2020 vorzeitig beendet.

²⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung ohne Abfindungsbeträge.

³⁾ Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts auf 20 % der Grundvergütung für die Monate April bis September 2020.

⁴⁾ Unter Verrechnung bereits im Vorjahr gewährter Vergütungen von 77 Tsd. €.

| in Tsd. € | Christina Foerster Vorstand seit 01.01.2020 | | | | Harry Hohmeister Vorstand seit 01.01.2013 | | | |
|--|--|--------------------|----------|--------------------|--|--------------------|--------------|--------------------|
| | 2020 | 2020 ¹⁾ | 2019 | 2019 ¹⁾ | 2020 | 2020 ¹⁾ | 2019 | 2019 ¹⁾ |
| Grundvergütung ²⁾ | 774 | 99,9% | – | – | 774 | 34,7% | 860 | 28,4% |
| Nebenleistungen | 1 | 0,1% | – | – | 15 | 0,7% | 18 | 0,6% |
| Summe | 775 | 100,0% | 0 | 0,0% | 789 | 35,4% | 878 | 29,0% |
| Einjährige variable Vergütung 2019 (2018) | – | – | – | – | 303 | 13,6% | 865 | 28,6% |
| Mehrfährige variable Vergütung | | | | | | | | |
| Dreijährige variable Vergütung Deferral 2017 (Deferral 2016) | – | – | – | – | 540 | 24,2% | 291 | 9,6% |
| Vierjähriges Optionsprogramm LH Performance 2016 (LH Performance 2015) | – | – | – | – | 600 | 26,9% | 990 | 32,7% |
| Summe | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% | 1.443 | 64,7% | 2.146 | 71,0% |
| Abfindungsbetrag | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Gesamtvergütung | 775 | 100,0% | 0 | 0,0% | 2.232 | 100,0% | 3.024 | 100,0% |

¹⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung ohne Abfindungsbeträge.

²⁾ Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts auf 20 % der Grundvergütung für die Monate April bis September 2020.

| in Tsd. € | Detlef Kayser Vorstand seit 01.01.2019 | | | | Michael Niggemann Vorstand seit 01.01.2020 | | | |
|--|---|--------------------|------------|--------------------|---|--------------------|----------|--------------------|
| | 2020 | 2020 ¹⁾ | 2019 | 2019 ¹⁾ | 2020 | 2020 ¹⁾ | 2019 | 2019 ¹⁾ |
| Grundvergütung ²⁾ | 774 | 73,6% | 860 | 91,5% | 774 | 99,9% | – | – |
| Nebenleistungen | 6 | 0,6% | 12 | 1,3% | 1 | 0,1% | – | – |
| Summe | 780 | 74,1% | 872 | 92,8% | 775 | 100,0% | 0 | 0,0% |
| Einjährige variable Vergütung 2019 (2018) | 272 ³⁾ | 25,9% | 68 | 7,2% | – | – | – | – |
| Mehrfährige variable Vergütung | | | | | | | | |
| Dreijährige variable Vergütung Deferral 2017 (Deferral 2016) | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Vierjähriges Optionsprogramm LH Performance 2016 (LH Performance 2015) | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Summe | 272 | 25,9% | 68 | 7,2% | 0 | 0,0% | 0 | 0,0% |
| Abfindungsbetrag | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Gesamtvergütung | 1.052 | 100,0% | 940 | 100,0% | 775 | 100,0% | 0 | 0,0% |

¹⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung ohne Abfindungsbeträge.

²⁾ Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts auf 20 % der Grundvergütung für die Monate April bis September 2020.

³⁾ Unter Verrechnung bereits im Vorjahr gewährter Vergütungen in Höhe von 68 Tsd. €.

| in Tsd. € | Ulrik Svensson Vorstand seit 01.01.2017 bis 30.04.2020 ¹⁾ | | | | Bettina Volkens Vorstand seit 01.07.2013 bis 31.12.2019 ²⁾ | | | |
|--|---|--------------------|--------------|--------------------|--|--------------------|--------------|--------------------|
| | 2020 | 2020 ³⁾ | 2019 | 2019 ³⁾ | 2020 | 2020 ³⁾ | 2019 | 2019 ³⁾ |
| Grundvergütung ⁴⁾ | 272 | 24,3% | 860 | 49,4% | – | – | 860 | 28,4% |
| Nebenleistungen | 5 | 0,4% | 15 | 0,9% | 3 | 0,2% | 22 | 0,7% |
| Summe | 277 | 24,7% | 875 | 50,3% | 3 | 0,2% | 882 | 29,1% |
| Einjährige variable Vergütung 2019 (2018) | 303 | 27,1% | 865 | 49,7% | 303 | 21,0% | 865 | 28,6% |
| Mehrfährige variable Vergütung | | | | | | | | |
| Dreijährige variable Vergütung Deferral 2017 (Deferral 2016) | 540 | 48,2% | – | – | 540 | 37,3% | 291 | 9,6% |
| Vierjähriges Optionsprogramm LH Performance 2016 (LH Performance 2015) | – | – | – | – | 600 | 41,5% | 990 | 32,7% |
| Summe | 843 | 75,3% | 865 | 49,7% | 1.443 | 99,8% | 2.146 | 70,9% |
| Abfindungsbetrag | – | – | – | – | – | – | 4.055 | – |
| Gesamtvergütung | 1.120 | 100,0% | 1.740 | 100,0% | 1.446 | 100,0% | 7.083 | 100,0% |

¹⁾ Der Anstellungsvertrag mit Ulrik Svensson wurde zum 30. April 2020 vorzeitig beendet.

²⁾ Der Anstellungsvertrag mit Bettina Volkens wurde zum 31. Dezember 2019 vorzeitig beendet. Der ausgewiesene Abfindungsbetrag enthält die durch die Gesellschaft zu zahlende sechsmonatige Karenzentschädigung. Siehe hierzu ausführlich im Vergütungsbericht 2019 (Geschäftsbericht 2019, S. 125).

³⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung ohne Abfindungsbeträge.

⁴⁾ Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts auf 20 % der Grundvergütung für die Monate April bis September 2020.

⁵⁾ Dienstzeitaufwand nach IFRS und damit keine „gewährte und geschuldete Vergütung“ im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.

Als „vertragliche Zuwendung“ wird die variable Vergütung im Sinne der bisher im Deutschen Corporate Governance Kodex enthaltenen Mustertabelle jeweils mit dem Wert zum Zeitpunkt der Zusage (entspricht einer Zielerreichung von 100 %)

für das jeweilige Geschäftsjahr ausgewiesen. Die Vergütungselemente werden um Angaben individuell erreichbarer Minimal- und Maximalvergütungen ergänzt.

T203 VERTRAGLICHE ZUWENDUNGEN

| in Tsd. € | Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011 | | | | Thorsten Dirks Vorstand seit 01.05.2017 bis 30.06.2020 ¹⁾ | | | |
|--------------------------------|--|--------------|----------------|----------------|---|--------------|----------------|----------------|
| | 2020 | 2019 | 2020 (Min.) | 2020 (Max.) | 2020 | 2019 | 2020 (Min.) | 2020 (Max.) |
| Grundvergütung | 1.471 | 1.634 | 1.471 | 1.471 | 387 | 860 | 387 | 387 |
| Nebenleistungen | 19 | 28 | 19 | 19 | 11 | 15 | 11 | 11 |
| Summe | 1.490 | 1.662 | 1.490 | 1.490 | 398 | 875 | 398 | 398 |
| Einjährige variable Vergütung | 1.140 | 1.140 | 0 | 2.280 | – | 600 | – | – |
| Mehrfährige variable Vergütung | 2.090 | 2.090 | 0 | 4.180 | – | 1.100 | – | – |
| Summe | 3.230 | 3.230 | 0 | 6.460 | 0 | 1.700 | 0 | 0 |
| Versorgungsaufwand | 925 | 920 | 925 | 925 | 251 | 486 | 251 | 251 |
| Gesamtvergütung | 5.645 | 5.812 | 2.415 | 8.875 | 649 | 3.061 | 649 | 649 |

¹⁾ Gemäß Abfindungsvereinbarung besteht kein Anspruch auf die einjährige und mehrjährige Vergütung für das Geschäftsjahr 2020.

| in Tsd. € | Christina Foerster Vorstand seit 01.01.2020 | | | | Harry Hohmeister Vorstand seit 01.01.2013 | | | |
|--------------------------------|--|----------|----------------|----------------|--|--------------|----------------|----------------|
| | 2020 | 2019 | 2020 (Min.) | 2020 (Max.) | 2020 | 2019 | 2020 (Min.) | 2020 (Max.) |
| Grundvergütung | 774 | – | 774 | 774 | 774 | 860 | 774 | 774 |
| Nebenleistungen | 1 | – | 1 | 1 | 15 | 18 | 15 | 15 |
| Summe | 775 | 0 | 775 | 775 | 789 | 878 | 789 | 789 |
| Einjährige variable Vergütung | 600 | – | 0 | 1.200 | 600 | 600 | 0 | 1.200 |
| Mehrfährige variable Vergütung | 1.100 | – | 0 | 2.200 | 1.100 | 1.100 | 0 | 2.200 |
| Summe | 1.700 | 0 | 0 | 3.400 | 1.700 | 1.700 | 0 | 3.400 |
| Versorgungsaufwand | 450 | – | 450 | 450 | 483 | 486 | 483 | 483 |
| Gesamtvergütung | 2.925 | 0 | 1.225 | 4.625 | 2.972 | 3.064 | 1.272 | 4.672 |

| in Tsd. € | Detlef Kayser Vorstand seit 01.01.2019 | | | | Michael Niggemann Vorstand seit 01.01.2020 | | | |
|--------------------------------|---|--------------|----------------|----------------|---|----------|----------------|----------------|
| | 2020 | 2019 | 2020 (Min.) | 2020 (Max.) | 2020 | 2019 | 2020 (Min.) | 2020 (Max.) |
| Grundvergütung | 774 | 860 | 774 | 774 | 774 | – | 774 | 774 |
| Nebenleistungen | 6 | 12 | 6 | 6 | 1 | – | 1 | 1 |
| Summe | 780 | 872 | 780 | 780 | 775 | 0 | 775 | 775 |
| Einjährige variable Vergütung | 600 | 600 | 0 | 1.200 | 600 | – | 0 | 1.200 |
| Mehrfährige variable Vergütung | 1.100 | 1.100 | 0 | 2.200 | 1.100 | – | 0 | 2.200 |
| Summe | 1.700 | 1.700 | 0 | 3.400 | 1.700 | 0 | 0 | 3.400 |
| Versorgungsaufwand | 460 | 450 | 460 | 460 | 450 | – | 450 | 450 |
| Gesamtvergütung | 2.940 | 3.022 | 1.240 | 4.640 | 2.925 | 0 | 1.225 | 4.625 |

| in Tsd. € | Ulrik Svensson Vorstand seit 01.01.2017 bis 30.04.2020 | | | | Bettina Volkens Vorstand seit 01.07.2013 bis 31.12.2019 ¹⁾ | | | |
|--------------------------------|---|--------------|----------------|----------------|--|--------------|----------------|----------------|
| | 2020 | 2019 | 2020 (Min.) | 2020 (Max.) | 2020 | 2019 | 2020 (Min.) | 2020 (Max.) |
| Grundvergütung | 272 | 860 | 272 | 272 | – | 860 | – | – |
| Nebenleistungen | 5 | 15 | 5 | 5 | – | 22 | – | – |
| Summe | 277 | 875 | 277 | 277 | 0 | 882 | 0 | 0 |
| Einjährige variable Vergütung | 200 | 600 | – | 400 | – | 600 | – | – |
| Mehrfährige variable Vergütung | 367 | 1.100 | – | 733 | – | 1.100 | – | – |
| Summe | 567 | 1.700 | 0 | 1.133 | 0 | 1.700 | 0 | 0 |
| Versorgungsaufwand | 160 | 471 | 160 | 160 | 678 | 478 | 678 | 678 |
| Gesamtvergütung | 1.004 | 3.046 | 437 | 1.570 | 678 | 3.060 | 678 | 678 |

¹⁾ Der Anstellungsvertrag mit Bettina Volkens wurde zum 31. Dezember 2019 vorzeitig beendet. Der Abfindungsbetrag ist nicht in der Tabelle „Vertragliche Zuwendungen“ enthalten.

Die Mitglieder des Vorstands haben im Geschäftsjahr 2020 von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten noch sind sie ihnen zugesagt worden.

VERSORGUNGSLEISTUNGEN

Die Mitglieder des Vorstands erhalten eine Versorgungszusage auf der Basis eines beitragsorientierten Systems. Seit dem Geschäftsjahr 2019 wird jedem Vorstand während der Dauer des Anstellungsverhältnisses jährlich ein fester Betrag in Höhe von 855 Tsd. EUR für den Vorstandsvorsitzenden beziehungsweise 450 Tsd. EUR für ein ordentliches Vorstandsmitglied auf dem persönlichen Versorgungskonto bereitgestellt.

Die Anlageregeln richten sich nach dem Anlagekonzept für den Lufthansa Pension Trust, das auch für Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG gilt.

Der Versorgungsfall tritt ein bei Erreichen der Altersgrenze von 60 Jahren (sofern der Berechtigte nicht mehr Mitglied des Vorstands ist) oder bei Invalidität beziehungsweise Tod. Endet das Anstellungsverhältnis vor Eintritt des Versorgungsfalles, erwerben die Berechtigten beziehungsweise deren Hinterbliebenen ein Versorgungsguthaben in Höhe des zu diesem Zeitpunkt aktuellen Stands des Versorgungskontos. Dabei garantiert die Deutsche Lufthansa AG die Summe der bereitgestellten Beiträge.

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

Die Auszahlung des Versorgungsguthabens erfolgt grundsätzlich in zehn Raten. Auf Antrag des Vorstands oder von dessen Hinterbliebenen ist mit Zustimmung der Gesellschaft auch eine Auszahlung als Einmalkapital oder in weniger als zehn Teilbeträgen möglich. Für die bis zum 31. Dezember 2018 aufgebauten Versorgungsguthaben von Herrn Spohr und Herrn Hohmeister ist darüber hinaus ebenfalls auf Antrag und mit Zustimmung der Gesellschaft eine Verrentung möglich.

Carsten Spohr hat aus seinem derzeit ruhenden Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer Anspruch auf Übergangsversorgung nach dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung Cockpit“. Falls Carsten Spohr den Vorstand vor Vollendung des 60. Lebensjahres verlässt und sein Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer wiederaufnimmt, steht ihm bei Vollendung des 60. Lebensjahres beziehungsweise auf Antrag bereits ab dem 55. Lebensjahr die tarifvertraglich geregelte Möglichkeit zur Inanspruchnahme der sogenannten „Übergangsversorgung für das Cockpit-Personal der Lufthansa“ zu. Diese Zusatzversorgung wird bei Vorliegen bestimmter Zugangsvoraussetzungen gewährt und sieht eine monatliche Rentenzahlung von bis zu 60 % der letzten modifizierten Tarifvergütung bis zur Vollendung des 63. Lebensjahres vor.

Pensionsanwartschaften im Geschäftsjahr 2020

Der Gesamtbetrag für die im Geschäftsjahr 2020 von den aktiven und ehemaligen Vorstandsmitgliedern erworbenen Pensionsanwartschaften von 4,0 Mio. EUR (Vorjahr: 3,1 Mio. EUR) nach HGB beziehungsweise 3,9 Mio. EUR (Vorjahr: 3,3 Mio. EUR) nach IFRS wurde im Personalaufwand (Dienstzeitaufwand) berücksichtigt. Es ergeben sich folgende individuelle Dienstzeitaufwendungen und Barwerte von Pensionsanwartschaften:

T204 PENSIONSANWARTSCHAFTEN NACH HGB UND IFRS

| in Tsd. € | HGB | | HGB | | IFRS | | IFRS | |
|--|-------------------|--------------|--|---------------|-------------------|--------------|-------------------------------------|---------------|
| | Dienstzeitaufwand | | Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen | | Dienstzeitaufwand | | Barwert der Pensionsverpflichtungen | |
| | 2020 | 2019 | 31.12.2020 | 31.12.2019 | 2020 | 2019 | 31.12.2020 | 31.12.2019 |
| Carsten Spohr | 797 | 839 | 8.018 | 7.198 | 925 | 920 | 8.024 | 6.948 |
| Thorsten Dirks (bis 30. Juni 2020) | 200 | 432 | 1.770 | 1.534 | 251 | 486 | 1.770 | 1.497 |
| Christina Foerster | 651 | - | 654 | - | 450 | - | 666 | - |
| Harry Hohmeister | 427 | 421 | 3.572 | 3.129 | 483 | 486 | 3.573 | 3.068 |
| Detlef Kayser | 434 | 522 | 1.304 | 522 | 460 | 450 | 1.305 | 450 |
| Michael Niggemann | 680 | - | 684 | - | 450 | - | 701 | - |
| Ulrik Svensson (bis 30. April 2020) | 142 | 435 | 1.890 | 1.715 | 160 | 471 | 1.890 | 1.707 |
| Bettina Volkens (bis 31. Dezember 2019) | 651 | 427 | 3.768 | 3.102 | 698 | 478 | 3.768 | 3.068 |
| | 3.982 | 3.076 | 21.660 | 17.200 | 3.877 | 3.291 | 21.697 | 16.738 |

Einhaltung Vergütungsobergrenzen

Für das Geschäftsjahr 2020 ist zusätzlich neben den betragsmäßigen Höchstgrenzen für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung entsprechend § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG eine betragsmäßige Höchstgrenze für die Vergütung des Geschäftsjahres insgesamt (inklusive Nebenleistungen und Versorgungszusage) vorgesehen. Diese Maximalvergütung liegt für den Vorstandsvorsitzenden bei 9,5 Mio. EUR und für ein ordentliches Vorstandsmitglied bei 5 Mio. EUR und bezieht sich auf den tatsächlichen Aufwand beziehungsweise die tatsächliche Auszahlung der für ein Geschäftsjahr zugesagten Vergütung. Sollte die Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 die genannte Höchstgrenze überschreiten, erfolgt eine entsprechende Kürzung der variablen Bezüge.

Da der Aufwandsbetrag für die mehrjährige variable Vergütungskomponente aufgrund der vierjährigen Performanceperiode erst im dritten Jahr nach Abschluss des Berichtsjahres vorliegt, kann über die Einhaltung der Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2020 erst im Rahmen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2023 abschließend berichtet werden.

SHARE OWNERSHIP GUIDELINES

Die Share Ownership Guidelines (SOG) sind seit dem Jahr 2019 ein wesentlicher Bestandteil des Vergütungssystems für den Vorstand. Diese verpflichten den Vorstandsvorsitzenden Lufthansa Aktien in zweifacher Höhe und ordentliche Vorstandsmitglieder in einfacher Höhe ihrer jeweiligen Grundvergütung zu erwerben und diese für die Dauer der Dienstzeit und darüber hinaus zu halten. Die Einhaltung dieser Verpflichtung ist jährlich durch die Mitglieder des Vorstands nachzuweisen.

Die durch die Vorstandsmitglieder zu erwerbende Mindestanzahl an Lufthansa Aktien wird zum Beginn der Vorstandstätigkeit anhand des durchschnittlichen Aktienkurses über die 125 Börsenhandelstage vor dem Beginn des Anstellungsvertrages ermittelt. Für den Aufbau des Aktienbestands gilt grundsätzlich eine vierjährige Aufbauphase. Vorhandene Aktienbestände werden dabei angerechnet. Im Zusammenhang mit den Beschränkungen der Vorstandsvergütung während der WSF-Stabilisierungsmaßnahmen hat der Aufsichtsrat beschlossen, die vierjährige Aufbaufrist für den Zeitraum der Stabilisierungsmaßnahmen auszusetzen. Sie tritt wieder in Kraft, sobald eine variable Vergütung erneut gewährt wird.

T205 AKTIENBESITZ DER AKTUELLEN VORSTANDSMITGLIEDER

| | Anzahl LH Aktien gemäß SOG | Aktienbestand am 31.12.2020 |
|--------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| Carsten Spohr | 155.969 | 130.000 |
| Christina Foerster | 56.126 | 2.426 |
| Harry Hohmeister | 41.044 | 76.048 |
| Detlef Kayser | 41.044 | 2.320 |
| Michael Niggemann | 56.126 | 21.270 |

Die im Rahmen der SOG gehaltenen Aktien sind bis zur Beendigung des Vorstandsanstellungsvertrags zu halten. Mit dem Ausscheiden aus dem Vorstand können Vorstandsmitglieder sodann jährlich 25 % des von ihnen im Rahmen der SOG gehaltenen Aktienbestands veräußern.

MALUS- UND CLAWBACK-REGELUNG

Der Aufsichtsrat hat die Möglichkeit, die einjährige und mehrjährige variable Vergütung in den Fällen einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verletzung der gesetzlichen Pflichten oder eines Verstoßes gegen unternehmensinterne Richtlinien (Compliance-Malus und -Clawback) oder in den Fällen, in denen variable Vergütungsbestandteile, die an das Erreichen bestimmter Ziele geknüpft sind, auf der Grundlage falscher Daten zu Unrecht ausbezahlt wurden (Performance-Clawback), einzubehalten oder zurückzufordern.

Die Geltendmachung des Rückforderungsanspruchs oder Einbehalts steht im pflichtgemäßen Ermessen des Aufsichtsrats.

Im Geschäftsjahr 2020 hat der Aufsichtsrat von der Möglichkeit, variable Vergütungsbestandteile einzubehalten beziehungsweise zurückzufordern, keinen Gebrauch gemacht.

LEISTUNGEN IM FALL DER BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Abfindungshöchstgrenze

Bei einer vorzeitigen Beendigung des Vertrags, die nicht durch einen wichtigen Grund oder durch einen Kontrollwechsel veranlasst ist, wird die Gesellschaft gemäß der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex nicht mehr als den Wert der Ansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags vergüten, wobei die Zahlungen zwei Jahresvergütungen nicht übersteigen dürfen (Abfindungshöchstgrenze). Die Berechnung der Abfindungshöchstgrenze bemisst sich nach der Höhe der Jahresvergütung, die sich aus der Grundvergütung und den Zielwerten für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung zusammensetzt; Sachbezüge und Nebenleistungen finden keine Berücksichtigung. Daraus ergibt sich aktuell für ein ordentliches Vorstandsmitglied ein Abfindungshöchstbetrag von 2.560.000 EUR pro Jahr beziehungsweise 4.864.000 EUR für den Vorstandsvorsitzenden.

Nachvertragliches Wettbewerbsverbot

Die Vorstandsmitglieder unterliegen grundsätzlich nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand einem einjährigen Wettbewerbsverbot. Die Gesellschaft zahlt dem Vorstandsmitglied während der Dauer des nachvertraglichen Wettbewerbsverbots eine Entschädigung (Karenzentschädigung) in Höhe der Hälfte der Grundvergütung. Die Gesellschaft hat die Möglichkeit, bis zur Beendigung des Vorstandsvertrags auf die Einhaltung des nachvertraglichen Wettbewerbsverbots zu verzichten mit der Wirkung, dass sie nach sechs Monaten ab Zugang der Verzichtserklärung nicht mehr zur Zahlung einer Karenzentschädigung verpflichtet ist. Die Anrechnung einer Abfindungszahlung auf die Karenzentschädigung ist bisher nur in den nach Inkrafttreten des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 abgeschlossenen Vorstandsanstellungsverträgen von Herrn Hohmeister und Herrn Steenbergen sowie bei zukünftigen Neu- und Wiederbestellungen vorgesehen.

Wechsel der Unternehmenskontrolle

Wird der Vertrag zwischen einem Vorstandsmitglied und der Deutschen Lufthansa AG im Zusammenhang mit einem Kontrollwechsel bei der Gesellschaft beendet, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung in Höhe seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags. Die Höhe der Abfindung darf 150 % der vertraglich geregelten, zuvor beschriebenen Abfindungshöchstgrenze nicht übersteigen. Entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 gilt für die seit dem Inkrafttreten des DCGK 2019 abgeschlossenen Vorstandsanstellungsverträgen von Herrn Hohmeister und Herrn Steenbergen sowie bei zukünftigen Neu- und Wiederbestellungen die Abfindungshöchstgrenze auch im Fall des Wechsels der Unternehmenskontrolle.

BEZÜGE IM BERICHTSJAHR AUS DEM VORSTAND AUSGESCHIEDENER VORSTANDSMITGLIEDER**Aufhebungsvereinbarung mit Ulrik Svensson**

Nachdem Ulrik Svensson sein Mandat im Vorstand aus gesundheitlichen Gründen niedergelegt hat, wurde sein Anstellungsvertrag gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 21. April 2020 und entsprechender Aufhebungsvereinbarung zum 30. April 2020 vorzeitig beendet. Herr Svensson hat auf die Zahlung einer Abfindung verzichtet. Die Gesellschaft verzichtet auf das nachvertragliche Wettbewerbsverbot. Ein Anspruch auf Karenzentschädigung besteht nicht.

Die Ansprüche von Herrn Svensson auf die einjährige und mehrjährige variable Vergütung mit dem auf das Geschäftsjahr 2020 entfallenden Anteil bleiben bestehen. Ebenfalls bestehen bleiben die Ansprüche auf die im Geschäftsjahr 2019 zugesagte mehrjährige variable Vergütung bezogen auf die Zeit der Vorstandstätigkeit während der Performanceperiode, sofern am Ende der Performanceperiode die Voraussetzungen für eine Auszahlung gegeben sind.

Ebenfalls bestehen bleiben die von Herrn Svensson erworbenen Ansprüche auf den im Geschäftsjahr 2018 vorgetragenen Anteil der variablen Vergütung (Deferral 2018, siehe dazu die Ausführungen auf [S. 259](#)). Bezogen auf die noch laufenden LH Performance-Programme erfolgen die Auszahlungen pro rata temporis bezogen auf den Teil der Programmlaufzeit, in der Herr Svensson noch Mitglied des Vorstands war.

Für die betriebliche Altersversorgung wird die Gesellschaft dem Versorgungskonto von Herrn Svensson den jährlichen Beitrag in Höhe von 450 Tsd. EUR für 2020 anteilig – bis zum 30. April 2020 (150 Tsd. EUR) – bereitstellen. Hinsichtlich der Nutzung von Flugvergünstigungen für private Flugreisen gelten für Herrn Svensson ab dem Zeitpunkt des Ausscheidens die für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder bestehenden internen Regelungen.

Aufhebungsvereinbarung mit Thorsten Dirks

Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 26. Juni 2020 und entsprechender Aufhebungsvereinbarung wurde der Anstellungsvertrag mit Thorsten Dirks mit Wirkung zum 30. Juni 2020 vorzeitig beendet. Gemäß Abfindungsvereinbarung erhält Herr Dirks eine Abfindung in Höhe von 3,5 Mio. EUR. Die Höhe der Abfindung liegt unterhalb des vertraglich vorgesehenen Abfindungshöchstbetrags von zwei Jahresvergütungen (5,12 Mio. EUR) und beträgt damit auch nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags von 2,5 Jahren. Die Gesellschaft verzichtet auf das nachvertragliche Wettbewerbsverbot. Ein Anspruch auf Karenzentschädigung besteht nicht.

Herr Dirks hat keine Ansprüche auf die einjährige und mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 sowie die mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2019.

Bestehen bleiben hingegen die von Herrn Dirks erworbenen Ansprüche auf den im Geschäftsjahr 2018 vorgetragenen Anteil der variablen Vergütung (Deferral 2018, siehe dazu die Ausführungen auf [S. 259](#)). Diese hat er bis auf Weiteres gestundet. Bezogen auf die noch laufenden LH Performance-Programme wird Herr Dirks so gestellt, als hätte er den Anstellungsvertrag bis zum 30. April 2023 ordnungsgemäß erfüllt.

Für die betriebliche Altersversorgung wird die Gesellschaft dem Versorgungskonto von Herrn Dirks den jährlichen Beitrag in Höhe von 450 Tsd. EUR für 2020 anteilig – bis zum 30. Juni 2020 (225 Tsd. EUR) – bereitstellen. Hinsichtlich der Nutzung von Flugvergünstigungen für private Flugreisen gelten für Herrn Dirks ab dem Zeitpunkt des Ausscheidens die für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder bestehenden internen Regelungen.

BEZÜGE EHEMALIGER VORSTANDSMITGLIEDER

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder (ohne die individuell für Frau Volkens und Herrn Garnadt angegebenen Bezüge) und ihre Hinterbliebenen betrugen im Berichtsjahr 5,2 Mio. EUR (Vorjahr: 5,7 Mio. EUR). Darin enthalten sind unter anderem geldwerte Leistungen und Beförderungsvergünstigungen. Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 67,8 Mio. EUR (Vorjahr: 69,1 Mio. EUR).

Dem zum 30. April 2017 aus dem Vorstand ausgeschiedenen Karl Ulrich Garnadt wurden im Berichtsjahr Vergütungen aus dem Deferral 2017 in Höhe von 180 Tsd. EUR (Vorjahr: aus dem Deferral 2016 in Höhe von 291 Tsd. EUR) sowie aus dem Optionsprogramm LH Performance 2016 in Höhe von 73 Tsd. EUR (Vorjahr: aus LH Performance 2015 in Höhe von 402 Tsd. EUR) gewährt.

Die Bettina Volkens im Geschäftsjahr 2020 gewährte beziehungsweise geschuldete Vergütung ist in den Zuflusstabellen **T202, S. 261 ff.** gemeinsam mit der Vergütung für die im Berichtsjahr aktiven Vorstandsmitglieder ausgewiesen. Frau Volkens war zum 31. Dezember 2019 aus dem Vorstand ausgeschieden.

Angaben zur relativen Entwicklung der Vorstandsvergütung, der Vergütung der übrigen Belegschaft sowie zur Ertragsentwicklung der Gesellschaft

Die nachfolgende Übersicht stellt die relative Entwicklung der im jeweiligen Geschäftsjahr gewährten und geschuldeten Vergütung der im Berichtsjahr aktiven Vorstandsmitglieder, der Vergütung der übrigen Belegschaft sowie ausgewählter Ertragskennziffern der Lufthansa Group gegenüber dem Vorjahr dar. Die in der Tabelle enthaltenen Vergütungen der Vorstandsmitglieder bilden entsprechend den Darstellungen in der Tabelle **T202, S. 261 ff.** die im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung ab.

Die Ertragsentwicklung wird grundsätzlich anhand der Entwicklung von Umsatz und Adjusted EBIT der Lufthansa Group dargestellt. Letzteres ist als wesentliche Steuerungsgröße des Konzerns auch Grundlage der finanziellen Ziele in der variablen Vergütung des Vorstands.

Für die Darstellung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis wird auf den Kreis der Mitarbeiter der deutschen Konzerngesellschaften im Lufthansa Tarifverbund (ohne die Lufthansa CityLine GmbH und Germanwings GmbH) abgestellt. Der Rückgang bei der Vergütung der Mitarbeiter ist dabei im Wesentlichen auf die Maßnahmen zur Kurzarbeit zurückzuführen sowie auf den damit in Zusammenhang stehenden Rückgang der Zulagen, die im Rahmen der Grundvergütung enthalten sind (zum Beispiel Schichtzulage, Zuschläge zum Urlaubsgeld).

T206 ENTWICKLUNG DER VERGÜTUNG DES VORSTANDS IN RELATION ZUR VERGÜTUNG DER BELEGSCHAFT UND ZUR ERTRAGSENTWICKLUNG DER GESELLSCHAFT

| in % | Veränderung 2020 gegenüber 2019 ¹⁾ |
|---|---|
| Vorstand²⁾ | |
| Carsten Spohr | -22,9 |
| Harry Hohmeister | -26,2 |
| Detlef Kayser | +11,9 |
| Thorsten Dirks (bis 30.06.2020) ³⁾ | -45,8 |
| Ulrik Svensson (bis 30.04.2020) | -35,6 |
| Ertragskennziffern | |
| Adjusted EBIT | -369,1 |
| Umsatz | -62,7 |
| Belegschaft | |
| Gesamtbelegschaft in Deutschland | -14,5 |
| Tarifmitarbeiter in Deutschland | -13,5 |

¹⁾ Die Angaben für die Mitglieder des Vorstands und die Belegschaft beruhen auf der im Geschäftsjahr 2020 im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG gewährten und geschuldeten Vergütung. Dabei wird von der Übergangsregelung gemäß § 26 – Einführungsgesetz zum Aktiengesetz Gebrauch gemacht.

²⁾ Angaben ohne Christina Foerster und Michael Niggemann, da beide erst seit dem 01.01.2020 Mitglieder des Vorstands sind und daher im Jahr 2019 keine Vorstandsbezüge erhalten haben.

³⁾ Ohne Berücksichtigung von Abfindungszahlungen.

Überprüfung der Angemessenheit der Vorstandsvergütung

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2020 die Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung überprüft. Dabei hat er insbesondere vor dem Hintergrund des freiwilligen Verzichts der Vorstandsmitglieder auf Anteile an der Grundvergütung sowie der im WSF-Rahmenvertrag vorgesehenen Beschränkungen die Angemessenheit der Vorstandsvergütung bestätigt.

Bei der Überprüfung der Angemessenheit der Vorstandsvergütung berücksichtigt der Aufsichtsrat auch die Üblichkeit der Vergütung und betrachtet dazu die Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung vergleichbarer Unternehmen sowie das Verhältnis der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft, auch in der zeitlichen Entwicklung.

Bei der Überprüfung der Angemessenheit und Marktüblichkeit werden die Ziel- und Maximalvergütungen auf der Basis der Positionierung der Deutschen Lufthansa AG in einem Vergleichsmarkt anhand der Kennzahlen Umsatz, Mitarbeiter und Marktkapitalisierung bewertet. Der Vergleichsmarkt besteht aus DAX- und MDAX-Gesellschaften, die hinsichtlich der Unternehmensgröße zum Stichtag der Betrachtung vergleichbar sind.

Im Rahmen der vertikalen Angemessenheitsprüfung stellt der Aufsichtsrat sowohl auf die Vergütung des oberen Führungskreises als auch der Belegschaft insgesamt, bezogen auf die deutschen Konzerngesellschaften im Lufthansa Tarifverbund, ab.

Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

STRUKTUR DER AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG

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

Die ordentlichen Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß § 13 Abs. 1 der Satzung für jedes Geschäftsjahr eine Vergütung in Höhe von 80 Tsd. EUR. Der Vorsitzende erhält 240 Tsd. EUR, der stellvertretende Vorsitzende 120 Tsd. EUR. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält zusätzlich 60 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder des Prüfungsausschusses erhalten zusätzlich 30 Tsd. EUR. Vorsitzende anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 40 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 20 Tsd. EUR. Vergütungen für Ausschusstätigkeiten stehen unter dem Vorbehalt, dass der Ausschuss im Geschäftsjahr mindestens einmal getagt hat.

Scheiden Mitglieder des Aufsichtsrats im Laufe eines Geschäftsjahres aus dem Aufsichtsrat oder einer mit einer zusätzlichen Vergütung verbundenen Tätigkeit in einem seiner Ausschüsse aus, erhalten sie eine zeitanteilige Vergütung. Die zeitanteilige Vergütung für Ausschusstätigkeiten steht unter dem Vorbehalt, dass der jeweilige Ausschuss bereits mindestens einmal getagt hat.

Die feste Vergütung sowie die Vergütung für die Ausschusstätigkeit werden mit Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres, Sitzungsgelder werden grundsätzlich mit Beendigung der jeweiligen Sitzung fällig. Für das Geschäftsjahr 2020 erfolgte die Auszahlung der Aufsichtsratsvergütung sowie der Sitzungsgelder im Januar 2021.

HÖHE DER AUFSICHTSRATSVERGÜTUNG

Der Aufwand für die Festvergütung sowie die Vergütung für die Ausschusstätigkeit des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2020 1.887 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.170 Tsd. EUR).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallenden Beträge sowie die relative Entwicklung der Gesamtvergütung im Vergleich zum Vorjahr.

Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 23 Tsd. EUR (Vorjahr: 62 Tsd. EUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für die Tätigkeit 16 Tsd. EUR (Vorjahr: 2 Tsd. EUR).

Alle im Geschäftsjahr 2020 aktiven Aufsichtsratsmitglieder haben für die Monate April bis September 2020 freiwillig auf 25% ihrer Vergütung sowie auf 25% der Sitzungsgelder für die Sitzung im März und alle weiteren Sitzungen von April bis September 2020 verzichtet.

T207 VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

| | 2020 | | | | | 2019 | | | | | Entwicklung 2020 gegenüber 2019 ²⁾ |
|---------------------------------------|-----------------------------|-------------|-------------------------------------|-------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------|-------------------------------------|-------------|-------------------------------|--|
| | Festvergütung ¹⁾ | | Vergütung für Ausschusstätigkeit | | AR-Ver- gütungen gesamt | Festvergütung ¹⁾ | | Vergütung für Ausschusstätigkeit | | AR-Ver- gütungen gesamt | |
| | in Tsd. € | in % | in Tsd. € | in % | in Tsd. € | in Tsd. € | in % | in Tsd. € | in % | in Tsd. € | in % |
| Karl-Ludwig Kley | 210 | 79,8 | 53 | 20,2 | 263 | 240 | 80,0 | 60 | 20,0 | 300 | -12,3 |
| Christine Behle | 105 | 85,4 | 18 | 14,6 | 123 | 120 | 85,7 | 20 | 14,3 | 140 | -12,1 |
| Alexander Behrens | 70 | 72,9 | 26 | 27,1 | 96 | 80 | 72,7 | 30 | 27,3 | 110 | -12,7 |
| Jörg Cebulla | 70 | 72,9 | 26 | 27,1 | 96 | 80 | 72,7 | 30 | 27,3 | 110 | -12,7 |
| Erich Clementi (seit 05.05.2020) | 44 | 100,0 | - | - | 44 | - | - | - | - | - | - |
| Thomas Enders (seit 05.05.2020) | 44 | 80,0 | 11 | 20,0 | 55 | - | - | - | - | - | - |
| Herbert Hainer (bis 05.05.2020) | 26 | 66,7 | 13 | 33,3 | 39 | 80 | 66,7 | 40 | 33,3 | 120 | -67,5 |
| Christian Hirsch (bis 31.12.2020) | 70 | 100,0 | - | - | 70 | 80 | 100,0 | - | - | 80 | -12,5 |
| Jürgen Jennerke (seit 08.12.2020) | 5 | 100,0 | - | - | 5 | - | - | - | - | - | - |
| Michael Kerkloh (seit 02.09.2020) | 25 | 75,8 | 8 | 24,2 | 33 | - | - | - | - | - | - |
| Carsten Knobel | 70 | 72,9 | 26 | 27,1 | 96 | 80 | 72,7 | 30 | 27,3 | 110 | -12,7 |
| Holger Benjamin Koch | 70 | 100,0 | - | - | 70 | 80 | 100,0 | - | 0,0 | 80 | -12,5 |
| Martin Koehler (bis 31.08.2020) | 45 | 80,4 | 11 | 19,6 | 56 | 80 | 80,0 | 20 | 20,0 | 100 | -44,0 |
| Harald Krüger (seit 05.05.2020) | 44 | 100,0 | - | - | 44 | - | - | - | - | - | - |
| Martina Merz (bis 05.05.2020) | 26 | 100,0 | - | - | 26 | 80 | 100,0 | - | - | 80 | -67,5 |
| Michael Nilles (bis 05.05.2020) | 26 | 100,0 | - | - | 26 | 80 | 100,0 | - | - | 80 | -67,5 |
| Monika Ribar (bis 31.08.2020) | 45 | 72,6 | 17 | 27,4 | 62 | 80 | 72,7 | 30 | 27,3 | 110 | -43,6 |
| Birgit Rohleder | 70 | 100,0 | - | - | 70 | 80 | 100,0 | - | - | 80 | -12,5 |
| Miriam Sapiro | 70 | 100,0 | - | - | 70 | 80 | 100,0 | - | - | 80 | -12,5 |
| Ilja Schulz | 70 | 80,5 | 17 | 19,5 | 87 | 80 | 80,0 | 20 | 20,0 | 100 | -13,0 |
| Astrid Stange (seit 05.05.2020) | 44 | 100,0 | - | - | 44 | - | - | - | - | - | - |
| Olivia Stelz | 70 | 100,0 | - | - | 70 | 80 | 100,0 | - | - | 80 | -12,5 |
| Stephan Sturm | 70 | 56,9 | 53 | 43,1 | 123 | 80 | 57,1 | 60 | 42,9 | 140 | -12,1 |
| Angela Titzrath (seit 02.09.2020) | 25 | 100,0 | - | - | 25 | - | - | - | - | - | - |
| Christina Weber (bis 02.12.2020) | 74 | 75,5 | 24 | 24,5 | 98 | 80 | 72,7 | 30 | 27,3 | 110 | -10,9 |
| Klaus Winkler | 70 | 100,0 | - | - | 70 | 80 | 100,0 | - | - | 80 | -12,5 |
| Matthias Wissmann (bis 05.05.2020) | 26 | 100,0 | - | - | 26 | 80 | 100,0 | - | - | 80 | -67,5 |
| Gesamt | 1.584 | 83,9 | 303 | 16,1 | 1.887 | 1.800 | 83 | 370 | 17,1 | 2.170 | -13,0 |

¹⁾ Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts auf 25% der Vergütung für die Monate April bis September 2020.²⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte AR-Vergütung gesamt.

WEITERE INFORMATIONEN

- 272 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit
der nichtfinanziellen Erklärung
- 274 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
über die Prüfung des Vergütungsberichts
nach § 162 Abs. 3 AktG
- 275 Zehn-Jahres-Übersicht
- 277 Glossar
- 279 Grafik- und Tabellenverzeichnis
- 282 Impressum/Kontakt/
Finanzkalender 2021 und Disclaimer

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Erklärung

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

Wir haben die nichtfinanzielle Erklärung der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft im Sinne des § 289b HGB, die mit der nichtfinanzielle Erklärung der Lufthansa Group im Sinne der § 315b HGB zusammengefasst ist, zusätzlich bestehend aus dem durch Verweisung als Bestandteil qualifizierten Abschnitt „Grundlagen des Konzerns“ des zusammengefassten Lageberichts der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2020 (nachfolgend: „nichtfinanzielle Erklärung“), einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Angaben für Vorjahre und Verweise auf weiterführende Informationen außerhalb der nichtfinanziellen Erklärung waren nicht Gegenstand unseres Auftrags.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Erklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Erklärungen des Wirtschaftsprüfers in Bezug auf die Unabhängigkeit und Qualitätssicherung

Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen zur Qualitätssicherung an, insbesondere die Berufsatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie den IDW Qualitätssicherungsstandard 1: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1).

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Erklärung abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB), durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit einer begrenzten Sicherheit beurteilen können, ob die nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung, die wir im Wesentlichen in den Monaten Oktober 2020 bis März 2021 durchgeführt haben, haben wir u. a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Befragung von Mitarbeitern hinsichtlich der Auswahl der Themen für die nichtfinanzielle Erklärung, der Risikoeinschätzung und der Konzepte der der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und der Lufthansa Group für die als wesentlich identifizierten Themen,
- Befragung von Mitarbeitern, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung sowie der Erstellung der nichtfinanziellen Erklärung betraut sind, zur Beurteilung des Berichtserstellungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung der Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung relevant sind,
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung,
- Einsichtnahme in die relevante Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung der Daten aus den relevanten Bereichen im Berichtszeitraum,

- analytische Beurteilung von Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung auf Ebene des Mutterunternehmens und des Konzerns,
- Befragungen und Dokumenteneinsicht in Stichproben hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung von ausgewählten Daten und
- Beurteilung der Darstellung der Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Erklärung der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und der Lufthansa Group für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist. Angaben für Vorjahre und Verweise auf weiterführende Informationen außerhalb der nichtfinanziellen Erklärung waren nicht Gegenstand unseres Auftrags.

Verwendungszweck des Vermerks

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt und nicht für andere als bestimmungsgemäße Zwecke zu verwenden. Dieser Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen.

Auftragsbedingungen und Haftung

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, unsere Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 (www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen). Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitigen Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Vermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

München, den 2. März 2021

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Nicole Richter
Wirtschaftsprüferin

Yvonne Meyer
Wirtschaftsprüferin

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Prüfungsurteil

Wir haben den Vergütungsbericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 daraufhin formell geprüft, ob die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG im Vergütungsbericht gemacht wurden. In Einklang mit § 162 Abs. 3 AktG haben wir den Vergütungsbericht nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung sind im beigegeführten Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht worden. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf den Inhalt des Vergütungsberichts.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung des Vergütungsberichts in Übereinstimmung mit § 162 Abs. 3 AktG unter Beachtung des Entwurfs eines IDW Prüfungsstandards: Die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG (IDW EPS 870) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach dieser Vorschrift und diesem Standard ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers“ unseres Vermerks weitergehend beschrieben. Wir haben als Wirtschaftsprüferpraxis die Anforderungen des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet. Die Berufspflichten gemäß der Wirtschaftsprüferordnung und der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer/vereidigte Buchprüfer einschließlich der Anforderungen an die Unabhängigkeit haben wir eingehalten.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der Vorstand und der Aufsichtsrat sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Ferner sind sie verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob im Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht worden sind, und hierüber ein Prüfungsurteil in einem Vermerk abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung so geplant und durchgeführt, dass wir durch einen Vergleich der im Vergütungsbericht gemachten Angaben mit den in § 162 Abs. 1 und 2 AktG geforderten Angaben die formelle Vollständigkeit des Vergütungsberichts feststellen können. In Einklang mit § 162 Abs. 3 AktG haben wir die inhaltliche Richtigkeit der Angaben, die inhaltliche Vollständigkeit der einzelnen Angaben oder die angemessene Darstellung des Vergütungsberichts nicht geprüft.

Umgang mit etwaigen irreführenden Darstellungen

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, den Vergütungsbericht unter Berücksichtigung der Kenntnisse aus der Abschlussprüfung zu lesen und dabei für Anzeichen aufmerksam zu bleiben, ob der Vergütungsbericht irreführende Darstellungen in Bezug auf die inhaltliche Richtigkeit der Angaben, die inhaltliche Vollständigkeit der einzelnen Angaben oder die angemessene Darstellung des Vergütungsberichts enthält.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine solche irreführende Darstellung vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Eschborn/Frankfurt am Main, 2. März 2021

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Sven Hayn
Wirtschaftsprüfer

Siegfried Keller
Wirtschaftsprüfer

Zehn-Jahres-Übersicht

T208 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

| | | 2020 | 2019 | 2018 ^{a)} | 2017 ^{b)} | 2016 | 2015 | 2014 ^{c)} | 2013 ^{d)} | 2012 ^{e)} | 2011 |
|--|--------|---------|--------|--------------------|--------------------|--------|--------|--------------------|--------------------|--------------------|--------|
| Gewinn- und Verlustrechnung | | | | | | | | | | | |
| Lufthansa Konzern | | | | | | | | | | | |
| Umsatz | Mio. € | 13.589 | 36.424 | 35.542 | 35.579 | 31.660 | 32.056 | 30.011 | 30.027 | 30.135 | 28.734 |
| Ergebnis | | | | | | | | | | | |
| Adjusted EBITDA | Mio. € | - 2.890 | 4.718 | 5.016 | 5.009 | 3.338 | | | | | |
| Adjusted EBIT (ab 2014)/ Operatives Ergebnis (bis 2013) | Mio. € | - 5.451 | 2.026 | 2.836 | 2.969 | 1.752 | 1.817 | 1.171 | 699 | 839 | 820 |
| Adjusted EBIT-Marge (ab 2014)/ Operative Marge (bis 2013) | % | - 40,1 | 5,6 | 8,0 | 8,3 | 5,5 | 5,7 | 3,9 | 2,3 | 2,8 | 2,9 |
| EBIT | Mio. € | - 7.353 | 1.857 | 2.974 | 3.297 | 2.275 | 1.676 | 1.000 | 936 | 1.668 | 734 |
| Ergebnis vor Ertragsteuern | Mio. € | - 8.631 | 1.860 | 2.784 | 3.158 | 2.248 | 2.026 | 180 | 546 | 1.296 | 446 |
| Ertragsteuern | Mio. € | 1.865 | - 615 | - 588 | - 784 | - 445 | - 304 | - 105 | - 220 | - 91 | - 157 |
| Auf Aktionäre der Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis | Mio. € | - 6.725 | 1.213 | 2.163 | 2.340 | 1.776 | 1.698 | 55 | 313 | 1.228 | - 13 |
| Wesentliche | | | | | | | | | | | |
| Aufwandspositionen | | | | | | | | | | | |
| Personalaufwand | Mio. € | 6.436 | 9.121 | 8.811 | 8.172 | 7.354 | 8.075 | 7.335 | 7.356 | 6.741 | 6.678 |
| Gebühren | Mio. € | 1.796 | 4.523 | 4.457 | 6.357 | 5.736 | 5.651 | 5.265 | 5.167 | 5.167 | 5.000 |
| Treibstoff | Mio. € | 1.875 | 6.715 | 6.087 | 5.232 | 4.885 | 5.784 | 6.751 | 7.115 | 7.392 | 6.276 |
| Abschreibungen | Mio. € | 4.389 | 2.776 | 2.205 | 2.383 | 1.769 | 1.715 | 1.528 | 1.767 | 1.839 | 1.722 |
| Zinssaldo | Mio. € | - 334 | - 315 | - 144 | - 195 | - 218 | - 170 | - 256 | - 346 | - 372 | - 288 |
| Bilanz Lufthansa Konzern | | | | | | | | | | | |
| Vermögensstruktur | | | | | | | | | | | |
| Langfristiges Vermögen | Mio. € | 29.444 | 31.374 | 27.559 | 24.749 | 24.504 | 23.526 | 22.227 | 19.419 | 18.782 | 18.627 |
| Kurzfristiges Vermögen | Mio. € | 10.040 | 11.285 | 10.654 | 11.029 | 10.193 | 8.936 | 8.247 | 9.689 | 9.777 | 9.454 |
| davon flüssige Mittel | Mio. € | 5.460 | 3.385 | 3.235 | 3.948 | 3.937 | 3.093 | 2.738 | 4.698 | 4.966 | 3.998 |
| Kapitalstruktur | | | | | | | | | | | |
| Eigenkapital | Mio. € | 1.387 | 10.256 | 9.573 | 9.110 | 7.149 | 5.845 | 4.031 | 6.108 | 4.839 | 8.044 |
| davon Gezeichnetes Kapital | Mio. € | 1.530 | 1.224 | 1.217 | 1.206 | 1.200 | 1.189 | 1.185 | 1.180 | 1.177 | 1.172 |
| davon Rücklagen | Mio. € | 6.542 | 7.710 | 6.083 | 5.461 | 4.084 | 2.881 | 2.728 | 4.563 | 2.374 | 6.790 |
| Fremdkapital | Mio. € | 38.097 | 32.403 | 28.640 | 26.668 | 27.548 | 26.617 | 26.443 | 23.000 | 23.720 | 20.037 |
| davon Pensionsrückstellungen | Mio. € | 9.531 | 6.659 | 5.865 | 5.116 | 8.364 | 6.626 | 7.231 | 4.718 | 5.844 | 2.165 |
| davon Finanzschulden | Mio. € | 15.368 | 10.030 | 6.685 | 6.814 | 6.575 | 6.370 | 5.958 | 6.337 | 6.910 | 6.424 |
| Bilanzsumme | Mio. € | 39.484 | 42.659 | 38.213 | 35.778 | 34.697 | 32.462 | 30.474 | 29.108 | 28.559 | 28.081 |
| Sonstige Finanzdaten | | | | | | | | | | | |
| Lufthansa Konzern | | | | | | | | | | | |
| Investitionen | Mio. € | 1.312 | 3.666 | 3.805 | 3.529 | 2.231 | 2.568 | 2.773 | 2.499 | 2.358 | 2.560 |
| davon Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte | Mio. € | 1.249 | 3.486 | 3.709 | 3.338 | 2.160 | 2.454 | 2.699 | 2.444 | 2.291 | 2.445 |
| davon Finanzanlagen | Mio. € | 63 | 180 | 96 | 191 | 71 | 114 | 74 | 55 | 67 | 115 |
| Operativer Cashflow | Mio. € | - 2.328 | 4.030 | 4.109 | 5.368 | 3.246 | 3.393 | 1.977 | 3.290 | 2.842 | 2.356 |
| (Adjusted) Free Cashflow ^{f)} | Mio. € | - 3.669 | 203 | 288 | 2.117 | 1.138 | 834 | - 297 | 1.307 | 1.397 | 713 |
| Kreditverschuldung | | | | | | | | | | | |
| Brutto | Mio. € | 15.382 | 10.047 | 6.724 | 6.832 | 6.638 | 6.440 | 6.156 | 6.393 | 6.919 | 6.440 |
| Netto | Mio. € | 9.922 | 6.662 | 3.489 | 2.884 | 2.701 | 3.347 | 3.418 | 1.695 | 1.953 | 2.328 |
| Lufthansa Aktie | | | | | | | | | | | |
| Aktienkurs | € | 10,82 | 16,41 | 19,70 | 30,72 | 12,27 | 14,57 | 13,83 | 15,42 | 14,24 | 9,19 |
| Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ausgezahlt | Mio. € | - | - | 380 | 377 | 234 | 232 | - | 207 | - | 114 |
| Dividende vorgeschlagen/ausgezahlt | € | - | - | 0,80 | 0,80 | 0,50 | 0,50 | - | 0,45 | - | 0,25 |

T208 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT (Fortsetzung)

| | | 2020 | 2019 | 2018 ^{a)} | 2017 ^{b)} | 2016 | 2015 | 2014 ^{c)} | 2013 ^{d)} | 2012 ^{e)} | 2011 |
|---|--------|---------|-----------|--------------------|--------------------|-----------|-----------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------|
| Wirtschaftliche Kennzahlen | | | | | | | | | | | |
| Lufthansa Konzern | | | | | | | | | | | |
| Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Umsatz) | % | - 63,5 | 5,1 | 7,8 | 8,9 | 7,1 | 6,3 | 0,6 | 1,8 | 4,3 | 1,6 |
| Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern plus Zinsen auf Fremdkapital/Bilanzsumme) | % | - 20,8 | 5,3 | 7,8 | 9,9 | 7,3 | 7,3 | 2,0 | 3,6 | 6,4 | 3,3 |
| Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Ertragsteuern/Eigenkapital) | % | - 487,8 | 12,1 | 22,9 | 26,1 | 25,2 | 29,5 | 1,9 | 5,3 | 25,6 | 0,0 |
| Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Eigenkapital) | % | - 622,3 | 18,1 | 29,1 | 34,7 | 31,4 | 34,7 | 4,5 | 8,9 | 26,8 | 5,5 |
| Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme) | % | 3,5 | 24,0 | 25,1 | 25,5 | 20,6 | 18,0 | 13,2 | 21,0 | 16,9 | 28,6 |
| Gearing (Nettokreditverschuldung plus bilanzierte Pensionsverpflichtungen/Eigenkapital) | % | 1.402,5 | 129,9 | 97,7 | 87,8 | 154,8 | 170,6 | 264,2 | 105,0 | 161,1 | 55,9 |
| Verschuldungsgrad (Nettokreditverschuldung/Bilanzsumme) | % | 25,1 | 15,6 | 9,1 | 8,1 | 7,8 | 10,3 | 11,2 | 5,8 | 6,8 | 8,3 |
| Innenfinanzierung (Cashflow/Investitionen) | % | - 177,4 | 109,9 | 108,0 | 152,1 | 145,5 | 132,1 | 71,3 | 131,7 | 120,5 | 92,0 |
| Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA (ab 2017) | | | | | | | | | | | |
| Dynamische Tilgungsquote (bis 2016) | % | - 6,6 | 2,8 | 1,8 | 1,5 | 28,7 | 30,7 | 20,8 | 37,0 | 34,4 | 49,7 |
| Umsatzeffektivität (Cashflow/Umsatz) | % | - 17,1 | 11,1 | 11,6 | 15,1 | 10,3 | 10,6 | 6,6 | 11,0 | 9,7 | 8,8 |
| Adjusted ROCE (Adjusted EBIT plus Zinserträge auf Liquidität minus 25% Steuern)/Durchschnittlich eingesetztes Kapital | % | - 16,7 | 6,6 | 10,6 | 11,9 | 7,0 | 8,3 | 5,4 | | | |
| Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte minus kurzfristiges Fremdkapital) | Mrd. € | - 4,6 | - 4,7 | - 5,6 | 1,6 | - 0,8 | - 3,5 | - 2,7 | - 1,3 | 0,0 | - 0,3 |
| Anlagevermögensintensität (Anlagevermögen/Gesamtvermögen) | % | 74,6 | 73,5 | 72,1 | 69,2 | 70,6 | 72,5 | 72,9 | 66,7 | 65,8 | 66,3 |
| Abschreibungsquote Flugzeuge/Reservetriebwerke (kumulierte Abschreibung/kumulierte Anschaffungskosten) | % | 55,9 | 50,7 | 51,7 | 52,5 | 49,7 | 51,6 | 51,4 | 52,6 | 54,2 | 54,4 |
| Personalkennziffern | | | | | | | | | | | |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt | Anzahl | 125.207 | 137.784 | 134.330 | 128.856 | 123.287 | 119.559 | 118.973 | 117.414 | 118.368 | 119.084 |
| Umsatz/Mitarbeiter | € | 108.532 | 264.356 | 264.587 | 276.114 | 256.799 | 268.119 | 252.251 | 255.736 | 254.587 | 241.292 |
| Personalaufwand/Umsatz | % | 47,4 | 25,0 | 24,8 | 23,0 | 23,2 | 25,2 | 24,4 | 24,5 | 22,4 | 23,2 |
| Leistungsdaten | | | | | | | | | | | |
| Lufthansa Konzern | | | | | | | | | | | |
| Fluggäste | Mio. | 36,4 | 145,3 | 141,9 | 129,3 | 109,7 | 107,7 | 106,0 | 104,6 | 103,6 | 100,6 |
| Angebote Sitzkilometer | Mio. | 109.828 | 358.803 | 349.391 | 322.875 | 286.555 | 273.975 | 268.104 | 262.682 | 260.169 | 258.263 |
| Verkaufte Sitzkilometer | Mio. | 69.462 | 296.217 | 284.639 | 261.149 | 226.639 | 220.396 | 214.643 | 209.649 | 205.015 | 200.376 |
| Sitzladefaktor | % | 63,2 | 82,6 | 81,5 | 80,9 | 79,1 | 80,4 | 80,1 | 79,8 | 78,8 | 77,6 |
| Angebote Fracht-Tonnenkilometer | Mio. | 10.591 | 17.379 | 16.349 | 15.754 | 15.117 | 14.971 | 14.659 | 14.893 | 14.749 | 16.260 |
| Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer | Mio. | 7.373 | 10.664 | 10.896 | 10.819 | 10.071 | 9.930 | 10.249 | 10.285 | 10.240 | 10.861 |
| Fracht-Nutzladefaktor | % | 69,6 | 61,4 | 66,6 | 68,7 | 66,6 | 66,3 | 69,9 | 69,1 | 69,4 | 66,8 |
| Flüge | Anzahl | 390.900 | 1.187.728 | 1.163.565 | 1.128.745 | 1.021.919 | 1.003.660 | 1.001.961 | 1.028.260 | 1.067.362 | 1.050.728 |
| Verkehrsflugzeuge | Anzahl | 757 | 763 | 763 | 728 | 617 | 600 | 615 | 622 | 627 | 696 |

¹⁾ Ab 2018 Adjusted Free Cashflow (Free Cashflow bereinigt um den IFRS 16-Effekt).²⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2012 wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 rückwirkend angepasst.³⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2013 wurden aufgrund von IFRS 11 rückwirkend angepasst.⁴⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2014 wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik rückwirkend angepasst.⁵⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2017 wurden aufgrund des Restatements der Aktivierung von Triebwerkswartungsereignissen und IFRS 9 rückwirkend angepasst.⁶⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2018 wurden aufgrund des Restatements für Kompensationszahlungen für Flugausfälle und -verspätungen angepasst.

Glossar

Begriffe aus dem Luftverkehr

Durchschnittserlöse/Yields Die durchschnittlich pro Leistungseinheit erzielten Verkehrserlöse. Sie beziehen sich auf verkaufte Sitz-/Passagier- oder Tonnenkilometer, können aber auch für reine Mengeneinheiten – etwa pro Passagier oder Kilometer – ermittelt werden.

Hub/Drehkreuz In der Luftfahrt ist ein Hub ein zentraler Verkehrsknotenpunkt beziehungsweise der „Umsteigeflughafen“ einer Fluggesellschaft. Fluggäste sowie Güter werden zunächst von ihrem Abflugort zu einem „Heimatflughafen“ der Airline (dem Hub) transportiert, um von dort mit Passagieren und Gütern aus anderen Abflugorten – aber mit dem gleichen Ziel – zu ihrem Zielort zu fliegen.

IATA International Air Transport Association – Internationaler Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften.

Low-Cost-Carrier Low-Cost-Carrier sind Fluggesellschaften mit überwiegend niedrigen Ticketpreisen, jedoch mit reduziertem beziehungsweise zusätzlich kostenpflichtigem Service an Bord und Boden. Die Abflüge erfolgen meist von Sekundärflughäfen, dementsprechend außerhalb der Ballungszentren (zum Beispiel Hahn im Hunsrück).

MRO Abkürzung (Maintenance, Repair and Overhaul) für die Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen.

Network Airlines Diese Fluggesellschaften bieten im Unterschied zu den Low-Cost-Carriern ein ausgedehntes, meist weltweites Streckennetz über ein oder mehrere Drehkreuze (Hubs) mit aufeinander abgestimmten Anschlussflügen an.

Sitzkilometer/Tonnenkilometer Leistungseinheit im Luftverkehr. Ein angebotener Sitz-/Passagierkilometer (ASK) bedeutet: Ein Sitzplatz wird für einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Sitz-/Passagierkilometer (RPK) bedeutet: Ein Passagier wird einen Kilometer weit befördert. Ein angebotener Tonnenkilometer (TKO) bedeutet: Die angebotene Kapazität im Umfang von einer Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Tonnenkilometer (RKT) bedeutet: Eine transportierte Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer weit befördert.

Sitzladefaktor/Nutzladefaktor Auslastung der Kapazitäten in Prozent. Der Nutzladefaktor bezeichnet das Verhältnis der verkauften zur angebotenen Leistung. Der Sitzladefaktor (SLF) gilt für die Passagierbeförderung, der Nutzladefaktor (NLF) für den Frachttransport oder die Gesamtleistung.

Stückkosten/Stückerlöse Kennzahl im Luftverkehr. Bei den Stückkosten (CASK) handelt es sich um die operativen Aufwendungen dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer. Bei den Stückerlösen (RASK) handelt es sich um die Erlöse dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer.

Finanzbegriffe

Adjusted EBIT Führende Gewinngröße für die Unternehmensprognose. Es handelt sich hierbei um das EBIT bereinigt um Ergebniseffekte aus der Bewertung von Vermögensgegenständen, Ergebniseffekte aus Veräußerung von Vermögensgegenständen sowie Bewertungseffekte von Pensionsrückstellungen.

Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA Kennzahl zur Beurteilung der Schuldentragfähigkeit des Konzerns. Sie berücksichtigt mit dem Adjusted Net Debt neben der klassischen Nettokreditverschuldung auch die Pensionsrückstellungen.

Call-Option Kaufoption, mit der man das Recht erwirbt, einen bestimmten Bezugswert innerhalb eines festgelegten Zeitraums zum vereinbarten Preis zu erwerben.

Cashflow Kennzahl zur Beurteilung der Finanz- und Ertragskraft eines Unternehmens. Der Cashflow wird ermittelt aus dem Zufluss und Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Compliance Compliance soll das rechtmäßige Verhalten eines Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter im Hinblick auf die Einhaltung relevanter gesetzlicher Ge- und Verbote sicherstellen.

Dividendenrendite Kennzahl für die Beurteilung der Rentabilität einer Aktienanlage. Sie wird ermittelt, indem man die Dividende durch den Aktienschlusskurs des Berichtsjahres dividiert und mit 100 multipliziert.

EBIT Finanzkennzahl. Sie umfasst das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern. Ab dem Geschäftsjahr 2015 zentrale Gewinngröße. Sie errechnet sich aus den operativen Gesamterlösen abzüglich der operativen Aufwendungen zuzüglich des Beteiligungsergebnisses.

EBITDA Finanzkennzahl. Sie wird ermittelt aus dem Ergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern und Abschreibungen. Der Begriff Abschreibungen umfasst hier sowohl die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen als auch auf lang- und kurzfristige Finanzvermögenswerte. Weiterhin sind die außerordentlichen Abschreibungen der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen und der zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerte enthalten.

Eigenkapitalquote Finanzkennzahl. Sie gibt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital (Bilanzsumme) an.

Equity-Bewertung Bilanzierungsmethode von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures. Danach werden diese von der bilanzierenden Gesellschaft entsprechend ihrem Anteil am Reinvermögen (Equity) der Beteiligung bewertet.

Free Cashflow Finanzkennzahl. Sie zeigt die in der Berichtsperiode nach Abzug der für Investitionstätigkeit eingesetzten Nettoszahlungsmittel verbliebenen Zahlungsmittel aus dem operativen Cashflow.

Jet Fuel Crack Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin.

Konsolidierungskreis Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Latente Steuern Posten zur Darstellung steuerlicher Bewertungsunterschiede. Latente Steuern bildet man bei zeitlich begrenzten Differenzen zwischen Konzernbilanz und Steuerbilanz, um den Steueraufwand entsprechend dem Konzernergebnis auszuweisen.

Nettokreditverschuldung/Nettoliiquidität Finanzkennzahl. Sie zeigt die langfristigen Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel und der Wertpapiere des Umlaufvermögens.

Rating Eine auf den internationalen Finanzmärkten standardisierte Kennziffer zur Bewertung und Einstufung der Bonität eines Unternehmens. Ein Rating kann Rückschlüsse darauf zulassen, ob ein Emittent in der Lage ist, seine in den Emissionsbedingungen getätigten Verpflichtungen in vollem Umfang zu erfüllen.

Return On Capital Employed – ROCE Steuerungsgröße zur Wertschaffung. Das um Zinserträge auf Liquidität erhöhte und um 25 Prozent Steuern verminderte EBIT wird dabei durch das durchschnittlich eingesetzte Kapital dividiert. Der dadurch errechnete Wert gibt die relative Verzinsung des eingesetzten Kapitals wieder.

Streubesitz/Free Float Anteil von Aktien eines Unternehmens, der von einer Vielzahl von Aktionären gehalten wird und ohne Beschränkungen an der Börse gehandelt werden kann.

Total Shareholder Return Finanzkennzahl. Sie zeigt die Rendite, die der Anleger aus der Steigerung des Börsenwerts beziehungsweise Aktienkurses plus der Dividendenzahlung erwirtschaftet. Den Total Shareholder Return ermittelt man aus: Schlusskurs des Berichtsjahres plus ausgezahlter Dividende aus dem Vorjahr, multipliziert mit 100, dividiert durch den Schlusskurs des Vorjahres.

Trade Working Capital Finanzkennzahl. Zur Beurteilung der Liquidität eines Unternehmens wird die Differenz zwischen kurzfristigen Vermögenswerten und kurzfristigen Schulden ermittelt.

Umsatzrendite Finanzkennzahl. Sie gibt das Verhältnis von Ergebnis vor Ertragsteuern/Konzernergebnis zu Umsatzerlösen an.

Verkehrserlöse Erlöse aus dem reinen Flugbetrieb. Dazu zählen Umsätze, die im Passagier- und Frachttransport und mit damit zusammenhängenden Nebenleistungen erzielt wurden.

Vinkulierte Namensaktien Namensaktien, die nur mit Zustimmung der Gesellschaft übertragen werden dürfen.

Weighted Average Cost of Capital – WACC Durchschnittliche Verzinsung des Kapitals. Die Kapitalverzinsung wird mit einem gewichteten Durchschnitt der Fremd- und Eigenkapitalkosten errechnet.

Wertberichtigung Außerplanmäßige Abschreibung von Vermögenswerten. Eine Wertberichtigung wird notwendig, wenn der „erzielbare Betrag“ – der höhere der beiden Werte Nettoveräußerungspreis oder Nutzungswert – unter den Buchwert gesunken ist. Planmäßige Abschreibungen stellen dagegen die systematische Verteilung des Abschreibungsvolumens eines Vermögenswerts über dessen Nutzungsdauer dar.

Wet-Lease Anmietung eines Flugzeugs von einer anderen Fluggesellschaft einschließlich dessen Cockpit- und Kabinencrew sowie Wartung und Versicherung.

Grafik- und Tabellenverzeichnis

Grafiken

Lufthansa Aktie

- G01** Kursverlauf der Lufthansa Aktie
- G02** Analystenempfehlungen
- G03** Aktionärsstruktur nach Nationalitäten

Grundlagen des Konzerns

- G04** Struktur Lufthansa Group
- G05** Finanzstrategie
- G06** Anzahl der Mitarbeiter
- G07** Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern
- G08** Mitarbeiter nach Regionen

Wirtschaftsbericht

- G09** Preisentwicklung Brent und Kerosin
- G10** Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz
- G11** Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge
- G12** Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen
- G13** Cashflow und Investitionen
- G14** Übersicht Stabilisierungsmaßnahmen
- G15** Fälligkeitenprofil der Finanzverbindlichkeiten
- G16** Bilanzstruktur

Geschäftsfelder

- G17** Network Airlines: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge
- G18** Eurowings: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge
- G19** Logistik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge
- G20** Technik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge
- G21** Catering: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge

Chancen- und Risikobericht

- G22** Risikomanagement bei der Lufthansa Group
- G23** Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken
- G24** Gesicherter Ölpreis Lufthansa Group 2021

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

- G25** Nachhaltigkeitsratings
- G26** Aspekte, Sachverhalte und Leistungsindikatoren
- G27** Vier Säulen für den Klimaschutz
- G28** Maßnahmen für aktiven Schallschutz
- G29** Kernelemente menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht

Prognosebericht

- G30** Entwicklung Branchennettoergebnis

Corporate Governance

- G31** Ausschüsse des Aufsichtsrats

Vergütungsbericht

- G32** Jahresbonus 2020: Nachhaltigkeitsziel „Kunde“
- G33** Jahresbonus 2020: Nachhaltigkeitsziel „Mitarbeiter“
- G34** LTI 2020: Zielerreichung Adjusted ROCE
- G35** LTI 2020: Zielerreichung relativer Total Shareholder Return
- G36** LTI 2020: Zielerreichung Nachhaltigkeitsziel

Tabellen

Kennzahlen

| | | |
|----|--|---|
| 11 | T001 Kennzahlen Lufthansa Group | 2 |
| 12 | T002 Network Airlines | 3 |
| 12 | T003 Eurowings | 3 |
| | T004 Logistik | 3 |
| | T005 Technik | 3 |
| | T006 Catering | 3 |

Lufthansa Aktie

| | | |
|----|--|----|
| 29 | T007 Kennzahlen zur Lufthansa Aktie | 12 |
| 29 | T008 Daten zur Lufthansa Aktie | 13 |

Grundlagen des Konzerns

| | | |
|----|--|----|
| 33 | T009 Berechnung Adjusted ROCE und Kapitalkosten | 22 |
| 38 | T010 Entwicklung der Ratings | 24 |
| | T011 Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA | 24 |
| 40 | T012 Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge | 25 |
| 42 | T013 Flottenbestellungen Lufthansa Group | 26 |

Wirtschaftsbericht

| | | |
|----|--|----|
| 45 | T014 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) | 32 |
| 47 | T015 Währungsentwicklung | 32 |
| | T016 Zinsentwicklung | 32 |
| | T017 Absatzentwicklung in der Luftfahrt 2020 | 34 |
| | T018 Ergebnisentwicklung in der Luftfahrt | 34 |
| 54 | T019 Umsatz und Erträge | 38 |
| | T020 Aufwendungen | 39 |
| 61 | T021 Überleitung Ergebnisse | 40 |
| | T022 Ergebnisstruktur Lufthansa Group | 41 |
| 64 | T023 Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group | 46 |
| | T024 Entwicklung von Konzernergebnis, Eigenkapital, Eigenkapitalquote und Eigenkapitalrendite | 47 |
| 66 | T025 Berechnung Nettokreditverschuldung | 48 |
| 69 | T026 Entwicklung wesentlicher KPIs | 50 |

Geschäftsfelder

| | | |
|-----|---|----|
| 71 | T027 Kennzahlen Network Airlines | 51 |
| | T028 Entwicklung der Verkehrsgebiete Network Airlines | 53 |
| 73 | T029 Leistungsdaten Network Airlines | 53 |
| 79 | T030 Operative Kennzahlen Network Airlines | 53 |
| | T031 Aufwendungen Network Airlines | 54 |
| | T032 Kennzahlen Lufthansa German Airlines | 54 |
| | T033 Kennzahlen SWISS | 56 |
| 87 | T034 Kennzahlen Austrian Airlines | 57 |
| 88 | T035 Kennzahlen Brussels Airlines | 58 |
| 91 | T036 Kennzahlen Eurowings | 59 |
| 95 | T037 Leistungsdaten Eurowings | 60 |
| 110 | T038 Operative Kennzahlen Eurowings | 60 |
| | T039 Aufwendungen Eurowings | 61 |
| | T040 Kennzahlen Logistik | 62 |
| | T041 Leistungsdaten und operative Kennzahlen Logistik | 63 |
| | T042 Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Cargo | 63 |
| | T043 Aufwendungen Logistik | 64 |
| | T044 Kennzahlen Technik | 65 |
| | T045 Aufwendungen Technik | 66 |
| | T046 Kennzahlen Catering | 67 |
| | T047 Aufwendungen Catering | 68 |
| | T048 Kennzahlen Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen | 69 |

Chancen- und Risikobericht

| | | |
|--|---|----|
| | T049 Top-Risiken Lufthansa Group | 74 |
|--|---|----|

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

| | | |
|--|---|-----|
| | T050 GRI-Inhaltsindex | 115 |
| | T051 Sustainable Development Goals (SDG) | 116 |

Prognosebericht

- T052** Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)
Prognose 2020 bis 2024 gegenüber Vorjahr

118

Erläuterungen zum Einzelabschluss

- T053** Entwicklung der Verkehrsgebiete
der Deutschen Lufthansa AG
T054 Gewinn- und Verlustrechnung der
Deutschen Lufthansa AG nach HGB
T055 Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB

129

130

131

Konzernabschluss

- T056** Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
T057 Konzern-Gesamtergebnisrechnung
T058 Konzernbilanz – Aktiva
T059 Konzernbilanz – Passiva
T060 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
T061 Konzern-Kapitalflussrechnung

134

135

136

137

138

139

Allgemeine Angaben

- T062** IFRS-Verlautbarung
(mit Anwendungspflicht ab Geschäftsjahr 2020)
T063 IFRS-Verlautbarung (von EU übernommen)
T064 IFRS-Verlautbarung
(bisher noch kein EU-Endorsement erfolgt)
T065 Wechselkurse
T066 Nutzungsdauern für Sachanlagen

143

144

144

149

149

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

- T067** Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen 2019/2020
T068 Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen
2019/2020
T069 Bestandsveränderungen und
andere aktivierte Eigenleistungen
T070 Sonstige betriebliche Erträge
T071 Vertraglich vereinbarte Leasingzahlungen (Leasinggeber)
T072 Materialaufwand
T073 Personalaufwand
T074 Mitarbeiter
T075 Abschreibungen
T076 Sonstige betriebliche Aufwendungen
T077 Beteiligungsergebnis
T078 Zinsergebnis
T079 Übrige Finanzposten
T080 Ertragsteuern
T081 Steuerüberleitungsrechnung
T082 Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten
T083 Nutzungsbegrenzungen nicht aktivierter Verlustvorträge
T084 Ergebnis je Aktie

157

158

159

159

159

160

160

160

160

160

161

162

162

162

163

163

164

164

Erläuterungen zur Konzernbilanz

- T085** Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle
Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer
T086 Werthaltigkeitsprüfungen der Firmenwerte 2019/2020
T087 Werthaltigkeitsprüfungen der Slots 2019/2020
T088 Werthaltigkeitsprüfungen der Marken 2019/2020
T089 Sonstige immaterielle Vermögenswerte
T090 Flugzeuge und Reservetriebwerke
inklusive Nutzungsrechten
T091 Erläuterung der reparaturfähigen Flugzeugersatzteile
T092 Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten
T093 Zum Stichtag fest bestellte Sachanlagen
T094 Nutzungsrechte
T095 Erfolgswirksame Leasingaufwendungen
T096 Angaben zu Verlängerungsoptionen
und variablen Leasingzahlungen 2019/2020
T097 Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse
T098 Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

165

166

167

168

169

170

171

171

172

172

173

173

174

174

- T099** Bilanzdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi
(SunExpress), Antalya, Türkei
T100 Ergebnisdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi
(SunExpress), Antalya, Türkei
T101 Bilanzdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG,
München-Flughafen
T102 Ergebnisdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG,
München-Flughafen
T103 Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter
Gemeinschaftsunternehmen
T104 Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter
assoziiierter Unternehmen
T105 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere
T106 Langfristige Ausleihungen und Forderungen
T107 Vorräte
T108 Vertragsvermögenswerte
T109 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
und sonstige Forderungen
T110 Aktiva und Passiva der Veräußerungsgruppe
„Europäische Geschäftsaktivitäten der LSG Group“
nach Konsolidierung zum 31.12.2019
und sonstige Forderungen
T111 Eigen- und Fremdkapital
T112 Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen
und Erträge (Other Comprehensive Income)
T113 Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen
und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern
T114 Leistungsorientierte Versorgungszusagen
T115 Überleitung Finanzierungsstatus
T116 Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen
T117 Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts
des Planvermögens
T118 Pensionsrückstellungen
T119 Aufwendungen und Erträge für
leistungsorientierte Pensionspläne
T120 Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen
bei deutschen Gesellschaften
T121 Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen
bei ausländischen Gesellschaften
T122 Veränderung der versicherungsmathematischen
Annahmen, Stand 2019/2020
T123 Zusammensetzung des Planvermögens
T124 Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten
Pensionszahlungen, Stand 2019/2020
T125 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen
T126 Finanzierungsstand
T127 Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2019/2020
T128 Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen,
Stand 2019/2020
T129 Finanzschulden 31.12.2019/31.12.2020
T130 Fälligkeitsanalyse von Leasingverbindlichkeiten
T131 Langfristige Vertragsverbindlichkeiten
T132 Langfristige erhaltene Anzahlungen,
Rechnungsabgrenzungsposten und
sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten
T133 Outperformance-Option – Übersicht
T134 Performance-Option – Performanceziele
T135 Performance-Option – Auszahlungsbeträge
T136 Relativer TSR – Zielerreichung und Auszahlung
Programm 2019
T137 Entwicklung des Optionsbestands
T138 Beizulegende Zeitwerte der Optionsrechte
und virtuellen Aktien zum 31.12.2019/31.12.2020
T139 Referenzpreis
T140 Erwartete Volatilitäten
T141 Vertragsverbindlichkeiten
T142 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten
T143 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen,
Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige
nicht finanzielle Verbindlichkeiten

175

175

175

175

175

176

176

176

177

177

176

176

176

177

177

178

179

179

180

183

183

183

184

184

184

185

185

185

187

188

188

188

189

190

191

191

191

192

192

192

192

193

193

194

195

195

196

197

197

197

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

| | | |
|-------------|---|-----|
| T144 | Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2019/2020 | 199 |
| T145 | Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen 2019/2020 | 201 |
| T146 | Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern 2019/2020 | 201 |

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

| | | |
|-------------|---|-----|
| T147 | Wesentliche nicht zahlungswirksame Erträge und Aufwendungen | 203 |
| T148 | Finanzschulden 2019/2020 | 204 |

Sonstige Erläuterungen

| | | |
|-------------|--|-----|
| T149 | Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2019/31.12.2020 | 205 |
| T150 | Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2019/31.12.2020 | 206 |
| T151 | Nettoergebnis für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien 2019/2020 | 207 |
| T152 | Finanzschulden | 207 |
| T153 | Fair Value-Hierarchie von Vermögenswerten zum 31.12.2019/31.12.2020 | 208 |
| T154 | Fair Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten zum 31.12.2019/31.12.2020 | 208 |
| T155 | Saldierungen von finanziellen Vermögenswerten zum 31.12.2019/31.12.2020 | 209 |
| T156 | Saldierungen von finanziellen Verbindlichkeiten zum 31.12.2019/31.12.2020 | 209 |
| T157 | Währungsexposure, Stand 2020 | 210 |
| T158 | USD-Investitionsexposure, gesichert in EUR | 210 |
| T159 | Sensitivitätsanalyse nach Währungen | 211 |
| T160 | Zinsexposure nach Zinssicherungen | 211 |
| T161 | Nominalvolumen der Zinssicherungsgeschäfte | 211 |
| T162 | Sensitivitätsanalyse nach Zinsniveau | 211 |
| T163 | Nominalvolumen variabel verzinsten Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen | 212 |
| T164 | Treibstoffexposure | 212 |
| T165 | Sensitivitätsanalyse des Treibstoffpreises | 212 |
| T166 | Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente 31.12.2019/31.12.2020 | 213 |
| T167 | In Sicherungsbeziehungen designierte Grundgeschäfte 2019/2020 | 215 |
| T168 | Eigenkapitalüberleitungsrechnung für Cashflow Hedges 2019/2020 | 215 |
| T169 | Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten | 217 |
| T170 | Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus nicht derivativen Finanzinstrumenten | 218 |
| T171 | Risikovorlespiegel 2019/2020 | 219 |
| T172 | Wertminderungsmatrix für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2019/2020 | 219 |
| T173 | Kreditrisikokonzentrationen von Kreditkartenforderungen | 220 |
| T174 | Ratings der Wertpapiere – Fremdkapital | 220 |
| T175 | Haftungsverhältnisse | 220 |
| T176 | Honorar des Abschlussprüfers | 222 |
| T177 | Zusätzliche Honorare des Abschlussprüfers | 222 |

Zusammensetzung des Konzerns

| | | |
|-------------|--|-----|
| T178 | Veränderungen Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.01.2020 bis 31.12.2020 | 224 |
| T179 | Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften | 225 |
| T180 | An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen | 226 |
| T181 | Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen | 227 |
| T182 | Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen | 227 |
| T183 | Vorstandsvergütung (IFRS) | 228 |
| T184 | Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2020 | 229 |
| T185 | Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2020 | 235 |
| T186 | Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2020 | 235 |
| T187 | Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2020 | 235 |
| T188 | Übrige Anteile zum 31.12.2020 | 236 |

Vergütungsbericht

| | | |
|-------------|---|-----|
| T189 | Übersicht der Änderungen am Vorstandsvergütungssystem | 251 |
| T190 | Vorstandsvergütungssystem 2020 | 253 |
| T191 | Jahresbonus 2020: Zielerreichung Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele | 255 |
| T192 | Individuelle Zielvereinbarungen 2020 | 255 |
| T193 | Übergreifende Ziele für den Gesamtvorstand 2020 | 256 |
| T194 | Höhe des Jahresbonus 2020 | 256 |
| T195 | Bedingt zugeteilte Aktien LTI 2020 | 256 |
| T196 | Zielerreichung Nachhaltigkeitsziel im LTI 2019 | 258 |
| T197 | Jährliche Reduktion der CO ₂ -Emissionen | 258 |
| T198 | Wertentwicklung LTI-Aktienprogramme | 259 |
| T199 | Höhe des Deferral 2018 | 259 |
| T200 | LH Performance 2016: Zielerreichung | 260 |
| T201 | LH Performance-Programme | 260 |
| T202 | Wertentwicklung LH Performance-Programme | 260 |
| T203 | Gewährte und geschuldete Vergütung (Zufluss) | 261 |
| T204 | Vertragliche Zuwendungen | 263 |
| T205 | Pensionsanwartschaften nach HGB und IFRS | 265 |
| T206 | Aktienbesitz der aktuellen Vorstandsmitglieder | 266 |
| T207 | Entwicklung der Vergütung des Vorstands in Relation zur Vergütung der Belegschaft und zur Ertragsentwicklung der Gesellschaft | 268 |
| T208 | Vergütung des Aufsichtsrats | 270 |

Weitere Informationen

| | | |
|-------------|-----------------------|-----|
| T208 | Zehn-Jahres-Übersicht | 276 |
|-------------|-----------------------|-----|

Impressum

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG
Venloer Str. 151 – 153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion

Dennis Weber (Ltg.)
Patrick Winter
Pauline Rau


Fotos

Oliver Rösler, Rödermark
oro photography
Stephan Zirwes Photography, Stuttgart

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG,
Hamburg

Zeichenerklärung

-  Querverweise
-  Internetverweise

Kontakt

Dennis Weber

+ 49 69 696 – 28001

Svenja Lang

+ 49 69 696 – 28025

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: + 49 69 696 – 28001
Telefax: + 49 69 696 – 90990
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:

 www.lufthansagroup.com/investor-relations

Finanzkalender 2021

- 4. März** Veröffentlichung Geschäftsbericht 2020
- 29. April** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2021
- 4. Mai** Hauptversammlung
- 5. Aug.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2021
- 28. Okt.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2021

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Geschäftsbericht 2020 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende Tatsachen. Sie dienen allein informativen Zwecken und sind erkennbar an zukunftsgerichteten Begriffen wie zum Beispiel „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“, „können“, „könnten“, „sollten“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrunde liegenden Erwartungen oder Annahmen könnten die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen.

Es besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den in den zukunftsgerichteten Aussagen vorhergesehenen Ergebnissen wesentlich unterscheiden. Lufthansa übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt nicht, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse bzw. Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Hinweis

Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Geschäftsbericht als Synonyme verwendet. Zur Vereinfachung der Sprache haben wir in unserem Bericht die maskuline Form verwendet. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Sämtliche Veränderungsangaben beziehen sich auf den Vorjahresvergleichszeitraum, sofern nicht anderweitig angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
Lufthansa Aviation Center
Airportring
60546 Frankfurt am Main
Deutschland

Investor.relations@dlh.de

lufthansagroup.com
lufthansagroup.com/investor-relations
lufthansagroup.com/verantwortung