



LUFTHANSA GROUP

NEW NORMAL. NEW STRENGTH.






Geschäftsbericht 2021





INHALT

2 Kennzahlen	94 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
2 Die Lufthansa Group	95 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
3 Geschäftsfelder	99 Umweltbelange
4 Der Vorstand	111 Kundenbelange
5 Brief des Vorstands	116 Arbeitnehmerbelange
7 Bericht des Aufsichtsrats	126 Sozialbelange
11 Lufthansa Aktie	127 Geschäftsethik und Compliance
14 Zusammengefasster Lagebericht	133 Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement
15 Grundlagen des Konzerns	134 Erstmalige Anwendbarkeit der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852
15 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur	135 Zusammenfassung
16 Ziele und Strategien	136 Prognosebericht
24 Flotte und Streckennetz	136 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
27 Mitarbeitende	137 Branchenausblick
31 Forschung und Entwicklung	138 Änderungen in Geschäft und Organisation
32 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren	138 Änderungen in der Berichterstattung
33 Wirtschaftsbericht	139 Ausblick Lufthansa Group
33 Gesamtwirtschaftliche Lage	140 Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group
34 Branchenentwicklung	141 Corporate Governance
36 Geschäftsverlauf	141 Aufsichtsrat und Vorstand
40 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	142 Mandate
51 Vergleich mit ursprünglicher Prognose und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage	144 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 1 HGB und § 315a Abs. 1 HGB
53 Geschäftsfelder	147 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB
53 Geschäftsfeld Network Airlines	148 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)
61 Geschäftsfeld Eurowings	153 Konzernabschluss
65 Geschäftsfeld Logistik	260 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
68 Geschäftsfeld Technik	261 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
71 Geschäftsfeld Catering	271 Vergütungsbericht
74 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	287 Weitere Informationen
76 Chancen- und Risikobericht	288 GRI-Index
76 Chancen- und Risikomanagement	289 Sustainable Development Goals (SDG) Index
79 Chancen in der Einzelbetrachtung	296 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Erklärung
81 Risiken in der Einzelbetrachtung	298 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG
92 Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation	299 Zehn-Jahres-Übersicht
93 Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB	301 Glossar
	303 Grafik- und Tabellenverzeichnis
	306 Impressum/Kontakt/Finanzkalender 2022 und Disclaimer

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, Logistik, Technik und Catering sowie den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zusammen.

T001 KENNZAHLEN LUFTHANSA GROUP

		2021	2020	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis				
Umsatzerlöse	Mio. €	16.811	13.589	24
davon Verkehrserlöse	Mio. €	11.876	9.078	31
Operative Aufwendungen	Mio. €	20.773	20.846	0
Adjusted EBITDA ¹⁾	Mio. €	-90	-2.890	97
Adjusted EBIT ¹⁾	Mio. €	-2.349	-5.451	57
EBIT	Mio. €	-2.316	-7.353	69
Konzernergebnis	Mio. €	-2.191	-6.725	67
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
Bilanzsumme	Mio. €	42.538	39.484	8
Eigenkapitalquote	%	10,6	3,5	7,1 P.
Nettokreditverschuldung	Mio. €	9.023	9.922	-9
Pensionsrückstellungen	Mio. €	6.676	9.531	-30
Operativer Cashflow	Mio. €	618	-2.328	
Investitionen (brutto) ²⁾	Mio. €	1.329	1.273	4
Adjusted Free Cashflow ¹⁾	Mio. €	-855	-3.669	77
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen				
Adjusted EBITDA-Marge ¹⁾	%	-0,5	-21,3	20,8 P.
Adjusted EBIT-Marge ¹⁾	%	-14,0	-40,1	26,1 P.
EBIT-Marge	%	-13,8	-54,1	40,3 P.
ROCE	%	-7,4	-22,7	15,3 P.
Adjusted ROCE ¹⁾	%	-7,5	-16,7	9,2 P.
Lufthansa Aktie				
Jahresschlusskurs ³⁾	€	6,18	7,72	-20
Ergebnis pro Aktie	€	-2,99	-12,51	76
Leistungs- und Umweltdaten⁴⁾				
Flüge	Anzahl	460.029	390.263	18
Fluggäste	Tsd.	46.949	36.354	29
Angebote Sitzkilometer	Mio.	145.139	109.828	32
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	89.397	69.462	29
Sitzladefaktor	%	61,6	63,2	-1,6 P.
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	11.867	10.560	12
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8.477	7.373	15
Fracht-Nutzladefaktor	%	71,4	69,8	1,6 P.
Spezifischer CO ₂ -Ausstoß	Gramm	101,6	105,2	-3
Mitarbeitende				
Mitarbeitende zum Stichtag	Anzahl	105.290	110.065	-4
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	107.643	125.207	-14

¹⁾ Herleitung  Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 20 ff., Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, S. 40 ff.

²⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

³⁾ Vorjahreszahlen bereinigt um die Effekte aus der Ausgabe neuer Aktien im Rahmen der Kapitalerhöhung im September 2021.

⁴⁾ 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 Kund:innen 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		2021	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	8.376	26
davon Verkehrserlöse	Mio. €	6.802	24
Adjusted EBIT	Mio. €	-3.486	25
Adjusted EBIT-Marge	%	-41,6	29,0 P.
Adjusted ROCE	%	-23,7	4,2 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	1.035	8
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	53.295	-7

Eurowings

Zum Geschäftsfeld Eurowings zählen die Flugbetriebe Eurowings und Eurowings Europe sowie die Beteiligung an SunExpress. Eurowings positioniert sich als Europas Value-Carrier für Privat- und Businessreisende mit Fokussierung auf europäische Punkt-zu-Punkt-Verkehre und ermöglicht ihren Kund:innen preiswertes und flexibles Fliegen mit innovativen Services.

T003 EUROWINGS		2021	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	822	37
davon Verkehrserlöse	Mio. €	820	42
Adjusted EBIT	Mio. €	-230	67
Adjusted EBIT-Marge	%	-28,0	89,6 P.
Adjusted ROCE	%	-16,4	27,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	254	140
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	3.563	15

Logistik

Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG auch die auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisierte Jettainer-Gruppe und die auf besonders eilige Sendungen spezialisierte Tochter time:matters. Außerdem gehören die auf maßgeschneiderte Lösungen für die E-Commerce-Branche spezialisierte Tochter Heyworld sowie die Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic zum Geschäftsfeld.

T004 LOGISTIK		2021	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	3.800	38
davon Verkehrserlöse	Mio. €	3.644	40
Adjusted EBIT	Mio. €	1.493	93
Adjusted EBIT-Marge	%	39,3	11,3 P.
Adjusted ROCE	%	47,2	21,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	164	-26
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	4.162	-5

Technik

Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen 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		2021	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	4.003	7
davon Außenumsatz	Mio. €	3.117	14
Adjusted EBIT	Mio. €	210	
Adjusted EBIT-Marge	%	5,2	15,4 P.
Adjusted ROCE	%	4,2	10,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	95	-38
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	20.569	-10

Catering

Die LSG Group offeriert eine ganzheitliche Palette von Produkten, Konzepten und Dienstleistungen rund um den Bordservice sowie für weitere Bereiche wie den Einzelhandel oder Lebensmittelhersteller. LSG Sky Chefs ist ein weltweit agierender Food-Spezialist mit höchsten Hygiene- und Qualitätsstandards für Airlines, den Home Delivery-Markt und den Einzelhandel.

T006 CATERING		2021	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	1.113	-15
davon Außenumsatz	Mio. €	1.085	2
Adjusted EBIT	Mio. €	27	
Adjusted EBIT-Marge	%	2,4	24,2 P.
Adjusted ROCE	%	2,1	19,4 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	23	-18
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	15.626	18

Der Vorstand

Deutsche Lufthansa AG



Von links:

Harry Hohmeister, Chief Commercial Officer

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

Michael Niggemann, Chief HR & Legal Officer

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

Christina Foerster, Chief Customer Officer

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

Carsten Spohr, Chief Executive Officer

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

Remco Steenbergen, Chief Financial Officer

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

Detlef Kayser, Chief Operations Officer

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Lufthansa Group hat im Jahr 2021 deutliche Fortschritte bei der Bewältigung der Folgen der Corona-Pandemie gemacht. Dabei profitierte unser Konzern ebenso wie die gesamte Luftfahrtbranche von den Erfolgen der Pandemiebekämpfung. Gleichzeitig haben wir tiefgreifende Veränderungen im Unternehmen angestoßen und umgesetzt, um uns auf die strukturellen Veränderungen unserer Märkte einzustellen. Mit der weiteren Erholung, die wir im Jahr 2022 erwarten, nähern wir uns einer „neuen Normalität“. Wir bereiten uns intensiv darauf vor – immer mit dem Ziel, unsere Wettbewerbsposition zu verbessern und gestärkt aus dieser Krise hervorzugehen. „NEW NORMAL. NEW STRENGTH.“ ist daher der Titel unseres aktuellen Geschäftsberichts. Mit der Transformation der Lufthansa Group möchten wir diesem Anspruch gerecht werden.

Im Jahr 2021 ist die Nachfrage nach Flugreisen wieder gestiegen, getrieben durch den weltweiten Fortschritt der Impfkampagnen und Lockerungen von Reiserestriktionen. Dadurch waren wir in der Lage, unsere Kapazitäten im Laufe des Jahres deutlich auszubauen. Viele Menschen konnten in ihren Sommerferien lang ersehnte Urlaubsreisen wahrnehmen. Davon haben wir vor allem auf touristisch geprägten Kurz- und Mittelstrecken profitiert. Die Nachfrage hat aber auch auf der Langstrecke wieder zugenommen. So stiegen nach der Öffnung der USA für europäische Reisende im November die Buchungszahlen nach Nordamerika sprunghaft an. Auch zeigten sich ab Herbst deutliche Zeichen einer Erholung bei Geschäftsreisen. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 47 Millionen Fluggäste an Bord unserer Airlines begrüßt.

Infolge der Erholung waren wir in der Lage, den operativen Verlust um mehr als die Hälfte zu reduzieren. Das Adjusted EBIT, unsere führende Ergebniskennzahl, lag im Geschäftsjahr 2021 bei –2.349 Mio. EUR, inklusive einmaliger Restrukturierungsaufwendungen von knapp 600 Mio. EUR. Im dritten Quartal war das operative Ergebnis sogar wieder positiv – ein Erfolg, der vor allem dank unserer konsequenten Kostensenkungen möglich war. Bereits heute haben wir mehr als drei Viertel der angestrebten jährlichen Einsparungen von rund 3,5 Mrd. EUR erreicht. Im Zuge der Transformation unseres Unternehmens senken wir nicht nur unsere Kosten signifikant und nachhaltig, sondern wir machen die Lufthansa Group effizienter und rüsten sie damit für eine erfolgreiche Zukunft.

Zur Weiterentwicklung der Gruppe tragen die Aviation Services-Gesellschaften der Lufthansa Group wesentlich bei. Sie konnten im Berichtsjahr von einer verbesserten Finanzentwicklung profitieren. So erzielte Lufthansa Cargo im Jahr 2021 erneut ein Rekordergebnis. Wir gehen davon aus, dass sich der Nachfrageboom angesichts weltweit aus dem Takt geratener Lieferketten und anhaltender Kapazitätsengpässe fortsetzen wird. Auch Lufthansa Technik und die LSG Group erzielten wieder positive operative Ergebnisse, unterstützt von der Erholung im globalen Passagierverkehr.

Darüber hinaus haben wir im Jahr 2021 unsere Bilanz gestärkt und die Phase der staatlichen Stabilisierung in Deutschland nach weniger als 18 Monaten beendet. Über die Ausgabe mehrerer Anleihen und die Durchführung einer Kapitalerhöhung sowie weiterer Finanzierungsmaßnahmen haben wir insgesamt über 8 Mrd. EUR aufgenommen. Dadurch konnten wir die Mittel, die wir in Deutschland im Rahmen der Stabilisierungsmaßnahmen des Wirtschaftsstabilisierungsfonds aufgenommen hatten, vollständig und früher als ursprünglich geplant zurückzahlen.

Damit ist nun der Weg für den Wirtschaftsstabilisierungsfonds frei, seine Aktienbeteiligung an der Lufthansa Group zu veräußern. Bis Oktober 2023 muss dieser Verkauf vollzogen sein. Die verfügbare Liquidität der Lufthansa Group belief sich zum Ende des Berichtsjahres auf 9,4 Mrd. EUR. Sie war damit rund doppelt so hoch wie zu Beginn der Krise.

Für das Geschäftsjahr 2022 erwarten wir eine weitere Erholung im Luftverkehr. Im ersten Quartal des Jahres werden uns die Verbreitung der Omikron-Variante und die dadurch gestiegenen Corona-Fallzahlen zwar noch belasten, für den weiteren Jahresverlauf gehen wir aber von einer deutlichen Entspannung der pandemischen Lage aus, sodass viele Menschen Urlaubs- und Geschäftsreisen nachholen können. Gleichzeitig könnten sich die politischen und wirtschaftlichen Folgen des Ukraine-Konflikts in derzeit noch nicht abschätzbarer Weise auf unsere Geschäftsentwicklungen auswirken. Insgesamt sind wir jedoch gut vorbereitet, um unsere Erholung auch in einem weiteren herausfordernden Jahr fortzusetzen.

2022 bleiben unsere Kund:innen mehr denn je im Mittelpunkt unseres Handelns. Während der Pandemie waren ihre Geduld und Loyalität in besonderem Maße gefordert. Deshalb setzen wir jetzt alles daran, unsere Services so schnell wie möglich wieder auszubauen und mehr denn je auf die individuellen Bedürfnisse unserer Fluggäste auszurichten. Durch Innovationen und Digitalisierung wollen wir die Zufriedenheit unserer Gäste weiter erhöhen und ihnen das beste Flugreiseerlebnis in Europa bieten.

Verantwortung bildet weiterhin die Grundlage jeglichen unternehmerischen Handelns in der Lufthansa Group. So bauen wir unser Umweltengagement kontinuierlich aus. Zum einen, indem wir unsere Flottenmodernisierung beschleunigen, indem wir ältere, ineffiziente Flugzeugtypen durch moderne, treibstoffeffizientere Flugzeuge schneller als geplant ersetzen. Darüber hinaus optimieren wir den Treibstoffverbrauch unserer Flotten mit Hilfe technischer Innovationen, wie der sogenannten Haifischhautfolie, die die Aerodynamik der Flugzeuge verbessert. Zum anderen diskutieren wir gemeinsam mit Politik und Verbänden intensiv, wie Anreize zur Emissionsreduktion geschaffen werden können, ohne dass europäische Airlines einem Wettbewerbsnachteil gegenüber Fluggesellschaften außerhalb der EU ausgesetzt sind. Schließlich intensivieren wir unsere Aktivitäten bei der Erforschung, Entwicklung und Produktion nachhaltiger Kraftstoffe, um uns wichtige Kapazitäten zu sichern. Die zahlreichen Initiativen und Projekte unserer Konzerngesellschaften für mehr Nachhaltigkeit im Luftverkehr bündeln wir in unserem neu gegründeten „CleanTech Hub“. Wir haben den Anspruch, auch bei der Nachhaltigkeit in unserer Industrie die höchsten Standards zu setzen.

Wir freuen uns, dass Sie uns auf unserem Weg zur neuen Normalität und zu neuer Stärke begleiten. Ebenso freuen wir uns darauf, Sie wieder an Bord unserer Flugzeuge zu begrüßen.

Frankfurt, im Februar 2022



Carsten Spohr
Chief Executive Officer

Bericht des Aufsichtsrats



Karl-Ludwig Kley,
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Sehr geehrte
Damen und Herren,
liebe Aktionärinnen
und Aktionäre,

Corona und kein Ende. Auch das Geschäftsjahr 2021 war durch die anhaltende Corona-Pandemie geprägt. Dennoch: nach dem dramatischen Geschäftseinbruch und der Abwendung der Insolvenz im Sommer des Jahres 2020 bedeutete 2021 eine Wendung zum Positiven. Wir blicken wieder zuversichtlicher in die Zukunft.

Der Aufsichtsrat hat im vorigen Jahr wie bislang 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.

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 die wirtschaftliche Lage des Unternehmens, die Inanspruchnahme der Stabilisierungsmaßnahmen des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF), Refinanzierungsszenarien sowie über den Stand der Liquidität und der pandemiebedingten Restrukturierungen berichtet. Die Einzelheiten zu der im Oktober 2021 erfolgreich umgesetzten Kapitalerhöhung hat der Vorstand den Aufsichtsratsmitgliedern ausführlich erläutert. Regelmäßig 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 und den anderen Mitgliedern des Vorstands laufend die aktuelle Situation und die Geschäftsentwicklung erörtert.

Im Jahr 2021 kam der Aufsichtsrat zu insgesamt fünf Sitzungen zusammen, drei davon haben wir rein virtuell abgehalten. Im Plenum und in den Sitzungen der Ausschüsse hatte der Aufsichtsrat ausreichend Gelegenheit, sich aktiv mit den Berichten und Beschlussvorschlägen des Vorstands auseinanderzusetzen. Dabei hat der Aufsichtsrat regelmäßig auch ohne die Anwesenheit des Vorstands getagt 📺 <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/aufsichtsrat.html>.

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 mit der Liquiditätssituation, den Stabilisierungs- und Refinanzierungsmaßnahmen und mit der Umsetzung der notwendigen Restrukturierungsmaßnahmen. Die Ausweitung des Flugbetriebs sowie die Flottenmodernisierung waren ebenfalls wiederholt Gegenstand unserer Sitzungen.

Der Aufsichtsrat stimmte in seiner Sitzung am 3. Mai 2021 dem Erwerb von fünf Boeing 787-9-Flugzeugen und fünf Airbus A350-900-Flugzeugen zu. In seiner Sitzung am 21. September 2021 beschloss der Aufsichtsrat, die 747-8-Flotte auf den künftigen Produktstandard nachzurüsten.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 19. September 2021 stimmte der Aufsichtsrat einer Kapitalerhöhung zu, deren Bruttoerlös sich auf 2,2 Mrd. EUR belief. Hiermit bedanke ich mich bei allen Aktionären für das Vertrauen in unser Unternehmen und die signifikanten Beiträge zur Stärkung der Eigenkapitalbasis des Konzerns. Damit konnten die Voraussetzungen für die im November 2021 vollzogene, zügige Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen in Deutschland geschaffen werden.

Die Sitzung am 21. September 2021 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 8. Dezember 2021 genehmigt.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat am 8. Dezember 2021 die mittelfristige Finanzplanung 2022 bis 2025 genehmigt.

Mit Ausnahme der Sitzungen des Aufsichtsrats am 19. und 21. September 2021 haben Jutta Dönges, Geschäftsführerin der Bundesrepublik Deutschland – Finanzagentur GmbH, beziehungsweise ihr Vertreter Lutz Kaßmann das mit dem WSF vereinbarte Gastrecht im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG wahrgenommen.

Vorstandsvergütung

Der Aufsichtsrat hat sich in seinen Sitzungen am 3. März und am 21. September 2021 mit der Angemessenheit der Vorstandsvergütung befasst. Er hat diese mit Blick auf die Lage der Gesellschaft überprüft. Die Angemessenheit der Vorstandsvergütung wurde in der Sitzung am 3. März 2021 bestätigt. In der Sitzung am 21. September 2021 hat der Aufsichtsrat den aktuellen Horizontalvergleich zur Überprüfung der Vorstandsvergütung zur Kenntnis genommen.

Ebenfalls in seiner Sitzung am 3. März 2021 hat der Aufsichtsrat beschlossen, angesichts der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens die Zusage einer einjährigen und mehrjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 für den Vorstand auszusetzen. Der Aufsichtsrat hat dennoch sowohl für das Geschäftsjahr 2021 als auch für die anstehende Vier-Jahres-Periode bis einschließlich 2024 für die Mitglieder des Vorstands konkrete Ziele gesetzt. Diese beinhalten kurzfristige individuelle Ziele für die einzelnen Vorstandsmitglieder und stellen im Rahmen der langfristigen Zielsetzung insbesondere auf eine schnelle Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen sowie eine Rückkehr zur Profitabilität ab.

➤ **Vergütungsbericht, S. 271 ff.** Damit wurde für das Geschäftsjahr 2021 vorübergehend von dem durch die Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystem abgewichen. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/vorstand/vorstandsverguetungssystem.html>.

Wiederbestellungen im Vorstand

In seiner Sitzung am 3. März 2021 hat der Aufsichtsrat Detlef Kayser mit Wirkung zum 1. Januar 2022 für eine Laufzeit von drei Jahren bis zum 31. Dezember 2024 als Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG als Chief Operations Officer wiederbestellt.

Veränderungen im Aufsichtsrat

Mit Wirkung zum Ablauf der Hauptversammlung am 4. Mai 2021 hat Stephan Sturm sein Mandat im Aufsichtsrat und damit gleichzeitig als Vorsitzender des Prüfungsausschusses niedergelegt. Er war seit 2015 Mitglied im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG, leitete seit 2018 den Prüfungsausschuss und hat im Aufsichtsrat seine Kompetenzen und Erfahrungen als langjähriger Finanzvorstand und Vorstandsvorsitzender der Fresenius Management SE eingebracht. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Sturm für die übernommene Verantwortung sowie die konstruktive und engagierte Arbeit. Für ihn wurde auf Empfehlung des Nominierungsausschusses Britta Seeger von der Hauptversammlung für eine Amtszeit von drei Jahren neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 4. Mai 2021 endeten darüber hinaus die Amtszeiten der beiden vom WSF benannten und im September 2020 gerichtlich in den Aufsichtsrat bestellten Mitglieder Michael Kerkloh und Angela Titzrath. Michael Kerkloh wurde von der Hauptversammlung für eine Amtszeit von drei Jahren, Angela Titzrath für vier Jahre in den Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG gewählt.

Sitzungsteilnahme

Die Sitzungspräsenz der Aufsichtsratsmitglieder über alle Aufsichtsrats- und Ausschusssitzungen betrug im Jahr 2021 insgesamt 98 %. Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat nur an der Hälfte oder weniger der Sitzungen des Aufsichtsrats oder der Ausschüsse, denen er angehört, teilgenommen.

T007 INDIVIDUELLE SITZUNGSTEILNAHME 2021

	Aufsichtsrat	Präsidium	Prüfungs- ausschuss	Nominierungs- ausschuss	Teilnahme in % (alle Sitzungen)
Karl-Ludwig Kley, Vorsitz	5/5	6/6		1/1	100 %
Christine Behle, stv. Vorsitz	5/5	6/6			100 %
Alexander Behrens	5/5		6/6		100 %
Jörg Cebulla	5/5		6/6		100 %
Erich Clementi	5/5				100 %
Thomas Enders	5/5	6/6		1/1	100 %
Jürgen Jennerke	5/5				100 %
Michael Kerkloh	5/5		5/6		91 %
Carsten Knobel	4/5		5/6		82 %
Holger Benjamin Koch	5/5				100 %
Harald Krüger	5/5		4/4	1/1	100 %
Birgit Rohleder	5/5				100 %
Miriam Sapiro	5/5				100 %
Ilja Schulz	4/5	6/6			91 %
Britta Seeger (seit 4. Mai 2021)	2/2				100 %
Birgit Spineux	5/5				100 %
Astrid Stange	5/5				100 %
Olivia Stelz	5/5				100 %
Stephan Sturm (bis 4. Mai 2021)	3/3		2/2		100 %
Angela Titzrath	5/5				100 %
Klaus Winkler	5/5		6/6		100 %

Corporate Governance

Der Frauenanteil im Vorstand entspricht dem Mindestbeteiligungsgebot gemäß dem im August 2021 in Kraft getretenen Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FüPoG II). Das Diversitätskonzept für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG wurde an das neue Recht angepasst und vom Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 8. Dezember 2021 verabschiedet. www.lufthansagroup.com/erklaerung_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 sowie von Einzelgesprächen des Aufsichtsratsvorsitzenden mit den Mitgliedern des Aufsichtsrats haben wir auch im Geschäftsjahr 2021 die Effizienz unserer Arbeit überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass die Arbeit des Aufsichtsrats insgesamt auf einem konstant hohen Niveau wahrgenommen wurde. Die Mitglieder des Aufsichtsrats, insbesondere des Prüfungsausschusses, haben im Geschäftsjahr darüber hinaus an mehreren durch die Gesellschaft angebotenen Weiterbildungsmaßnahmen teilgenommen. Zu den Themen gehörten die gesetzlichen Anforderungen an die Arbeit des Prüfungsausschusses und des Gesetzes zur Stärkung der Finanzmarktintegrität (FISG). Die Themen Nachhaltigkeit und Klimaschutz standen im Fokus der Weiterbildungsveranstaltung sowie der Aufsichtsratssitzung am 20. und 21. September 2021.

Im September 2021 hat der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand eine aktualisierte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Darüber hinaus haben wir sowohl das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat als auch die Geschäftsordnungen für den Aufsichtsrat und den Prüfungsausschuss mit Blick auf die neuen gesetzlichen Regelungen aus dem FISG angepasst. www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung. Im Geschäftsjahr 2021 sind keine Interessenkonflikte angezeigt worden.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat vier Ausschüsse gebildet, über deren Tätigkeiten jeweils zu Beginn der folgenden Aufsichtsratssitzung informiert wurde. Einzelheiten zur Besetzung der Ausschüsse finden sich unter [Aufsichtsrat und Vorstand, S. 143](#).

Das Präsidium hat im Jahr 2021 insgesamt sechsmal getagt. Der Aufsichtsrat hat in der Zeit vom 5. Mai 2021 bis zum 20. September 2021 seine Zuständigkeiten für eilbedürftige Fälle im Rahmen des rechtlich Zulässigen erneut auf das Präsidium übertragen, um in den Krisenzeiten schnelle Handlungsfähigkeit sicherzustellen.

Zusätzlich bereitete das Präsidium wie in den vergangenen Geschäftsjahren die Aufsichtsratssitzungen vor. Es befasste sich intensiv mit der Geschäftsentwicklung sowie dem Stand der Restrukturierung und Refinanzierungsmaßnahmen. Das Präsidium beschäftigte sich des Weiteren mit allen vorstandsvergütungsrelevanten Fragen und gab dem Aufsichtsratsplenum Beschlussempfehlungen zu allen den Vorstand betreffenden Personalentscheidungen. Zudem war die im Oktober 2021 durchgeführte Kapitalerhöhung mehrfach Diskussionsgegenstand im Präsidium.

Der Nominierungsausschuss hat 2021 einmal, der Prüfungsausschuss sechsmal, stets im Beisein der Abschlussprüfer, getagt. Der Aufsichtsrat hat Harald Krüger mit Wirkung zum Ablauf der Hauptversammlung am 4. Mai 2021 zum Mitglied und Vorsitzenden des Prüfungsausschusses gewählt. Der Vorsitzende verfügt als unabhängiger Finanzexperte – entsprechend den Vorgaben des Aktiengesetzes und des Deutschen Corporate Governance Kodex – über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen beziehungsweise internationalen Kontrollverfahren und ist mit der Abschlussprüfung vertraut. Im Prüfungsausschuss wurden der Jahresabschluss 2021 und die Zwischenberichte 2021 vor ihrer Veröffentlichung mit dem Finanzvorstand erörtert. Ferner befasste sich der Ausschuss mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses sowie der Wirksamkeit des Internen Kontroll-, des Risikomanagement- und des internen Revisionssystems. Außerdem wurden regelmäßig Berichte über das Compliance Management System zur Kenntnis genommen. Eingehend erörtert wurden auch die operative Konzernplanung 2022 bis 2025, die mittelfristige Finanzplanung sowie die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, die von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, München, einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen wurde. ➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 94 ff., Vergütungsbericht, S. 271 ff.**

Der Vermittlungsausschuss ist im Berichtsjahr nicht einberufen worden.

Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2021, Billigung des Konzernabschlusses

Die von der Hauptversammlung 2021 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 2021 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.

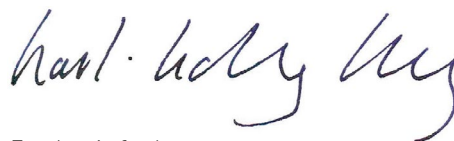
Der Prüfungsausschuss hat am 24. Februar 2022 die Prüfungsberichte in Anwesenheit der beiden den Bestätigungsvermerk unterzeichnenden Abschlussprüfer mit dem Finanzvorstand eingehend erörtert. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 2. März 2022 haben die Prüfer über ihre Prüfungsergebnisse berichtet 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 2021 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Eine Beschlussfassung über die Verwendung des Bilanzgewinns war aufgrund des in der Handelsbilanz ausgewiesenen Bilanzverlusts und der Auflagen des WSF, die Dividendenzahlungen für den Zeitraum der Stabilisierung verbieten, nicht erforderlich.

Die Zeit der Pandemie war von ständig wechselnden Reisebeschränkungen und deren Aufhebungen geprägt. Auch für 2022 gehen wir davon aus, dass je nach Entwicklung der Pandemie immer wieder Rückschläge eintreten werden. Dennoch sind wir hinsichtlich der pandemiebedingten Rahmenbedingungen für den Flugverkehr optimistischer als vor einem Jahr. Und wir erfahren auch zunehmend, dass bei unseren Kunden die Lust am Reisen wieder zunimmt. Wir möchten aber nicht verhehlen, dass wir trotz dieser positiven Signale weitere Restrukturierungsmaßnahmen umsetzen müssen. Es liegt noch eine beträchtliche Wegstrecke vor uns.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen für die geleistete Arbeit.

Wir wünschen allen Lufthanseatenden weiterhin Gesundheit sowie die Kraft und das Durchhaltevermögen, damit die Lufthansa Group am Ende aus dieser Krise gestärkt hervorgehen kann.

Frankfurt, 2. März 2022



Für den Aufsichtsrat
Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender

Lufthansa Aktie

Airline-Aktien durch Coronakrise weiterhin stark belastet. | Lufthansa Aktie hält sich über den Krisenzeitraum besser als die Aktien der maßgeblichen Wettbewerber. | Kapitalerhöhung trifft auf starkes Investoreninteresse. | Zahl der Aktionär:innen steigt deutlich.

Entwicklung der Lufthansa Aktie weiterhin durch die Coronakrise beeinflusst

Die Corona-Pandemie hat die Kursentwicklungen in der Airline-Branche und damit auch die Entwicklung der Lufthansa Aktie seit Beginn der Krise Anfang 2020 stark beeinflusst.

Ausgehend von einem – um die Effekte aus der Ausgabe neuer Aktien im Rahmen der Kapitalerhöhung bereinigten – Jahresendkurs 2020 von 7,72 EUR entwickelte sich der Aktienkurs im ersten Quartal des Berichtsjahres positiv. Getrieben von einer sich abzeichnenden Markterholung im Sommer stieg der Kurs bis Anfang März auf 9,12 EUR. In der Folge sank der Kurs jedoch unter anderem aufgrund des Anstiegs des Ölpreises und in Erwartung einer Kapitalerhöhung, die schließlich Mitte September bekannt gegeben wurde. Ab der Mitte des vierten Quartals wirkten sich die sich wieder verschlechternde Pandemielage und die Entdeckung der Omikron-Variante zusätzlich negativ aus. Die Aktie erreichte am 30. November 2021 ihren Jahrestiefststand mit 5,36 EUR. Zum Jahresende notierte sie bei 6,18 EUR. Insgesamt verzeichnete die Aktie im Geschäftsjahr 2021 damit einen um die Effekte der Kapitalerhöhung bereinigten Verlust von 20 %. Der Vergleichsindex MDAX stieg im Jahr 2021 um 14 %.

Über den gesamten Krisenzeitraum 2020 und 2021 verzeichnete die Lufthansa Aktie einen um die Effekte der Kapitalerhöhung bereinigten Verlust von 47 %. Damit schnitt die Lufthansa Aktie jedoch deutlich besser ab als die Aktien der maßgeblichen Wettbewerber IAG und Air France-KLM, die seit Beginn der Krise 66 % beziehungsweise 61 % verloren. Der Vergleichsindex MDAX stieg im gleichen Zeitraum um 24 %. Die europäischen Low-Cost-Carrier entwickelten sich ebenfalls besser als die Lufthansa Aktie. Sie profitierten dabei von ihrem Fokus auf die touristische Kurzstrecke, für welche sich der Markt im Vergleich zur Langstrecke deutlich schneller erholt.

Langfristige Rückkehr zu Dividendenzahlungen angestrebt

Die Stabilisierungsmaßnahmen des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) schließen die Zahlung von Dividenden bis zur Veräußerung sämtlicher Aktien der Gesellschaft durch den WSF, die vereinbarungsgemäß bis Oktober 2023 erfolgen muss, aus. Langfristig sollen die Aktionär:innen jedoch wieder direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden.

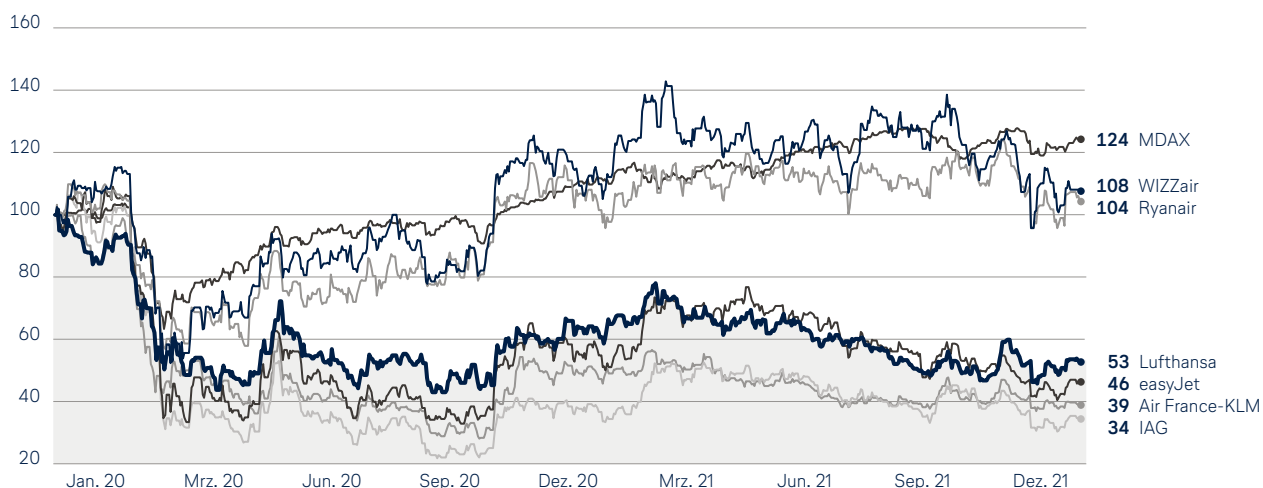
➔ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 20 ff.**

G01 KURSVERLAUF DER LUFTHANSA AKTIE

BÖRSENKURS DER LUFTHANSA AKTIE ZUM 31.12.2021

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

6,18 €



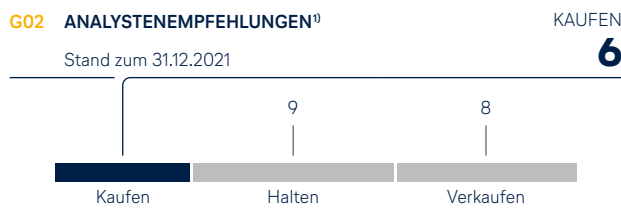
T008 KENNZAHLEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

		2021	2020	2019	2018	2017
Börsenkurs (zum Jahresende) ¹⁾	€	6,18	7,72	11,71	14,06	21,92
Höchster Kurs ¹⁾	€	9,12	11,90	16,78	22,05	22,21
Niedrigster Kurs ¹⁾	€	5,36	5,03	9,17	12,35	8,08
Anzahl der Aktien	Mio.	1.195,5	597,7	478,2	475,2	471,3
Marktkapitalisierung (zum Jahresende) ¹⁾	Mrd. €	7,4	4,6	5,6	6,7	10,3
Ergebnis je Aktie	€	-4,56	-12,51	2,55	4,58	4,98
Dividende je Aktie	€	-	-	-	0,80	0,80
Dividendenrendite (brutto)	%	-	-	-	4,1	2,6
Ausschüttungssumme	Mio. €	-	-	-	380	377
Total Shareholder Return	%	-20,0	-34,1	-12,6	-33,3	154,4

¹⁾ Bereinigt um die Effekte aus der Ausgabe neuer Aktien im Rahmen der Kapitalerhöhung im September 2021.

Ausgewogene Verteilung der Analystenempfehlungen

Zum Jahresende empfahlen von den 23 Aktienanalyst:innen, die das Unternehmen verfolgen, sechs Analyst:innen, die die Aktie zu kaufen, neun Analyst:innen, die die Aktie zu halten, und acht Analyst:innen, die die Aktie zu verkaufen. Während die Analyst:innen vor allem die operative Erholung im Laufe des Jahres 2021, die anhaltende Stärke von Lufthansa Cargo und die erfolgreiche Kapitalerhöhung positiv hervorheben, sehen sie in der gegenüber dem Vorkrisenniveau gestiegenen Verschuldung und dem Risiko neuer Virusvarianten mögliche Belastungen für die Aktienentwicklung. Das durchschnittliche Kursziel lag am Jahresende 2021 bei 6,50 EUR bei einer Spanne von 3,91 EUR bis 8,55 EUR.

G02 ANALYSTENEMPFEHLUNGEN¹⁾

¹⁾ Durchschnittliches Kursziel: 6,50 EUR, Durchschnitt von 23 Analyst:innen. Spanne: 3,91 EUR bis 8,55 EUR.

Kapitalerhöhung trifft auf starkes Investoreninteresse

Im Berichtsjahr führte die Deutsche Lufthansa AG erfolgreich eine Kapitalerhöhung mit Bezugsrechten durch, um die Bilanz zu stärken und die Stabilisierungsmaßnahmen in Deutschland zurückzuzahlen. Dabei wurde das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG verdoppelt. Insgesamt wurden 597.742.822 neue Stückaktien begeben. Der Bezugspreis lag bei 3,58 EUR, die Annahmeerquote betrug 98,4%. Die restlichen 1,6% wurden erfolgreich bei institutionellen Anlegern platziert. Die Anzahl der ausgegebenen Aktien stieg damit auf 1.195.485.644. Der Bruttoerlös aus der Kapitalerhöhung belief sich auf 2.162 Mio. EUR. ➔ Finanzierung, S. 46 f.

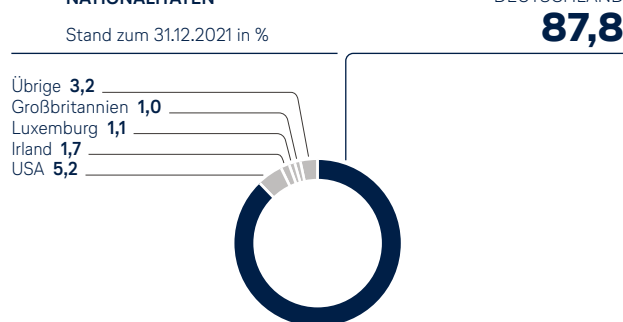
Veränderungen in der Aktionärsstruktur erhöhen den Anteil deutscher Investor:innen am Unternehmen

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 Investor:innen lag Ende 2021 gemäß Aktienregister bei 87,8% (Vorjahr: 83,8%). Den zweitgrößten Anteil hielten Aktionär:innen aus den USA mit 5,2%. Auf Anleger aus Irland entfielen 1,7% des Grundkapitals. Darauf folgten Luxemburg mit 1,1% und Großbritannien mit 1,0%. Die Voraussetzungen des LuftNaSiG wurden damit erfüllt.

Größter Aktionär zum Jahresende 2021 war der WSF mit einem Anteilsbesitz von 14,09%, gefolgt von BlackRock, Inc. mit 3,18%.

G03 AKTIONÄRSSTRUKTUR NACH NATIONALITÄTEN



Streubesitz: 86 %

Gemäß der Definition der Deutschen Börse befanden sich die Lufthansa Aktien zu 86 % im Streubesitz. Dabei wurden zum Bilanzstichtag 49 % (Vorjahr: 52 %) der Aktien von institutionellen Investoren gehalten, auf Privataktionär:innen entfielen 51 % (Vorjahr: 48 %). Die Zahl der Aktionär:innen stieg von 565.357 am Jahresende 2020 auf 638.659 am Jahresende 2021, vor allem aufgrund der hohen Zahl neuer Privataktionär:innen. Die Aktionärsstruktur wird quartalsweise aktualisiert und auf der Internetseite www.lufthansagroup.com/investor-relations veröffentlicht. Dort sind auch die Stimmrechtsmitteilungen einsehbar, welche die Gesellschaft während des Geschäftsjahres 2021 von Anteilseigner:innen erhielt und veröffentlichte.

Alle Vorstandsmitglieder kaufen Aktien der Gesellschaft

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2021 kauften alle Mitglieder des Vorstands, insbesondere im Rahmen der Kapitalerhöhung, Bezugsrechte und Aktien der Deutschen Lufthansa AG. Im Rahmen der Kapitalerhöhung kaufte Carsten Spohr insgesamt 50.000 Bezugsrechte und 179.980 Aktien für 771.803 EUR. Christina Foerster erwarb 1.000 Bezugsrechte und 5.426 Aktien für 22.033 EUR. Harry Hohmeister erwarb 76.048 Aktien für 272.252 EUR. Detlef Kayser kaufte 40.000 Bezugsrechte und insgesamt 42.320 Aktien für 248.961 EUR. Michael Niggemann kaufte 57.460 Bezugsrechte und 78.730 Aktien für 428.038 EUR. Remco Steenberghe kaufte unabhängig von der Kapitalerhöhung 25.000 Aktien für 300.000 EUR und erwarb 50.000 Aktien für 179.000 EUR im Rahmen der Kapitalerhöhung. Auch diese Mitteilungen sind über die Internetseite www.lufthansagroup.com/investor-relations einsehbar.

Lufthansa Aktie ist im MDAX sowie weiteren wichtigen Indizes vertreten

Die Lufthansa Aktie ist im MDAX gelistet. Die Gewichtung im Index betrug zum Jahresende 3,4 %. Mit einer Free Float-bereinigten Marktkapitalisierung von 6,2 Mrd. EUR nahm die Lufthansa Group zum Jahresende Platz 48 (Vorjahr: 52) in der Rangordnung der DAX-Unternehmen (inklusive DAX-40) nach Marktkapitalisierung ein. Auf den Börsenumsatz bezogen lag die Lufthansa Aktie mit einem Umsatz von 14,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 21,1 Mrd. EUR) auf Platz 24 (Vorjahr: Platz 20). Das durchschnittliche tägliche XETRA-Handelsvolumen der Aktie belief sich 2021 auf 7.119.436 Stück (Vorjahr: 8.321.590 Stück).

Die Lufthansa Aktie ist auch international in vielen klassischen Börsenindizes enthalten. Daneben ist sie in einigen Nachhaltigkeitsindizes vertreten wie dem MSCI EMU ESG, dem EURO STOXX Sustainability Index und dem FTSE-4Good Europe Index.

T009 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, FTSE4Good Europe

American Depositary Receipts (ADRs) bieten Alternative zum Aktieninvestment

Neben den Börsennotierungen in Deutschland können sich Investor:innen, 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 13.267.656 ADRs im Umlauf (31. Dezember 2020: 6.146.428). Gemäß dem 1:1-Verhältnis 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 2021 zeitnah und ausführlich informiert. Vorstand und Investor Relations informierten 2021 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. Im Rahmen der Vorstellung der Mittelfristziele im Juni 2021 sowie der Ankündigung der Kapitalerhöhung im September wurden die Anleger umfassend mittels Management-Webcasts und zusätzlichen Roadshows informiert. Auch mit Fremdkapitalinvestoren fand vor allem im zeitlichen Umfeld der Begebung dreier Anleihen ein intensiver Austausch statt. ➤ **Finanzierung S. 46 f.**

Bei der ausschließlich virtuell durchgeführten ordentlichen Hauptversammlung im Mai 2021 begrüßte der Konzern über 6.000 online teilnehmende Aktionär:innen.

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
- 16 Ziele und Strategien
 - 16 Konzernstrategie
 - 20 Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung
- 24 Flotte und Streckennetz
 - 24 Flotte
 - 26 Streckennetz
- 27 Mitarbeitende
- 31 Forschung und Entwicklung
- 32 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

33 Wirtschaftsbericht

- 33 Gesamtwirtschaftliche Lage
- 34 Branchenentwicklung
- 36 Geschäftsverlauf
 - 36 Überblick über die Geschäftsentwicklung
 - 37 Wesentliche Ereignisse
 - 39 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 40 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
 - 40 Ertragslage
 - 44 Finanzlage
 - 49 Vermögenslage
- 51 Vergleich mit ursprünglicher Prognose und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage
 - 51 Vergleich mit ursprünglicher Prognose
 - 52 Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

53 Geschäftsfelder

- 53 Geschäftsfeld Network Airlines
- 61 Geschäftsfeld Eurowings
- 65 Geschäftsfeld Logistik
- 68 Geschäftsfeld Technik
- 71 Geschäftsfeld Catering
- 74 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

76 Chancen- und Risikobericht

- 76 Chancen- und Risikomanagement
- 79 Chancen in der Einzelbetrachtung
- 81 Risiken in der Einzelbetrachtung
- 92 Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation
- 93 Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB

94 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

- 95 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
- 99 Umweltbelange
- 111 Kundenbelange
- 116 Arbeitnehmerbelange
- 126 Sozialbelange
- 127 Geschäftsethik und Compliance
- 133 Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement
- 134 Erstmalige Anwendbarkeit der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852
- 135 Zusammenfassung

136 Prognosebericht

- 136 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
- 137 Branchenausblick
- 138 Änderungen in Geschäft und Organisation
- 138 Änderungen in der Berichterstattung
- 139 Ausblick Lufthansa Group
- 140 Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

141 Corporate Governance

- 141 Aufsichtsrat und Vorstand
- 142 Mandate
- 144 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 1 HGB und § 315a Abs. 1 HGB
- 147 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB

148 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

- 148 Ertragslage
- 151 Finanzlage
- 151 Vermögenslage
- 152 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. | Sechsköpfiger Vorstand führt den Konzern.

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. 53 ff.**

Zum Geschäftsfeld Network Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Zu Lufthansa German Airlines zählen auch die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine und Air Dolomiti sowie Eurowings Discover, der neue Ferienflieger der Lufthansa Group, der im Juli 2021 mit Fokus auf das touristische Reisesegment den Flugbetrieb aufgenommen hat.

Eurowings fokussiert sich auf Kurzstrecken im europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr.

Zu den Aviation Services zählen insbesondere die Geschäftsfelder Logistik, Technik und Catering.

Zur Lufthansa Group gehören darüber hinaus auch die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen. Diesem Geschäftsfeld gehören unter anderem Lufthansa AirPlus, Lufthansa Aviation Training und Lufthansa Systems an.









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.

Sechsköpfiger Vorstand führt die Deutsche Lufthansa AG

Die Geschäftsverteilung des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG blieb im Geschäftsjahr 2021 unverändert. Der Vorstand besteht aus sechs Ressorts. Chief Executive Officer der Deutschen Lufthansa AG ist Carsten Spohr. 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 Commercial Officer ist Harry Hohmeister. Chief Operations Officer ist Detlef Kayser. Der Vertrag von Detlef Kayser wurde am 3. März 2021 um drei Jahre bis zum 31. Dezember 2024 verlängert. Chief HR & Legal Officer ist Michael Niggemann. Chief Financial Officer ist Remco Steenbergen.

Die Vorstandsressorts des Chief Customer Officer, Chief Commercial Officer und Chief Operations Officer haben dabei eine funktionale Zuständigkeit für bestimmte, Airline-übergreifende Prozesse, um Synergien zu realisieren und die Aktivitäten der Konzern-Airlines zu koordinieren.

G04 STRUKTUR LUFTHANSA GROUP

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

Ziele und Strategien

Marktposition der Lufthansa Group als führende europäische Airline Group soll durch beschleunigte Transformation 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 werden 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, der 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 Passagier-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. 53 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 sind die fortlaufende Transformation und Modernisierung der Lufthansa Group Kernprinzipien der Konzernstrategie. Ziel ist es, die führende Marktposition und den wirtschaftlichen Erfolg der Lufthansa Group abzusichern, indem sich das Unternehmen zu einer agilen, flexiblen und noch wettbewerbsfähigeren Organisation weiterentwickelt.

Corona-Pandemie beschleunigt Transformation

Die Corona-Pandemie hat die Luftfahrtindustrie in einem nie dagewesenen Ausmaß getroffen. Die Lufthansa Group hat auf den krisenbedingten Markteinbruch und die dadurch veränderte finanzielle Lage schnell und umfassend reagiert und das Restrukturierungsprogramm „ReNew“ aufgesetzt. Der Liquiditätsabfluss wurde sukzessive reduziert beziehungsweise gestoppt, die Fixkosten kurzfristig um mehr als 30 % reduziert und die Investitionsausgaben gegenüber der ursprünglichen Planung um rund zwei Drittel verringert.

G05 LEITBILD DER LUFTHANSA GROUP



Bis zum Jahr 2024 sollen die jährlichen Kosten strukturell um 3,5 Mrd. EUR niedriger als vor der Krise liegen. 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. Hierzu wurden bereits insbesondere bei der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Technik AG Freiwilligenprogramme erfolgreich umgesetzt und Personalüberhänge fair und sozialverträglich abgebaut. Auch bei den anderen Konzern-Airlines und weiteren Konzerngesellschaften wird der notwendige Stellenabbau im Rahmen von Restrukturierungsprogrammen umgesetzt. ➤ **Mitarbeitende, S. 27 ff., Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 20 ff.**

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group die Krise aktiv genutzt, um die Transformation des Konzerns zu beschleunigen und eine gute Ausgangslage geschaffen, um im zukünftigen Wettbewerbsumfeld erfolgreich zu sein. Beispielsweise wurde die Komplexität durch die Vereinfachung der Basen- und Flugbetriebsstruktur reduziert – unter anderem durch die Beendigung des Flugbetriebs der SunExpress Deutschland und des Passagierflugbetriebs von Germanwings. Hierdurch sollen Skaleneffekte konsequent genutzt und Flugbetriebe mit wettbewerbsfähigen Strukturen und guter operativer Leistung skaliert werden.

Weiterhin wurde die Flexibilität der Produktion beispielsweise durch die Reaktivierung vorübergehend geparkter Flugzeuge und Nutzung saisonaler Wet-Lease-Kapazitäten gesteigert, um Marktvolatilitäten und Saisonalitäten besser ausgleichen zu können. Gleichzeitig wurde die operationelle Effizienz erhöht, beispielsweise durch die verstärkte Harmonisierung von Flugzeugwartung und Prozessen sowie die Umsetzung von Digitalisierungsmaßnahmen. Eine beschleunigte Ausflottung älterer Flugzeugmuster und die Vereinfachung der Flottenstruktur trugen zur Senkung von Emissionen, zur Steigerung der Treibstoffeffizienz sowie zur Reduzierung der Wartungs- und Personalkosten bei. ➤ **Flotte, S. 24 ff.**

Darüber hinaus wurde die Kundenorientierung beispielsweise durch die Digitalisierung von Kundenkontaktpunkten gesteigert. Zudem profitieren die Kund:innen der Lufthansa Group von der Aufnahme neuer Destinationen in das Streckennetz und dem Ausbau des touristischen Segments durch Eurowings Discover.

Die Transformation wird auch künftig vorangetrieben. Hierbei stehen insbesondere die Wahrnehmung von Marktopportunitäten, die weitere Steigerung der Kundenorientierung, die Beschleunigung der Digitalisierung, unternehmerische Verantwortung und nachhaltiges Handeln sowie moderne Formen der Arbeitsorganisation im Fokus.

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 strikte Ausrichtung an den Kundenbedürfnissen, der ausgeprägte Kostenfokus und verantwortungsvolles, nachhaltiges Wirtschaften. Flexibilität und Anpassungsfähigkeit gewinnen aufgrund der zunehmenden Dynamik der Branche weiter an Bedeutung. ➤ **Chancen- und Risikobericht, S. 76 ff.**

Strikte Ausrichtung auf Kundenbedürfnisse steigert Attraktivität des Angebots

Vor dem Hintergrund veränderter Angebots- und Nachfragestrukturen bildet die weitere Stärkung des Kundenfokus ein zentrales Kernelement der Konzernstrategie. Ziel ist es, die Kund:innen mit ihren 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.

Daher werden sämtliche Produkte und Services entlang der Reisekette – auch während der Corona-Pandemie – kontinuierlich überprüft und neue, innovative und nachhaltige Produkte und Services an Bord und am Boden entwickelt. Die drei wichtigsten Aspekte hierbei sind Digitalisierung, Individualisierung und Nachhaltigkeit. Ziel ist es, durch Digitalisierung maßgeschneiderte Kundeninformationen und Self Service-Elemente anzubieten und das Reiseerlebnis durch eine zunehmende Personalisierung der Produkte und Services über die gesamte Reisekette noch komfortabler zu gestalten. Nachhaltigkeitsaspekte spielen dabei eine zunehmend wichtige Rolle, zum Beispiel, um dem Kundenwunsch nach CO₂-optimiertem Fliegen zu entsprechen.

Ein besonderer Fokus bei der Weiterentwicklung des Angebots liegt auf einem nahtlosen digitalen Reiseerlebnis für die Kund:innen, das mit persönlicher Wertschätzung verknüpft ist. Durch die Konzentration auf Produkte und Services mit unmittelbarer Kaufentscheidungsrelevanz und Zahlungsbereitschaft wird gleichzeitig Kostenmanagement betrieben. Ein Beispiel dafür ist die Einführung des neuen Kurzstrecken-Cateringkonzepts der Network Airlines, bei dem eine Auswahl qualitativ hochwertiger Speisen und Getränke gegen Bezahlung angeboten wird.

Die Automatisierung von Kundenservices, wie beispielsweise Umbuchungen und die Bereitstellung zusätzlicher digitaler Informationen über verschiedene Kanäle, wird weiter verbessert. Zusätzlich erhalten Mitarbeitende an Kundenschnittstellen größere Entscheidungsbefugnisse, um den Gästen einen besseren, lösungsorientierten und individuellen Service bieten zu können. Die Ausrichtung des Angebots auf die jeweiligen Kundenbedürfnisse, wie zum Beispiel das Angebot differenzierter Business Class-Sitztypen, wird weiter vorangetrieben.

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.

Ausrichtung der Lufthansa Group auf Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung wird verstärkt

Verantwortung bildet die Grundlage des unternehmerischen Handelns im Konzern. Auch in diesem Bereich 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 Mitarbeitenden.

➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 94 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. Im Rahmen dieser Nettoziele wird sich die Lufthansa Group für die CO₂-Reduktion im Kerngeschäft noch konkretere Effizienz-Ziele setzen, die im Einklang mit dem Pariser Klimaschutzabkommen stehen und dem Reglement der international renommierten und von der UN unterstützten Science Based Targets Initiative (SBTi) folgen. Die offizielle Anmeldung für eine Evaluation durch die Initiative wurde im November 2021 eingereicht, mit einer Bewertung wird im dritten Quartal 2022 gerechnet.

Um die Ziele zu erreichen, investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in treibstoffeffiziente Flugzeuge, begleitet von operativen Effizienzmaßnahmen der Airlines. Die neu ins Leben gerufene Plattform CleanTech Hub bündelt zudem innovative technologische Initiativen, die effizientes Fliegen unterstützen und eine systematische Zusammenarbeit von internen und externen Stakeholdern ermöglichen. Zusätzlich treibt die Lufthansa Group die Industrialisierung und Nutzung von nachhaltigen Kraftstoffen gemeinsam mit der Politik sowie Branchen-, Technologie- und Forschungspartnern voran. Auch der Ausbau des Intermodalverkehrs, in dem die Lufthansa Group heute bereits weltweit führend ist, wird systematisch in allen Heimatmärkten weiter vorangetrieben.

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 die Möglichkeit, CO₂-Emissionen über den Einkauf von nachhaltigen Kraftstoffen (SAF) zu verringern oder über hochwertige Klimaschutzprojekte zu kompensieren. Auch die eigenen Dienstreisen der Lufthansa Group werden hierbei kompensiert. Bei der Produktentwicklung und im Service orientiert sich die

Lufthansa Group hinsichtlich der Vermeidung von Abfällen 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. Außerdem steht die Vermeidung von Lebensmittelabfällen zunehmend im Fokus.

In ihrer Verantwortung für die Mitarbeitenden legt die Lufthansa Group großen Wert darauf, ihren Beschäftigten ein attraktives Arbeitsumfeld mit transparenten Strukturen, effizienten Prozessen und umfangreichen Sozialleistungen anzubieten. Auf gesellschaftlicher Ebene setzt sich das Unternehmen unter anderem mit der konzerneigenen Hilfsorganisation help alliance 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 zum Ausdruck. Zusätzlich wird die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie durch die Verankerung in der Vergütung der Vorstände und Leitungsebenen und die auditierte Offenlegung in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung gefördert. Die Lufthansa Group unterstützt außerdem aktiv die Bewertung durch zahlreiche internationale ESG-Ratings wie zum Beispiel MSCI, Sustainalytics, CDP oder Ecovadis, um jederzeit Transparenz über Aktivitäten und Fortschritte zu gewährleisten. Im Jahr 2021 berichtete der Konzern außerdem erstmals auf Grundlage der TCFD- und SASB-Standards.

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. Sie positionieren sich in ihren jeweiligen Marktsegmenten als Qualitäts-Carrier. 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 die Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Lufthansa Group zu einem Multi-Traffic-System bestehend aus Hubs, Punkt-zu-Punkt-Verkehren sowie intermodalen Angeboten weiter vorangetrieben.

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 Kund:innen durch günstige Basistarife und flexibel zubuchbare Komfortelemente anspricht.

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. Durch die Ausflottung großer Flugzeuge, insbesondere des Airbus A380, wird daneben die operative Flexibilität gesteigert. Im Gegenzug werden bereits 2022 durch Nutzung kurzfristiger Opportunitäten zusätzliche Langstreckenflugzeuge neuester Technologie vom Typ A350-900 und Boeing 787-9 die Flotte der Lufthansa Group verstärken. ➤ **Flotte, S. 24 ff.**

Um Opportunitäten im Markt der touristischen Fernreisen konsequent zu nutzen, wird das Angebot an privatreiseorientierten Langstreckenverbindungen aus den Drehkreuzen Frankfurt und München ausgebaut. Hierbei ergänzt und stärkt Eurowings Discover seit Juli 2021 das touristische Portfolio der Lufthansa Group mit einem Angebot aus Kurz-, Mittel- und Langstreckenzielen. So können die Passagiere von dem breiten Zubringernetz und den etablierten Bodenprozessen der Lufthansa Group Network Airlines profitieren. Zusätzlich wird die globale Vertriebsstärke von Lufthansa German Airlines genutzt.

Um die Marktpresenz in wichtigen Verkehrsgebieten zu stärken, gewinnt die Kooperation mit den Partner-Airlines gerade in der Phase nach der Corona-Pandemie an Bedeutung. Dementsprechend werden die erfolgreichen Joint Ventures der Lufthansa Group weiterentwickelt sowie Partnerschaften in allen wichtigen Märkten ausgebaut. 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 entsprechend ihrer strategischen und finanziellen Ziele aktiv voranzutreiben.

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 partizipiert Lufthansa Cargo durch den geplanten Einsatz des Mittelstreckenflugzeugs A321 in der reinen Frachterversion verstärkt am Wachstum von grenzüberschreitenden eCommerce-Sendungen. 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.

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.

Konsequente Ausrichtung des Konzerns als Airline Group



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 und von AirPlus vorangetrieben. Der Verkaufszeitpunkt wird dabei von der Erholung der jeweiligen Märkte abhängen, die für die Erzielung einer fairen Bewertung bei einem Verkauf ausschlaggebend ist. Für Lufthansa Technik werden derzeit unter Berücksichtigung von Investitionsbedarf, Synergieeffekten und Wertschaffungspotenzial (Teil-)Verkaufs- und Partneroptionen geprüft.

Um Synergiepotenziale zwischen den Teilbereichen voll auszuschöpfen und den Koordinationsaufwand zu minimieren, wird die Organisationsstruktur der Lufthansa Group weiterentwickelt. Ziel ist die Entwicklung von schlanken, flexiblen und effizienten Strukturen sowie schnelleren Entscheidungsprozessen. Hierdurch soll auch der kulturelle Wandel unterstützt und eine agile und unternehmerisch geprägte Mentalität gefördert werden. Die entstehende Airline Management Holding wird sich auf die Maximierung von Synergien in den Airline-Kernprozessen fokussieren.

FINANZSTRATEGIE UND WERTORIENTIERTE STEUERUNG

G06 FINANZSTRATEGIE

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts			
			
	Rückkehr zu Wertschaffung	Erzielung starker Free Cashflows	Sicherung der finanziellen Stabilität
Fokus	<ul style="list-style-type: none"> – Restrukturierung und Transformation 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"> – Strategische Liquiditätsreserve – Ablösen staatlicher Stabilisierungsmaßnahmen – Verringerung der Nettoverschuldung – Rückkehr zu Investment Grade Rating – Minimierung von Finanzrisiken
Zielgrößen	<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. 40 ff., Finanzlage, S. 44 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 dazu beitragen, die infolge der Corona-Pandemie gestiegene Verschuldung abzubauen und die Bilanz der Lufthansa Group so zu stärken, dass der Konzern auch zukünftige Krisen erfolgreich bewältigen kann.

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. Die Lufthansa Group hat sich das Ziel gesetzt, ab dem Jahr 2024 einen Adjusted ROCE, ohne Berücksichtigung von liquiden Mitteln, von mindestens 10 % zu erwirtschaften.

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. Sie umfassen Abgangsergebnisse von Vermögenswerten, außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen sowie periodenfremde Ergebniseffekte im

Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen. Ab dem Geschäftsjahr 2022 werden außerdem personalbezogene Restrukturierungsaufwendungen und nicht betrieblich bedingte, außerordentliche Kosten aus Rechtsverfahren und Unternehmenstransaktionen in den Katalog aufgenommen. Ab dem Jahr 2024 strebt die Lufthansa Group eine Adjusted EBIT-Marge von über 8 % an. → **Prognosebericht, S. 136 ff.**, → **T022 Überleitung Ergebnisse, S. 43.**

Durch weitere Verbesserungen im 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 durch die Verringerung von Umweltauswirkungen eine nachhaltige Wertschaffung zu ermöglichen. Informationen zu den langfristigen Zielsetzungen bezüglich der Verringerung von CO₂-Emissionen finden sich in der → **Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung/Klimaschutz, S. 100 ff.**

Auch im Geschäftsjahr 2021 war die Wertschaffung des Unternehmens krisenbedingt negativ. Der Adjusted ROCE nach Steuern betrug –7,5 % (Vorjahr: –16,7 %), wohingegen der WACC unverändert gegenüber Vorjahr bei 4,2 % lag. Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2021 bei –2.349 Mio. EUR (Vorjahr: –5.451 Mio. EUR). Damit betrug die Adjusted EBIT-Marge, also das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, –14,0 % (Vorjahr: –40,1 %). → **Ertragslage, S. 40 ff.** Der spezifische CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, lag 2021 bei 101,6 Gramm und damit 3 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 105,2 Gramm). → **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Klimaschutz, S. 100 ff.**

T010 BERECHNUNG ADJUSTED ROCE

	2021	2020	Veränderung in %
in Mio. €			
Umsatzerlöse	16.811	13.589	24
Sonstige betriebliche Erträge	1.711	2.072	-17
Betriebliche Erträge	18.522	15.661	18
Betriebliche Aufwendungen	20.840	22.750	-8
Beteiligungsergebnis	2	-264	
EBIT	-2.316	-7.353	69
Adjusted EBIT	-2.349	-5.451	57
Zinserträge auf Liquidität	-6	84	
Steuern (pauschal 25 % des EBIT + Zinserträge auf Liquidität)	581	1.817	-68
ROCE¹⁾ in %	-7,4	-22,7	15,3 P.
Adjusted ROCE²⁾ in %	-7,5	-16,7	9,2 P.
Bilanzsumme	42.538	39.484	8
Abzugskapital			
davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3.340	2.064	62
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige Rückstellungen	5.136	3.856	33
davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	3.287	4.305	-24
davon weitere	6.865	6.145	12
Eingesetztes Kapital	23.910	23.114	3
davon liquide Mittel	7.666	5.460	40
Durchschnittlich eingesetztes Kapital	23.491	24.068	-2
WACC in %	4,2	4,2	-

¹⁾ (EBIT + Zinserträge auf Liquidität - 25 % Steuern) / Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

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

Restrukturierung schafft Voraussetzungen für eine Rückkehr zu profitabilem und nachhaltigem Wachstum

Mit einem konzernweit implementierten Restrukturierungs- und Transformationsprogramm hat sich das Unternehmen auf das krisenbedingt veränderte Marktumfeld ausgerichtet. Die darin verankerte Anpassung der Kostenstrukturen trägt dem verringerten Marktvolumen Rechnung und schafft die Voraussetzungen für die Rückkehr zu einem positiven operativen Ergebnis. Notwendige Maßnahmen, um die bis 2024 geplanten strukturellen Kosteneinsparungen von jährlich 3,5 Mrd. EUR zu erzielen, wurden sowohl in den Geschäftsfeldern als auch top down identifiziert. Diese beinhalten Maßnahmen zur Reduktion der Personalkosten in Höhe von rund 1,8 Mrd. EUR. Neben einem Stellenabbau steht dabei die dauerhafte Steigerung der Produktivität im Vordergrund. Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verringerung organisatorischer und operativer Komplexität sowie der Standardisierung und Modernisierung der Konzernflotte sollen Kosteneinsparungen von rund 1,7 Mrd. EUR generieren. Bis Ende des Geschäftsjahres 2021 wurden bereits mehr als drei Viertel der Maßnahmen umgesetzt und damit dauerhaft Kosten von rund 2,7 Mrd. EUR jährlich reduziert. ➤ **Geschäftsfelder, S. 53 ff.**

Erzielung starker Free Cashflows

Erzielung starker Free Cashflows ist ein Hauptfokus des Finanzmanagements

Infolge der Corona-Pandemie ist die Nettoverschuldung des Unternehmens gestiegen. Dank eines strikten Liquiditätsmanagements und erfolgreicher Finanzierungsmaßnahmen, insbesondere einer im Oktober 2021 abgeschlossenen Kapitalerhöhung, konnten die Stabilisierungsmaßnahmen in Deutschland deutlich früher als ursprünglich geplant zurückgezahlt werden. Dennoch liegt die Verschuldung über dem Vorkrisenniveau. Für ihren weiteren Abbau, inklusive der Rückzahlung der am Jahresende 2021 weiter in Anspruch genommenen staatlich garantierten Kredite in der Schweiz, Österreich und Belgien, ist die Erwirtschaftung starker Free Cashflows essenziell. Neben der Steigerung des operativen Ergebnisses sind die wesentlichen Stellhebel dafür ein striktes Working Capital Management und eine disziplinierte Investitionstätigkeit. Die Lufthansa Group plant so, in den Jahren 2023 und 2024 einen Adjusted Free Cashflow von jeweils rund 2 Mrd. EUR zu erwirtschaften.

Im Geschäftsjahr 2021 betrug der Adjusted Free Cashflow -855 Mio. EUR (Vorjahr: -3.669 Mio. EUR). ➤ **Finanzlage, S. 44 ff.**

Verbesserungen im Working Capital Management unterstützen die Cashflow-Generierung

Das Working Capital Management soll auch über die akute Krise hinaus intensiviert werden. Dabei kommen Maßnahmen wie ein striktes Forderungsmanagement, die Verbesserung von Zahlungskonditionen bei Lieferanten, Prozessverbesserungen in der Beschaffung sowie die Optimierung der Vorratshaltung, vor allem bei Lufthansa Technik, zum Einsatz. In den Performance-Dialogen mit den Geschäftseinheiten spielt der Cashflow eine große Rolle, sodass die Organisation kontinuierlich für dessen Einfluss auf den Unternehmenswert sensibilisiert wird.

Fokussierte Investitionstätigkeit, um Rentabilität der eingesetzten Mittel zu maximieren

In den Jahren 2020 und 2021 wurden die geplanten Investitionen in allen Geschäftsfeldern überprüft und – soweit möglich und wirtschaftlich sinnvoll – verschoben, um den kurzfristigen Liquiditätsabfluss zu minimieren. In den kommenden Jahren wird der Konzern seine Investitionen wieder erhöhen, um langfristig profitables Wachstum sicherzustellen. Grundsätzlich sollen die Investitionen aber den Wert der Abschreibungen nicht übersteigen.

Die Lufthansa Group wird auch zukünftig weiter in die Modernisierung der Flotte, des Bord- und Bodenprodukts sowie in die Infrastruktur investieren. Neu hinzukommende 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 verstärkte Nutzung von Leasing wird den Kapitaleinsatz weiter begrenzen. Damit wird der Leasinganteil gegenüber dem derzeitigen Niveau von 12 % steigen.

Die Lufthansa Group reduzierte die Investitionen seit Ausbruch der Coronakrise insbesondere durch die Verschiebung von Flugzeugauslieferungen. Auch im Berichtsjahr blieben die Investitionen deutlich unter dem Vorkrisenniveau. Gegenüber Vorjahr stiegen die Bruttoinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) jedoch um 4 % auf 1.329 Mio. EUR (Vorjahr: 1.273 Mio. EUR). Sie entfielen im Wesentlichen auf An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen. Der Anstieg gegenüber Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus höheren Anzahlungen für zukünftige Flugzeugauslieferungen. ➔ **G13 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen, S. 44.**

Langfristig werden wieder Dividendenzahlungen angestrebt

Die Aktionär:innen sollen wieder direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden, sobald die langfristige finanzielle Stabilität des Konzerns wiederhergestellt ist. Vor der Coronapandemie sah die Dividendenpolitik der Lufthansa Group die Ausschüttung von 20 % bis 40 % des Konzerngewinns, bereinigt um einmalige Gewinne und Verluste, an die Aktionär:innen vor.

Derzeit schließen die Vertragsbedingungen der Stabilisierungsmaßnahmen des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) jedoch die Zahlung von Dividenden noch aus. Dies gilt bis zur vollständigen Veräußerung der Aktienbeteiligung des WSF (31. Dezember 2021: 14,09 %), die vereinbarungsgemäß bis Oktober 2023 erfolgen muss.

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

Liquidität soll dauerhaft zwischen 6 Mrd. EUR und 8 Mrd. EUR liegen

Die Lufthansa Group hat beschlossen, dauerhaft eine Liquidität zwischen 6 Mrd. EUR und 8 Mrd. EUR vorzuhalten, um sich gegen Krisen zu schützen. Dies entspricht einer deutlichen Anhebung gegenüber dem Vorkrisenniveau. Aus Kapitaleffizienzgründen soll ein wesentlicher Teil der strategischen Liquiditätsreserve in Form einer revolvingierenden Kreditfazilität vorgehalten werden, die von einem Bankenkonsortium finanziert werden soll.

Lufthansa Group profitiert von gutem Kapitalmarktzugang

Im Geschäftsjahr 2021 refinanzierte sich die Lufthansa Group weiter erfolgreich und in erheblichem Umfang am Kapitalmarkt. Über die Platzierung mehrerer Anleihen, die Begebung von Schuldscheindarlehen, Flugzeugfinanzierungen und weiterer Fremdfinanzierungen wurden insgesamt 6,1 Mrd. EUR an Fremdkapital aufgenommen. Darüber hinaus wurden im Rahmen einer Kapitalerhöhung im Oktober 2021 durch die Ausgabe von rund 598 Mio. neuen Aktien weitere 2,2 Mrd. EUR aufgenommen. ➔ **Finanzierung, S. 46 f.**

Staatliche Stabilisierungsmaßnahmen in Deutschland frühzeitig abgelöst

Die erfolgreichen Finanzierungsmaßnahmen schafften die Voraussetzung für die frühzeitige Rückzahlung der Stabilisierungsmaßnahmen in Deutschland.

Nach der erfolgreichen Begebung einer Anleihe wurde bereits im Februar 2021 der Kredit der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) in Höhe von 1 Mrd. EUR zurückgezahlt. Nach der Durchführung der Kapitalerhöhung konnte das Unternehmen die gezogenen Mittel der Stillen Beteiligung I des WSF in Höhe von 1,5 Mrd. EUR im Oktober 2021 und damit deutlich früher als geplant zurückzahlen. Die Stille Beteiligung II in Höhe von 1,0 Mrd. EUR wurde im November 2021 zurückgezahlt und der nicht in Anspruch genommene Teil der Stillen Beteiligung I aufgekündigt. Damit hat die Lufthansa Group alle Kredite und Stillen Beteiligungen der Bundesrepublik Deutschland zurückgezahlt oder gekündigt.

Aus den Stabilisierungsmaßnahmen im Gesamtumfang von ursprünglich 9 Mrd. EUR hat die Lufthansa Group bis zum Ende des Geschäftsjahres 2021 somit insgesamt rund 5,0 Mrd. EUR erhalten. Davon wurden 3,6 Mrd. EUR bereits wieder zurückgeführt beziehungsweise im Rahmen der Kapitalerhöhung eingebracht. Zum Jahresende 2021 waren noch Kreditmittel in der Schweiz in Höhe von 1,0 Mrd. EUR abrufbar. Die weiteren nicht in Anspruch genommenen Mittel in Deutschland wurden gekündigt.

Insgesamt standen dem Unternehmen zum Jahresende 2021 rund 9,4 Mrd. EUR an Liquidität zur Verfügung. Darin eingerechnet sind die noch nicht abgerufenen Stabilisierungsmaßnahmen in der Schweiz und verfügbare Kreditlinien.

➔ **Finanzierung, S. 46 f.**

Abbau der Verschuldung als Kernziel der Finanzstrategie

Nach der Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen in Deutschland liegt der Fokus nun auf der langfristigen Reduktion des Verschuldungsgrades. 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.

Am Ende des Geschäftsjahres 2021 betrug die Nettokreditverschuldung 9.023 Mio. EUR. Sie lag damit 9 % niedriger als im Vorjahr (Vorjahr: 9.922 Mio. EUR). Gegenüber dem Jahresende 2019 lag die Nettoverschuldung um rund 2,4 Mrd. EUR höher. ➔ **Vermögenslage, S. 49 f.**

Nutzung diversifizierter Finanzierungsquellen

Bei zukünftigen Fremdfinanzierungsmaßnahmen soll ein Mix verschiedener Instrumente verwendet werden, der vor allem Flugzeugfinanzierungen, Anleihen und Schulscheindarlehen umfasst. Durch einen optimalen Finanzierungsmix sollen die Finanzierungskosten reduziert, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil bewahrt und das Portfolio der Fremdkapitalgeber der Lufthansa Group diversifiziert werden. ➔ **G16 Fälligkeitsprofil der Finanzverbindlichkeiten, S. 47.**

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 Coronakrise und deren Auswirkungen haben die beiden Agenturen das Rating jedoch herabgesetzt. Am Ende des Berichtsjahres bewertete Standard & Poor's die Lufthansa Group mit „BB-“ und Moody's mit „Ba2“. Scope Ratings stuft die Lufthansa Group mit „BBB-“ und damit weiter im Investment Grade-Bereich ein. Der Ausblick von Moody's und Scope Ratings ist unverändert „negativ“, Standard & Poor's hat ihren Ausblick im November 2021 auf „stabil“ angehoben“.

T011 ENTWICKLUNG DER RATINGS

Rating/Ausblick	2021	2020	2019	2018	2017
Standard & Poor's	BB-/stabil	BB-/negativ	BBB/stabil	BBB-/positiv	BBB-/stabil
Moody's	Ba2/negativ	Ba2/negativ	Baa3/stabil	Baa3/stabil	Baa3/stabil
Scope Ratings	BBB-/negativ	BBB-/negativ	BBB/stabil	BBB-/positiv	BBB-/positiv

Der Konzern strebt an, bis zum Jahr 2024 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 und die weitere Verringerung der Nettoverschuldung.

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. Der Konzern geht davon aus, dass diese aufgrund weiterhin starker Erträge aus dem Pensionsvermögen langfristig sinken werden. Er beabsichtigt deshalb, die Zuführungen zum Pensionsvermögen so gering wie möglich zu halten und im Wesentlichen auf die regulären Zuführungen zu laufenden leistungsorientierten Verpflichtungen (Defined Benefit Obligation, DBO) zu begrenzen.

Ende 2021 war die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA aufgrund des negativen EBITDA weiter nicht aussagekräftig.

T012 ADJUSTED NET DEBT/ADJUSTED EBITDA

	2021 in Mio. €	2020 in Mio. €	Veränderung in %
Nettokreditverschuldung ¹⁾	8.776	9.675	-9
Pensionsrückstellungen	6.676	9.531	-30
Adjusted Net Debt	15.452	19.206	-20
Adjusted EBIT	-2.349	-5.451	57
Abschreibungen	2.259	2.561	-12
Adjusted EBITDA	-90	-2.890	97
Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA	nicht aussagekräftig	nicht aussagekräftig	-

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

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. Veränderungen der Treibstoffkosten können so frühzeitig in der Preisgestaltung berücksichtigt werden.

Zu Beginn des Berichtsjahres ist das Fuel Hedging für das Jahr 2022 und die darauffolgenden Jahre wieder aufgenommen worden, nachdem es nach Ausbruch der Coronapandemie zwischenzeitlich ausgesetzt wurde. Über einen Zeitraum von 24 Monaten werden hierbei 65 % des geplanten Treibstoffbedarfs gesichert. ➔ **Chancen- und Risikobericht, S. 76 ff., Konzernanhang, Erläuterung 45, S. 225 ff.**

Flotte und Streckennetz

Optimierung der Flottenstruktur durch Stilllegungen und Reduktion. | Kurzfristige Opportunitäten treiben Modernisierung voran. | Flottenstrategie zielt weiter konsequent auf Standardisierung und Reduktion der Flugzeugmuster. | Streckennetz ist stark von Corona-Pandemie beeinflusst.

FLOTTE

T013 KONZERNFLOTTE – BESTAND VERKEHRSFLUGZEUGE

Lufthansa German Airlines inklusive Regionalgesellschaften, Germanwings und Eurowings Discover (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Eurowings (EW), Brussels Airlines (SN) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.12.2021

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	SN	EW	LCAG	Konzern- flotte	davon Lease	Ver- änderung zum 31.12.2020
Airbus A220		30					30		+1
Airbus A319	44			16	36		96	27	-10
Airbus A320	97	30	29	16	56		228	32	-7
Airbus A321	74	10	6		2		92	1	+1
Airbus A330	25	16		9			50	8	-2
Airbus A340	34	9					43		
Airbus A350	17						17	1	
Airbus A380	14						14		
Boeing 747	27						27		-2
Boeing 767			3				3		-3
Boeing 777		12	6				18	2	
Boeing 777F						15 ¹⁾	15	5	+2
Boeing MD-11F							0		-5
Bombardier CRJ	31						31		-4
Bombardier Q Series					6		6	6	-15
Embraer	26		17				43		
Flugzeuge gesamt	389	107	61	41	100	15	713	82	-44

¹⁾ Teilweise operiert von AeroLogic, davon zwei Flugzeuge in quotaler Zuordnung.

Flotte wird den veränderten Marktbedingungen angepasst und modernisiert

Die Flotte der Lufthansa Group bestand zum Jahresende 2021 aus 713 Flugzeugen. Das Durchschnittsalter der Flotte betrug 12,7 Jahre (Vorjahr: 12,5 Jahre).

Im Geschäftsjahr 2021 wurden weitere wichtige Schritte getätigt, um die operative Flotte bedarfsgerecht zu verkleinern. Dadurch soll das Flugangebot und die Kapazität der Flotte an die krisenbedingt voraussichtlich über Jahre verringerte Nachfrage angepasst werden. Dabei werden insbesondere größere vierstrahlige und damit treibstoffineffizientere Flugzeuge ausgemustert. Gleichzeitig nutzt der Konzern Marktchancen, um moderne Flugzeuge zu attraktiven Konditionen zu beschaffen. Insgesamt beschleunigt er damit das Tempo der Flottenmodernisierung.

Flotte wird im Berichtsjahr um 44 Flugzeuge verkleinert

Gegenüber Vorjahr schrumpfte die Flotte um 44 Flugzeuge. Elf neu hinzugekommenen Flugzeugen standen 55 Abgänge gegenüber. Die Flottenzugänge umfassten zehn neue Flugzeuge (eine Boeing 777F, fünf Airbus A321neo, drei A320neo und ein A220-300) und eine gebrauchte 777F als Lease. Demgegenüber wurden im Jahr 2021 36 ältere, vergleichsweise ineffiziente Flugzeuge verkauft (fünf Boeing MD-11F, zwei 747, drei 767, drei A321, sechs A320, fünf A319, vier Bombardier CRJ900 und acht Bombardier Q Series) und für 19 Flugzeuge wurde die Leasingvereinbarung beendet. Seit Beginn der Coronakrise wurden damit 83 Flugzeuge ausgemustert. Im gleichen Zeitraum, also seit Jahresende 2019, kamen 33 Flugzeuge hinzu.

Auf der Langstrecke sind weiterhin sechs A380 stillgelegt. Sie werden, wie im Jahr 2019 zur Flottenoptimierung geplant, zwischen Oktober 2022 und November 2023 an Airbus zurückgegeben. Acht weitere A380 befinden sich in einem sogenannten Langzeitparkmodus. Sie sind nicht mehr Teil der Flugplanung. Neben zwölf langzeitgeparkten A340-600 werden weitere fünf Flugzeuge des gleichen Typs für einen temporären Flugbetrieb ab 2022 mit Basis in München vorbereitet, um dem Fluggast auch dort ein First Class-Angebot machen zu können.

Zum Jahresende waren neben den zur dauerhaften Stilllegung vorgesehenen Flugzeugen weitere rund 130 Flugzeuge aller Konzern-Airlines temporär stillgelegt. Durch die spezifische Auswahl der Standorte im Hinblick auf Kosteneffizienz und Technikkapazität kann bei Bedarf eine zeitnahe Wiedereingliederung in die operative Flotte zum Flexibilitätserhalt sichergestellt werden. Weitere Flexibilität besteht darin, dass die Flugzeuge auch innerhalb der Lufthansa Group Airlines verlagert werden können, beispielsweise von Lufthansa German Airlines zu Eurowings oder Eurowings Discover.

Fortlaufende Modernisierung der Flotte sichert Kosten-effizienz und unterstützt die Verringerung von Emissionen

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2021 trotz der schwierigen Lage wichtige Entscheidungen zur Fortführung der Flottenmodernisierung getroffen.

Um die Flottenmodernisierung bei den Airlines der Lufthansa Group noch schneller voranzutreiben, wurden im Berichtsjahr fünf weitere Flugzeuge vom Typ 787-9 bestellt, welche im Jahr 2022 bei Lufthansa German Airlines in Betrieb gehen sollen. Darüber hinaus wurde die Bestellung von A350-900-Flugzeugen effektiv um weitere zwei Flugzeuge ergänzt. Zusätzlich wurden vier A350-900 im Rahmen eines Leases beschafft, die seit Anfang 2022 in die Flotte von Lufthansa German Airlines aufgenommen werden.

Mit der Beschaffung von insgesamt 14 hochmodernen Langstreckenflugzeugen der Typen A350-900 und 787-9 wird die Effizienz der Flotte weiter nachhaltig gesteigert. Die Flugzeuge senken den Treibstoffverbrauch beziehungsweise den CO₂-Ausstoß im Vergleich zu ihren direkten Vorgängermodellen um bis zu 30 %. Sie leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Langstreckenflotte hin zu geringeren Betriebskosten, reduzierter Flottenvielfalt und nachhaltigerem Fliegen. Neun dieser Flugzeuge sollen bereits ab 2022 zur Flotte stoßen und sorgen somit bereits kurzfristig für eine deutliche Effizienzsteigerung.

Ende 2021 standen 175 Flugzeuge auf der Bestellliste der Lufthansa Group. Darüber hinaus bestehen Optionen auf weitere 74 Flugzeuge.

T014 FLOTTENBESTELLUNGEN LUFTHANSA GROUP

	Festbestellungen ¹⁾	Auslieferungszeitraum	Optionen
Langstreckenflotte			
Airbus A350	28	2023 bis 2029	
Boeing 787	25	2022 bis 2026	20
Boeing 777	20	2023 bis 2027	24
Boeing 777F	1	2024	
Kurzstreckenflotte			
Airbus A220			30
Airbus A320	66	2022 bis 2026	
Airbus A321	35	2022 bis 2027	
Flugzeuge gesamt	175	2022 bis 2029	74

¹⁾ Ohne kontrahierte Leases.

Flexible Flottenplanung ermöglicht Anpassung an Marktentwicklungen

Im Geschäftsjahr 2022 erwartet die Lufthansa Group die Auslieferung von bis zu 29 Flugzeugen (vier A350-900, fünf 787-9, zwei A321P2F und 18 Flugzeuge der A320neo-Familie). Entsprechend der aktuellen Planung sollen im Jahr 2022 rund 45 Flugzeuge verkauft beziehungsweise deren Lease beendet werden. Diese Planung wird kontinuierlich überprüft. Der Konzern kann die angebotene Kapazität durch die Verlängerung temporärer Stilllegungen und die Verzögerung geplanter Ausflottungen an eine im Vergleich zur Planung stärkere oder schwächere Nachfrage anpassen.

Langfristige 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 langfristigen 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 787-9 bleibt die Basis für die strukturelle Modernisierung und Optimierung der Langstreckenflotte. Diese Bestellungen wurden im Geschäftsjahr 2021 um je fünf A350-900 und 787-9 erweitert. Durch Nutzung kurzfristiger Opportunitäten werden die 787-9 voraussichtlich bereits im Jahr 2022 als zusätzliche Langstreckenflugzeuge neuester Generation die Flotte der Lufthansa Group verstärken. Des Weiteren stoßen ebenfalls im Jahr 2022 vier A350-900-Lease-Flugzeuge zur Flotte hinzu. Kurzfristig werden für die Bedienung des aktuellen Streckennetzes bewusst weiterhin vor allem die effizientesten Flugzeugtypen eingesetzt, insbesondere sehr junge 777-300ER sowie A350-900 und Flugzeuge der A320neo-Familie. Lufthansa Cargo übernimmt im Jahr 2022 langfristig konvertierte Frachter des Typs A321P2F, um zusätzliche Frachterkapazität innerhalb Europas und auf der Mittelstrecke zu bieten.

Bis spätestens Mitte des Jahrzehnts wird sich die Anzahl der im Konzern betriebenen Langstreckenmuster auf acht reduzieren. 2021 wurde mit dem vollständigen Phase-out der MD-11F die Flottenvielfalt um ein weiteres Muster reduziert. Der vollständigen Ausflottung der 747-400, 777-200, A340-600, A340-300, A330-200 und 767-300 wird die Einflottung der neuen 787-9 sowie 777-9X 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 88 % der Gesamtflotte im Eigentum der Lufthansa Group, rund 12 % sind geleast. Mehr als 84 % der Eigentumsflotte sind unbelastet. Darin sind 38 Flugzeuge in Gesellschaften enthalten, die im Zuge der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen verpfändet wurden. Diese Flugzeuge können ausschließlich im Rahmen von Finanzierungen besichert werden, mit deren Erlös die staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen zurückgeführt werden.

Die im Eigentum befindlichen Flugzeuge gewähren ein hohes Maß an operativer Flexibilität. Um flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren und das Angebot kurzfristig anpassen zu können, können abgeschriebene Flugzeuge kurzfristig länger betrieben oder vor dem geplanten Phase-out stillgelegt werden. Zudem können die Flugzeuge bei Finanzierungsmaßnahmen als Sicherheit eingebracht werden. Leases hingegen erlauben eine schnellere Reaktion auf marktseitige und technologische Veränderungen. Außerdem mindern sie im Vergleich zum Kauf neuer Flugzeuge den Kapitaleinsatz. Der Konzern beabsichtigt insofern, den Leasing-Anteil der Flotte mittel- und langfristig auszubauen.

➤ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 20 ff.**

STRECKENNETZ

Streckennetz der Lufthansa Group ist weiterhin durch Coronakrise beeinträchtigt

Die Network Airlines bieten ihren Fluggästen im Rahmen der Multi-Hub-Strategie ein umfangreiches Flugangebot über die globalen Hubs des Konzerns 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 auf der europäischen Kurzstrecke bereit, insbesondere aus den deutschsprachigen Ländern heraus. Eurowings Discover, der neue Ferienflieger der Lufthansa Group, der im Juli 2021 den Betrieb in Frankfurt aufgenommen hat, und Edelweiss in Zürich fokussieren sich auf touristische Destinationen auf der Kurz-, Mittel- und Langstrecke und ergänzen damit das Angebot aus den Hubs.

Die Corona-Pandemie hat das Streckennetz der Lufthansa Group Airlines auch im Geschäftsjahr 2021 stark beeinträchtigt. Insbesondere in der ersten Hälfte des Jahres lag die Zahl der angebotenen Strecken und Frequenzen aufgrund von Reise-restriktionen noch deutlich unterhalb des Vorkrisenniveaus. Mit Beginn der Sommermonate wurde das Streckenangebot dann sukzessive wieder ausgebaut, mit einem besonderen Fokus auf touristische Ziele innerhalb Europas. Im weiteren Jahresverlauf wurden auch die Frequenzen zu nordamerikanischen Zielen erhöht, vor allem nach der Öffnung der USA für geimpfte Reisende aus Europa im November. Am Ende des Berichtsjahres wurden über 90 % der im Vorkrisenjahr angebotenen Destinationen angefliegen.

Flexibler Wiederausbau des Streckennetzes mit Fokus auf Touristik

Ziel der Lufthansa Group ist es, ihren Fluggästen schnellstmöglich wieder ein gewohnt breites Flugangebot bereitzustellen. Nachdem im Vergleich zum Vorkrisenzeitraum bereits zum Jahresende 2021 wieder die meisten Destinationen angeboten wurden, sollen zunehmend auch die Frequenzen gesteigert werden, um möglichst passgenaue Verbindungen zu ermöglichen. Dabei wird der weitere Verlauf der Corona-Pandemie für die Geschwindigkeit der Angebotserholung ausschlaggebend bleiben.

Das touristische Segment hat im Berichtsjahr weiter an Bedeutung gewonnen. Vor allem mit den Fluggesellschaften Eurowings und Edelweiss sowie dem Angebot von Eurowings Discover ist die Lufthansa Group gut positioniert, um ihren Marktanteil in diesem Segment auszubauen. Der Konzern erwartet, von der voraussichtlich schnelleren Erholung dieses Kundensegments profitieren zu können.

Mitarbeitende

Unternehmen passt sich veränderten Marktbedingungen an und unterstützt Mitarbeitende bei der Krisenbewältigung. | Freiwilligenprogramme tragen wesentlich zum sozialverträglichen Abbau von rund 10.000 Stellen in Deutschland bei. | Zahlreiche Vereinbarungen mit Sozialpartnern stellen das Unternehmen zukunftsicher und flexibel auf. | Verhandlungen zum Abschluss von Anschlussvereinbarungen mit Cockpit- und Bodenpersonal der Deutschen Lufthansa AG dauern an.

Personalmanagement richtet das Unternehmen auf veränderte Marktbedingungen aus

Ungeachtet der Verbesserungen im Laufe des Geschäftsjahres 2021 geht die Lufthansa Group davon aus, dass die Auswirkungen der Corona-Pandemie das Unternehmen noch weitere Jahre belasten werden.

Die Lufthansa Group trägt dieser Situation Rechnung, indem sie ihre Flotte und ihren Personalbestand an die strukturellen Marktveränderungen anpasst und Produktivitätsverbesserungen sicherstellt. Hierbei konnte die Lufthansa Group im Berichtsjahr große Fortschritte erzielen.

Die Mitarbeitenden der Lufthansa Group sind mit ihrem Know-how und ihren vielfältigen Talenten ein wesentlicher Faktor für den Erfolg des Unternehmens. Sie verkörpern den Premium-Anspruch der Lufthansa Group Airlines gegenüber den Fluggästen und prägen das Kundenerlebnis. Außerdem sorgen sie für zuverlässige und produktive Operations und effiziente administrative Prozesse. Daher legt die Lufthansa Group großen Wert darauf, sie in dieser Phase der Transformation und Restrukturierung zu begleiten und zu unterstützen.

Reduzierung um 33.000 Stellen im Krisenzeitraum

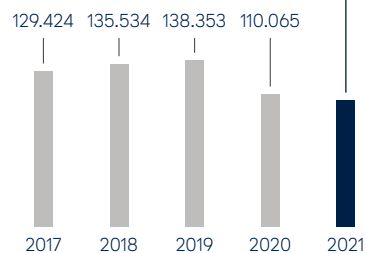
Zum Jahresende 2021 waren bei der Lufthansa Group weltweit 105.290 Mitarbeitende beschäftigt (Vorjahr: 110.065). Damit sank die Zahl der Beschäftigten im Berichtsjahr um 4.775 beziehungsweise 4%. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau lag die Zahl der Beschäftigten um 33.063 beziehungsweise 24% niedriger (31. Dezember 2019: 138.353). In Vollzeitstellen umgerechnet lag die Beschäftigung zum Jahresende 2021 bei 89.607 (Vorjahr: 92.502). Dies entspricht einem Rückgang von 2.895 beziehungsweise 3% gegenüber Vorjahr.

G07 ANZAHL DER MITARBEITENDEN

zum 31.12.

2021

105.290



In Deutschland arbeiteten 60.517 Mitarbeitende, 3.541 beziehungsweise 6% weniger als im Vorjahr (Vorjahr: 64.058). Dies entspricht 58% der Gesamtbelegschaft (Vorjahr: 58%). Die Zahl der Beschäftigten außerhalb von Deutschland sank um 1.234 beziehungsweise 3% auf 44.773 (Vorjahr: 46.007).

Zum Stichtag lag das Durchschnittsalter der Belegschaft bei 43,2 Jahren (Vorjahr: 42,4 Jahre). Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit betrug 14,3 Jahre (Vorjahr: 13,9 Jahre). 32% der Mitarbeitenden arbeiteten im Berichtsjahr in Teilzeit (Vorjahr: 34%). Die Fluktuation lag bei 15% (Vorjahr: 19%).

In den weltweit von der Lufthansa Group angebotenen rund 30 Ausbildungsberufen sowie in verschiedenen dualen Studiengängen waren zum Jahresende 1.046 Auszubildende beschäftigt (Vorjahr: 1.320).

Freiwilligenprogramme und Kurzarbeit helfen Kündigungen zu vermeiden

Die Zahl der Mitarbeitenden sank im Berichtsjahr vor allem aufgrund der breiten Akzeptanz von Freiwilligenprogrammen, die für alle Berufsgruppen der Deutschen Lufthansa AG, für die Mitarbeitenden der Lufthansa Technik AG sowie weitere Gesellschaften der Lufthansa Group in Deutschland angeboten wurden. Diese dienten dazu, den bestehenden Personalüberhang sozialverträglich abzubauen und betriebsbedingte Kündigungen zu vermeiden.

Insgesamt haben sich rund 4.500 Mitarbeitende (1.800 Boden-, 400 Cockpit-, 900 Kabinen- und 1.400 Lufthansa Technik-Mitarbeitende) für ein Ausscheiden im Rahmen der Freiwilligenprogramme entschieden. Davon haben bereits 800 Mitarbeitende die Lufthansa Group im Laufe des Berichtsjahres verlassen. Das Programm für die Kabinenmitarbeitenden läuft noch bis Ende März 2022.

Mit dem Instrument der Kurzarbeit konnten Kündigungen vermieden und die Folgen der Krise abgemildert werden. In Deutschland waren bis zu 45.000 Mitarbeitende im Berichtsjahr teilweise oder ganz in Kurzarbeit. In den anderen Heimatmärkten des Konzerns Schweiz, Österreich und Belgien waren weitere bis zu 18.000 Mitarbeitende in Maßnahmen ähnlich dem Kurzarbeitsmodell in Deutschland. Mit den Unterstützungsleistungen konnte der Personalaufwand des Konzerns erheblich reduziert werden. ➔ **Ertragslage, S. 40 ff.**

Bei Eurowings und Eurowings Discover wurde der Personalbestand hingegen, anders als bei den meisten anderen Konzerngesellschaften, ausgebaut, um die Wachstumschancen in den jeweiligen Marktsegmenten bestmöglich zu nutzen. Dank der im konzerninternen Vergleich niedrigeren Kostenstrukturen können so strukturelle Produktivitätsverbesserungen erzielt werden. Diese sind notwendig, um vor allem im touristischen Segment nachhaltig profitabel wirtschaften zu können.

Abbau von 10.000 Stellen in Deutschland vereinbart

In Deutschland ist der Abbau von 10.000 Positionen im Vergleich zum Mitarbeiterstand zum Jahresende 2020 entweder bereits erfolgt oder für die Jahre 2022 und darüber hinaus vertraglich vereinbart. Darin enthalten sind auch altersbedingte Abgänge. Neueinstellungen bei Eurowings und

Eurowings Discover sind nicht berücksichtigt. Über die Abgänge im Jahr 2021 hinaus werden im Laufe des Geschäftsjahres 2022 weitere rund 2.500 Mitarbeitende die Lufthansa Group im Rahmen der genannten Freiwilligenprogramme verlassen. Rund 250 Mitarbeitende werden in den Jahren 2023 und 2024 folgen.

Auch außerhalb von Deutschland wurden bis zum Jahresende 2021 bereits alle Abbauziele im Rahmen des Restrukturierungsprogramms „ReNew“ erreicht.

Neben den Freiwilligenprogrammen trugen der Abschluss von Aufhebungsverträgen und Vorruhestandsregelungen dazu bei, den Abbau sozialverträglich zu gestalten.

Weitere Nutzung von Kurzarbeit hilft bei Überbrückung des Krisenzeitraums

Auch im Jahr 2022 wird der Konzern das Instrument der Kurzarbeit für den gesetzlich möglichen Zeitraum seiner Geltungsdauer weiter nutzen. Damit werden Arbeitsplätze gesichert, solange die Geschäftsaktivität weiter deutlich hinter dem Vorkrisenniveau zurückbleibt. Stellenbesetzungen erfolgen weiterhin unternehmensintern, unternehmens-externe Einstellungen bleiben auf Einzelfälle beschränkt.

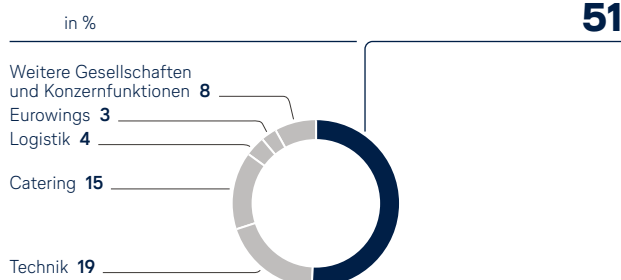
➔ **Ertragslage, S. 40 ff.**

Krisenvereinbarungen in allen Konzernteilen unterstützen Erholung von der Krise

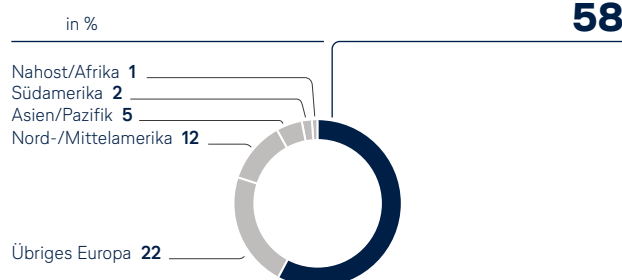
Neben dem Stellenabbau und der Nutzung von Kurzarbeit umfassten die Maßnahmen zur Reduktion der Personalkosten insbesondere Krisenvereinbarungen, die für fast alle Beschäftigtengruppen aller wesentlichen Konzerngesellschaften in den Jahren 2020 und 2021 abgeschlossen wurden.

Mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit wurden im August und Dezember 2020 Krisenvereinbarungen für die Piloten von Lufthansa German Airlines, Lufthansa Cargo, Lufthansa Aviation Training sowie einer Teilgruppe der Germanwings-Piloten geschlossen. Die Maßnahmen umfassten vor allem die Absenkung der Arbeitszeit mit äquivalenter Gehaltsanpassung und die Reduzierung der Arbeitgeberbeiträge zur Dotierung der Altersversorgung. Für den Zeitraum August 2020 bis März 2022 sollen damit Einsparungen von mehr als einer halben Milliarde Euro realisiert werden.

G08 MITARBEITENDE NACH GESCHÄFTSFELDERN NETWORK AIRLINES



G09 MITARBEITENDE NACH REGIONEN DEUTSCHLAND



Mit der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation e.V. (Ufo) wurde am 24. Juni 2020 für die Kabinenmitarbeitenden der Deutschen Lufthansa AG ein Maßnahmenpaket zur Bewältigung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Krise vereinbart. Damit wurden Kosteneinsparungen von rund einer halben Milliarde Euro bis Ende 2023 vereinbart. 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 haben sich beide Parteien auf ein Paket freiwilliger Maßnahmen und Abfindungsprogramme geeinigt. Hierzu zählen unter anderem unbezahlter Urlaub, freiwillige Maßnahmen zur weiteren Arbeitszeitabsenkung und der geförderte, vorzeitige Wechsel in die Altersversorgung. Aufgrund des Krisenpakets sowie des ergänzenden laufenden Freiwilligenprogramms geht das Unternehmen davon aus, dass für die Kabinenmitarbeitenden der Deutschen Lufthansa AG betriebsbedingte Beendigungskündigungen für den Zeitraum der Krise vermieden werden können.

Mit der Gewerkschaft ver.di einigte sich die Lufthansa am 10. November 2020 auf ein Krisenpaket. Dieses gilt für die Bodenbeschäftigten der Deutschen Lufthansa AG, der Lufthansa Technik AG und der Lufthansa Cargo AG sowie für weitere Tochtergesellschaften. Kernelemente waren der Entfall von Urlaubs- und Weihnachtsgeldern inklusive Zuschlägen in den Jahren 2020 und 2021, die Absenkung von Aufstockungsbeiträgen zum Kurzarbeitergeld und der Entfall der ursprünglich vorgesehen Vergütungsrunde. Im Gegenzug wurde ein Entlassungsschutz bis zum 31. März 2022 vereinbart und ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen, der zeitlich begrenzte Anreize für einen Wechsel in Alterszeit schafft.

Mit den Gewerkschaften des Kabinen- und Bodenpersonals von SWISS wurden weitgehende Krisenvereinbarungen vereinbart. Die laufende Vereinbarung für das Kabinenpersonal beinhaltet unter anderem Konditionen eines arbeitgeberseitigen Personalabbaus sowie eine Kostenreduzierung für die Jahre 2021 bis 2023. Am Boden beinhaltet das sich an das Ende der Kurzarbeit anschließende Krisenpaket eine Absenkung des 13. Monatslohns und den Wegfall von erfolgsabhängigen Prämien für die Jahre 2021 bis 2023. Zusätzlich wurde eine Absenkung des arbeitgeberseitigen Pensionskassen-Risikobeitrags für den Zeitraum Januar 2021 bis Dezember 2022 vereinbart.

Neben den genannten temporären Maßnahmen wird zur strukturellen Reduktion der Personalkosten auf (Früh-) Pensionierungen sowie natürliche Fluktuation ohne Nachbesetzungen zurückgegriffen. 500 Mitarbeitenden der SWISS wurde im Rahmen der Restrukturierung gekündigt.

Die Krisenregelungen bei Austrian Airlines beinhalten die Absichtserklärung, Kurzarbeit so lange wie möglich in Anspruch zu nehmen, die Vereinbarung eines Gehaltsverzichts von bis zu einem Jahr nach Ende der Kurzarbeit sowie

diverse Regelungen, um die Produktivität den Krisenzeiten anzupassen. Außerdem wurden im Jahr 2021 unterschiedliche Angebote für Mitarbeitende erarbeitet (unter anderem zur Beendigung von Dienstverhältnissen, zur freiwilligen Reduktion der Arbeitsleistung und zum beschleunigten Austritt für pensionsnahe Mitarbeitende), welche auch im Jahr 2022 bei entsprechender Wirtschaftlichkeit zur Umsetzung kommen werden. Zwölf Dash-8/400-Kapitänen wurde im Zuge der kompletten Stilllegung der Flotte gekündigt.

Brussels Airlines hat für alle Berufsgruppen neue Tarifverträge abgeschlossen, die es der Airline ermöglichen, wettbewerbsfähige Personalkosten anzubieten. Darüber hinaus wurde ein Personalabbau von fast 700 Vollzeitstellen im Vergleich zu 2019 realisiert, der auf die Umsetzung eines Sozialplans zurückzuführen ist, unter anderem mit betriebsbedingten Kündigungen. Außerdem wurde die Betriebsstätte Düsseldorf zum 30. Oktober 2021 geschlossen. Für das bestehende Personal von Brussels Airlines wurden neue Entgelt-Gesamtarbeitsverträge sowie ein neuer Flug-/Dienstzeit-Gesamtarbeitsvertrag für das Fluggpersonal vereinbart. Des Weiteren wurde eine Teilzeitregelung für das Cockpitpersonal vereinbart, die im Jahr 2022 eingeführt werden soll.

Im März 2021 haben Eurowings und die Gewerkschaft Vereinigung Cockpit einen bis zum 30. September 2022 laufenden Tarifvertrag zur Bewältigung der Coronakrise und ein Eckpunkt Papier zur Einstellung von Cockpitpersonal bei Eurowings Deutschland vereinbart. Im Tarifvertrag „Krise“ haben die Tarifparteien einen Krisenbeitrag des Cockpitpersonals von Eurowings Deutschland (bestehend aus Arbeitszeitreduzierungen bei gleichzeitigem anteiligem Gehaltsverzicht und Absenkungen von Urlaubs- und Weihnachtsgeld) vereinbart.

Für die Mitarbeitenden in der Kabine von Eurowings Deutschland einigten sich Eurowings und die Gewerkschaft ver.di im Januar 2021 auf eine Krisenvereinbarung. Danach waren die Mitarbeitenden bis zum 31. Dezember 2021 vor Kündigungen geschützt. Im Gegenzug wurden unter anderem Kürzungen des Weihnachts- und Urlaubsgelds vereinbart. Am 25. Januar 2022 einigten sich Eurowings und ver.di auf einen neuen Vergütungstarifvertrag für das Kabinenpersonal mit einer Laufzeit bis zum 31. Dezember 2023. Der neue Vergütungstarifvertrag enthält unter anderem eine Anpassung der Mehrflugstundenvergütung, einen Produktivitäts-Bonus in Abhängigkeit von geleisteten Flugstunden, eine Corona-Sonderprämie, einen Inflationsausgleich sowie weitere Zahlungen in Abhängigkeit von der Produktion. Der Wegfall der Ergebnisbeteiligung, die Entfristung befristeter Arbeitsverhältnisse, Purser-Beförderungen sowie eine Verhandlungspflicht für ein zukunftsfähiges Dienstplanmodell sind weitere Elemente des neuen Tarifabschlusses.

Vor dem Hintergrund der weltweiten Luftfrachtkrise im Jahr 2019 hatte Lufthansa Cargo bereits damals das Restrukturierungs- und Kostensenkungsprojekt ProFlex aufgesetzt.

In diesem Zusammenhang wurden nachhaltige Kapazitätsreduktionsmaßnahmen am Boden beschlossen und entschieden, das Flugzeugmuster Boeing MD-11F vorzeitig auszuflotten. Der im Rahmen der Restrukturierungsziele für Deutschland vereinbarte Abbau für die Bodenbereiche ist bis zum Ende des Jahres 2021 weitestgehend erreicht, außerhalb Deutschlands sogar vollständig.

Lufthansa Technik setzte im Geschäftsjahr 2021 die im Vorjahr vereinbarten Krisenregelungen um. Diese beinhalteten unter anderem Probezeitkündigungen, Kurzarbeitergeldregelungen, Freiwilligenprogramme sowie das Abbestellen von Leiharbeitnehmenden. Des Weiteren wurden sechs dezentrale Line Maintenance-Stationen geschlossen, verbunden mit dem Abbau von rund 700 Mitarbeitenden. Im Zuge der Reorganisation von Lufthansa Technik wurde die Führungsstruktur verschlankt und die Zahl der Führungskräfte um 20% reduziert. Außerdem wurde der Verkauf mehrerer Tochterunternehmen vereinbart. ➤ **Geschäftsfeld Technik, S. 68 ff.**

Abschluss weiterer Vereinbarungen mit den Sozialpartnern und weitere Freiwilligenprogramme sollen Zukunftsfähigkeit sicherstellen

Im Jahr 2022 beabsichtigt die Lufthansa Group, auslaufende Vereinbarungen in Anschluss- und Langfristvereinbarungen zu überführen. Ziel ist es, gemeinsam mit den Sozialpartnern über langfristige und wirtschaftlich tragfähige Vereinbarungen Kosten- und Produktivitätsverbesserungen zu erreichen. Dies ermöglicht nachhaltigen Erfolg sowie Planbarkeit und Sicherheit, sowohl für das Unternehmen als auch für seine Beschäftigten.

Dies betrifft vor allem die im Jahr 2020 abgeschlossenen kurzfristigen Krisenvereinbarungen für die Cockpit- und Bodenmitarbeitenden der Deutschen Lufthansa AG in Deutschland. Die mit der Vereinigung Cockpit abgeschlossenen Krisentarifverträge laufen zum 31. März 2022 aus. Aktuell befindet sich die Deutsche Lufthansa AG in konstruktiven

Verhandlungen mit der Vereinigung Cockpit hinsichtlich kurzfristiger Krisenbeiträge sowie langfristiger struktureller Maßnahmen. Auch bei SWISS dauern die Verhandlungen über einen neuen Tarifvertrag für das Cockpitpersonal an.

Darüber hinaus prüft das Unternehmen das Angebot weiterer Freiwilligenprogramme, um gegebenenfalls verbleibende Personalüberhänge abzubauen.

Personalmanagement unterstützt Mitarbeitende bei Krisenbewältigung

Die Bewältigung der Coronakrise stellt hohe Anforderungen an die Mitarbeitenden und führt zu enormen Belastungen. Das Personalmanagement des Konzerns war insofern auch im Geschäftsjahr 2021 darauf ausgerichtet, die Mitarbeitenden bestmöglich bei der Krisenbewältigung zu unterstützen. Ein wichtiger Aspekt dabei war, eine hohe Transparenz über anstehende Restrukturierungen herzustellen und eine frühzeitige und kontinuierliche Kommunikation zu sichern.

Als Kompass in der Krisenbewältigung dienten die Ergebnisse der im Berichtsjahr erneut durchgeführten unternehmensweiten Befragung der Mitarbeitenden. 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 und weiterhin ein attraktiver Arbeitgeber zu bleiben. Die geplante Einstellung von fast 500 jungen Menschen, die im Jahr 2022 eine Ausbildung oder ein Studium im Konzern beginnen werden, unterstreicht die Wichtigkeit, welche die Lufthansa Group der Ausbildung und Entwicklung von Nachwuchstalenten beimisst.

➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Arbeitnehmerbelange, S. 116 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. 53 ff.**

Dabei fokussieren sich die Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf die weitere Verbesserung des Reiseerlebnisses für die Kund:innen entlang der gesamten Reisekette. So wurde im Laufe des ersten Halbjahres 2021 bei Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines ein neues Cateringkonzept mit dem Fokus auf ein hochwertiges Essensangebot und nachhaltige Verpackungen eingeführt. Das Konzept wurde in Zusammenarbeit mit Retail inMotion, einer Tochtergesellschaft der LSG Group, entwickelt.

Die Kundenerfahrung wird vor allem durch den Ausbau digitaler Kommunikationskanäle und Services weiter verbessert. Mit der Schaffung einer zentralen Schnittstelle, von der aus Kund:innen Zugang zu allen für sie relevanten Angeboten der Konzern-Airlines haben und in der alle Informationen gebündelt sind, um ihnen einen bestmöglichen Service zu bieten, vereinfacht der Konzern die Buchungsprozesse und ermöglicht das Angebot individualisierter Produkte und Services.

Lufthansa German Airlines hat im September 2021 eine neue innovative Kabine in den neuen Flugzeugen der Airbus A320-Familie eingeführt. Hierdurch wurde unter anderem durch größere Staufächer und ein modernes Lichtkonzept der Reisekomfort für die Fluggäste spürbar verbessert. Die neue Kabine wird zukünftig auch bei SWISS, Brussels Airlines und Eurowings zum Einsatz kommen.

Eurowings hat bereits frühzeitig die Überprüfung der durch die Corona-Pandemie zusätzlich erforderlichen Nachweise wie des Impfbefreiungsscheins oder eines negativen Testergebnisses direkt in ihren Online-Check-in-Prozess integriert. Hierdurch wird der Komfort für die Kund:innen erhöht, da lange Schlangen zur Überprüfung der Nachweise vor dem Abflug vermieden werden. Ähnliche Konzepte wurden von den anderen Konzern-Airlines wenig später eingeführt.

Lufthansa Cargo engagiert sich in der Erforschung und Nutzung von alternativen, nachhaltigen Kraftstoffen und hat im April 2021 den ersten regulären CO₂-neutralen Frachtflug durchgeführt. Darüber hinaus gehört Lufthansa Cargo seit Oktober 2021 zu den ersten Kunden der weltweit ersten Power-to-Liquid (PtL)-Kraftstoffanlage im niedersächsischen Emsland. PtL gilt als Schlüsseltechnologie für CO₂-neutrales Fliegen mit synthetischem Kraftstoff. ➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Klimaschutz, S. 100 ff.**

Zudem baut Lufthansa Cargo die digitalen Services weiter aus. So ist die Implementierung der „Mobile Digital Handling“-Initiative von Lufthansa Cargo ein bedeutender Schritt, um papierbasierte Prozesse durch digitale Lösungen zu ersetzen.

Die von Lufthansa Technik eigens entwickelte, eigenständige Plattform AVIATAR unterstützt Kunden von Lufthansa Technik beim Management ihrer komplexen Flottenbetriebe und fördert zudem die digitale Transformation der Luftfahrt.

Darüber hinaus bringt Lufthansa Technik zusammen mit BASF die neuartige treibstoffsparende Oberflächen-Technologie „AeroSHARK“ in Serie. Ab 2022 sollen alle Boeing 777-Frachter von Lufthansa Cargo mit der neuen Oberfläche ausgestattet werden.

Lufthansa Technik hat zudem im Berichtsjahr zusammen mit dem Flughafen Hamburg, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt sowie dem Zentrum für Angewandte Luftforschung ein Pilotprojekt zur Erprobung von Wartungs- und Bodenprozessen von Wasserstoffflugzeugen gestartet. Hierzu wird im Jahr 2022 ein Airbus A320, der früher für Lufthansa German Airlines im Einsatz war, in ein stationäres Reallabor umgebaut.

Die LSG Group entwickelt neben neuen Cateringkonzepten für ihre Airline-Kunden auch ganz spezielle Produkte, wie die Premium-Mahlzeiten von ESA-Astronaut Matthias Maurer an Bord der Internationalen Raumstation (ISS). Diese sind dank einer innovativen Lebensmitteltechnologie zwei Jahre lang bei Raumtemperatur haltbar – eine nachhaltige und attraktive Lösung auch für das Airline-Catering, den Einzelhandel und das Home-Delivery-Geschäft.

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.

Beispielsweise bieten die Airlines der Lufthansa Group mit Compensaid, einem aus dem Innovation Hub entstandenen Projekt, ihren Fluggästen die Möglichkeit, CO₂-Emissionen über hochwertige Klimaschutzprojekte zu kompensieren oder über den Einkauf von nachhaltigen Kraftstoffen (SAF) zu verringern. Auch Kunden von Lufthansa Cargo können seit September 2021 ihre Fracht CO₂-neutral befördern lassen.

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 internationale Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens.

Besonders relevant ist in diesem Zusammenhang die künftige Klimaschutzpolitik in Deutschland und Europa. Aber auch Gesetze zum Daten- und Verbraucherschutz sowie Luftverkehrssteuern, Luftsicherheitskosten, Start- und Landerechte oder Nachtflugverbote beeinflussen die Lufthansa Group ebenso wie die gesamte Luftfahrtbranche.

Darüber hinaus bestehen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie weiterhin nationale und internationale Regulierungen, die den Luftverkehr weltweit einschränken. So erschweren Reiserestriktionen und Quarantänevorschriften sowie sich häufig ändernde administrative Hürden bei der Ein- und Ausreise die Nutzung vorhandener Verkehrsrechte.

Im Sommer 2021 hat die EU-Kommission mit ihrem „Fit for 55“-Legislativpaket regulatorische Vorschläge präsentiert, wie die europäischen Klimaschutzziele erreicht werden sollen. Von den insgesamt 13 Gesetzesinitiativen sind drei für den Luftverkehr besonders relevant: die Reform des Emissionshandels (EU-ETS), eine Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (ReFuelEU Aviation) sowie der Vorschlag zur Einführung einer Kerosinsteuer (Energiesteuer-richtlinie). In der vorgeschlagenen Form würden alle drei Maßnahmen zu Wettbewerbsnachteilen und stark steigenden Kosten für europäische Fluggesellschaften führen. Die Umsetzung dieser Vorschläge würde die Erholung der in der EU beheimateten Netzwerk-Airlines voraussichtlich spürbar erschweren und ihre Kreditwürdigkeit schwächen. Im weiteren Gesetzgebungsprozess sind aus Sicht der Lufthansa Group Nachbesserungen erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der in der EU beheimateten Airlines zu erhalten und die Verlagerung von Verkehr und Emissionen – der sogenannte Carbon-Leakage-Effekt – zu vermeiden. ➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Klimaschutz, S. 100 ff.**

In diesem Kontext hat sich die Ampel-Koalition in Deutschland in ihrem Regierungsprogramm darauf verständigt, einen fairen internationalen Wettbewerbsrahmen im Luftverkehr zu schaffen. Ebenso soll laut der Vereinbarung der Koalitionspartner eine EU-weite Regelung eingeführt werden, dass Flugtickets nicht zu einem Preis unterhalb der Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen. Angestrebt wird zudem, europaweit eine Luftverkehrsabgabe einzuführen, wie sie in Deutschland erhoben wird. Diese Absichten und Vorhaben sind aus Sicht des Konzerns insgesamt positiv zu bewerten, weil sie gleichermaßen auf Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit abzielen.

Im Koalitionsvertrag erwähnte einseitige Verschärfungen im Verbraucherschutz können hingegen zu steigenden Kosten führen. Hierzu zählen pauschale Bestrebungen, eine Insolvenzabsicherung von Flugreisen einzuführen, Entschädigungszahlungen zu automatisieren, Zahlungsbedingungen zu verändern sowie „No-show-Klauseln“ im AGB-Recht zu untersagen.

Der im September 2020 veröffentlichte Entwurf 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.

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 vollständig ausgesetzt und im Verlauf der Krise durch Herabsetzen der Slot-Nutzungsquote flexibilisiert, um zu vermeiden, dass Airlines unwirtschaftliche Flüge durchführen müssen, um Slot-Rechte nicht zu verlieren. Für den Sommer 2022 hat die EU-Kommission eine Slot-Nutzungsquote von 64 % festgelegt. ➤ **Chancen- und Risikobericht, S. 76 ff.**

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche Lage

Weltwirtschaft wächst im Jahr 2021. | Erholung in Deutschland weniger stark als in anderen Regionen. | Wechselkurse entwickeln sich uneinheitlich. | Langfristige Zinsen steigen wieder. | Ölpreis legt deutlich zu.

Weltwirtschaft wächst im Geschäftsjahr 2021

Die Weltwirtschaft ist dank der Erfolge bei der Eindämmung der Corona-Pandemie im Berichtsjahr um 5,6 % gewachsen (Vorjahr: Rückgang um 3,4 %). Diese Erholung nach dem Einbruch im Jahr 2020 zeigte sich in allen Weltregionen. In Europa wuchs die Wirtschaft ebenfalls um 5,6 % (Vorjahr: Rückgang um 5,9 %). Mit einem Anstieg um 2,7 % erholte sich die deutsche Wirtschaft vergleichsweise langsam (Vorjahr: Rückgang um 4,9 %).

T015 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)

in %	2021 ¹⁾	2020	2019	2018	2017
Welt	5,6	-3,4	2,7	3,3	3,4
Europa	5,6	-5,9	1,7	2,1	3,0
Deutschland	2,7	-4,9	1,1	1,1	3,0
Nordamerika	5,6	-3,5	2,3	2,9	2,3
Südamerika ²⁾	6,4	-6,7	0,8	1,6	2,0
Asien/Pazifik	6,0	-1,0	4,0	4,9	5,1
China	8,1	2,3	6,0	6,7	6,9
Naher Osten	3,5	-5,5	2,1	1,2	0,7
Afrika	4,0	-2,4	3,1	3,3	3,4

Quelle: Global Insight World Overview per 18.01.2022.

¹⁾ Prognosewerte.

²⁾ Exklusive Venezuela.

Wechselkurse entwickeln sich uneinheitlich

Der Euro entwickelte sich im Jahr 2021 gegenüber den Hauptwährungen uneinheitlich. Der durchschnittliche Wechselkurs zum Japanischen Yen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 7 %, gegenüber dem US-Dollar betrug die Aufwertung 4 % und gegenüber dem Schweizer Franken legte der Euro um 1 % zu. Dagegen wertete der Euro zum Britischen Pfund und zum Chinesischen Renminbi jeweils um 3 % ab.

T016 WÄHRUNGSENTWICKLUNG¹ EUR zu Fremdwährung

	2021	2020	2019	2018	2017
USD	1,1821	1,1402	1,1192	1,1800	1,1194
JPY	129,84	121,77	122,01	130,33	125,46
CHF	1,0807	1,0704	1,1122	1,1548	1,1022
CNY	7,6243	7,8688	7,7320	7,8083	7,5955
GBP	0,8595	0,8888	0,8769	0,8848	0,8745

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

Langfristige Zinsen wieder positiv

Die kurzfristigen Zinsen sind im Jahresdurchschnitt im Vergleich zum Vorjahr weiter gesunken. Am langen Ende der Zinskurve erreichten die 10-Jahres-Euro-Swap-Kurse wieder durchschnittlich positive Werte, im Vorjahr waren sie noch negativ.

T017 ZINSENTWICKLUNG in %

Instrument	2021	2020	2019	2018	2017
6-Monats-Euribor Durchschnittskurs	-0,52	-0,37	-0,30	-0,27	-0,26
6-Monats-Euribor Jahresendwert	-0,55	-0,53	-0,32	-0,24	-0,27
10-Jahres-Euro-Swap Durchschnittskurs	0,05	-0,14	0,26	0,96	0,81
10-Jahres-Euro-Swap Jahresendwert	0,30	-0,26	0,21	0,81	0,89

Quelle: Bloomberg.

Der für die Diskontierung der Pensionsverbindlichkeiten relevante Rechnungszins, der sich aus dem Durchschnittszinssatz eines Korbs hochwertiger Unternehmensanleihen ableitet, folgte der Entwicklung des allgemeinen Zinsniveaus und lag mit 1,3 % um 0,5 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert von 0,8 %.

Ölpreis liegt deutlich über Vorjahresniveau

Getrieben von einer Erholung der Nachfrage nach fossilen Energieträgern und einer gleichzeitig nur verzögerten Ausweitung der weltweiten Angebotsmenge stieg der Ölpreis im Geschäftsjahr 2021 deutlich. Mit Preisen zwischen 51,09 USD/bbl und 86,40 USD/bbl lag der Durchschnittspreis 2021 bei 70,92 USD/bbl und damit 64 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 43,20 USD/bbl). Zum Jahresende 2021 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 77,78 USD (Jahresende 2020: 51,80 USD).

Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, normalisierte sich im Jahresverlauf. Er bewegte sich 2021 innerhalb einer Bandbreite von 0,75 USD/bbl und 13,87 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt notierte er bei 6,16 USD/bbl und damit 140 % höher als im Vorjahr. Im Vorjahr war der Jet Fuel Crack aufgrund des krisenbedingten Nachfrageeinbruchs im historischen Vergleich vergleichsweise niedrig. Zum Jahresende 2021 betrug er 10,99 USD/bbl (Jahresende 2020: 3,43 USD/bbl).

G10 PREISENTWICKLUNG BRENT UND KEROSIN

in USD/t



Quelle: Lufthansa auf Basis von Marktdaten.

Branchenentwicklung

Erholung im globalen Passagierverkehr macht im Laufe des Berichtsjahres Fortschritte. | Airline-Branche dennoch weiterhin erheblich von den Auswirkungen der Coronakrise betroffen. | Markt für Luftfracht befindet sich auf Rekordniveau. | Auch in MRO- und Airline-Catering-Märkten zeichnet sich Erholung ab.

Absatzentwicklung im globalen Passagierverkehr legt im Laufe des Berichtsjahres zu

Die Corona-Pandemie beeinflusst auch weiterhin die Entwicklung im globalen Passagierverkehr. Im Laufe des Geschäftsjahres 2021, insbesondere seit Beginn der Sommerreisezeit, zeigte sich jedoch eine deutliche Erholung. Diese war getrieben durch den Fortschritt bei den Impfkampagnen, die rückläufigen Infektionszahlen und die daraus resultierenden Lockerungen der Reisebeschränkungen, die sich positiv auf die Nachfrage nach Flugreisen auswirkten.

Insgesamt stiegen die weltweit verkauften Passagierkilometer im Berichtsjahr gemäß Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) im Vergleich zum Vorjahr um 22 % (Vorjahr: Rückgang um 66 %). Den größten Zuwachs an verkauften Passagierkilometern verzeichneten Fluggesellschaften aus Nordamerika mit 75 % (Vorjahr: Rückgang um

65 %). Im gleichen Zeitraum wiesen Fluggesellschaften aus Europa einen Zuwachs von 27 % auf (Vorjahr: Rückgang um 70 %).

Im Vergleich zum Vorkrisenniveau im Geschäftsjahr 2019 lagen die weltweit verkauften Passagierkilometer im Berichtsjahr um 58 % niedriger. Fluggesellschaften aus Europa wiesen einen Rückgang um 61 % auf. Der Absatz der deutschen Fluggesellschaften lag gemäß den Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) um 70 % niedriger als im Jahr 2019.

Die Durchschnittserlöse im globalen Passagierverkehr stiegen gemäß Schätzungen der IATA im Geschäftsjahr 2021 um 2,0 % (Vorjahr: Rückgang um 8,8 %). Gegenüber dem Vorkrisenniveau lagen die Durchschnittserlöse damit noch um 7,0 % niedriger.

T018 ABSATZENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT 2021

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	27	23
Nordamerika	75	15
Mittel- und Südamerika	40	8
Asien/Pazifik	-13	18
Mittlerer Osten	8	22
Afrika	17	28
Global	22	19

Quelle: IATA Air Passenger/Air Freight Market Analysis (12/2021).

Globaler Luftfrachtverkehr liegt auf Rekordniveau

Der globale Markt für Luftfracht entwickelte sich im Geschäftsjahr 2021 weiter überaus positiv. Die angebotene Frachtkapazität wurde zwar ausgeweitet, die Nachfrage stieg allerdings noch deutlich stärker, da durch die reduzierten Passagierströme weiterhin ein hoher Anteil der Belly-Kapazitäten der Passagierflugzeuge nicht für Luftfracht zur Verfügung stand. Dies führte gemäß Schätzungen der IATA zu einem weiteren Anstieg der Durchschnittserlöse im globalen Luftfrachtverkehr um 15,0 % (Vorjahr: Anstieg um 40,0 %).

Gemäß Angaben der IATA ist das weltweite Luftfrachtaufkommen (gemessen in verkauften Fracht-Tonnenkilometern) im Jahr 2021 gegenüber Vorjahr um 19 % gestiegen (Vorjahr: Rückgang um 10 %). Europäische Anbieter zeigten einen Zuwachs um 23 % (Vorjahr: Rückgang um 16 %).

Gegenüber dem Vorkrisenniveau im Jahr 2019 stiegen die weltweit verkauften Fracht-Tonnenkilometer um 7 %. Europäische Anbieter verzeichneten einen Anstieg um 4 %.

Verlustrückgang für globale Airline-Industrie erwartet

Aufgrund der im Laufe des Geschäftsjahres 2021 positiven Entwicklung im Passagier- und Frachtverkehr wird für die weltweite Airline-Industrie ein deutlicher Rückgang der Verluste gegenüber Vorjahr erwartet. So prognostiziert die IATA für das Geschäftsjahr 2021 einen Nettoverlust in Höhe von 52 Mrd. USD (Vorjahr: 138 Mrd. USD). Vor Ausbruch der Coronakrise erzielte die Airline-Industrie im Geschäftsjahr 2019 einen Nettogewinn in Höhe von 26 Mrd. USD.

In der regionalen Betrachtung wird für europäische Fluggesellschaften allerdings mit 21 Mrd. USD der höchste Nettoverlust erwartet (Vorjahr: 35 Mrd. USD). Damit ist in dieser Region das Tempo der Erholung deutlich langsamer als beispielsweise in Nordamerika und Asien/Pazifik.

T019 ERGEBNISENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT

in Mrd. USD	2021	2020
Europa	-21	-35
Nordamerika	-6	-35
Mittel- und Südamerika	-6	-12
Asien/Pazifik	-11	-46
Mittlerer Osten	-7	-9
Afrika	-2	-2
Industrie	-52	-138

Quelle: IATA Industry Statistics (10/2021).

MRO- und Airline-Catering-Märkte zeigen im Jahresverlauf Erholungseffekte

Die Nachfrage nach Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen für Flugzeuge (MRO) war im Geschäftsjahr 2021 weiterhin stark von der Coronakrise beeinflusst. Im Laufe des Jahres zeigten sich jedoch deutliche Erholungstendenzen, insbesondere getrieben durch die gestiegene Nachfrage nach Flugreisen. Nach dem coronabedingten Einbruch im Geschäftsjahr 2020 um 30 % auf rund 67 Mrd. USD erholte sich der MRO-Markt Analysen des Beratungsunternehmens ICF zufolge im Geschäftsjahr 2021 um 18 % auf rund 79 Mrd. USD. Damit liegt das Marktvolumen noch um 17 % unter dem Vorkrisenniveau im Jahr 2019. In den drei Weltregionen zeichneten sich jedoch sehr unterschiedlich verlaufende Erholungskurven ab. Das höchste Wachstum im Jahr 2021 verzeichnete die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika). Hier stieg das Marktvolumen durch die außerordentlich starke innereuropäische Nachfrage im Sommer des Jahres um 35 % im Vergleich zum Vorjahr auf 28 Mrd. USD. Das Marktvolumen in Asien stieg um 11 % auf 26 Mrd. USD. In Amerika wuchs der MRO-Markt ebenfalls um 11 % auf 25 Mrd. USD.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie haben auch die Airline Catering-Branche drastisch verändert. Mit dem krisenbedingten Rückgang der Passagierzahlen im Flugverkehr infolge diverser Reisebeschränkungen, vor allem im Langstreckengeschäft, brach auch die Nachfrage nach Inflight Catering ein. Im Laufe des Berichtsjahres kam es im Vergleich zum Geschäftsjahr 2020 zu einer Erholung, primär aufgrund der gestiegenen Nachfrage im Passagierverkehr. Die Corona-Pandemie beschleunigte zudem die Digitalisierung der Services vor und nach dem Flug sowie an Bord. Insbesondere auf Kurzstrecken-, Economy Class- und Freizeitreisen verstärkte sich der Trend hin zu Pre-Order- und Onboard-Retail-Lösungen.

Geschäftsverlauf

Operative und finanzielle Entwicklung der Lufthansa Group verbessert sich im Jahresverlauf deutlich. | Kapazität wird aufgrund steigender Nachfrage ausgebaut. | Umsetzung des Restrukturierungsprogramms macht gute Fortschritte. | Verlust gegenüber Vorjahr mehr als halbiert. | Kapitalerhöhung und weitere Finanzmittelaufnahmen ermöglichen vorzeitige Rückzahlung der Stabilisierungsmaßnahmen.

ÜBERBLICK ÜBER DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group verbessert sich im Laufe des Berichtsjahres

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2021 deutliche Fortschritte bei der Bewältigung der Coronakrise gemacht. Die operative und finanzielle Entwicklung des Konzerns verbesserte sich im Jahresverlauf deutlich.

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group verzeichneten aufgrund des weltweit beschleunigten Impffortschritts und der daraus resultierenden schrittweisen Lockerung der Reisebeschränkungen eine deutliche Verbesserung der Nachfrage. Nachdem bereits zum Sommer die Nachfrage nach europäischen Urlaubszielen und touristischen Langstreckendestinationen mit nur begrenzten oder keinen Reisebeschränkungen stark gestiegen war, nahm sie im Herbst auch auf den Strecken nach Nordamerika deutlich zu.

Dabei spielte vor allem die Öffnung der USA für europäische Reisende eine wichtige Rolle. Darüber hinaus stieg auch die Nachfrage nach Geschäftsreisen merklich. Gegen Jahresende wirkten sich steigende Fallzahlen in den Heimatmärkten des Konzerns und das Auftreten der Omikron-Variante allerdings negativ auf die Nachfrage aus.

Die angebotene Kapazität im Passagiergeschäft, gemessen in Sitzkilometern, wurde im Verlauf des Geschäftsjahres 2021 kontinuierlich ausgebaut. Im ersten Quartal lag das Angebot bei 21% des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019, im zweiten Quartal bei 29%, im dritten Quartal bei 50% und im vierten Quartal bei 60%. Im gesamten Berichtsjahr lag die Kapazität bei 40% des Vorkrisenniveaus.

Das Frachtgeschäft der Lufthansa Group erreichte im Berichtsjahr ein neues Rekordniveau, getrieben von einer weiter steigenden Nachfrage nach Frachtkapazitäten und hohen Durchschnittserlösen. Auch die Entwicklung von Lufthansa Technik und der LSG Group verbesserte sich im Verlauf des Berichtsjahres, unterstützt von der Erholung im Passagierverkehr. Beide Geschäftsfelder konnten im Berichtsjahr ein positives Adjusted EBIT erzielen.

Die Lufthansa Group konnte außerdem im Laufe des Berichtsjahres deutliche Fortschritte bei der Umsetzung ihres Restrukturierungsprogramms machen. Die bislang implementierten Maßnahmen machen mehr als drei Viertel der insgesamt 3,5 Mrd. EUR an jährlichen Einsparungen aus, die ab dem Jahr 2024 erzielt werden sollen. Die Restrukturierungsaufwendungen, die notwendig sind, um das Unternehmen an das krisenbedingt veränderte Marktumfeld anzupassen, beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 581 Mio. EUR (Vorjahr: 233 Mio. EUR).

Im Laufe des Berichtsjahres führte die Lufthansa Group eine Kapitalerhöhung in Höhe von 2,2 Mrd. EUR durch und nahm weitere Finanzmittel in Höhe von 6,1 Mrd. EUR auf. Damit war die Lufthansa Group in der Lage, die im Rahmen der Stabilisierungsmaßnahmen des WSF aufgenommenen Mittel in Deutschland früher als ursprünglich geplant zurückzuzahlen.

Der Ausbau des Flugangebots, die positive Entwicklung bei den Aviation Services und die Fortschritte im Rahmen des Restrukturierungsprogramms spiegelten sich auch in der Entwicklung des Ergebnisses der Lufthansa Group wider. Das Adjusted EBIT lag im ersten Quartal bei -1.143 Mio. EUR (Vorjahr: -1.220 Mio. EUR) und im zweiten Quartal bei -952 Mio. EUR (Vorjahr: -1.679 Mio. EUR). Im dritten Quartal 2021 erreichte die Lufthansa Group mit einem Adjusted EBIT von 17 Mio. EUR (Vorjahr: -1.262 Mio. EUR) wieder ein positives Ergebnis. Im vierten Quartal belief sich das Adjusted EBIT auf -271 Mio. EUR (Vorjahr: -1.290 Mio. EUR).

Lufthansa Group kann operativen Verlust im Geschäftsjahr 2021 deutlich reduzieren

Der Vergleich der Zahlen des Geschäftsjahres 2021 mit den entsprechenden Vorjahreszahlen wird dadurch verzerrt, dass die Umsatz- und Ergebnisentwicklung im Januar und Februar 2020 noch kaum durch die Coronakrise belastet war.

Dennoch lag die angebotene Kapazität der Passagier-Airlines im Geschäftsjahr 2021 um 32 % über Vorjahresniveau. Die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines stiegen gegenüber Vorjahr um 31 % auf 11.876 Mio. EUR (Vorjahr: 9.078 Mio. EUR), die Umsatzerlöse des Konzerns lagen mit 16.811 Mio. EUR um 24 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 13.589 Mio. EUR).

Unterstützt von einem strikten Kostenmanagement und einem Rekordgewinn im Frachtgeschäft konnte der operative Verlust gegenüber Vorjahr mehr als halbiert werden. Das Adjusted EBIT lag im Berichtszeitraum bei -2.349 Mio. EUR (Vorjahr: -5.451 Mio. EUR). Darin enthalten sind einmalige Belastungen aus Restrukturierungen in Höhe von 581 Mio. EUR (Vorjahr: 233 Mio. EUR) und nicht betrieblich bedingte, außerordentliche Kosten aus Rechtsverfahren in Höhe von 103 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge lag bei -14,0 % (Vorjahr: -40,1 %). Das EBIT betrug -2.316 Mio. EUR (Vorjahr: -7.353 Mio. EUR).

Das auf die Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallende Konzernergebnis lag im Berichtszeitraum bei -2.191 Mio. EUR (Vorjahr: -6.725 Mio. EUR).

Die Bruttoinvestitionen stiegen zwar um 4 % auf 1.329 Mio. EUR (Vorjahr: 1.273 Mio. EUR), lagen aber im Vergleich zu den Vorkrisenjahren weiter auf einem deutlich niedrigeren Niveau. Der Operative Cashflow stieg gegenüber Vorjahr primär aufgrund des Rückgangs des Verlusts vor Ertragsteuern auf 618 Mio. EUR (Vorjahr: -2.328 Mio. EUR). Der Adjusted Free Cashflow, der neben dem Investitions-Cashflow auch den Mittelabfluss aus Leasingverhältnissen berücksichtigt, lag bei -855 Mio. EUR (Vorjahr: -3.669 Mio. EUR).

Die Eigenkapitalquote stieg um 7,1 Prozentpunkte auf 10,6 % (Vorjahr: 3,5 %), unter anderem bedingt durch die Ausgabe neuer Aktien im Rahmen der Kapitalerhöhung. Die Nettokreditverschuldung lag aufgrund der zugeführten Eigenkapitalmittel, die den Abfluss aus dem Free Cashflow, Zinsen und Pensionsplandotierungen mehr als kompensierten, mit 9.023 Mio. EUR um 9 % unter dem Niveau vom Jahresende 2020 (31. Dezember 2021: 9.922 Mio. EUR).

Ende des Geschäftsjahres 2021 standen dem Konzern liquide Mittel in Höhe von 9,4 Mrd. EUR zur Verfügung. Darin enthalten sind noch nicht abgerufene Mittel in Höhe von 1,0 Mrd. EUR aus einem staatlich garantierten Kredit in der Schweiz und 735 Mio. EUR aus verfügbaren Kreditlinien. In Deutschland wurden sämtliche Mittel zurückgezahlt beziehungsweise gekündigt. ➤ **Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, S. 40 ff.**

WESENTLICHE EREIGNISSE

Unternehmens- und Marktentwicklung

EU-Parlament beschließt neue Slot-Regelungen

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

Am 23. Juli 2021 hat die EU-Kommission entschieden, im Winterflugplan 2021/22 die erforderliche Slot-Nutzungsquote von regulär 80 % auf 50 % abzusenken. Fluggesellschaften mussten folglich 50 % jeder ihrer Slot-Serien an Slot-regulierten Flughäfen nutzen, um diese Slot-Serien auch in Folgeperioden zu behalten. ➤ **Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren, S. 32.**

Vorstand der Deutschen Lufthansa AG beschließt Kauf von zehn Langstreckenflugzeugen

Am 3. Mai 2021 hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG den Kauf von insgesamt zehn Langstreckenflugzeugen, fünf Airbus A350-900 und fünf Boeing 787-9, beschlossen.

Damit beschleunigt die Lufthansa Group die Modernisierung ihrer Flotte. Die neuen Flugzeuge verbessern das Kundenerlebnis, reduzieren die Stückkosten und wirken sich durch den rund 30 % niedrigeren Treibstoff- und CO₂-Verbrauch positiv auf die Umweltbilanz aus. ➤ **Flotte, S. 24 ff.**

Lufthansa Group gibt mittelfristige Ziele bekannt

Am 14. Juni 2021 hat die Lufthansa Group ihre mittelfristigen Ziele bekannt gegeben.

Basierend auf der Transformation des operativen Geschäftsmodells, der konsequenten Nutzung von Wachstumschancen und der Anpassung der Kostenbasis an den veränderten Markt, strebt die Lufthansa Group bis 2024 eine Adjusted EBIT-Marge von mindestens 8 % an.

In Kombination mit einer disziplinierten Investitionspolitik und einem strikten Working Capital Management soll dies bis 2024 eine Rendite auf das eingesetzte Kapital (Adjusted ROCE ohne Cash) von mindestens 10 % unterstützen. ➤ **Prognosebericht, S. 136 ff.**

EU-Kommission legt Gesetzespaket „Fit for 55“ vor

Am 14. Juli 2021 hat die EU-Kommission ihr Gesetzespaket „Fit for 55“ vorgestellt. Der Vorschlag der EU umfasst 13 Gesetzgebungsverfahren, die noch im Kreis der 27 Mitgliedsstaaten und im EU-Parlament diskutiert und beschlossen werden müssen.

Demnach schlägt die EU-Kommission unter anderem vor, die Zahl der Zertifikate im Luftverkehrssektor schneller zu verringern und die Gratis-Zuteilungen bis 2027 einzustellen. Darüber hinaus sollen schrittweise eine Kerosinsteuer und ein Beimischungsgebot für nachhaltige Flugkraftstoffe eingeführt werden.

Die Lufthansa Group begrüßt die ehrgeizigen Ziele des Klimapakets, hat aber konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Maßnahmen vorgelegt, um drohende Benachteiligungen der EU-Airlines im internationalen Wettbewerb und die Verlagerung von Emissionen („Carbon Leakage“) zu vermeiden.

➤ **Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren, S. 32.**

Eurowings Discover nimmt Flugbetrieb im touristischen Segment auf

Am 24. Juli 2021 hat Eurowings Discover, der neue Ferienflieger der Lufthansa Group, ihren Flugbetrieb aufgenommen. Bis Jahresende wuchs die Flotte auf zehn Flugzeuge, sieben Airbus A330 und drei Airbus A320 an. Mit einem Angebot aus Kurz-, Mittel- und Langstrecke ergänzt und stärkt sie das touristische Portfolio der Lufthansa Group ab Frankfurt und ab 2022 auch ab München. ➤ **Geschäftsfelder, S. 53 ff.**

Lufthansa Group least weitere Airbus A350-900-Langstreckenflugzeuge

Am 4. Oktober 2021 unterzeichnete die Lufthansa Group Leasingverträge für vier hochmoderne und treibstoffeffiziente Airbus A350-900-Flugzeuge. Dadurch wächst die A350-Flotte der Lufthansa Group auf 21 Flugzeuge an.

Die Flugzeuge sollen ab dem ersten Halbjahr 2022 bei Lufthansa German Airlines zum Einsatz kommen und so das Premium-Angebot der Five-Star-Airline stärken. ➤ **Flotte, S. 24 ff.**

Lufthansa Group investiert in nachhaltige Flugkraftstoffe

Am 4. Oktober 2021 ist die weltweit erste industrielle Anlage, die CO₂-neutrales, strombasiertes Kerosin herstellt, in Werlte im Emsland offiziell eröffnet worden. Sie wird von der Klimaschutzorganisation atmosfair betrieben und produziert aus Wasser, CO₂ und erneuerbarem Strom synthetischen Kraftstoff für Flugzeuge (Power-to-Liquid = PtL). Die Lufthansa Group ist Partner des Pionierprojekts und gehört zu den ersten Kunden, die dieses nachhaltige, strombasierte Kerosin beziehen werden.

Zur Sicherstellung der langfristigen Versorgung der Lufthansa Group Airlines mit nachhaltigen Flugkraftstoffen (SAF) hat sich das Unternehmen außerdem in einem ersten Schritt verpflichtet, bis 2024 SAF im Wert von rund 250 Mio. USD zu kaufen. Dies stellt neben der Flottenmodernisierung die

größte reine Nachhaltigkeitsinvestition in der Geschichte der Lufthansa Group dar. ➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Klimaschutz, S. 100 ff.**

Lufthansa Group implementiert Freiwilligenprogramme zur Vermeidung betriebsbedingter Kündigungen

Die Lufthansa Group hat ihr Restrukturierungsprogramm im Geschäftsjahr 2021 konsequent fortgesetzt. So wurden Freiwilligenprogramme für das Boden-, Cockpit- und Kabinenpersonal der Deutschen Lufthansa AG (inklusive der Konzernfunktionen) sowie bei der Lufthansa Technik AG angeboten. Damit soll der Personalüberhang sozialverträglich reduziert und betriebsbedingte Kündigungen nach Umsetzung der Reorganisation vermieden werden. ➤ **Mitarbeitende, S. 27 ff.**

Finanzierung

Lufthansa Group sichert sich über die Ausgabe von Anleihen erfolgreich Liquidität am Kapitalmarkt

Am 4. Februar 2021 hat die Deutsche Lufthansa AG erfolgreich eine Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1,6 Mrd. EUR begeben.

Am 7. Juli 2021 hat die Deutsche Lufthansa AG erfolgreich eine weitere Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1,0 Mrd. EUR begeben.

Am 9. November 2021 hat die Deutsche Lufthansa AG erneut erfolgreich eine Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1,5 Mrd. EUR begeben.

Insgesamt hat die Deutsche Lufthansa AG damit durch die Ausgabe von Anleihen im Geschäftsjahr 2021 4,1 Mrd. EUR aufgenommen. ➤ **Finanzierung, S. 46 f.**

Deutsche Lufthansa AG schließt Kapitalerhöhung erfolgreich ab

Am 6. Oktober 2021 hat die Deutsche Lufthansa AG ihre Kapitalerhöhung erfolgreich abgeschlossen. Der Bruttoerlös aus der Kapitalerhöhung belief sich auf 2.162 Mio. EUR.

Die Gesellschaft gab im Rahmen der Kapitalerhöhung 597.742.822 neue auf den Namen lautende Stückaktien im Bezugsverhältnis 1:1 aus. ➤ **Finanzierung, S. 46 f.**

WSF reduziert Beteiligung an der Deutschen Lufthansa AG

Der WSF hat seinen Anteilsbesitz an der Deutschen Lufthansa AG laut Stimmrechtsmitteilung vom 7. Oktober 2021 auf 14,09% reduziert. Zu Beginn der Stabilisierungsmaßnahmen lag der Aktienanteil bei 20%. ➤ **Finanzierung, S. 46 f.**

Deutsche Lufthansa AG zahlt Stabilisierungsmaßnahmen der deutschen Bundesregierung vorzeitig zurück

Durch die verbesserte Geschäftsentwicklung und die am Kapitalmarkt aufgenommenen Finanzmittel war die Deutsche Lufthansa AG in der Lage, die vom WSF in Anspruch genommenen Stabilisierungsmaßnahmen vollständig und vorzeitig zurückzuzahlen.

Am 11. Februar 2021 hat die Deutsche Lufthansa AG den KfW-Kredit in Höhe von 1 Mrd. EUR vorzeitig zurückgezahlt.

Am 11. Oktober 2021 hat die Deutsche Lufthansa AG den im Juni 2021 gezogenen Beitrag der Stillen Beteiligung I des WSF in Höhe von 1,5 Mrd. EUR vollständig zurückgezahlt.

Am 12. November 2021 hat die Deutsche Lufthansa AG die Stille Beteiligung II in Höhe von 1 Mrd. EUR zurückgezahlt sowie den nicht in Anspruch genommenen Teil der Stillen Beteiligung I gekündigt. Damit wurden sämtliche Maßnahmen in Deutschland abgelöst. In Belgien, Österreich und der Schweiz werden weiterhin staatlich garantierte Kredite in Anspruch genommen. ➤ **Finanzierung, S. 46 f.**

Corporate Governance

Vertrag von Detlef Kayser wird um drei Jahre verlängert

Am 3. März 2021 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG beschlossen, den Vertrag von Detlef Kayser, Chief Operating Officer, um drei Jahre bis zum 31. Dezember 2024 zu verlängern. ➤ **Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur, S. 15.**

Personelle Veränderungen im Aufsichtsrat

Am 4. Mai 2021 wurden im Rahmen der virtuellen Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG Angela Titzrath (Vorstandsvorsitzende der Hamburger Hafen und Logistik AG), Michael Kerkloh (ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH) und Britta Seeger (Mitglied des Vorstands der Daimler AG) in den Aufsichtsrat gewählt. Britta Seeger folgt auf Stephan Sturm, der sein Aufsichtsratsmandat mit Ablauf der Hauptversammlung niedergelegt hat. Angela Titzrath und Michael Kerkloh waren bereits im Jahr 2020 gerichtlich in den Aufsichtsrat bestellt worden.

Zum 4. Mai 2021 trat Harald Krüger die Nachfolge von Stephan Sturm als Vorsitzender des Prüfungsausschusses an. ➤ **Bericht des Aufsichtsrats, S. 7 ff.**

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ukraine-Konflikt schafft Unsicherheiten für Ausblick für die Weltwirtschaft, die Branche und den Konzern

Die Verschärfung des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine, die am 24. Februar 2022 in kriegerischen Auseinandersetzungen in der Ukraine mündete, schafft Unsicherheiten für die Entwicklung der Weltwirtschaft, der Airline-Branche und der Lufthansa Group. Der Konzern hat diese Unsicherheiten in seinen Finanzausblick für das Geschäftsjahr 2022 einbezogen. ➤ **Prognosebericht, S. 136 ff.**

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Ergebnisentwicklung verbessert sich im Laufe des Berichtsjahres. | Umsatzerlöse steigen um 24 %. | Verlust gegenüber Vorjahr mehr als halbiert: Adjusted EBIT liegt inklusive krisenbedingter Restrukturierungsaufwendungen von 581 Mio. EUR bei –2,3 Mrd. EUR. | Investitionen trotz fortgesetzter Modernisierung der Flotte weiter deutlich unter Vorkrisenniveau. | Adjusted Free Cashflow liegt bei –855 Mio. EUR. | Nettoverschuldung sinkt um rund 900 Mio. EUR auf 9,0 Mrd. EUR. | 9,4 Mrd. EUR Liquidität verfügbar.

ERTRAGSLAGE

Umsatz und Erträge

T020 UMSATZ UND ERTRÄGE

	2021 in Mio. €	2020 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	11.876	9.078	31
Andere Betriebserlöse	4.935	4.511	9
Umsatzerlöse	16.811	13.589	24
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	109	175	-38
Sonstige operative Erträge ¹⁾	1.502	1.830	-18
Summe operative Erträge	18.422	15.594	18

¹⁾ Ohne Zuschreibungen Anlagevermögen und Buchgewinne.

Verkehrsleistung verbessert sich im Laufe des Berichtsjahres, Verkehrserlöse steigen um 31%

Die operative Entwicklung der Lufthansa Group hat sich im Laufe des Geschäftsjahres 2021 aufgrund des weltweit beschleunigten Impffortschritts, der schrittweisen Lockerung der Reisebeschränkungen und der daraus resultierenden Erholung der Nachfrage deutlich verbessert.

Die Verkehrsleistung der Passagier-Airlines der Lufthansa Group ist im Verlauf des Berichtsjahres deutlich angestiegen. So wurde die Kapazität (angebotene Passagierkilometer) im Jahresverlauf 2021 ausgebaut. Im ersten Quartal lag sie bei 21% des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019, im zweiten Quartal bei 29%, im dritten Quartal bei 50% und im vierten Quartal bei 60%. Im gesamten Berichtsjahr lag die Kapazität bei 40% des Vorkrisenniveaus.

Der Vergleich der Kennzahlen des Geschäftsjahres 2021 mit dem Vorjahreszeitraum wird von der Tatsache beeinflusst, dass sich die Auswirkungen der Coronakrise im Vorjahr erst im Laufe des Monats März gezeigt haben.

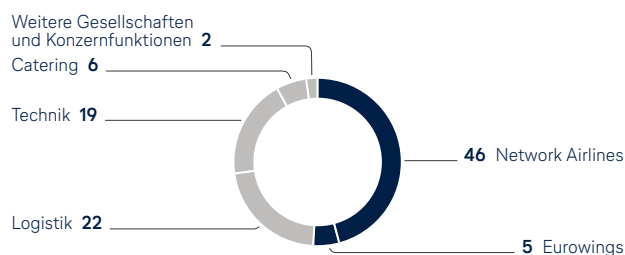
Dennoch lag das Angebot im Geschäftsjahr 2021 um 32 % über Vorjahr, wobei die Zahl der Flüge um 18 % gesteigert wurde. Der Absatz (verkaufte Passagierkilometer) stieg um 29 %. Insgesamt beförderten die Airlines der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2021 rund 47 Mio. Passagiere, 29 % mehr als im Vorjahr. Der Sitzladefaktor sank um 1,6 Prozentpunkte auf 61,6 %. Die Verkehrserlöse im Passagiergeschäft stiegen um 26 % auf 7.622 Mio. EUR (Vorjahr: 6.067 Mio. EUR).

Das Frachtgeschäft der Lufthansa Group erreichte im Berichtsjahr ein neues Rekordniveau, getrieben von einer weiter steigenden Nachfrage nach Frachtkapazitäten und hohen Durchschnittserlösen. Das Angebot (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) stieg um 12 %, der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) legte um 15 % zu. Der Nutzladefaktor verbesserte sich um 1,6 Prozentpunkte auf 71,4 %. Die Verkehrserlöse im Frachtgeschäft stiegen vor allem infolge deutlich höherer Durchschnittserlöse um 41 % auf 4.254 Mio. EUR (Vorjahr: 3.011 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines gegenüber Vorjahr um 31 % auf 11.876 Mio. EUR (Vorjahr: 9.078 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. 53 ff.**

G11 ANTEIL DER GESCHÄFTSFELDER AM KONZERNAUSSENUMSATZ in %



Andere Betriebserlöse steigen um 9 %

Die anderen Betriebserlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 9 % auf 4.935 Mio. EUR (Vorjahr: 4.511 Mio. EUR). Dies war im Wesentlichen bedingt durch gestiegene Erlöse in den Geschäftsfeldern Technik (+14 % auf 3.117 Mio. EUR) und Catering (+2 % auf 1.085 Mio. EUR).

Umsatzerlöse steigen um 24 %

In der Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen stiegen die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2021 um 24 % auf 16.811 Mio. EUR (Vorjahr: 13.589 Mio. EUR).

Weiterführende Informationen zu der regionalen Aufteilung der Umsatzerlöse finden sich in der [Segmentberichterstattung](#), S.218 ff.

Bestandsveränderungen und sonstige aktivierte Eigenleistungen sanken aufgrund des geringeren Volumens an Großwartungsereignissen um 38 % auf 109 Mio. EUR (Vorjahr: 175 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Erträge sanken aufgrund von gesunkenen Währungsumrechnungsgewinnen und geringeren Rückstellungs- und Abgrenzungsaufösungen um 18 % auf 1.502 Mio. EUR (Vorjahr: 1.830 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen damit die operativen Erträge im Geschäftsjahr 2021 um 18 % auf 18.422 Mio. EUR (Vorjahr: 15.594 Mio. EUR).

Aufwendungen

T021 AUFWENDUNGEN

	2021	2020	Veränderung	Anteil am
	in Mio. €	in Mio. €	in %	Gesamtaufwand in %
Materialaufwand	8.946	8.453	6	43
davon Treibstoff	2.409	1.875	28	12
davon Gebühren	2.155	1.796	20	10
davon Fremdleistungen Technik	1.181	1.139	4	6
davon Charteraufwand	409	469	-13	2
Personalaufwand ¹⁾	6.417	6.405	0	31
Abschreibungen ²⁾	2.259	2.561	-12	11
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	3.151	3.427	-8	15
davon personalabhängiger Aufwand	479	543	-12	2
davon Miet- und Erhaltungsaufwand	531	603	-12	3
Summe operative Aufwendungen	20.773	20.846	0	100

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung [T022](#), S. 43.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung [T022](#), S. 43.

³⁾ Ohne Buchverluste und Wertberichtigungen auf zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte [T022](#), S. 43.

Materialaufwand steigt aufgrund der operativen Erholung um 6 %

Der Materialaufwand der Lufthansa Group lag im Geschäftsjahr 2021 mit 8.946 Mio. EUR um 6 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 8.453 Mio. EUR).

Innerhalb des Materialaufwands stiegen die Aufwendungen für Treibstoff um 28 % auf 2.409 Mio. EUR. Die Veränderung basiert auf gestiegenen Mengen und höheren Preisen. Der Durchschnittspreis für Kerosin inklusive Treibstoffpreissicherung lag 2021 bei 640,23 USD je Tonne. Die Auswirkung des deutlich gestiegenen Kerosinpreinsniveaus wurde durch Preissicherungsmaßnahmen vermindert. Das Preissicherungsergebnis betrug 174 Mio. EUR (Vorjahr: negatives Ergebnis von 204 Mio. EUR). Die Verbrauchsmengen stiegen um 19 %.

Die Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren sanken sowohl aufgrund geringerer Abschreibungen auf Material im Geschäftsbereich Technik

als auch mengenbedingt um 25 % auf 1.754 Mio. EUR. Im Vorjahr waren krisenbedingt Wertberichtigungen auf reparaturfähige Ersatzteile notwendig geworden.

Die Aufwendungen für Gebühren nahmen aufgrund der gestiegenen Verkehrsleistung um 20 % auf 2.155 Mio. EUR zu.

Die Aufwendungen für Fremdleistungen Technik lagen aufgrund des Ausbaus der Flugaktivitäten und des damit einhergehenden verstärkten Einsatzes von externen Dienstleistern mit 1.181 Mio. EUR um 4 % über Vorjahr.

Die Charteraufwendungen sanken um 13 % auf 409 Mio. EUR. Dabei wurde der Anstieg der Aufwendungen im Geschäftsfeld Logistik im Zusammenhang mit dem erhöhten Frachtaufkommen durch den Rückgang der Aufwendungen für gecharterte Passagierflugzeuge überkompensiert.

Höhere Restrukturierungsaufwendungen verhindern Rückgang des operativen Personalaufwands

Der operative Personalaufwand lag im Berichtsjahr mit 6.417 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 6.405 Mio. EUR). Der Anstieg der Restrukturierungsaufwendungen auf 581 Mio. EUR (Vorjahr: 233 Mio. EUR) kompensierte Einsparungen aus der Verkleinerung der Belegschaft aufgrund von Kurzarbeit und Krisentarifvereinbarungen. Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden sank um 14 %, getrieben durch Rückgänge in allen Geschäftsbereichen außer Eurowings. Insbesondere im Segment Catering verringerte sich die Zahl der Mitarbeitenden deutlich, auch bedingt durch den Verkauf des Europageschäfts der LSG Group. Der Effekt aus der Kurzarbeit und den damit verbundenen staatlichen Unterstützungsleistungen nahm im Jahresverlauf ab. Im Geschäftsjahr 2021 wurden staatliche Unterstützungsleistungen für Kurzarbeit in Höhe von 865 Mio. EUR (Vorjahr: 1.020 Mio. EUR) in Anspruch genommen. Ohne die Effekte aus staatlicher Kurzarbeitsunterstützung und Restrukturierung reduzierte sich der operative Personalaufwand um 4 %.

Planmäßige Abschreibungen sinken um 12 %

Die planmäßigen Abschreibungen sanken im Vergleich zum Vorjahr um 12 % auf 2.259 Mio. EUR (Vorjahr: 2.561 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke. Der Rückgang ist hauptsächlich bedingt durch die im Vorjahr vorgenommenen außerplanmäßigen Wertberichtigungen sowie die im Vergleich zu den Vorjahren geringere Investitionstätigkeit. Die planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge, Reservetriebwerke und Triebwerksüberholungen verringerten sich um 12 % auf 1.691 Mio. EUR (Vorjahr: 1.923 Mio. EUR).

Sonstige operative Aufwendungen sinken um 8 %

Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken um 8 % auf 3.151 Mio. EUR (Vorjahr: 3.427 Mio. EUR), insbesondere aufgrund niedrigerer Wertberichtigungen auf Forderungen, niedrigerer Fremdwährungsverluste, geringerer Reise- und Fremdpersonalkosten sowie rückläufiger sonstiger Infrastrukturaufwendungen. Die in der Position ebenfalls enthaltenen Prozess-, Rechts- und Beratungsaufwendungen beinhalten einen Effekt von 103 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) aus wesentlichen, nicht direkt mit der operativen Tätigkeit in Verbindung stehenden Kosten im Zusammenhang mit drohenden Bußgeldern.

Operative Aufwendungen liegen auf Vorjahresniveau

Insgesamt lagen die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group mit 20.773 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 20.846 Mio. EUR).

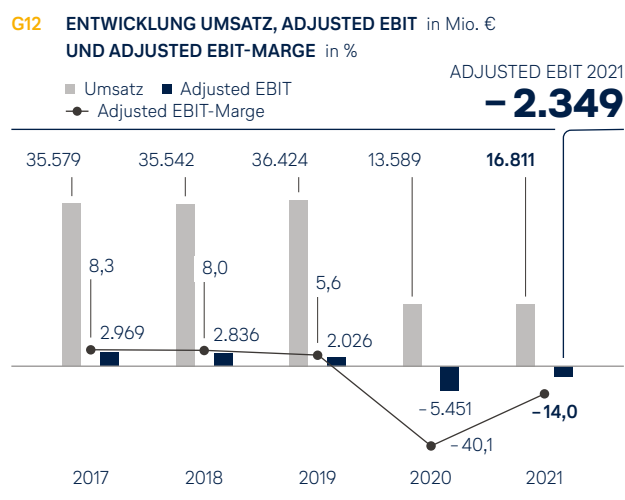
Ergebnisentwicklung

Adjusted EBIT liegt bei –2.349 Mio. EUR

Das operative Beteiligungsergebnis lag im Geschäftsjahr 2021 bei 2 Mio. EUR (Vorjahr: –264 Mio. EUR). Die Entwicklung basiert im Wesentlichen auf den deutlich verbesserten Ergebnissen von Joint Venture-Unternehmen im Passagier- und Technik-Geschäft.

Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group lag im Geschäftsjahr 2021 bei –2.349 Mio. EUR (Vorjahr: –5.451 Mio. EUR). Darin enthalten sind einmalige Belastungen aus Restrukturierungen in Höhe von 581 Mio. EUR (Vorjahr: 233 Mio. EUR) und nicht betrieblich bedingte, außerordentliche Kosten aus Rechtsverfahren in Höhe von 103 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR).

Die Adjusted EBIT-Marge, also das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, verbesserte sich um 26,1 Prozentpunkte auf –14,0 % (Vorjahr: –40,1 %).



Im Geschäftsfeld Network Airlines lag das Adjusted EBIT bei –3.486 Mio. EUR (Vorjahr: –4.674 Mio. EUR). Eurowings verzeichnete ein Adjusted EBIT von –230 Mio. EUR (Vorjahr: –703 Mio. EUR). Das Geschäftsfeld Logistik erzielte mit einem Adjusted EBIT von 1.493 Mio. EUR ein neuerliches Rekordergebnis (Vorjahr: 772 Mio. EUR). Das Geschäftsfeld Technik erzielte ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 210 Mio. EUR (Vorjahr: –383 Mio. EUR). Das Geschäftsfeld Catering konnte ebenfalls ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 27 Mio. EUR erzielen (Vorjahr: –284 Mio. EUR). Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften sowie die Konzernfunktionen gingen mit insgesamt –437 Mio. EUR (Vorjahr: –314 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

EBIT liegt bei –2.316 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 lag im Geschäftsjahr 2021 bei –2.316 Mio. EUR (Vorjahr: –7.353 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT betrug damit 33 Mio. EUR (Vorjahr: –1.902 Mio. EUR).

T022 ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE

in Mio. €	2021		2020	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	16.811		13.589	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	109		175	
Sonstige betriebliche Erträge	1.602		1.897	
davon Erträge aus Buchgewinnen u. a.		-30		-38
davon Zuschreibungen Anlagevermögen		-70		-30
Summe betriebliche Erträge	18.522	-100	15.661	-68
Materialaufwand	-8.946		-8.453	
Personalaufwand	-6.328		-6.436	
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Planabgeltung		-89		31
Abschreibungen	-2.351		-4.389	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		92		1.828
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.215		-3.472	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		8		6
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		56		39
Summe betriebliche Aufwendungen	-20.840	67	-22.750	1.904
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-2.318		-7.089	
Beteiligungsergebnis	2		-264	
Außerplanmäßige Abschreibung auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte		-		66
EBIT	-2.316		-7.353	
Summe Überleitung Adjusted EBIT		-33		1.902
Adjusted EBIT		-2.349		-5.451
Planmäßige Abschreibungen		2.259		2.561
Adjusted EBITDA		-90		-2.890

Die Adjustments enthalten Abschreibungen von insgesamt 100 Mio. EUR. Diese betreffen im Wesentlichen Geschäftsbetriebe in den Segmenten Technik und Catering, die zum Verkauf stehen oder wertgemindert sind, und Flugzeugnutzungsrechte aufgrund vorzeitiger Vertragsbeendigung. Im Vorjahr waren krisenbedingt Wertberichtigungen auf insgesamt 115 Flugzeuge, Nutzungsrechte und Triebwerke in Höhe von 1.515 Mio. EUR sowie auf Firmenwerte, Beteiligungen und Anlagevermögen von Geschäftsbetrieben in Höhe von insgesamt 319 Mio. EUR vorgenommen worden.

Die Erträge aus Änderungen von Pensionsplänen in Höhe von 89 Mio. EUR betrafen im Wesentlichen Bewertungseffekte aus der Änderung von Verrrentungsfaktoren in den Versorgungsplänen von SWISS sowie vereinbarte Kürzungen bei den Piloten-Pensionsplänen von Austrian Airlines.

Zuschreibungen auf Anlagevermögen in Höhe von 70 Mio. EUR entfielen überwiegend auf bereits wertgeminderte Flugzeuge, deren Marktwerteinschätzungen sich im Vorjahresvergleich erhöht haben.

Die Aufwendungen aus Buchverlusten von 56 Mio. EUR resultierten im Wesentlichen aus nachträglichen Anpassungen des Verkaufspreises für die europäischen Geschäftsbetriebe der LSG Group.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit lag im Geschäftsjahr 2021 bei -2.318 Mio. EUR (Vorjahr: -7.089 Mio. EUR).

Finanzergebnis liegt bei -288 Mio. EUR

Das Finanzergebnis lag im Geschäftsjahr 2021 bei -288 Mio. EUR (Vorjahr: -1.542 Mio. EUR).

Das darin enthaltene Beteiligungsergebnis lag bei 2 Mio. EUR (Vorjahr: -264 Mio. EUR). Für die Verbesserung waren die Ergebnisse aus Joint Ventures und assoziierten Unternehmen insbesondere in den Unternehmensbereichen Network Airlines, Eurowings sowie Lufthansa Technik verantwortlich.

Das Zinsergebnis sank um 32% auf -441 Mio. EUR (Vorjahr: -334 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund zinsbedingt gesunkener Zinserträge sowie gestiegener Zinsaufwendungen für Finanzverbindlichkeiten.

Die übrigen Finanzposten verbesserten sich auf 151 Mio. EUR (Vorjahr: -944 Mio. EUR). Dem positiven Effekt aus der erfolgswirksamen Bewertung der im Vorjahr begebenen Wandelanleihe im aktuellen Geschäftsjahr standen im Vorjahr insbesondere Verluste aus Treibstoffpreissicherungsgeschäften aufgrund des krisenbedingt gesunkenen Kerosinbedarfs, die im Finanzergebnis auszuweisen waren, gegenüber.

Der Ertrag aus Ertragsteuern in Höhe von 413 Mio. EUR (Vorjahr: 1.865 Mio. EUR) betraf überwiegend die Aktivierung von latenten Steuern auf negative Ergebnisse im Geschäftsjahr 2021. Die Steuerquote betrug primär aufgrund der Nichtaktivierung von Latenzen auf steuerliche Verlustvorträge sowie nicht abzugsfähiger Aufwendungen 16 %.

Zuzüglich der auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteile von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 41 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis von -2.191 Mio. EUR (Vorjahr: -6.725 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie betrug -2,99 EUR (Vorjahr: -12,51 EUR).

➤ **Konzernanhang, Erläuterung 16, S. 183.**

T023 ERGEBNISSTRUKTUR LUFTHANSA GROUP

	2021 in Mio. €	2020 in Mio. €	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	18.522	15.661	18
Betriebliche Aufwendungen	-20.840	-22.750	8
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	-2.318	-7.089	67
Finanzergebnis	-288	-1.542	81
Ergebnis vor Ertragsteuern	-2.606	-8.631	70
Ertragsteuern	413	1.865	-78
Ergebnis nach Ertragsteuern	-2.193	-6.766	68
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	2	41	-95
Auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	-2.191	-6.725	67

Dividendenzahlungen sind bis zur Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen ausgeschlossen

Die Stabilisierungsmaßnahmen des WSF schließen die Zahlung von Dividenden bis zur vollständigen Veräußerung der Aktienbeteiligung des WSF (31. Dezember 2021: 14,09 %) aus, die vereinbarungsgemäß bis spätestens Oktober 2023 erfolgen muss.

Bis dahin wird der Konzern den Free Cashflow primär zur Tilgung seiner Finanzverbindlichkeiten, einschließlich der noch verbliebenen staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen, verwenden.

Langfristig sollen die Aktionär:innen wieder direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden. ➤ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 20 ff.**

Die im Zusammenhang mit der Rückführung der Stillen Beteiligung I an den WSF gezahlten Coupon-Vergütungen in Höhe von 19 Mio. EUR wurden korrespondierend zum Eigenkapitalcharakter der Mittel als Dividendenzahlungen ausgewiesen.

FINANZLAGE

Investitionen

Investitionsvolumen weiter deutlich unter Vorkrisenniveau

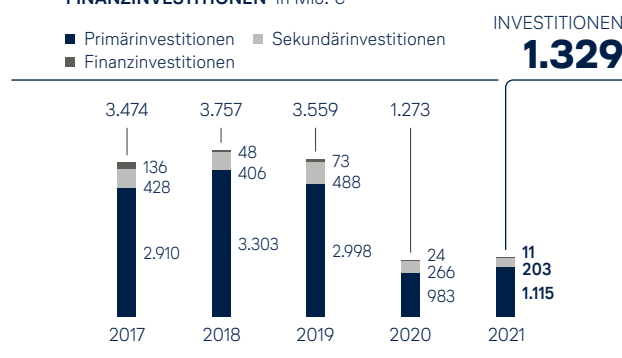
Die Lufthansa Group konnte die Investitionen seit Ausbruch der Coronakrise vor allem durch Verschiebung von Flugzeugauslieferungen reduzieren. Auch im Geschäftsjahr 2021 blieben die Investitionen deutlich unter dem Vorkrisenniveau. Gegenüber dem Vorjahr stiegen die Bruttoinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) jedoch um 4 % auf 1.329 Mio. EUR (Vorjahr: 1.273 Mio. EUR).

Die Primärinvestitionen in An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen stiegen primär aufgrund höherer Anzahlungen auf zukünftige Auslieferungen um 13 % auf 1.115 Mio. EUR (Vorjahr: 983 Mio. EUR). Sie machten damit 84 % der Gesamtinvestitionen aus.

Die Sekundärinvestitionen, zusammengesetzt aus Investitionen in andere Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, gingen um 24 % auf 203 Mio. EUR zurück (Vorjahr: 266 Mio. EUR). Davon entfielen 129 Mio. EUR (Vorjahr: 186 Mio. EUR) auf Sachanlagen, wie etwa technische Anlagen und Maschinen, sowie auf Betriebs- und Geschäftsausstattung. In immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen und Software wurden 74 Mio. EUR (Vorjahr: 80 Mio. EUR) investiert.

Finanzinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) von insgesamt 11 Mio. EUR (Vorjahr: 24 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Mittelabflüsse aus Darlehensgewährungen an verbundene, nicht konsolidierte Gesellschaften.

G13 PRIMÄR-, SEKUNDÄR- UND FINANZINVESTITIONEN in Mio. €¹⁾



¹⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

Mit 1.035 Mio. EUR (+8 % gegenüber Vorjahr) entfiel der größte Teil der Investitionen auf die Network Airlines. Die Investitionen bei Eurowings beliefen sich auf 254 Mio. EUR (+140 %). ➤ **Flotte, S. 24 ff.**

Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik in Höhe von 164 Mio. EUR (–26 %) betrafen im Wesentlichen Abschlusszahlungen bei Auslieferung für Frachtflugzeuge. Im Geschäftsfeld Technik entfielen Investitionen von 95 Mio. EUR (–38 %) vor allem auf den Erwerb von Reservetriebwerken, die Finanzierung von Joint Venture-Gesellschaften sowie auf sonstige Sachanlagen. Die Investitionen im Geschäftsfeld Catering von 23 Mio. EUR (–18 %) betrafen im Wesentlichen Ersatzinvestitionen in Cateringbetriebsstätten.

Cashflow

Operativer Cashflow steigt auf 618 Mio. EUR

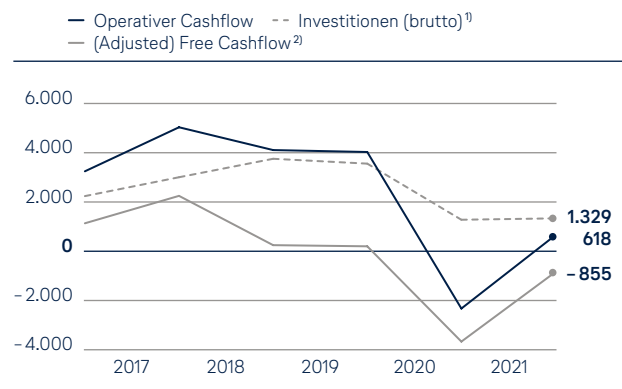
Der Operative Cashflow stieg gegenüber Vorjahr primär aufgrund des Rückgangs des Verlusts vor Ertragsteuern auf 618 Mio. EUR (Vorjahr: –2.328 Mio. EUR).

Im Vergleich zum Vorsteuerergebnis fiel der Anstieg aufgrund der nicht zahlungswirksamen Ergebnisbestandteile niedriger aus. Diese umfassten insbesondere Abschreibungen auf Anlagevermögen in Höhe von 2.255 Mio. EUR (Vorjahr: 4.552 Mio. EUR) sowie Bewertungseffekte aus Finanzderivaten in Höhe von –162 Mio. EUR (Vorjahr: 334 Mio. EUR). Die negativen Ergebniseffekte des Geschäftsjahres resultierten überwiegend aus der erfolgswirksamen Bewertung der emittierten Wandelanleihe. Im Vorjahr betrafen die Bewertungseffekte insbesondere Ineffektivitäten im Zusammenhang mit Neuabschlüssen von Investitionssicherungsgeschäften sowie ebenfalls die Marktbewertung der Wandelanleihe. Die teilweise Rückführung der im Vorjahr gestundeten sonstigen Steuern und Abgaben (–810 Mio. EUR) sowie Repo-Geschäfte mit Emissionszertifikaten (–103 Mio. EUR) führten zu Abflüssen. Im Vorjahr hatten derartige Sondermaßnahmen positive Effekte von insgesamt 1.621 Mio. EUR auf den Operativen Cashflow.

Working Capital-Veränderungen führten zu einem Mittelzufluss von 1.347 Mio. EUR (Vorjahr: Mittelabfluss von 683 Mio. EUR). Maßgeblich dafür war der Wiederanstieg der Verbindlichkeiten aus noch nicht ausgeflogenen Flugtickets in Höhe von 1.276 Mio. EUR, der im Wesentlichen aus dem höheren Buchungsvolumen für künftige Flüge resultierte. Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Zusammenhang mit der Ausweitung der Geschäftsaktivität wurde durch einen Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Lieferanten in ähnlicher Höhe weitgehend ausgeglichen.

Innerhalb des operativen Cashflows betrafen 630 Mio. EUR Zahlungen an ehemalige Mitarbeitende aus Pensionsverpflichtungen (Vorjahr: 602 Mio. EUR). Aus der Dotierung von Pensionsplänen in Höhe von 486 Mio. EUR (Vorjahr: 235 Mio. EUR) und gegenläufigen Rückflüssen aus Planvermögen im Zusammenhang mit gezahlten Pensionen in Höhe von 270 Mio. EUR (Vorjahr: 510 Mio. EUR) ergab sich ein Mittelabfluss von 216 Mio. EUR (Vorjahr: Mittelzufluss von 275 Mio. EUR), der in der Kapitalflussrechnung außerhalb des operativen und des Investitions-Cashflows als Teil der Position „Erwerb/Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds“ ausgewiesen wird.

G14 CASHFLOW UND INVESTITIONEN in Mio. €



¹⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

²⁾ Ab 2018: Adjusted Free Cashflow.

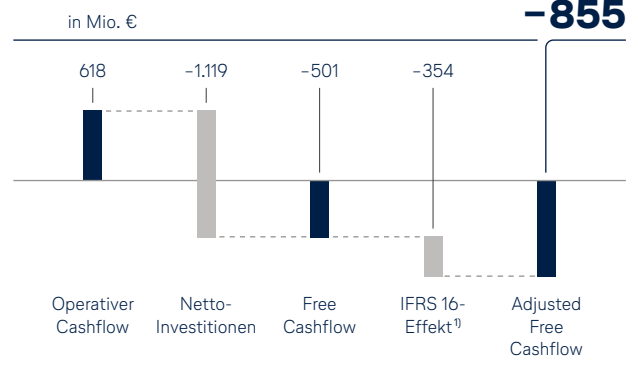
Adjusted Free Cashflow liegt bei –855 Mio. EUR

Die Bruttoinvestitionen (ohne Anteilskäufe) der Lufthansa Group betrugen 1.329 Mio. EUR (Vorjahr: 1.273 Mio. EUR) und enthielten die zuvor angeführten Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen. Gegenläufig wirkte sich der Abbau von reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen in Höhe von 21 Mio. EUR aus (Vorjahr: Abbau von 276 Mio. EUR). Für Anteilskäufe wurden Ausgaben von 27 Mio. EUR (Vorjahr: 39 Mio. EUR) getätigt.

Die Erlöse aus der Veräußerung von sonstigem Anlagevermögen in Höhe von 192 Mio. EUR (Vorjahr: Abfluss von 49 Mio. EUR) betrafen überwiegend den Verkauf von insgesamt 31 Flugzeugen. Die Zins- und Dividendeneinnahmen verminderten sich um 80 % auf 24 Mio. EUR (Vorjahr: 123 Mio. EUR). Die für die Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel betrugen somit insgesamt 1.119 Mio. EUR und lagen 16 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 962 Mio. EUR).

Nach Abzug dieser Nettozahlungsabflüsse aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2021 ein negativer Free Cashflow von –501 Mio. EUR (Vorjahr: –3.290 Mio. EUR).

G15 ADJUSTED FREE CASHFLOW



¹⁾ Tilgungsanteil operative Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungs-Cashflow.

Der Adjusted Free Cashflow verbesserte sich auf –855 Mio. EUR (Vorjahr: –3.669 Mio. EUR). Er berücksichtigt den Mittelabfluss aus Leasingverhältnissen (Tilgungsanteil), der im Finanzierungs-Cashflow gezeigt wird. Dieser betrug im Berichtsjahr 354 Mio. EUR (Vorjahr: 379 Mio. EUR).

Finanzierung

Wiedergewonnener Kapitalmarktzugang ermöglicht Rückzahlung von Stabilisierungsmaßnahmen

Im Geschäftsjahr 2021 hat sich die Lufthansa Group erfolgreich mit verschiedenen Instrumenten am Kapitalmarkt refinanziert. Sie profitierte dabei von ihrem wiedergewonnenen guten Zugang zum Kapitalmarkt infolge der operativen Erholung und der erfolgreichen Umsetzung von Restrukturierungsmaßnahmen. Damit wurde die vorzeitige Rückzahlung von Stabilisierungsmaßnahmen in Deutschland deutlich früher als ursprünglich geplant möglich.

Mehrere Anleihen werden erfolgreich am Kapitalmarkt platziert

Die Lufthansa Group hat im Geschäftsjahr 2021 durch die Ausgabe von Anleihen insgesamt 4,1 Mrd. EUR am Kapitalmarkt aufgenommen.

Am 4. Februar 2021 begab die Deutsche Lufthansa AG 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.

Am 7. Juli 2021 begab die Deutsche Lufthansa AG eine weitere Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1,0 Mrd. EUR. Die Anleihe mit einer Stückelung von 100.000 EUR wurde in zwei Tranchen mit einem Volumen zu je 500 Mio. EUR platziert. Die Tranche mit einer Laufzeit von drei Jahren wird jährlich mit 2,0 % verzinst, die zweite Tranche mit einer Laufzeit von acht Jahren wird jährlich mit 3,5 % verzinst.

Am 9. November 2021 begab die Deutsche Lufthansa AG eine Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1,5 Mrd. EUR. Die Anleihe mit einer Stückelung von 100.000 EUR wurde in zwei Tranchen mit einer Laufzeit von zwei beziehungsweise fünfeinhalb Jahren platziert. Die Tranche mit einer Laufzeit von zwei Jahren hat ein Volumen von 600 Mio. EUR und wird mit 1,625 % pro Jahr verzinst. Die Tranche mit einer Laufzeit von fünfeinhalb Jahren hat ein Volumen von 900 Mio. EUR und wird mit 2,875 % pro Jahr verzinst.

Kapitalerhöhung wird erfolgreich abgeschlossen

Am 6. Oktober 2021 schloss die Deutsche Lufthansa AG eine Kapitalerhöhung erfolgreich ab. Der Bruttoerlös aus der Kapitalerhöhung belief sich auf 2.162 Mio. EUR.

Die Gesellschaft gab im Rahmen der Kapitalerhöhung mit Bezugsrechten 597.742.822 neue auf den Namen lautende Stückaktien im Bezugsverhältnis 1:1 aus. Das Grundkapital beläuft sich damit auf 3.060.443.248,64 EUR. Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG konnten die neuen Aktien für 3,58 EUR je Aktie erwerben. ➔ **Lufthansa Aktie**, S. 11 ff.

Weitere Finanzierungsmaßnahmen werden durchgeführt

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2021 insgesamt 20 Flugzeugfinanzierungen abgeschlossen. Die aufgenommenen Kredite in Höhe von insgesamt 1,4 Mrd. EUR wurden mit fünf Airbus A350, drei Boeing 777F sowie zwölf Flugzeugen aus der A320-Familie besichert. Die Finanzierungen werden über die jeweilige Vertragslaufzeit von acht bis elf Jahren kontinuierlich getilgt.

Weiterhin hat die Lufthansa Group im Berichtsjahr zwei Schulscheindarlehen über 350 Mio. EUR und 150 Mio. EUR abgeschlossen.

Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group bilaterale Kreditlinien mit einer Vielzahl von Banken. Zum 31. Dezember 2021 betrugen diese Kreditlinien insgesamt 735 Mio. EUR (Vorjahr: 763 Mio. EUR).

Wesentliche Finanzierungen außerhalb der Bilanz gab es im Berichtsjahr nicht.

Lufthansa Group erhält weitere Zahlungen aus Stabilisierungspaketen und US CARES Act

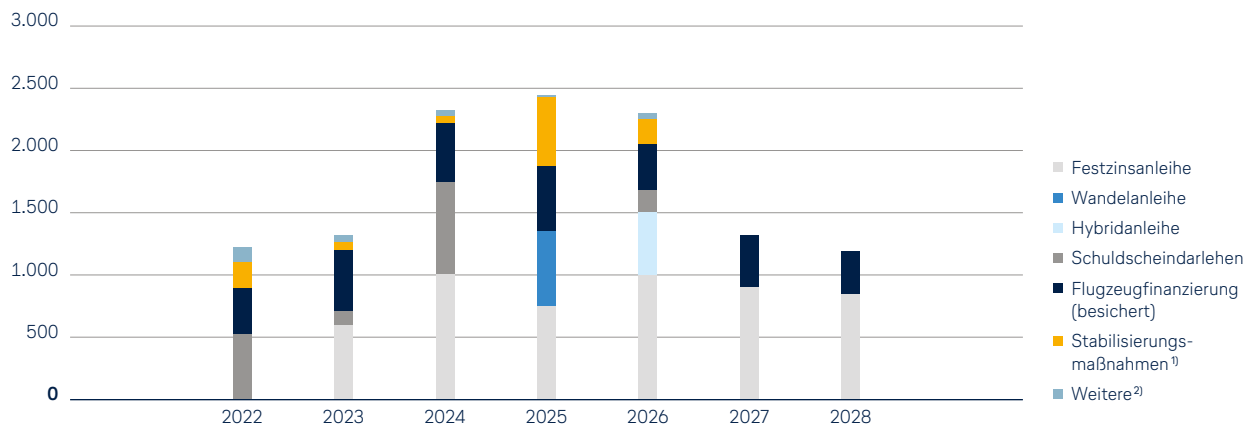
Im Geschäftsjahr 2021 erhielt die Lufthansa Group ohne Berücksichtigung von Rückzahlungen insgesamt 1,7 Mrd. EUR aus staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen in den Heimatmärkten des Konzerns.

Am 14. Juni 2021 hat die Deutsche Lufthansa AG 1,5 Mrd. EUR aus der Stillen Beteiligung I der Stabilisierungsmaßnahmen des WSF in Anspruch genommen. Diese wurde nach IFRS-Regelungen als Eigenkapital bilanziert. Darüber hinaus wurden in Belgien 157 Mio. EUR staatlich garantierter Kredite in Anspruch genommen.

Zusätzlich wurden den Gesellschaften der LSG Group und von Lufthansa Technik im Rahmen des US CARES Act I-III weitere Darlehen in Höhe von 93 Mio. USD (82 Mio. EUR) von bereits im Vorjahr bewilligten Mitteln ausgezahlt. Beide Gesellschaften erhielten außerdem im Rahmen des US CARES Act Zuschüsse von insgesamt 192 Mio. USD (170 Mio. EUR). Insgesamt wurden damit im Berichtszeitraum 239 Mio. EUR zusätzliche Mittel an ausländischen staatlich garantierten Kreditlinien in Anspruch genommen.

G16 FÄLLIGKEITENPROFIL DER FINANZVERBINDLICHKEITEN

Stand zum 31.12.2021 in Mio. €



¹) Planmäßige Rückzahlung von 240 Mio. EUR österreichischer Staatshilfe, 420 Mio. CHF Schweizer Staatshilfe und 287 Mio. EUR belgischer Staatshilfe.

²) Hauptsächlich bilaterale Darlehen – enthält keine Zahlungen aus Operating Leases.

Stabilisierungsmaßnahmen der deutschen Bundesregierung werden vorzeitig zurückgezahlt

Durch die verbesserte Geschäftsentwicklung und die am Kapitalmarkt aufgenommenen Finanzmittel war die Deutsche Lufthansa AG in der Lage, die vom WSF in Anspruch genommenen Stabilisierungsmaßnahmen vollständig und vorzeitig zurückzuzahlen.

Am 11. Februar 2021 hat die Deutsche Lufthansa AG den KfW-Kredit in Höhe von 1,0 Mrd. EUR vorzeitig zurückgezahlt.

Am 11. Oktober 2021 hat die Deutsche Lufthansa AG den im Juni gezogenen Teil der Stillen Beteiligung I des WSF in Höhe von 1,5 Mrd. EUR vollständig abgelöst. Der WSF verwendete dabei Mittel aus der Stillen Beteiligung I in Höhe von 282 Mio. EUR für seine Teilnahme an der Kapitalerhöhung.

Am 12. November 2021 hat die Deutsche Lufthansa AG die Stille Beteiligung II in Höhe von 1,0 Mrd. EUR zurückgezahlt. Der nicht in Anspruch genommene Teil der Stillen Beteiligung I in Höhe von 2,3 Mrd. EUR wurde gekündigt. Im Zuge der Kapitalerhöhung war die Stille Beteiligung I bereits um rund 700 Mio. EUR, die Differenz aus dem Bruttoerlös der Kapitalerhöhung und dem in Anspruch genommenen Teil der Stillen Beteiligung I, verringert worden. Damit sind sämtliche Stabilisierungsmaßnahmen in Deutschland abgelöst.

Im Berichtsjahr hat der WSF seinen Anteilsbesitz an der Deutschen Lufthansa AG laut Stimmrechtsmitteilung vom 7. Oktober 2021 auf 14,09 % reduziert. Zu Beginn der Stabilisierungsmaßnahmen lag der Aktienanteil bei 20 %. Im Rahmen seiner Teilnahme an der Kapitalerhöhung hat sich der WSF verpflichtet, die verbliebene Beteiligung spätestens 24 Monate nach Abschluss der Kapitalerhöhung, also bis spätestens Oktober 2023, zu veräußern.

Weitere Stabilisierungsmaßnahmen werden zurückgezahlt

Im Berichtsjahr wurden in Österreich und der Schweiz Tilgungen in Höhe von 60 Mio. EUR beziehungsweise 55 Mio. CHF (53 Mio. EUR) vorgenommen.

Ende des Geschäftsjahres 2021 standen der Lufthansa Group noch Stabilisierungsmaßnahmen in der Schweiz in Höhe von 1,1 Mrd. CHF (1,0 Mrd. EUR) zur Verfügung, die bislang noch nicht in Anspruch genommen beziehungsweise gekündigt wurden. Die in Österreich und Belgien gewährten Stabilisierungsmaßnahmen sind vollständig ausgeschöpft. Die Lufthansa Group prüft fortlaufend, wann die jeweiligen Stabilisierungsmaßnahmen zurückgezahlt werden können.

Die Finanzierungseinschränkungen für die Deutsche Lufthansa AG, die sich durch Sicherungsauflagen für Flugzeuge ergaben, sind mit der Rückführung der KfW-Mittel in Höhe von 1,0 Mrd. EUR entfallen.

Saldo der Finanzierungstätigkeit liegt bei 2.874 Mio. EUR

Neben der Rückzahlung der Stabilisierungsmaßnahmen standen den Mittelaufnahmen im Wesentlichen die Tilgungen von sieben Schuldscheindarlehen und kurzfristigen Finanzierungsmaßnahmen im Vorjahr (2,1 Mrd. EUR) sowie die planmäßigen Rückzahlungen von Flugzeugfinanzierungen und aus Leasing (849 Mio. EUR) gegenüber.

Zins- und Dividendenzahlungen beliefen sich auf 291 Mio. EUR (Vorjahr: 244 Mio. EUR). Die Dividendenzahlungen bezogen sich ausschließlich auf Couponszahlungen für die Stille Beteiligung I des WSF in Höhe von 19 Mio. EUR.

Der Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Zufluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 2.874 Mio. EUR (Vorjahr: Zufluss von 5.076 Mio. EUR).

Liquidität

Verfügbare Gesamtliquidität liegt bei 9,4 Mrd. EUR

Die bilanzielle Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln und kurzfristigen Wertpapieren und Termingeldern) stieg gegenüber Jahresende 2020 trotz des negativen Adjusted Free Cashflows aufgrund der Finanzierungsmaßnahmen und der in Anspruch genommenen Stabilisierungsmaßnahmen um 40 % auf 7.666 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 5.460 Mio. EUR). Davon waren am Jahresende 2021 6.363 Mio. EUR zentral bei der Deutschen Lufthansa AG verfügbar.

Die noch nicht abgerufenen Mittel aus den staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen und Krediten beliefen sich nach der Rückführung sämtlicher Mittel in Deutschland am Jahresende 2021 auf 1.044 Mio. EUR. Der Wert bezieht sich auf die in dieser Höhe nicht in Anspruch genommene Kreditlinie in der Schweiz. Darüber hinaus bestanden ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 735 Mio. EUR.

Insgesamt standen dem Unternehmen damit am Jahresende 2021 9,4 Mrd. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2020: 11,1 Mrd. EUR).

T024 VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG LUFTHANSA GROUP

	2021 in Mio. €	2020 in Mio. €	Veränderung in %
Ergebnis vor Ertragsteuern	-2.606	-8.631	70
Abschreibungen/Zuschreibungen	2.255	4.552	-50
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	30	9	233
Zinsergebnis/Beteiligungsergebnis	439	598	-27
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	-101	81	
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-484	212	
Veränderung des Trade Working Capitals	1.347	-683	
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	-262	1.534	
Operativer Cashflow	618	-2.328	
Investitionen und Zugänge reparaturfähige Ersatzteile	-1.335	-1.036	-29
Einnahmen aus Verkäufen von Anteilen/Abgang von Anlagevermögen	192	-49	
Zinseinnahmen und Dividenden	24	123	-80
Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	-1.119	-962	-16
Free Cashflow	-501	-3.290	85
Erwerb/Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-1.905	-1.380	-38
Kapitalerhöhung	3.309	306	981
Kapitalherabsetzung	-1.218	-	
Aufnahme/Rückführung langfristiger Finanzschulden	1.074	5.014	-79
Dividenden	-19	-21	10
Zinsausgaben	-272	-223	-22
Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	2.874	5.076	43
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	33	-33	
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	1.804	1.431	26
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	2.305	1.804	28

VERMÖGENSLAGE

Bilanzsumme steigt um 8 %

Die Konzernbilanzsumme stieg zum 31. Dezember 2021 gegenüber Jahresende 2020 um 8 % auf 42.538 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 39.484 Mio. EUR).

Dabei sanken die langfristigen Vermögenswerte um 1 % auf 29.063 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 29.444 Mio. EUR). Sie machten damit 68 % der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2020: 75 %). Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 34 % auf 13.475 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 10.040 Mio. EUR). Ihr Anteil an der Bilanzsumme lag damit bei 32 % (31. Dezember 2020: 25 %).

Das Eigenkapital stieg um 224 % auf 4.490 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 1.387 Mio. EUR). Insgesamt machten die langfristigen Mittel 65 % der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2020: 63 %). Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel deckten die langfristigen Vermögenswerte zu 96 % (31. Dezember 2020: 84 %). Der Anteil der kurzfristigen Mittel an der Bilanzsumme lag bei 35 % (31. Dezember 2020: 37 %).

Aktiva

Langfristiges Vermögen sinkt um 1 %

Die langfristigen Vermögenswerte sanken gegenüber Vorjahr um 1 % auf 29.063 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 29.444 Mio. EUR). Die Veränderung resultiert im Wesentlichen aus Abschreibungen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke, teilweise kompensiert durch Anzahlungen auf Flugzeugbestellungen sowie den Zugang von zwei Boeing 777-F (davon eine im Leasing), acht neuen Flugzeugen der Airbus A320-Familie und einem A220. Weiterhin verminderten sich die Bauten und die Betriebs- und Geschäftsausstattung inklusive der Nutzungsrechte bedingt durch planmäßige Abschreibungen und Abmietungen von Objekten. Die aktivierten latenten Steuern reduzierten sich aufgrund der Steuereffekte aus bewertungsbedingt gesunkenen Pensionsverpflichtungen, die den Zugang an aktivierten Verlustvorträgen

aus dem laufenden Geschäftsjahr mehr als kompensierten. Gegenläufig wirkte sich der Wertzuwachs bei derivativen Finanzinstrumenten des Anlagevermögens insbesondere aufgrund der gestiegenen Marktwerte der US-Dollar-Investitionssicherungen aus.

Der Wert der Flugzeuge und Reservetriebwerke belief sich zum Jahresende 2021 auf 15.318 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 15.842 Mio. EUR). Dabei umfasste die Flotte der Lufthansa Group 713 Flugzeuge.

Kurzfristiges Vermögen steigt um 34 %

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 34 % auf 13.475 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 10.040 Mio. EUR), insbesondere durch die Erhöhung der liquiden Mittel inklusive kurzfristiger Wertpapiere aufgrund der im Berichtsjahr durchgeführten Finanzierungsmaßnahmen. Außerdem stiegen die kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie andere Forderungen aufgrund der Ausweitung der Geschäftstätigkeit in allen Segmenten. Die steigenden Kerosinpreise führten zum Anstieg der Marktwerte von Sicherungsinstrumenten innerhalb der kurzfristigen derivativen Finanzinstrumente.

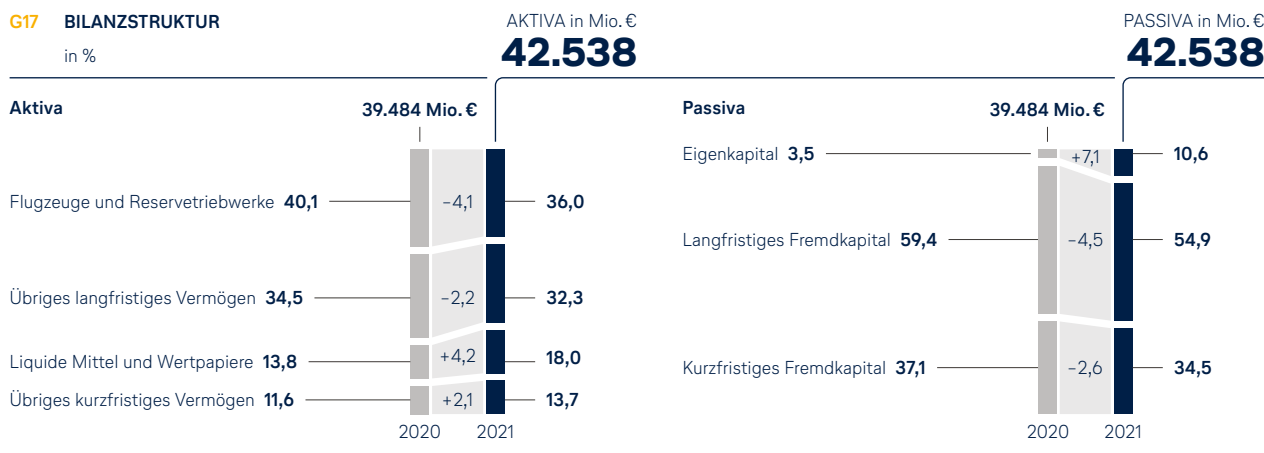
Die zum Verkauf stehenden Vermögenswerte in Höhe von 270 Mio. EUR betrafen im Wesentlichen 13 Flugzeuge, die zur Veräußerung vorgesehen sind.

Passiva

Eigenkapital steigt um 224 %, Eigenkapitalquote steigt auf 10,6 %

Das Eigenkapital ist gegenüber Jahresende 2020 um 224 % auf 4.490 Mio. EUR gestiegen (31. Dezember 2020: 1.387 Mio. EUR), primär bedingt durch die Ausgabe neuer Aktien, welche zu einer Erhöhung um 2.108 Mio. EUR führte. Darüber hinaus überkompensierten positive, ergebnisneutrale Bewertungseffekte aus Pensionen und Finanzinstrumenten den Verlust des laufenden Geschäftsjahres.

G17 BILANZSTRUKTUR in %



Die Eigenkapitalquote stieg damit gegenüber Jahresende 2020 um 7,1 Prozentpunkte auf 10,6 % (31. Dezember 2020: 3,5 %).

T025 ENTWICKLUNG VON KONZERNERGEBNIS, EIGENKAPITAL, EIGENKAPITALQUOTE UND EIGENKAPITALRENDITE

		2021	2020	2019	2018	2017
Ergebnis nach Ertragsteuern ¹⁾	Mio. €	-2.193	-6.766	1.245	2.196	2.374
Eigenkapital ¹⁾	Mio. €	4.490	1.387	10.256	9.573	9.110
Eigenkapitalquote ¹⁾	%	10,6	3,5	24,0	25,1	25,5
Eigenkapitalrendite ¹⁾	%	-48,8	-487,8	12,1	22,9	26,1

¹⁾ Inkl. Minderheiten.

Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen liegen auf Vorjahresniveau

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten lagen mit 23.366 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2020: 23.438 Mio. EUR). Der Anstieg der Finanzschulden wurde durch den Rückgang der Pensionsverbindlichkeiten kompensiert.

Die langfristigen Finanzschulden lagen mit 15.041 Mio. EUR um 23 % über dem Wert vom Jahresende 2020 (31. Dezember 2020: 12.252 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte überwiegend aus den neuen Finanzmittelaufnahmen. Diesem standen die vorzeitige Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen des WSF sowie fristigkeitsbedingte Umgliederungen gegenüber. ➔ **Finanzierung, S. 46 f.**

Die Pensionsverbindlichkeiten sanken um 30 % auf 6.676 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 9.531 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des um 0,5 Prozentpunkte auf 1,3 % gestiegenen Zinssatzes zur Abzinsung von Pensionsverpflichtungen (Vorjahr: 0,8 %) sowie einer positiven Wertentwicklung der Planvermögen.

Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen bleiben stabil

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten blieben mit 14.682 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (31. Dezember 2020: 14.659 Mio. EUR). Der Rückgang der kurzfristigen Finanzschulden und anderer Finanzverbindlichkeiten wurde teilweise kompensiert durch den Anstieg der Verbindlichkeiten aus noch nicht genutzten Flugtickets und kurzfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Die sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten gingen im Wesentlichen aufgrund der Rückzahlung gestundeter Einfuhrumsatzsteuer (EUST)-Verbindlichkeiten zurück.

Nettokreditverschuldung liegt 9 % unter Vorjahr

Die Nettokreditverschuldung lag aufgrund der zugeführten Eigenkapitalmittel, die den Abfluss aus dem Free Cashflow, Zinsen und Pensionsplandotierungen mehr als kompensierten, mit 9.023 Mio. EUR um 9 % unter dem Niveau vom Jahresende 2020 (31. Dezember 2020: 9.922 Mio. EUR).

Das Adjusted Net Debt, die Summe von Nettokreditverschuldung und Pensionsverbindlichkeiten abzüglich 50 % der 2015 begebenen Hybridanleihe, sank gegenüber Jahresende 2020 um 20 % auf 15.452 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 19.206 Mio. EUR).

T026 BERECHNUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG

	2021 in Mio. €	2020 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	2.461	4.938	-50
Anleihen	6.697	2.907	130
Leasingverbindlichkeiten	2.370	2.637	-10
Übrige langfristige Finanzschulden	5.142	4.886	5
	16.670	15.368	8
Übrige Bankverbindlichkeiten	19	14	36
Konzernkreditverschuldung	16.689	15.382	8
Bankguthaben und Kassenbestände	2.307	1.806	28
Wertpapiere	5.359	3.654	47
Nettokreditverschuldung	9.023	9.922	-9
Pensionsrückstellungen	6.676	9.531	-30
Nettokreditverschuldung und Pensionsrückstellungen	15.699	19.453	-19

Vergleich mit ursprünglicher Prognose und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Umsatz und Adjusted EBIT der Lufthansa Group entwickeln sich entsprechend der ursprünglichen Prognose. | 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

Die Lufthansa Group hat ihren Ausblick für das Geschäftsjahr 2021 mit der Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2020 am 4. März 2021 aufgestellt und bekannt gegeben. Aufgrund der Unsicherheiten im Zusammenhang mit der anhaltenden Corona-Pandemie war es erneut nicht möglich, einen detaillierten Ausblick für das Geschäftsjahr 2021 zu geben. Dies änderte sich auch im Laufe des Geschäftsjahres 2021 nicht.

So prognostizierte die Lufthansa Group im März für das Geschäftsjahr 2021 einen Anstieg der Umsatzerlöse und einen Rückgang des operativen Verlusts auf Basis des Adjusted EBIT im Vergleich zum Vorjahr. Im November konkretisierte der Konzern seinen Ergebnisausblick, indem er die Erwartung äußerte, den operativen Verlust, gemessen am Adjusted EBIT, gegenüber Vorjahr mindestens halbieren zu können. Die Prognosen trafen mit einem Anstieg der Umsatzerlöse um 24 % und mit einem Adjusted EBIT in Höhe von –2.349 Mio. EUR (Vorjahr: –5.451 Mio. EUR) zu.

Die für das Geschäftsjahr 2021 prognostizierte Kapazitätsentwicklung wurde im Verlauf des Berichtsjahres angepasst. In ihrem ursprünglichen Ausblick prognostizierte die Lufthansa Group eine Kapazität in der Bandbreite zwischen 40 % und 50 % im Vergleich zum Vorkrisenniveau im Jahr 2019, gemessen in angebotenen Sitzkilometern. Mit der Veröffentlichung des 1. Zwischenberichts 2021 Anfang Mai passte die Lufthansa Group ihren Kapazitätsausblick an und prognostizierte seitdem eine Kapazität in Höhe von 40 % gegenüber dem Vorkrisenniveau. Diese Prognose traf mit einer tatsächlichen Kapazität in Höhe von 40 % zu.

Lufthansa Cargo übertrifft ursprüngliche Prognose

Für die Geschäftsfelder Network Airlines, Eurowings, Technik und Catering erwartete die Lufthansa Group analog zur Entwicklung des Konzerns einen Anstieg der Umsatzerlöse und einen Rückgang des operativen Verlusts.

Die Prognose traf für die Geschäftsfelder Network Airlines, Eurowings und Technik mit einem Anstieg der Umsatzerlöse um 26 %, 37 % beziehungsweise 7 % sowie einem Adjusted EBIT von –3.486 Mio. EUR (Vorjahr: –4.674 Mio. EUR), –230 Mio. EUR (Vorjahr: –703 Mio. EUR) beziehungsweise 210 Mio. EUR (Vorjahr: –383 Mio. EUR) zu.

Für das Geschäftsfeld Catering traf die Umsatzprognose nicht zu. Die Umsatzerlöse sanken im Berichtsjahr um 15 %. Dennoch konnte die LSG Group im Geschäftsjahr 2021 ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 27 Mio. EUR (Vorjahr: –284 Mio. EUR) erzielen.

Für das Geschäftsfeld Logistik prognostizierte die Lufthansa Group zur Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2020 aufgrund der erwarteten Normalisierung der Durchschnittserlöse im Vergleich zu den historischen Höchstständen im Jahr 2020 einen Rückgang von Umsatz und Adjusted EBIT. Dieser Ausblick wurde mit der Veröffentlichung des 1. Zwischenberichts 2021 angepasst. Seitdem erwartete die Lufthansa Group aufgrund der anhaltenden Angebotsverknappung im Markt und damit stark gestiegener Durchschnittserlöse einen Anstieg von Umsatz und Adjusted EBIT im Geschäftsjahr 2021. Diese Prognose wurde mit einem Anstieg der Umsatzerlöse um 38 % und des Adjusted EBIT um 93 % auf 1.493 Mio. EUR (Vorjahr: 772 Mio. EUR) erreicht. Damit erzielte Lufthansa Cargo erneut ein Rekordergebnis.

Wesentliche KPIs der Lufthansa Group entwickeln sich im Rahmen der Prognose

Die Lufthansa Group prognostizierte für das Geschäftsjahr 2021, dass die Bruttoinvestitionen bei rund 1,3 Mrd. EUR liegen würden. Darüber hinaus prognostizierte die Lufthansa Group Verbesserungen des Operativen Cashflows und des Adjusted Free Cashflows. Diese Prognosen trafen mit Bruttoinvestitionen in Höhe von 1.329 Mio. EUR, einem Anstieg des Operativen Cashflows auf 618 Mio. EUR (Vorjahr: -2.328 Mio. EUR) und einem Adjusted Free Cashflow von -855 Mio. EUR (Vorjahr: -3.669 Mio. EUR) zu.

Die Verschuldung entwickelte sich besser als ursprünglich erwartet. Anstatt des prognostizierten Anstiegs gegenüber Vorjahr sank die Nettokreditverschuldung um 9 %. Ausschlaggebend dafür waren die zugeführten Eigenkapitalmittel, die den Abfluss aus dem Free Cashflow, Zinsen und Pensionsplandotierungen mehr als kompensierten.

Die Prognose einer Verbesserung des Adjusted ROCE im Geschäftsjahr 2021 traf zu. Die Kennzahl lag um 9,2 Prozentpunkte über Vorjahr.

Prognose für spezifischen CO₂-Ausstoß wird erreicht

Die Lufthansa Group erwartete für den spezifischen CO₂-Ausstoß einen Rückgang im Geschäftsjahr 2021 gegenüber Vorjahr. Mit einem Rückgang der CO₂-Emissionen pro Passagierkilometer um 3 % wurde diese Prognose erreicht. Ausschlaggebend hierfür war der veränderte Streckenmix und eine damit verbundene Erhöhung der durchschnittlichen Flugstreckenlänge.

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Nach einem herausfordernden Jahr 2020 hat die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2021 wesentliche Fortschritte bei der Bewältigung der Coronakrise gemacht.

Die Lockerung von Reiserestriktionen, die im Zuge des Fortschritts der globalen Impfkampagnen möglich wurde, führte zu einer erhöhten Kundennachfrage und einem entsprechenden Ausbau der Kapazitäten. Infolge der operativen Erholung konnten wir unseren Umsatz um 24 % gegenüber Vorjahr steigern und den operativen Verlust mit einem Adjusted EBIT in Höhe von -2.349 Mio. EUR um mehr als die Hälfte reduzieren.

Getrieben wurde die Ergebnisentwicklung unter anderem durch die Erfolge bei der Umsetzung der Restrukturierungsprogramme. So konnten im Berichtsjahr bereits mehr als drei Viertel der insgesamt angestrebten jährlichen Einsparungen von 3,5 Mrd. EUR erreicht werden.

Darüber hinaus trugen die Aviation Services-Gesellschaften zur finanziellen Erholung der Lufthansa Group bei. Lufthansa Technik und die LSG Group konnten wieder in die Gewinnzone zurückkehren. Lufthansa Cargo erzielte im Berichtsjahr erneut ein Rekordergebnis.

Durch die erfolgreichen Finanzierungsmaßnahmen am Kapitalmarkt, insbesondere durch die Ausgabe mehrerer Anleihen und die erfolgreiche Durchführung einer Kapitalerhöhung, konnten alle in Anspruch genommenen Stabilisierungsmaßnahmen des WSF vollständig und frühzeitig zurückgezahlt und die Bilanz gestärkt werden.

Wir haben tiefgreifende Veränderungen im Unternehmen angestoßen, um uns auf die strukturellen Veränderungen in der Nachfrage und im Marktumfeld einzustellen. Der Vorstand ist insofern zuversichtlich, dass die Lufthansa Group gestärkt aus der Krise hervorgehen und ihre Position als führende Airline-Gruppe Europas weiter ausbauen wird.

T027 ENTWICKLUNG WESENTLICHER KPIS

		Ergebnis 2020 ¹⁾	Prognose 2021 ¹⁾	Ergebnis 2021
Umsatz	Mio. €	13.589	über Vorjahr	16.811
Adjusted EBIT	Mio. €	-5.451	über Vorjahr	-2.349
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	358.803 ²⁾	40 – 50 % des Niveaus von 2019	145.139 (40 %)
Bruttoinvestitionen	Mio. €	1.273	rund 1.300	1.329
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	-3.669	über Vorjahr	-855
Operativer Cashflow	Mio. €	-2.328	über Vorjahr	618
Nettokreditverschuldung	Mio. €	9.922	über Vorjahr	9.023
Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA		nicht aussagekräftig	nicht aussagekräftig	nicht aussagekräftig
Adjusted ROCE	%	-16,7	über Vorjahr	-7,5
Spezifischer CO ₂ -Ausstoß	Gr.	105,2	unter Vorjahr	101,6

¹⁾ Wie im Geschäftsbericht 2020 berichtet.

²⁾ Ergebnis 2019.

Geschäftsfelder

Geschäftsfeld Network Airlines

Senkung von Kosten, Sicherung der Liquidität und Steigerung der Produktivität stehen im Fokus der Network Airlines. | Flottenmodernisierung wird weiter vorangetrieben. | Operative und finanzielle Entwicklung verbessern sich im Jahresverlauf.

T028 KENNZAHLEN NETWORK AIRLINES

		2021	2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	8.376	6.622	26
davon Verkehrserlöse	Mio. €	6.802	5.488	24
Operative Erträge	Mio. €	8.946	7.616	17
Operative Aufwendungen	Mio. €	12.413	12.258	1
Adjusted EBITDA	Mio. €	-1.920	-2.860	33
Adjusted EBIT	Mio. €	-3.486	-4.674	25
EBIT	Mio. €	-3.364	-6.099	45
Adjusted EBIT-Marge	%	-41,6	-70,6	29,0 P.
Adjusted ROCE	%	-23,7	-27,9	4,2 P.
Segment- investitionen	Mio. €	1.035	958	8
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	53.295	57.363	-7
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	54.918	59.191	-7

Außerdem erweitern kommerzielle Joint Ventures mit führenden internationalen Airlines das Streckennetz der Konzern-Airlines. 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.

Geschäftsverlauf

Umsetzung der Restrukturierungsprogramme liegt im Fokus der Network Airlines

Die Network Airlines arbeiteten im Verlauf des Geschäftsjahres 2021 intensiv an der Umsetzung ihrer jeweiligen Restrukturierungsprogramme. Dabei standen die Senkung der Kosten, die Sicherung der Liquidität und die Steigerung der Profitabilität im Fokus.

Flottenmodernisierung und -vereinheitlichung wird fortgeführt

Die Network Airlines treiben die Modernisierung und Vereinheitlichung ihrer Flotten weiter voran. Dabei werden ältere Flugzeugmodelle ausgeflottet und neue, effiziente und damit treibstoff- und CO₂-sparende Flugzeuge in die Flotte aufgenommen. Ende des Geschäftsjahres 2021 bestand die Flotte der Network Airlines aus insgesamt 598 Flugzeugen (Vorjahr: 654 Flugzeuge). [Flotte, S. 24 ff.](#)

Produkt und Service wird weiter ausgebaut

Im Laufe des ersten Halbjahres 2021 wurde bei Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines ein neues Cateringkonzept eingeführt. Dabei wird den Kund:innen der Airlines in der Economy Class auf Kurz- und Mittelstrecken ein individuelles und hochwertiges Essensangebot zum Kauf angeboten. Das Konzept wurde in Zusammenarbeit mit Retail inMotion, einer Tochtergesellschaft der LSG Group, entwickelt. Weiterhin wurde bei Lufthansa German Airlines im September 2021 das Cateringkonzept „Tasting HEIMAT“ für Business Class-Gäste eingeführt.

Darüber hinaus hat Lufthansa German Airlines im September 2021 eine neue innovative Kabine in neuen Flugzeugen der Airbus A320-Familie eingeführt. Damit wird der Reisekomfort für die Fluggäste spürbar verbessert. Die neue Kabine wird zukünftig auch bei SWISS, Brussels Airlines und Eurowings zum Einsatz kommen.

Geschäftstätigkeit

Network Airlines bieten ihren Kund:innen ein qualitativ hochwertiges Angebot

Zum Geschäftsfeld Network Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines. Die Airlines bieten ihren Kund:innen 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.

Weiterhin zählen auch die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine und Air Dolomiti, Edelweiss Air und Germanwings, deren Passagierflugbetrieb mittlerweile eingestellt wurde, zum Geschäftsfeld Network Airlines. Darüber hinaus ist Eurowings Discover, der neue Ferienflieger der Lufthansa Group, der im Juli 2021 den Flugbetrieb aufgenommen hat, Teil des Geschäftsfelds.

Nachhaltigkeit trotz Corona-Pandemie weiter im Fokus

Für die Network Airlines spielt Nachhaltigkeit eine wesentliche Rolle. Dabei steht die Reduzierung der Umweltauswirkungen im Mittelpunkt. Im Geschäftsjahr 2021 haben die Network Airlines ihre Flottenmodernisierung weiter vorangetrieben. Die Investitionen in moderne und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge und Triebwerkstechnologien stellen aktuell den wichtigsten Hebel zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb dar.

Darüber hinaus investieren die Network Airlines in die Entwicklung und den Aufbau der notwendigen Infrastruktur für die Nutzung nachhaltiger Treibstoffe. Beispielsweise hat SWISS im Berichtsjahr erstmals eine ganzheitliche Logistikkette für den Import von nachhaltigem Treibstoff (SAF) in die Schweiz etabliert.

Zudem bauen die Network Airlines die Möglichkeiten zur Kompensation von CO₂-Emissionen weiter aus. So können Fluggäste über die Plattform Compensaid ihre CO₂-Emissionen über verschiedene hochwertige Klimaschutzprojekte kompensieren oder über den Einkauf von nachhaltigen Kraftstoffen (SAF) verringern.

Weitere Nachhaltigkeitsaktivitäten der Network Airlines finden sich in der [Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung, S. 94 ff.](#)

Operative Entwicklung

Operative Entwicklung verbessert sich im Laufe des Berichtsjahres

Die Entwicklung der Network Airlines war im Geschäftsjahr 2021 weiterhin von den Auswirkungen der Coronakrise beeinflusst. Der weltweit beschleunigte Impffortschritt und die daraus resultierende schrittweise Lockerung der Reisebeschränkungen wirkten sich jedoch im Verlauf des Jahres zunehmend positiv auf die Nachfrage nach Flugreisen aus.

So stieg bereits zum Sommer 2021 die Nachfrage nach Flügen zu europäischen Urlaubszielen und touristischen Langstreckendestinationen mit nur begrenzten oder keinen Reisebeschränkungen stark an. Später nahm sie dann auch auf

den Strecken nach Nordamerika deutlich zu, insbesondere nach der Ankündigung der Rücknahme der Reiserestriktionen in die USA. Auch die Nachfrage nach Geschäftsreisen stieg im Jahresverlauf merklich. Gegen Jahresende wirkten sich steigende Corona-Fallzahlen in den Heimatmärkten des Konzerns und das Auftreten der Omikron-Variante allerdings negativ auf die Nachfrage aus.

Verkehrsleistung legt im Jahresverlauf zu

Die angebotene Kapazität der Network Airlines wurde im Verlauf des Berichtsjahres ausgebaut. Im ersten Quartal lag sie bei 22 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019, im zweiten Quartal bei 29 %, im dritten Quartal bei 49 % und im vierten Quartal bei 59 %. Im gesamten Jahr lag die Kapazität bei 40 % des Vorkrisenniveaus.

Der Vergleich der Kennzahlen des Geschäftsjahres 2021 zum Vorjahr wird von der Tatsache beeinflusst, dass sich die Auswirkungen der Coronakrise im Vorjahr erst im Laufe des Monats März gezeigt haben.

Trotz dieses Effekts lag das Angebot im Geschäftsjahr 2021 um 32 % über Vorjahr, wobei die Zahl der Flüge um 22 % stieg. Der Absatz stieg um 28 %. Insgesamt beförderten die Network Airlines im Geschäftsjahr 2021 39,2 Mio. Passagiere, 34 % mehr als im Vorjahr. Der Sitzladefaktor lag mit 60,3 % um 1,9 Prozentpunkte unter Vorjahr.

Die Durchschnittserlöse stiegen auf währungsbereinigter Basis um 1,7 %. Die Verkehrserlöse der Network Airlines stiegen aufgrund der gestiegenen Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 24 % auf 6.802 Mio. EUR (Vorjahr: 5.488 Mio. EUR).

T029 LEISTUNGSDATEN NETWORK AIRLINES

		2021	2020	Veränderung in %
Flüge	Anzahl	379.434	310.023	22
Fluggäste	Tsd.	39.157	29.119	34
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	131.225	99.568	32
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	79.157	61.961	28
Sitzladefaktor	%	60,3	62,2	-1,9 P.

T030 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Network Airlines

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2021 in Mio. €	Veränderung in %	2021 in Tsd.	Veränderung in %	2021 in Mio.	Veränderung in %	2021 in Mio.	Veränderung in %	2021 in %	Veränderung in P.
Europa	2.982	41	31.653	38	45.607	42	31.480	57	69,0	6,2
Amerika	1.792	29	3.746	33	50.132	39	28.653	31	57,2	-3,3
Asien/Pazifik	487	-30	793	-44	14.106	-25	5.951	-48	42,2	-19,4
Nahost/Afrika	833	51	2.965	56	21.380	69	13.073	55	61,1	-5,7
Nicht zuordenbar	708	-4	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamtverkehr	6.802	24	39.157	34	131.225	32	79.157	28	60,3	-1,9

Finanzielle Entwicklung

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 26 %

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Network Airlines stiegen aufgrund der gestiegenen Verkehrserlöse im Vergleich zum Vorjahr um 26 % auf 8.376 Mio. EUR (Vorjahr: 6.622 Mio. EUR). Die operativen Erträge lagen mit 8.946 Mio. EUR um 17 % über Vorjahr (Vorjahr: 7.616 Mio. EUR). Die währungsbereinigten Stückerlöse (RASK) sanken vor allem aufgrund des rückläufigen Ladefaktors und niedrigerer Durchschnittserlöse im Kurzstreckenverkehr um 6,6 %.

T031 OPERATIVE KENNZAHLEN NETWORK AIRLINES

	2021	2020	Veränderung	Währungs- bereinigte Veränderung
	in € Cent	in € Cent	in %	in %
Durchschnitts- erlöse	7,7	7,7	0,4	1,7
Stückerlöse (RASK)	6,6	7,2	-8,3	-6,6
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissions- aufwendungen	7,7	10,3	-24,6	-24,1

Aufwendungen steigen deutlich unterproportional zum Umsatz

Mit einem Wachstum von 1 % auf 12.413 Mio. EUR (Vorjahr: 12.258 Mio. EUR) stiegen die operativen Aufwendungen deutlich weniger stark als der Umsatz. Ausschlaggebend dafür waren vor allem niedrigere Personalaufwendungen und Abschreibungen. Die währungsbereinigten Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen sanken dementsprechend um 24,1 %.

T032 AUFWENDUNGEN NETWORK AIRLINES

	2021	2020	Veränderung
	in Mio. €	in Mio. €	in %
Materialaufwand	5.687	5.101	11
davon Treibstoff	1.970	1.570	25
davon Gebühren	1.667	1.316	27
davon Charteraufwand	101	143	-29
davon Technikleistungen	1.006	1.126	-11
Personalaufwand ¹⁾	3.311	3.340	-1
Abschreibungen ²⁾	1.566	1.814	-14
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	1.849	2.003	-8
Summe operative Aufwendungen	12.413	12.258	1

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Der Materialaufwand lag mit 5.687 Mio. EUR um 11 % über Vorjahr (Vorjahr: 5.101 Mio. EUR). Dabei stiegen die Treibstoffkosten um 25 % auf 1.970 Mio. EUR (Vorjahr: 1.570 Mio. EUR). Die Aufwendungen für Gebühren erhöhten sich um 27 % auf 1.667 Mio. EUR (Vorjahr: 1.316 Mio. EUR).

Der Personalaufwand sank um 1 % auf 3.311 Mio. EUR (Vorjahr: 3.340 Mio. EUR). Der Rückgang der durchschnittlichen Anzahl von Mitarbeitenden um 7 % sowie Einsparungen durch Kurzarbeit und Krisentarifvereinbarungen wurden teilweise durch Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 344 Mio. EUR (Vorjahr: 166 Mio. EUR) kompensiert. Der Effekt aus der Kurzarbeit und den damit verbundenen staatlichen Unterstützungsleistungen nahm im Jahresverlauf ab. ➤ Mitarbeitende, S. 27 ff.

Die planmäßigen Abschreibungen sanken um 14 % auf 1.566 Mio. EUR (Vorjahr: 1.814 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken um 8 % auf 1.849 Mio. EUR (Vorjahr: 2.003 Mio. EUR).

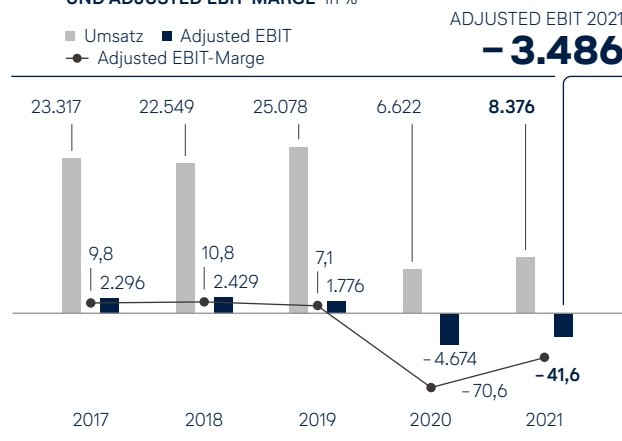
Adjusted EBIT liegt bei -3.486 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2021 entsprechend bei -3.486 Mio. EUR (Vorjahr: -4.674 Mio. EUR). Darin enthalten sind einmalige Belastungen aus Restrukturierungen in Höhe von 344 Mio. EUR (Vorjahr: 166 Mio. EUR) und nicht betrieblich bedingte, außerordentliche Kosten aus Rechtsverfahren in Höhe von 50 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug -41,6 % (Vorjahr: -70,6 %).

Das EBIT lag im Berichtsjahr bei -3.364 Mio. EUR (Vorjahr: -6.099 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultierte im Wesentlichen aus den Änderungen der Pensionspläne von SWISS und Austrian Airlines, die Erträge in Höhe von 98 Mio. EUR verursachten. Im Vorjahr hatten vor allem außerplanmäßige Abschreibungen der Flotte in Höhe von 1.385 Mio. EUR das Ergebnis belastet. ➤ Ertragslage, S. 40 ff.

G18 NETWORK AIRLINES:

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



Segmentinvestitionen steigen um 8 % gegenüber Vorjahr

Die Segmentinvestitionen stiegen im Berichtsjahr vor allem aufgrund gestiegener Anzahlungen auf Flugzeugbestellungen um 8 % auf 1.035 Mio. EUR (Vorjahr: 958 Mio. EUR).

Anzahl der Mitarbeitenden sinkt um 7 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum Jahresende sank gegenüber Vorjahr um 7 % auf 53.295 (Vorjahr: 57.363), vor allem aufgrund von Fluktuation, des Verzichts auf externe Neueinstellungen und von Freiwilligenprogrammen zur Verringerung der Mitarbeiterzahl.

LUFTHANSA GERMAN AIRLINES

T033 KENNZAHLEN LUFTHANSA GERMAN AIRLINES¹⁾

		2021	2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5.061	4.104	23
Operative Erträge	Mio. €	5.499	4.709	17
Operative Aufwendungen	Mio. €	8.096	8.063	0
Adjusted EBITDA	Mio. €	-1.745	-2.297	24
Adjusted EBIT	Mio. €	-2.616	-3.386	23
EBIT	Mio. €	-2.587	-4.702	45
Adjusted EBIT-Marge	%	-51,7	-82,5	30,8 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	35.738	37.741	-5
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	36.545	38.670	-5
Flüge	Anzahl	227.427	192.216	18
Fluggäste	Tsd.	23.544	17.996	31
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	82.962	64.480	29
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	50.067	40.064	25
Sitzladefaktor	%	60,3	62,1	-1,8 P.

¹⁾ Inkl. Regionalpartnern und Eurowings Discover.

Als größte deutsche Fluggesellschaft hat Lufthansa German Airlines mit den Drehkreuzen in Frankfurt und München ihren Kund:innen auch im Jahr 2021 ein Premium-Produkt mit Umsteigeverbindungen zu allen Destinationen, zu denen Flugverkehr möglich war, angeboten. Die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine und Air Dolomiti sowie Germanwings, deren Passagierflugbetrieb mittlerweile eingestellt wurde, sind ebenfalls Teil von Lufthansa German Airlines. Darüber hinaus zählen auch Miles & More und die Beteiligung an der Terminal 2 Gesellschaft in München zu Lufthansa German Airlines.

Eurowings Discover nimmt Flugbetrieb im touristischen Segment auf

Um sich strategisch auf das wachsende touristische Reise-segment auszurichten, wurde bereits im Geschäftsjahr 2020 Eurowings Discover, der neue Ferienflieger der Lufthansa Group, als Tochtergesellschaft der Deutschen Lufthansa AG

gegründet. Nachdem Eurowings Discover im Juni 2021 die Betriebsgenehmigung durch das Luftfahrtbundesamt erhalten hatte, nahm die Airline im Juli 2021 ihren Flugbetrieb mit zunächst drei Flugzeugen vom Typ Airbus A330 auf.

Mit einem Angebot aus Kurz-, Mittel- und Langstrecke ergänzt und stärkt Eurowings Discover das touristische Portfolio der Lufthansa Group ab Frankfurt und ab 2022 auch ab München. Die Airline operiert unter dem IATA-Code 4Y in eigener kommerzieller und operativer Verantwortung. Sie ist vollständig in das Zubringernetz und den Vertrieb von Lufthansa German Airlines integriert. Damit profitieren die Fluggäste von einem durchgängigen Buchungsprozess und nahtlosem Umsteigeverkehr.

Ende 2021 bestand die Flotte von Eurowings Discover aus sieben A330 und drei A320. Alle Flugzeuge waren zuvor bei anderen Gesellschaften der Lufthansa Group im Einsatz.

Restrukturierungsprogramm „New Tomorrow“ legt den Fokus auf nachhaltige Kosteneinsparungen

Im Rahmen des Restrukturierungsprogramms „New Tomorrow“ hat Lufthansa German Airlines im Geschäftsjahr 2021 eine Vielzahl an Maßnahmen erfolgreich umgesetzt.

Neben der Umsetzung kurzfristiger Kostensenkungsmaßnahmen zur unmittelbaren Liquiditätsverbesserung lag der Fokus vor allem auf strukturellen, langfristigen Veränderungen der Kosten- und Erlösstruktur. Im Mittelpunkt standen Maßnahmen zur Reduktion des Personalaufwands (Verhandlung von Krisenbeiträgen und Freiwilligenprogramme für alle Berufsgruppen), Einsparungen in den Bereichen Technik (Abbestellung konzernexterner Dienstleistungen) und Ground Operations (Ausdehnung Automatisierung und flexible Arbeitszeitmodelle) sowie IT und Infrastruktur. Darüber hinaus wurden das Boden- und Bordprodukt an die Erfordernisse des aktuellen Marktumfelds angepasst und neue Ansätze zur Steigerung der Zusatzerlöse erarbeitet.

Als Teil des Restrukturierungsprogramms wurde das Freiwilligenprogramm „now!“ für das Boden-, Cockpit- und Kabinenpersonal der Deutschen Lufthansa AG erfolgreich umgesetzt. Insgesamt haben sich rund 1.800 Boden-, 400 Cockpit- und 900 Kabinenmitarbeitende für das freiwillige Ausscheiden entschieden. ➤ **Mitarbeitende, S. 27 ff.**

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.

Im Jahr 2021 wurden von Lufthansa German Airlines zwölf Flugzeuge verkauft, darunter zwei Boeing 747-400, sechs A320 und vier Bombardier CRJ. Acht Flugzeuge vom Typ A340-600 wurden aus dem Langzeitparkmodus reaktiviert, um temporäre Kapazitätsengpässe zu überbrücken.

Um die Flottenmodernisierung schneller voranzutreiben, wurden im Berichtsjahr fünf weitere Flugzeuge vom Typ 787-9 bestellt, welche im Laufe des ersten Halbjahres 2022 in Betrieb gehen sollen. Darüber hinaus wurde die bestehende Bestellung von A350-900-Flugzeugen effektiv um weitere zwei Flugzeuge ergänzt. Weiterhin wurden Leasingverträge für vier Flugzeuge vom Typ A350-900 unterzeichnet, die seit Anfang 2022 in die Flotte aufgenommen werden.

➔ **Flotte, S. 24 ff.**

Lufthansa German Airlines baut ihr Premium-Produkt weiter aus

Auch während der Corona-Pandemie hat Lufthansa German Airlines weiter daran gearbeitet, ihr Angebot an die veränderten Kundenbedürfnisse anzupassen und mit neuen Produkten und Services die Kundenzufriedenheit nachhaltig zu steigern.

So wurde im Mai 2021 auf der Kurzstrecke das neue Cateringkonzept „Onboard Delights“ erfolgreich eingeführt. Damit bietet die Airline ihren Kund:innen in der Economy Class ein hochwertiges Angebot frischer Speisen, Snacks und Getränke zum Kauf an. Mit diesem Produkt entspricht Lufthansa German Airlines dem Kundenwunsch nach Frische, Qualität und Nachhaltigkeit. Seit Dezember 2021 haben zudem Fluggäste auf Langstreckenflügen in der Economy und Premium Economy Class die Möglichkeit, hochwertige Snacks und Spirituosen zu kaufen. Die Hauptmahlzeiten und Getränke bleiben kostenfrei.

Im September 2021 hat Lufthansa German Airlines das kulinarische Konzept „Tasting HEIMAT“ für Business Class-Gäste auf Kurz- und Mittelstreckenflügen eingeführt. Dabei werden kreative Menüs inspiriert von deutschen Metropolen serviert, welche ein Gefühl von „Zuhause an Bord“ vermitteln sollen. Traditionelle deutsche Rezepturen werden neu interpretiert und mit kulinarischen Einflüssen aus der ganzen Welt verfeinert.

Im Berichtsjahr wurde darüber hinaus die „Sleepers Row“, eine komplette Schlafreihe in der Economy Class, auf interkontinentalen Flügen erfolgreich eingeführt. Auf über 30 Routen haben Fluggäste die Möglichkeit, eine Sleepers Row gegen einen Aufpreis zu buchen. Sie bietet eine freie Sitzreihe inklusive bevorzugtem Boarding, eine bequeme Matratzenauflage, eine Decke und ein Kissen in Business Class-Qualität.

Lufthansa German Airlines unterstützt mit Hilfs- und Forschungsflügen

Auch im Jahr 2021 hat Lufthansa German Airlines die Bundesregierung mit Hilfsflügen unterstützt. So wurde im August 2021 eine Luftbrücke von Taschkent nach Frankfurt für die Evakuierung von Flüchtenden aus Afghanistan aufgebaut.

Darüber hinaus wurden im Auftrag des Alfred-Wegener-Instituts zwei Charterflüge zu den Falklandinseln durchgeführt, um Wissenschaftler:innen und Schiffsbesatzung des Forschungsschiffs Polarstern sicher und gesund an ihr Ziel zu bringen.

Veränderung in der Führung von Lufthansa German Airlines

Zum 1. April 2022 wird Jens Ritter, derzeit Mitglied der Geschäftsführung und Chief Operating Officer von Euro-wings, neuer Chief Executive Officer von Lufthansa German Airlines. Er folgt auf Klaus Froese, der zukünftig als Kapitän für Lufthansa German Airlines die im nächsten Jahr zugehende 787-9 fliegen wird.

Ebenfalls zum 1. April 2022 wird Jörg Beißel neuer Chief Financial Officer von Lufthansa German Airlines als Nachfolger von Patrick Staudacher, der das Unternehmen Ende April 2022 verlässt. Zuvor war Jörg Beißel Leiter des Corporate Controlling der Lufthansa Group.

Verkehrsleistung wird im Berichtsjahr deutlich ausgebaut

Im Geschäftsjahr 2021 beförderte Lufthansa German Airlines mit 23,5 Mio. Fluggästen 31% mehr Passagiere als im Vorjahr (Vorjahr: 18,0 Mio.). Das Angebot wurde im Vergleich zum Vorjahr um 29% ausgebaut, der Absatz stieg um 25%. Der Sitzladefaktor lag mit 60,3% um 1,8 Prozentpunkte unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 62,1%). Die Durchschnittserlöse sanken aufgrund von Rückgängen auf der Kurzstrecke, wo sich der touristische Verkehr stärker als der Geschäftsreiseverkehr erholte, währungsbereinigt um 1,0%. Die Verkehrserlöse stiegen aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung um 22% auf 4.241 Mio. EUR (Vorjahr: 3.465 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 23%, Adjusted EBIT beträgt –2.616 Mio. EUR

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse von Lufthansa German Airlines aufgrund des Anstiegs der Verkehrserlöse gegenüber Vorjahr um 23% auf 5.061 Mio. EUR (Vorjahr: 4.104 Mio. EUR). Die operativen Erträge stiegen insgesamt um 17% auf 5.499 Mio. EUR (Vorjahr: 4.709 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 8.096 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 8.063 Mio. EUR). Preis- und mengenbedingt gestiegenen Aufwendungen für Treibstoff (+20%) und höheren Gebühren (+24%) standen niedrigere Abschreibungen (–20%) gegenüber. Der Personalaufwand stieg trotz der deutlichen Ausweitung des Flugprogramms nur leicht (+3%).

Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2021 entsprechend bei –2.616 Mio. EUR (Vorjahr: –3.386 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug –51,7% (Vorjahr: –82,5%). Das EBIT lag bei –2.587 Mio. EUR (Vorjahr: –4.702 Mio. EUR). Dabei war der Vorjahreswert durch außerplanmäßige Abschreibungen der Flotte in Höhe von 1.293 Mio. EUR belastet.

SWISS

T034 KENNZAHLEN SWISS¹⁾

		2021	2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.098	1.732	21
Operative Erträge	Mio. €	2.186	1.915	14
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.603	2.604	0
Adjusted EBITDA	Mio. €	29	-242	
Adjusted EBIT	Mio. €	-417	-689	39
EBIT	Mio. €	-349	-695	50
Adjusted EBIT-Marge	%	-19,9	-39,8	19,9 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	8.743	10.055	-13
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	9.301	10.349	-10
Flüge	Anzahl	66.285	54.835	21
Fluggäste	Tsd.	7.133	5.677	26
Angebote Sitzkilometer	Mio.	26.420	21.489	23
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	15.007	13.069	15
Sitzladefaktor	%	56,8	60,8	-4,0 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

SWISS ist die größte Fluggesellschaft der Schweiz. Gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air, die auf touristische Flüge spezialisiert ist, bietet sie ihren Kund:innen 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.

Restrukturierungsprogramm wird systematisch umgesetzt

Um den aus der Corona-Pandemie resultierenden strukturellen Veränderungen im Markt zu begegnen, hat SWISS das umfassende strategische Restrukturierungsprogramm „reach“ inklusive eines Stellen- und Flottenabbaus implementiert. Die im Rahmen des Programms geplanten Maßnahmen, mit denen insgesamt rund 500 Mio. CHF, davon rund 200 Mio. CHF an Personalaufwendungen, dauerhaft eingespart und die Investitions- und Wettbewerbsfähigkeit von SWISS dauerhaft gesichert werden sollen, schreiten planmäßig voran. Bis Ende 2021 wurden rund 2.000 Stellen abgebaut, zwei Drittel davon über freiwillige Maßnahmen und durch natürliche Fluktuation. Im Juni 2021 wurden 550 Kündigungen ausgesprochen. ➔ **Mitarbeitende, S. 27 ff.**

Flottenverkleinerung und -modernisierung schreitet voran

Ende Mai 2021 hat SWISS das letzte von insgesamt 30 Flugzeugen vom Typ Airbus A220 in Empfang genommen und damit ihre A220-Flottenerneuerung abgeschlossen. Zudem hat SWISS zwei weitere Flugzeuge vom Typ A320neo eingeflottet. Die Flugzeuge der neueren Generation weisen einen über 20 % niedrigeren CO₂-Ausstoß gegenüber vergleichbaren Vorgängermodellen auf.

Im Rahmen des Restrukturierungsprogramms soll die Flotte von SWISS inklusive Wet-Leases um 15 % verkleinert werden. Auf der Langstrecke wurden dabei fünf A330 temporär in den Langzeitparkmodus überführt. Der Abbau der Kurzstreckenflotte wird durch die vorgezogene Ausflottung von Flugzeugen der älteren A320-Familie und die verzögerte Einfloftung von neuen Flugzeugen der A320neo-Familie sowie durch die Reduktion von Wet-Leases realisiert. ➔ **Flotte, S. 24 ff.**

Neue Premium Economy Class soll Premium-Positionierung weiter stärken

Zur Stärkung ihrer Premium-Positionierung im wachsenden Segment für touristische Reisen hat SWISS im Juni 2021 ihre neue Premium Economy Class vorgestellt. Die Fluggäste profitieren von mehr Privatsphäre und größerem Komfort, wozu auch ein neu entwickelter Sitz im Hartschalen-Design beiträgt. Darüber hinaus können die Fluggäste aus einem vielfältigen kulinarischen Angebot auswählen, doppelt so viel Freigepäck aufgeben sowie ein bevorzugtes Boarding in Anspruch nehmen. Die neue, zusätzliche Reiseklasse wird im Laufe des ersten Quartals 2022 eingeführt.

SWISS führt neues Gastronomiekonzept ein

Im März 2021 hat SWISS das bereits in Genf erfolgreich angebotene Verpflegungskonzept SWISS Saveurs in der Economy Class auf Kurz- und Mittelstreckenflügen von und nach Zürich eingeführt. Dabei arbeitet SWISS exklusiv mit dem international renommierten und traditionsreichen Schweizer Familienunternehmen Confiserie Sprüngli zusammen.

Meilenstein beim Einsatz von nachhaltigem Treibstoff erzielt

SWISS hat in Zusammenarbeit mit verschiedenen Partnerunternehmen im Juli 2021 erstmals eine ganzheitliche Logistikkette für den Import von nachhaltigem Treibstoff (SAF) in die Schweiz etabliert. Damit ist SWISS die erste Linienfluggesellschaft, die für ihren regulären Flugbetrieb ab der Schweiz nachhaltigen Treibstoff einsetzt.

Dieter Vranckx ist neuer CEO von SWISS

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

Kapazität und Passagierzahlen steigen deutlich

Im Geschäftsjahr 2021 stieg die Zahl der von SWISS beförderten Passagiere um 26 % auf 7,1 Mio. (Vorjahr: 5,7 Mio.). Das Angebot wurde um 23 % ausgebaut, bei einem Anstieg der Anzahl der Flüge um 21 %. Der Absatz erhöhte sich um 15 %, der Sitzladefaktor lag mit 56,8 % um 4,0 Prozentpunkte unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 60,8 %). Insgesamt hat SWISS inklusive Edelweiss rund 156 Destinationen gegenüber 161 vor der Pandemie bedient und ist damit weiterhin ihrer Mission gerecht geworden, die Schweiz an die Welt anzubinden. Die Durchschnittserlöse stiegen währungsbereinigt um 5,9 %. Die Verkehrserlöse stiegen um 11 % auf 1.389 Mio. EUR (Vorjahr: 1.249 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 21%, Adjusted EBIT liegt bei –417 Mio. EUR

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse von SWISS durch den Anstieg der Verkehrserlöse um 21% auf 2.098 Mio. EUR (Vorjahr: 1.732 Mio. EUR). Mit knapp einem Drittel trug das Cargo-Geschäft weiterhin einen überdurchschnittlich großen Anteil zum Gesamtumsatz von SWISS bei. Die operativen Erträge lagen mit 2.186 Mio. EUR um 14% über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 1.915 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 2.603 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.604 Mio. EUR). Preis- und mengenbedingt gestiegenen Aufwendungen für Treibstoff (+22%) und mengenbedingt gestiegenen Gebühren (+18%) standen niedrigere Personalaufwendungen (–7%) gegenüber.

Das Adjusted EBIT lag im Berichtsjahr entsprechend bei –417 Mio. EUR (Vorjahr: –689 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug –19,9% (Vorjahr: –39,8%). Das EBIT lag bei –349 Mio. EUR (Vorjahr: –695 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Anpassungen von Pensionsbewertungen.

AUSTRIAN AIRLINES

T035 KENNZAHLEN AUSTRIAN AIRLINES

		2021	2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	743	460	62
Operative Erträge	Mio. €	775	671	15
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.039	992	5
Adjusted EBITDA	Mio. €	–126	–162	22
Adjusted EBIT	Mio. €	–264	–321	18
EBIT	Mio. €	–239	–381	37
Adjusted EBIT-Marge	%	–35,5	–69,8	34,3 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	5.793	6.443	–10
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	6.039	6.689	–10
Flüge	Anzahl	56.201	42.310	33
Fluggäste	Tsd.	5.008	3.114	61
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	11.324	7.127	59
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	7.011	4.412	59
Sitzladefaktor	%	61,9	61,9	0,0 P.

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

Austrian Airlines schließt Flottenverkleinerung ab

Die Redimensionierung der Flotte von Austrian Airlines wurde bis Ende 2021 erfolgreich abgeschlossen. Seit Beginn der Krise haben insgesamt 28 Flugzeuge die Flotte von Austrian Airlines verlassen. Neben drei Boeing 767-300ER wurden 18 Dash 8 sowie sieben A319-Jets ausgeflottet. Damit bestand die Flotte zum Jahresende 2021 aus 61 Flugzeugen ausschließlich von den Herstellern Hersteller Airbus, Boeing und Embraer.

➔ Flotte, S. 24 ff.

Premium Economy Class wird auf Langstreckenflügen ausgebaut

Austrian Airlines baut ihre Premium Economy Class auf Langstreckenflügen aus. So wird die Reiseklasse zum Sommerflugplan 2022 auf der Boeing 767-Flotte von derzeit 18 Plätzen auf 30 Plätze pro Maschine erweitert. Herzstück der Premium Economy Class ist der eigens für die Lufthansa Group angefertigte Sitz, der den Fluggästen im Vergleich zur Economy Class mehr Beinfreiheit und Komfort auf der Reise bietet. Zudem können Fluggäste dieser Reiseklasse zwei Gepäckstücke mit jeweils bis zu 23 Kilogramm kostenlos einchecken und an Bord ein kulinarisches Verwöhnprogramm mit einem Drei- bis Vier-Gänge-Menü genießen.

Austrian Airlines führt neues Cateringkonzept „Austrian Melangerie“ ein

Seit 18. März 2021 können Austrian Airlines-Passagiere der Economy Class auf Europaflügen aus dem vielfältigen und hochwertigen Bezahlangebot der „Austrian Melangerie“ wählen. Das neue Cateringkonzept ist auf Flügen mit einer Flugzeit von bis zu drei Stunden verfügbar. Qualität, Regionalität und Auswahl stehen im Mittelpunkt des neuen Angebots. Die frischen Gerichte werden von der DO & CO-Markte „Henry for Austrian“ geliefert, Kaffee und Tee kommen aus dem Hause Julius Meinl.

Änderungen im Vorstand von Austrian Airlines

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

Seit dem 1. April 2021 ist Francesco Sciortino Chief Operating Officer im Vorstand von Austrian Airlines. Er folgte auf Jens Ritter, der in die Geschäftsführung von Eurowings wechselte.

Seit dem 1. März 2022 ist Annette Mann Chief Executive Officer von Austrian Airlines. Sie folgte auf Alexis von Hoensbroech, der das Unternehmen verließ. Annette Mann war zuvor Leiterin Corporate Responsibility in der Lufthansa Group.

Passagierzahlen und Auslastung steigen im Berichtsjahr

Mit einer Passagierzahl von 5,0 Mio. hat Austrian Airlines im Berichtsjahr 61% mehr Passagiere befördert als im Vorjahr (Vorjahr: 3,1 Mio.). Das Angebot wurde um 59% erhöht, der Absatz stieg ebenfalls um 59%. Der Sitzladefaktor entsprach mit 61,9% dem Vorjahreswert. Die Durchschnittserlöse stiegen währungsbereinigt um 4,5%. Die Verkehrserlöse stiegen um 72% auf 669 Mio. EUR (Vorjahr: 390 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 62 %, Adjusted EBIT beträgt –264 Mio. EUR

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines stiegen im Geschäftsjahr 2021 aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung um 62 % auf 743 Mio. EUR (Vorjahr: 460 Mio. EUR). Die operativen Erträge stiegen gegenüber Vorjahr um 15 % auf 775 Mio. EUR (Vorjahr: 671 Mio. EUR). Der Vorjahreswert beinhaltet einen Erlös von 150 Mio. EUR aus einer von der österreichischen Regierung gewährten Katastrophenbeihilfe.

Die operativen Aufwendungen sind im Geschäftsjahr 2021 primär mengenbedingt um 5 % auf 1.039 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 992 Mio. EUR). Dabei erhöhten sich insbesondere die Aufwendungen für Treibstoff (+54 %) und für Gebühren (+48 %). Positive Effekte aus dem Kostensenkungsprogramm dämpften hingegen den Anstieg der Gesamtaufwendungen.

Das Adjusted EBIT von Austrian Airlines lag im Geschäftsjahr 2021 entsprechend bei –264 Mio. EUR (Vorjahr: –321 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug –35,5 % (Vorjahr: –69,8 %). Das EBIT lag bei –239 Mio. EUR (Vorjahr: –381 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus der Anpassung von Pensionsplänen. Dabei war der Vorjahreswert durch außerplanmäßige Abschreibungen der Flotte in Höhe von 59 Mio. EUR belastet.

BRUSSELS AIRLINES

T036 KENNZAHLEN BRUSSELS AIRLINES

		2021	2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	560	414	35
Operative Erträge	Mio. €	599	456	31
Operative Aufwendungen	Mio. €	788	749	5
Adjusted EBITDA	Mio. €	–76	–171	56
Adjusted EBIT	Mio. €	–189	–293	35
EBIT	Mio. €	–189	–332	43
Adjusted EBIT-Marge	%	–33,8	–70,8	37,0 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	3.021	3.124	–3
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	3.035	3.483	–13
Flüge	Anzahl	29.645	21.280	39
Fluggäste	Tsd.	3.479	2.362	47
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	10.525	6.487	62
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	7.073	4.428	60
Sitzladefaktor	%	67,2	68,3	–1,1 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 schließt Restrukturierungsphase erfolgreich ab

Infolge der Corona-Pandemie hat Brussels Airlines ihr Restrukturierungsprogramm intensiviert. So bildet „Reboot Plus“ die Basis für eine nachhaltige Zukunft der Airline.

Im Rahmen des Programms hat Brussels Airlines die Restrukturierungsphase abgeschlossen. Dabei wurde die Flotte auf der Langstrecke um zwei Airbus A330 und auf der Kurz- und Mittelstrecke um acht Flugzeuge der A320-Familie reduziert. Die Anzahl der Mitarbeitenden wurde gegenüber dem Stand vor Ausbruch der Coronakrise um mehr als 20 % reduziert. Seit Januar 2021 gelten außerdem neue Tarifverträge mit allen Gruppen von Mitarbeitenden, die Brussels Airlines wettbewerbsfähige Personalkosten ermöglichen. ➤ **Mitarbeitende**, S. 27 ff.

Brussels Airlines modernisiert ihren Markenauftritt

Nach der Restrukturierungsphase und den zahlreichen Veränderungen, die das Unternehmen durchlaufen hat, präsentierte Brussels Airlines im November 2021 eine neue Markenidentität, die ihre belgische Identität bekräftigt und einen Neuanfang nach der Coronakrise markiert.

Flottenmodernisierung wird vorangetrieben

Ende Juni 2021 wurde der Kauf von drei Flugzeugen vom Typ Airbus A320neo für Brussels Airlines beschlossen. Die Flugzeuge sollen im Sommer 2023 eingeflottet werden. Mit diesen neuen, hochmodernen Flugzeugen und der Ausflottung dreier älterer Flugzeuge vom Typ A319 macht Brussels Airlines einen wesentlichen Schritt zur weiteren Modernisierung ihrer Flotte und senkt damit die CO₂- und Lärmemissionen in ihrem Mittelstreckennetz. ➤ **Flotte**, S. 24 ff.

Brussels Airlines stärkt ihre Marktposition in Westafrika

Im November 2021 wurde beschlossen, die Langstreckenflotte von Brussels Airlines um eine neunte A330 zu erweitern. Mit der zusätzlichen Kapazität wird Brussels Airlines im Sommer 2022 ihre Strecken nach Ouagadougou (Burkina Faso) und Conakry (Guinea) wieder aufnehmen und die Frequenzen auf bestehenden westafrikanischen Strecken erhöhen. Afrika bleibt somit für Brussels Airlines ungeachtet der Pandemie eine wichtige und stabile Säule des Geschäftsmodells.

Veränderungen im Vorstand von Brussels Airlines

Seit 1. März 2021 ist Peter Gerber 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 von SWISS ist.

Edi Wolfensberger, derzeit Chief Operating Officer, wird zum nächstmöglichen Zeitpunkt als Chief Operating Officer zu Eurowings wechseln.

Operative Entwicklung von Brussels Airlines verbessert sich im Laufe des Geschäftsjahres

Anfang 2021 wurde der Betrieb von Brussels Airlines durch ein von der belgischen Regierung erlassenes Reiseverbot beeinträchtigt, was zu einem stark reduzierten Flugprogramm führte. Im April 2021 kam es nach der Aufhebung des Reiseverbots zu einem steilen Anstieg der Nachfrage. Im Juni 2021 nahm Brussels Airlines wieder den vollständigen Hub-Betrieb auf und konnte ihr Angebot seit dem Sommer erheblich ausbauen. Damit konnte im dritten Quartal 2021 ein positives Adjusted EBIT von 1 Mio. EUR erwirtschaftet werden.

Mit einer Passagierzahl von 3,5 Mio. hat Brussels Airlines im Berichtsjahr 47% mehr Passagiere befördert als im Vorjahr (Vorjahr: 2,4 Mio.). Das Angebot wurde um 62% ausgebaut, der Absatz stieg um 60%. Der Sitzladefaktor lag mit 67,2% um 1,1 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 68,3%). Die Durchschnittserlöse sanken währungsbereinigt um 6,9%. Die Verkehrserlöse stiegen aufgrund des Ausbaus der Verkehrsleistung um 31% auf 503 Mio. EUR (Vorjahr: 384 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 35 %, Adjusted EBIT liegt bei –189 Mio. EUR

Im Geschäftsjahr 2021 stiegen die Umsatzerlöse von Brussels Airlines durch den Anstieg der Verkehrserlöse um 35% auf 560 Mio. EUR (Vorjahr: 414 Mio. EUR). Die operativen Erträge erhöhten sich um 31% auf 599 Mio. EUR (Vorjahr: 456 Mio. EUR).

Die erfolgreichen Restrukturierungsmaßnahmen und die strikte Kostendisziplin begrenzten den Anstieg der operativen Aufwendungen. Sie lagen mit 788 Mio. EUR um 5% über Vorjahr (Vorjahr: 749 Mio. EUR). Dabei wurden der preis- und mengenbedingte Anstieg der Aufwendungen für Treibstoff (+62%) und mengenbedingt gestiegene Gebühren (+55%) teilweise durch niedrigere Personalaufwendungen (–17%) kompensiert.

Das Adjusted EBIT von Brussels Airlines lag im Geschäftsjahr 2021 bei –189 Mio. EUR (Vorjahr: –293 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug –33,8% (Vorjahr: –70,8%). Das EBIT lag ebenfalls bei –189 Mio. EUR (Vorjahr: –332 Mio. EUR). Dabei war der Vorjahreswert durch außerplanmäßige Abschreibungen der Flotte in Höhe von 33 Mio. EUR belastet.

Geschäftsfeld Eurowings

Eurowings positioniert sich als Value-Carrier mit Fokus auf europäische Punkt-zu-Punkt-Verkehre. | Zukunfts- und Restrukturierungsprogramm „NEW“ führt zu deutlich höherer Produktivität und Kostensenkungen. | Operativer Verlust wird deutlich reduziert.

T037 KENNZAHLEN EUROWINGS

		2021	2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	822	598	37
davon Verkehrserlöse	Mio. €	820	579	42
Operative Erträge	Mio. €	926	745	24
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.180	1.346	–12
Adjusted EBITDA	Mio. €	–25	–504	95
Adjusted EBIT	Mio. €	–230	–703	67
EBIT	Mio. €	–227	–802	72
Adjusted EBIT-Marge	%	–28,0	–117,6	89,6 P.
Adjusted ROCE	%	–16,4	–43,4	27,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	254	106	140
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	3.563	3.088	15
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	3.290	3.203	3

Geschäftstätigkeit

Eurowings positioniert sich als Value-Carrier mit ausschließlichem Fokus auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre

Zum Geschäftsfeld Eurowings zählen die Flugbetriebe Eurowings und Eurowings Europe sowie die Beteiligung an SunExpress, dem Joint Venture mit Turkish Airlines.

Mit einer klaren Positionierung als Europas Value-Carrier für Privat- und Businessreisende setzt sich Eurowings deutlich vom Segment der Ultra-Low-Cost-Carrier ab und ermöglicht ihren Kund:innen preiswertes und flexibles Fliegen mit innovativen und kundenfreundlichen Services.

Das Angebot von Eurowings fokussiert sich ausschließlich auf europäische Punkt-zu-Punkt Verkehre. Das Streckenportfolio wird zunehmend auf das strukturell wachsende Segment der Privatreiseverkehre ausgerichtet.

Eurowings eröffnet neue Basen in Berlin und Prag

Am 1. April 2021 hat Eurowings eine neue Basis am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) eröffnet und damit ihr Engagement in Berlin verstärkt. Am Hauptstadtflughafen wurden drei Flugzeuge vom Typ Airbus A320 stationiert.

Darüber hinaus hat Eurowings auch ihr europäisches Netzwerk ausgebaut. Mit der Eröffnung einer neuen Basis in Prag am 31. Oktober 2021 erweiterte die Airline ihr Angebot in Tschechien. Zunächst wurden zwei A320 vor Ort stationiert, perspektivisch soll ein weiterer folgen. Prag wird damit zum zehnten Eurowings-Standort in Europa. Erstmals bietet die Lufthansa Tochter dann von Prag aus Direktverbindungen zu attraktiven Geschäftsreise- und Urlaubszielen in ganz Europa. Darüber hinaus wird im Frühjahr 2022 eine weitere Basis in Stockholm eröffnet.

Geschäftsverlauf

Restrukturierungsprogramm „NEW“ richtet Eurowings auf die Zeit nach der Coronakrise aus

Im Zuge der Coronakrise hat Eurowings das bereits im Jahr 2019 eingeleitete Restrukturierungsprogramm „NEW“ 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 von Flotte und Personal erhöht und wettbewerbsfähige Kostenstrukturen in allen Bereichen geschaffen werden.

Eurowings konnte die geplanten strukturellen Maßnahmen in großem Umfang erfolgreich umsetzen. So wurde das Flugangebot aus Deutschland heraus in einem einzigen Flugbetrieb gebündelt.

Darüber hinaus wurde die Flotte durch die Ausflottung älterer Flugzeuge verkleinert und auf Flugzeuge der A320-Familie vereinheitlicht. Externe Wet-Lease-Verträge mit ganzjähriger Abnahme wurden auf ein Minimum reduziert. Zukünftig werden externe Wet-Leases zur saisonalen Spitzenabdeckung im Sommer eingesetzt. Mit der homogenen Flotte strebt Eurowings höhere Produktivitäten und eine Senkung der Stückkosten um 18 % gegenüber dem Vorkrisenniveau an. Ende des Geschäftsjahres 2021 bestand die Flotte von Eurowings aus 94 eigenen Flugzeugen der A320-Familie.

Im Berichtsjahr hat sich Eurowings zudem auf die Einfloftung von Flugzeugen der A320neo-Familie vorbereitet. Insgesamt erhält Eurowings in den kommenden Jahren 13 Exemplare des derzeit effizientesten und sparsamsten Mittelstreckenflugzeugs. Die Einfloftung beginnt im März 2022. ➤ **Flotte, S. 24 ff.**

Im Rahmen von „NEW“ hat Eurowings zudem schlankere Unternehmensstrukturen eingeführt und das Führungsteam um rund 25 % verkleinert.

Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr im Personalbereich Kurzarbeit genutzt, um sich der verringerten Marktnachfrage anzupassen. Mit der Gewerkschaft ver.di einigte sich Eurowings zusätzlich auf eine Krisenvereinbarung für die

Flugbegleiter:innen und das Bodenpersonal. Mit der Gewerkschaft Vereinigung Cockpit wurde ein Tarifvertrag zur Bewältigung der Coronakrise und ein Eckpunktepapier zur Einstellung von Cockpitpersonal bei Eurowings Deutschland vereinbart. ➤ **Mitarbeitende, S. 27 ff.**

Die zentralen Gemeinkosten hat Eurowings im Zuge des Restrukturierungsprogramms um circa ein Drittel reduziert. Darüber hinaus wurden durch die strukturelle Verbesserung von Verträgen mit Systempartnern Einsparungen bei Sachkosten und Projektbudgets erzielt.

Digitale Services und Produkte für gesundes Reisen werden ausgebaut

Sicherheit und Gesundheit haben bei Eurowings höchste Priorität. Die Airline hat ihr Angebot an Produkten und Services für ein sicheres Reisen im Geschäftsjahr 2021 erweitert. So können Fluggäste beispielsweise auf allen Eurowings-Flügen einen freien Mittelsitz vorab hinzubuchen. Zusammen mit den flexiblen Umbuchungsmöglichkeiten bis 40 Minuten vor Abflug profitieren Eurowings-Kund:innen damit vom preislich attraktivsten Rundum-sorglos-Paket der Branche.

Darüber hinaus stellt Eurowings ihren Fluggästen ein neues Angebot für ein besonders flexibles, zeitsparendes und sicheres Reisen zur Verfügung. Über die Gesundheitsdaten-Lösung „myHealth Docs“ können die Fluggäste überprüfen, ob sie über alle benötigten Einreisedokumente verfügen und damit ihren Flug antreten können. „myHealth Docs“ hat 2021 ganz wesentlich dazu beigetragen, die Compliance mit den aktuellen Corona-Reiseregeln sicherzustellen. Sie hat Fluggästen einen effizienten Online-Check-in ermöglicht und damit die Wartezeiten am Flughafen maßgeblich reduziert.

Eurowings wächst im Segment der „Familien- und Heimatbesuche“

Eurowings hat ihr Angebot im Bereich der „Familien- und Heimatbesuche“ weiter ausgebaut und Flüge nach Beirut, Erbil, Tiflis, Jerewan sowie nach Jekaterinburg und Krasnodar ins Programm aufgenommen. Die Airline ist in diesem Marktsegment führend und weitet ihre Position aufgrund der steigenden Nachfrage zunehmend aus.

Nachhaltigkeitsaspekte rücken in den Mittelpunkt

Für Eurowings spielt Nachhaltigkeit eine zentrale Rolle. So teilt die Airline die Zielsetzung des Konzerns, die CO₂-Emissionen bis 2030 um 50 % zu reduzieren und bis 2050 CO₂-neutral zu sein.

Eurowings setzt künftig an Bord auf ein neues, nachhaltigeres Cateringkonzept. Bei der Auswahl des Angebots setzt Eurowings auf eine intensivere Zusammenarbeit mit Anbietern von nachhaltigen, möglichst regionalen Produkten. Die Verpackungen an Bord sollen bis 2025 aus erneuerbaren oder recycelten Materialien bestehen. Nicht benötigte frische Lebensmittel wie Sandwiches oder Snacks werden auf dem jeweils letzten Flug des Tages mit einem 50 %-Rabatt verkauft.

Änderungen in der Geschäftsführung

Zum 1. April 2021 hat Jens Ritter die Position des Chief Operating Officer von Eurowings angetreten. Er folgte auf Michael Knitter, der Eurowings Ende März 2021 verließ. Ab April 2022 wird Jens Ritter als Chief Executive Officer in die Geschäftsleitung von Lufthansa German Airlines wechseln. Nachfolger von Jens Ritter wird Edi Wolfensberger, derzeit Chief Operating Officer von Brussels Airlines.

Seit dem 1. Februar 2022 ist Kai Duve Teil der Geschäftsführung und für die Bereiche Personal und Finanzen von Eurowings zuständig. Er war zuvor Leiter des Bereichs Kabinencrews von Lufthansa German Airlines. Er folgte auf Frank Bauer, der ab April 2022 das Corporate Controlling der Lufthansa Group verantworten wird.

Eurowings ist dreifacher Gewinner des „Deutschen Kunden-Awards 2020/21“

Eurowings ist von der Deutschen Gesellschaft für Verbraucherstudien (DtGV) als dreifacher Sieger des „Deutschen Kunden-Awards 2020/21“ ausgezeichnet worden. Die Airline belegte in allen drei Kategorien (Kundenzufriedenheit, Kundenservice sowie Preis-Leistungs-Verhältnis) den ersten Platz.

Operative Entwicklung**Operative Entwicklung von Eurowings verbessert sich im Jahresverlauf**

Die anhaltende Coronakrise wirkte sich auch im Geschäftsjahr 2021 auf die operative Entwicklung von Eurowings aus. Im Laufe des Berichtsjahres verbesserte sich die operative Performance jedoch deutlich. So war in nahezu allen Regionen Europas eine Erholung der Nachfrage zu beobachten, auf die Eurowings flexibel und schnell mit einem entsprechenden Kapazitätsausbau reagierte. Ziel war dabei, die Deckungsbeiträge und Cashflows aus dem Flugbetrieb zu optimieren. So hat Eurowings beispielsweise im Sommer 2021, als die Reiserestriktionen für die Balearen kurzfristig erhöht wurden, in kurzer Zeit das Angebot nach Griechenland deutlich ausgebaut, um sich der Marktnachfrage anzupassen. Die Fluglinie verzeichnete damit im dritten Quartal zum ersten Mal seit dem Beginn der Coronakrise wieder ein positives operatives Ergebnis.

Verkehrsleistung legt im Verlauf des Berichtsjahres zu

Eurowings hat die angebotene Kapazität im Verlauf des Geschäftsjahres 2021 schrittweise erhöht. Im ersten Quartal lag sie bei 10 % des Vorkrisenniveaus aus dem Jahr 2019, im zweiten Quartal bei 25 %, im dritten Quartal bei 62 % und im vierten Quartal bei 70 %. Im gesamten Berichtsjahr lag die Kapazität bei 43 % des Vorkrisenniveaus.

Der Vergleich der Kennzahlen des Geschäftsjahres 2021 zum Vorjahr wird von der Tatsache beeinflusst, dass sich die Auswirkungen der Coronakrise im Vorjahr erst im Laufe des Monats März gezeigt haben.

Gegenüber dem Vorjahr stieg das Angebot im Berichtsjahr dennoch um 36 %. Die Zahl der Flüge lag dabei auf Vorjahresniveau. Durch die verstärkte Ausrichtung des Netzwerks auf längere Strecken mit überwiegend touristisch geprägter Nachfrage erhöhten sich die angebotenen Kilometer pro Flug. Der Absatz stieg leicht stärker als das Angebot um 37 %. Insgesamt beförderte Eurowings 7,8 Mio. Passagiere, 8 % mehr als im Vorjahr. Der Sitzladefaktor lag mit 73,6 % um 0,5 Prozentpunkte über Vorjahresniveau.

Die Durchschnittserlöse pro verkauftem Sitzkilometer lagen nur leicht über dem Niveau des Vorjahres. Dabei ist die Kennzahl durch die im Durchschnitt größere Streckenlänge geprägt. Der Erlös pro Passagier konnte hingegen deutlich gesteigert werden. Die Verkehrserlöse stiegen um 42 % auf 820 Mio. EUR (Vorjahr: 579 Mio. EUR).

T038 LEISTUNGSDATEN EUROWINGS

		2021	2020	Veränderung in %
Flüge	Anzahl	72.420	71.829	1
Fluggäste	Tsd.	7.792	7.235	8
Angebote				
Sitzkilometer	Mio.	13.914	10.260	36
Verkaufte				
Sitzkilometer	Mio.	10.240	7.501	37
Sitzladefaktor	%	73,6	73,1	0,5 P.

Finanzielle Entwicklung**Umsatz steigt um 37 % gegenüber Vorjahr**

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Eurowings stiegen im Geschäftsjahr 2021 aufgrund der gestiegenen Verkehrsleistung um 37 % auf 822 Mio. EUR (Vorjahr: 598 Mio. EUR). Die operativen Erträge lagen mit 926 Mio. EUR um 24 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 745 Mio. EUR). Die währungsbereinigten Stückerlöse pro angebotenen Sitzkilometer (RASK) sanken im Vorjahresvergleich hingegen um 0,7 %. Dies ist durch die größere Streckenlänge bedingt, die jedoch gleichzeitig zu einer überproportionalen Stückkostensenkung beiträgt und das Ergebnis somit verbessert.

T039 OPERATIVE KENNZAHLEN EUROWINGS

	2021	2020	Veränderung	Währungs- bereinigte Veränderung
	in € Cent	in € Cent	in %	in %
Durchschnittserlöse	6,7	6,6	1,0	0,9
Stückerlöse (RASK)	6,1	6,5	-5,6	-0,7
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen	6,4	11,0	-42,0	-41,4

Aufwendungen liegen 12 % unter Vorjahresniveau

Die operativen Aufwendungen im Geschäftsfeld Eurowings sanken im Berichtsjahr vor allem aufgrund der Restrukturierungsmaßnahmen und Fixkostensenkungen um 12 % auf 1.180 Mio. EUR (Vorjahr: 1.346 Mio. EUR). Die währungs-bereinigten Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen sanken um 41,4 % gegenüber Vorjahr. Wesentliche Treiber dafür waren deutliche Kostensenkungen unter anderem im Bereich Maintenance sowie durch die Kündigung von Wet-Lease-Verträgen im Jahr 2020. Weiterhin wurde die Produktivität deutlich erhöht, unter anderem durch die Aufnahme längerer Strecken. Damit konnte Eurowings bei einer Kapazität von nur 43 % des Vorkrisenniveaus die Stückkosten von 2019 erreichen.

Der Materialaufwand sank gegenüber Vorjahr um 13 % auf 607 Mio. EUR (Vorjahr: 699 Mio. EUR). Dabei stiegen die Aufwendungen für Treibstoff mengen- und preisbedingt um 45 % auf 187 Mio. EUR (Vorjahr: 129 Mio. EUR). Die Aufwendungen für Gebühren lagen mit 238 Mio. EUR um 2 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 234 Mio. EUR). Mit der Kündigung von Wet-Lease-Verträgen im Jahr 2020 und der Aufnahme eines saisonalen Wet-Lease-Modells sank der Charteraufwand um 75 % auf 25 Mio. EUR (Vorjahr: 102 Mio. EUR).

Der Personalaufwand stieg im Vorjahresvergleich um 7 % auf 189 Mio. EUR (Vorjahr: 176 Mio. EUR). Während die Aufwendungen für das fliegende Personal infolge des Kapazitätsausbaus und der Beendigung der Kurzarbeit im Sommer stiegen, wurden die Kosten der Verwaltung im Rahmen der Restrukturierung weiter gesenkt. Die durchschnittliche Anzahl von Mitarbeitenden lag leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Die planmäßigen Abschreibungen stiegen im Vorjahresvergleich um 3 % auf 205 Mio. EUR (Vorjahr: 199 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken im Geschäftsjahr 2021 um 34 % auf 179 Mio. EUR (Vorjahr: 272 Mio. EUR). Forderungsabschreibungen im Rahmen der Insolvenz des Wet-Lease-Partners Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW) sowie Restrukturierungskosten für Germanwings hatten das Vorjahr 2020 belastet.

T040 AUFWENDUNGEN EUROWINGS

	2021 in Mio. €	2020 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	607	699	-13
davon Treibstoff	187	129	45
davon Gebühren	238	234	2
davon Charteraufwand	25	102	-75
davon Technikleistungen	68	146	-53
Personalaufwand ¹⁾	189	176	7
Abschreibungen ²⁾	205	199	3
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	179	272	-34
Summe operative Aufwendungen	1.180	1.346	-12

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

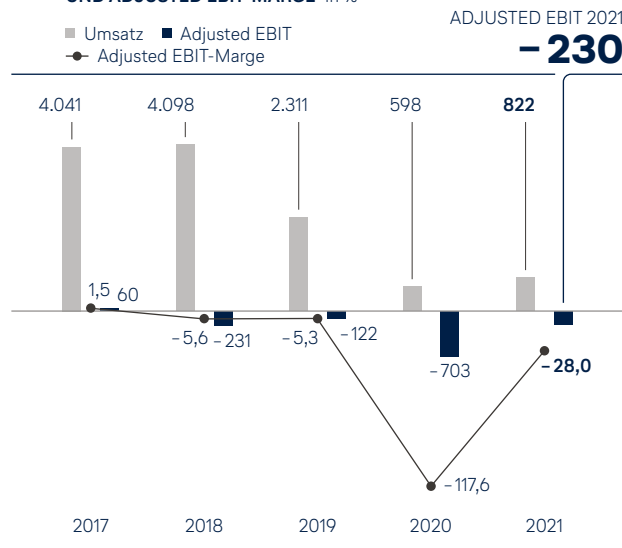
³⁾ Ohne Buchverluste.

Adjusted EBIT liegt bei -230 Mio. EUR

Die Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr war maßgeblich von der Corona-Pandemie geprägt. Der Anstieg der Umsatzerlöse sowie Kostensenkungen im Rahmen des Restrukturierungsprogramms trugen ebenso zur Ergebnisverbesserung bei wie das Beteiligungsergebnis von SunExpress, das im Geschäftsjahr 2021 24 Mio. EUR erreichte (Vorjahr: -102 Mio. EUR). Der Adjusted EBIT-Verlust konnte somit im Geschäftsjahr 2021 auf -230 Mio. EUR deutlich verringert werden (Vorjahr: -703 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug -28,0 % (Vorjahr: -117,6 %).

Das EBIT lag im Berichtsjahr bei -227 Mio. EUR (Vorjahr: -802 Mio. EUR). Dabei war der Vorjahreswert durch außerplanmäßige Abschreibungen des Firmenwerts und von Flugzeugen in Höhe von insgesamt 94 Mio. EUR belastet.

G19 EUROWINGS: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT UND ADJUSTED EBIT-MARGE in Mio. €



Segmentinvestitionen liegen 140 % über Vorjahr

Die Segmentinvestitionen stiegen im Vorjahresvergleich um 140 % auf 254 Mio. EUR (Vorjahr: 106 Mio. EUR). Die Investitionen wurden hauptsächlich für den Kauf von 23 Flugzeugen der Germanwings GmbH geleistet. Die Flugzeuge waren zuvor im Rahmen von Operating Leases bereits für Eurowings im Einsatz.

Anzahl der Mitarbeitenden steigt um 15 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum Jahresende stieg gegenüber Vorjahr aufgrund der fortgesetzten Ausweitung des Flugprogramms um 15 % auf 3.563 (Vorjahr: 3.088).

Geschäftsfeld Logistik

Lufthansa Cargo profitiert von außerordentlich starker Nachfrage nach Luftfracht und erzielt Rekordergebnis. | Kostensenkungsprogramm führt zu strukturellen Einsparungen. | Flottenmodernisierung wurde abgeschlossen. | Einstieg in das Segment Kurzstreckenfrachter. | Bodeninfrastruktur wird modernisiert.

TO41 KENNZAHLEN LOGISTIK

		2021	2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.800	2.757	38
davon Verkehrserlöse	Mio. €	3.644	2.596	40
Operative Erträge	Mio. €	3.865	2.826	37
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.396	2.082	15
Adjusted EBITDA	Mio. €	1.642	950	73
Adjusted EBIT	Mio. €	1.493	772	93
EBIT	Mio. €	1.497	717	109
Adjusted EBIT-Marge	%	39,3	28,0	11,3 P.
Adjusted ROCE	%	47,2	26,2	21,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	164	222	-26
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	4.162	4.373	-5
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4.210	4.436	-5

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 Pharma Hub.

Neben den eigenen elf Frachtflugzeugen vom Typ Boeing 777F nutzt Lufthansa Cargo die Belly-Kapazitäten von Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings Discover sowie von SunExpress zur Beförderung der Fracht.

Darüber hinaus betreibt das in Leipzig ansässige Joint Venture AeroLogic im Auftrag der beiden Anteilseigner Lufthansa Cargo und DHL Express 20 Frachtflugzeuge vom Typ 777F. Dabei vermarktet Lufthansa Cargo die Kapazität von vier dieser Flugzeuge.

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. Grenzüberschreitende E-Commerce-Sendungen sind dabei das am stärksten wachsende Luftfrachtsegment. Unter den Spezialprodukten, wie dem Transport von lebenden Tieren, Wertfracht, Post und Gefahrgut, nimmt vor allem die Nachfrage nach der Beförderung temperaturgeführter Fracht im Markt kontinuierlich zu.

Geschäftsverlauf

Kostensenkungsprogramm führt zur strukturellen Verbesserung der Kostenbasis

Im Rahmen des Kostensparprogramms „ProFlex“ wurde eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, durch die nachhaltige Einsparungen erreicht werden sollen. Dazu zählen unter anderem die Vereinheitlichung der Flotte, die Weiterentwicklung der Abwicklungsprozesse und des Vertriebs sowie die Verschlankung der Unternehmenszentrale. Das Programm wurde mit Ablauf des Berichtsjahres erfolgreich abgeschlossen. Die Kostenbasis von Lufthansa Cargo, bezogen auf Sach- und Personalkosten, wird damit ab 2022 dauerhaft um über 70 Mio. EUR pro Jahr entlastet.

Flottenmodernisierung und -vereinheitlichung ist abgeschlossen

Im Geschäftsjahr 2021 wurden zwei weitere Flugzeuge vom Typ 777F in die Flotte von Lufthansa Cargo aufgenommen, von denen eins gekauft und eins geleast wurde. Durch die Ausflottung der letzten fünf MD-11F-Frachter wurde die Flottenmodernisierung und -vereinheitlichung erfolgreich abgeschlossen. Lufthansa Cargo betreibt nun eine einheitliche Flotte aus elf hocheffizienten Frachtflugzeugen vom Typ 777F. ➔ **Flotte, S. 24 ff.**

Lufthansa Cargo erschließt mit dem Einsatz von Mittelstreckenfrachtern neue Wachstumspotenziale

Lufthansa Cargo investiert in zukünftige Wachstumspotenziale im stark wachsenden E-Commerce-Segment. Mit dem dauerhaften Umbau von zunächst zwei Airbus A321-Passagierflugzeugen zu Frachtern soll ab 2022 der zunehmenden Nachfrage nach innereuropäischen Luftfrachtverbindungen zur Sicherstellung kurzer Lieferzeiten Rechnung getragen werden. Die beiden Flugzeuge werden künftig von Lufthansa CityLine betrieben.

Führende Position soll durch Digitalisierung weiter ausgebaut werden

Über den Ausbau von digitalen Services soll die führende Position von Lufthansa Cargo in der Luftfrachtindustrie ausgebaut werden. Neben der Weiterentwicklung der digitalen Vertriebskanäle lag der Fokus im Jahr 2021 auf Verbesserungen der Datenqualität und der damit verbundenen Effizienzsteigerung der Handling-Prozesse. Dies bietet enorme Möglichkeiten, die Zusammenarbeit mit allen Partnern entlang der gesamten Lieferkette effizienter zu gestalten und damit Luftfracht noch schneller zu machen. So ist die Implementierung der „Mobile Digital Handling“-Initiative von Lufthansa Cargo ein bedeutender Schritt, um papierbasierte Prozesse durch digitale Lösungen zu ersetzen.

Bodeninfrastruktur am Hub Frankfurt wird modernisiert

Im Geschäftsjahr 2021 begann ein umfassendes Infrastrukturprogramm, welches die Weiterentwicklung und Erneuerung des Logistikzentrums am Heimatdrehkreuz Frankfurt beinhaltet. Das Programm wurde so konzipiert, dass es im Ergebnis flexibel auf Marktentwicklungen sowie sich ändernde Bedürfnisse der Kunden reagieren kann.

Die komplette Modernisierung des Lufthansa Cargo Centers hat im Januar 2021 begonnen und soll 2028 abgeschlossen sein. Im Berichtsjahr wurde bereits die Umstellung auf ein neues Produktionsplanungs- und Steuerungssystem (PPS) abgeschlossen.

Lufthansa Cargo verringert CO₂-Emissionen und entwickelt nachhaltige Logistiklösungen

Lufthansa Cargo konnte im April 2021 den ersten mit nachhaltigen Kraftstoffen betriebenen und damit CO₂-neutralen Frachtflug in den Flugplan aufnehmen. Darüber hinaus gehört Lufthansa Cargo seit Oktober 2021 zu den ersten Kunden der weltweit ersten Power-to-Liquid-Kraftstoffanlage im niedersächsischen Emsland.

Weiterhin können alle Kunden von Lufthansa Cargo ihre Fracht seit September 2021 CO₂-neutral befördern lassen, indem sie sich für den Service „Sustainable Choice“ entscheiden.

Um die CO₂-Bilanz der Flotte noch weiter zu reduzieren, werden ab dem Jahr 2022 alle 777F mit einer neuartigen Oberflächentechnologie ausgestattet. Die innovative, der Haifischhaut nachempfundene „AeroSHARK“-Folie verringert den Reibungswiderstand der Flugzeuge in der Luft und reduziert so den Treibstoffverbrauch. ➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 94 ff.**

Personelle Veränderungen im Vorstand von Lufthansa Cargo

Seit 1. März 2021 ist Dorothea von Boxberg Chief Executive Officer von Lufthansa Cargo. Zuvor war sie im Vorstand von Lufthansa Cargo für den weltweiten Vertrieb, die Netzplanung und die Produktentwicklung verantwortlich. Ihr Vorgänger Peter Gerber wechselte als Chief Executive Officer zu Brussels Airlines. Ashwin Bhat folgte ihr in der Rolle als Chief Commercial Officer. Er leitete vorher das Cargo-Geschäft von SWISS.

Am 1. März 2022 ist Dietmar Focke in den Vorstand der Lufthansa Cargo AG eingetreten und verantwortet den Bereich Operations und Personal. Er war zuvor Leiter Engine Services bei der Lufthansa Technik AG. Sein Vorgänger Harald Gloy hat das Unternehmen verlassen.

Operative Entwicklung

Lufthansa Cargo reagiert flexibel auf Herausforderungen der Corona-Pandemie und zeigt starke operative Entwicklung

Der Markt für Luftfracht war im Berichtsjahr weiter von einer starken Angebotsknappheit der Belly-Kapazitäten infolge der Corona-Pandemie gekennzeichnet. Auch Lufthansa Cargo stand ein Großteil der Belly-Kapazitäten der Konzern-Airlines, in denen normalerweise die Hälfte des gesamten Frachtaufkommens transportiert wird, nicht zur Verfügung. Eine flexible Netzplanung, der Einsatz von Passagiermaschinen als reine Frachtflüge und die verschobene Ausmusterung der Boeing MD-11F-Flotte konnten diesen Effekt nur teilweise kompensieren.

Da gleichzeitig die Nachfrage nach den verbleibenden Frachtkapazitäten aufgrund von globalen Lieferengpässen und Störungen im Seefrachtverkehr deutlich stieg, konnten im historischen Vergleich bis dato unerreichte Durchschnittspreise und hohe Ladefaktoren erreicht werden. Umsatz und Ergebnis erreichten damit neue Rekordniveaus.

Lufthansa Cargo verdoppelt Durchschnittserlöse im Vergleich zum Vorkrisenniveau

Insgesamt baute Lufthansa Cargo ihr Angebot im Geschäftsjahr 2021 um 9 % gegenüber Vorjahr aus. Im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 lag die Kapazität 30 % niedriger. Die Belly-Kapazitäten haben sich im Berichtsjahr wieder sukzessive erholt, während die Frachterkapazitäten durch die Einflottung zweier 777F, welche die Ausflottung der letzten verbliebenen MD-11F kompensierte, nahezu konstant gehalten werden konnten. Der Absatz stieg um 11 % gegenüber Vorjahr.

T042 LEISTUNGSDATEN UND OPERATIVE KENNZAHLEN LOGISTIK

		2021	2020	Veränderung in %
Angeborene Fracht-Tonnenkilometer ¹⁾	Mio.	10.134	9.319	9
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7.198	6.461	11
Nutzladefaktor ¹⁾	%	71,0	69,3	1,7 P.
Durchschnittserlöse	€ Cent	50,6	40,2	25,9 ²⁾

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ Währungsbereinigte Veränderung: 26,6 %.

T043 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Angebotene Fracht- Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer		Fracht- Nutzladefaktor	
	2021 in Mio. €	Veränderung in %	2021 in Mio.	Veränderung in %	2021 in Mio.	Veränderung in %	2021 in %	Veränderung in P.
Europa	236	28	490	3	249	-2	50,8	-2,8
Amerika	1.722	55	4.958	14	3.384	16	68,2	0,9
Asien/Pazifik	1.451	24	3.891	-2	3.054	3	78,5	4,1
Nahost/Afrika	235	82	795	53	511	60	64,4	2,9
Gesamtverkehr	3.644	40	10.134	9	7.198	11	71,0	1,7

Der Nutzladefaktor verbesserte sich um 1,7 Prozentpunkte auf 71,0 % (Vorjahr: 69,3 %). Die währungsbereinigten Durchschnittserlöse stiegen in allen Verkehrsgebieten von Lufthansa Cargo und lagen insgesamt um 26,6 % über Vorjahr. Gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 lagen die Durchschnittserlöse 100,4 % höher.

Die Verkehrserlöse erhöhten sich aufgrund des gestiegenen Absatzes und höherer Durchschnittserlöse um insgesamt 40 % auf 3.644 Mio. EUR (Vorjahr: 2.596 Mio. EUR). Dabei konnten die Verkehrserlöse in allen Verkehrsgebieten gesteigert werden.

Die wichtigsten Verkehrsgebiete von Lufthansa Cargo sind weiterhin Asien/Pazifik und Amerika. Die beiden Regionen machen knapp 90 % des Angebots und Absatzes aus. Das Angebot wurde in den Verkehrsgebieten Europa, Amerika und Nahost/Afrika ausgebaut, Absatz und Nutzladefaktor stiegen in den Verkehrsgebieten Amerika, Asien/Pazifik und Nahost/Afrika.

Der Materialaufwand stieg gegenüber Vorjahr um 28 % auf 1.665 Mio. EUR (Vorjahr: 1.300 Mio. EUR). Dabei stiegen die Aufwendungen für Treibstoff infolge einer höheren Auslastung der Flotte und preisbedingt um 44 % auf 251 Mio. EUR (Vorjahr: 174 Mio. EUR). Der Charteraufwand nahm durch die steigenden Kapazitäten in den Bellys der Passagierflugzeuge und damit einhergehend gestiegenen Belly-Aufwendungen gegenüber Konzerngesellschaften um 43 % auf 945 Mio. EUR (Vorjahr: 660 Mio. EUR) zu.

Der Personalaufwand reduzierte sich im Geschäftsjahr 2021 um 2 % auf 369 Mio. EUR (Vorjahr: 377 Mio. EUR). Dem Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 5 % stand unter anderem die Beendigung der Kurzarbeit in Deutschland gegenüber.

Die Abschreibungen sanken gegenüber Vorjahr um 16 % auf 149 Mio. EUR (Vorjahr: 178 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken insbesondere aufgrund von Währungseffekten um 6 % auf 213 Mio. EUR (Vorjahr: 227 Mio. EUR).

Finanzielle Entwicklung**Umsatz steigt preis- und mengenbedingt um 38 % gegenüber Vorjahr**

Im Geschäftsjahr 2021 sind die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Logistik um 38 % auf 3.800 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 2.757 Mio. EUR). Ausschlaggebend für den Anstieg waren insbesondere die gestiegenen Durchschnittserlöse infolge der branchenweiten Angebotsverknappung. Die operativen Erträge sind insgesamt um 37 % auf 3.865 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 2.826 Mio. EUR).

Aufwendungen steigen um 15 %

Die operativen Aufwendungen stiegen im Berichtsjahr um 15 % auf 2.396 Mio. EUR (Vorjahr: 2.082 Mio. EUR).

T044 AUFWENDUNGEN LOGISTIK

	2021 in Mio. €	2020 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1.665	1.300	28
davon Treibstoff	251	174	44
davon Gebühren	259	250	4
davon Charteraufwand	945	660	43
davon Technikleistungen	95	98	-3
Personalaufwand ¹⁾	369	377	-2
Abschreibungen ²⁾	149	178	-16
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	213	227	-6
Summe operative Aufwendungen	2.396	2.082	15

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Lufthansa Cargo erzielt neuerliches Rekordergebnis in Höhe von 1.493 Mio. EUR

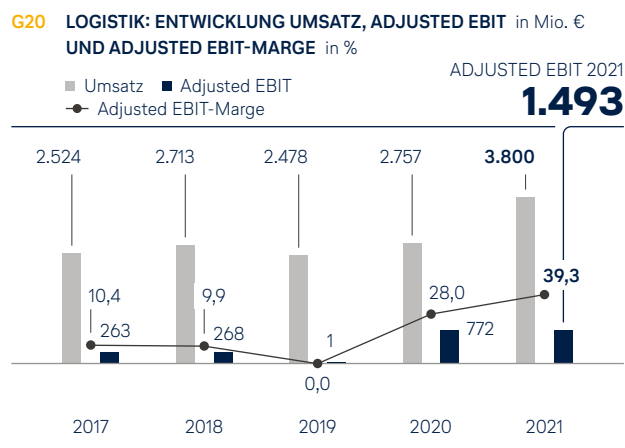
Das Adjusted EBIT stieg dementsprechend im Geschäftsjahr 2021 um 93% auf 1.493 Mio. EUR (Vorjahr: 772 Mio. EUR). Damit verbesserte Lufthansa Cargo das im Vorjahr erzielte Rekordergebnis weiter. Die Adjusted EBIT-Marge verbesserte sich um 11,3 Prozentpunkte auf 39,3% (Vorjahr: 28,0%). Das EBIT lag Ende des Berichtsjahres bei 1.497 Mio. EUR (Vorjahr: 717 Mio. EUR).

Segmentinvestitionen liegen 26% unter Vorjahr

Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik sind im Berichtszeitraum um 26% auf 164 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 222 Mio. EUR). Sie entfielen hauptsächlich auf den Zugang eines 777F-Frachtflugzeugs im Berichtszeitraum.

Anzahl der Mitarbeitenden sinkt um 5%

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum Jahresende sank aufgrund von Produktivitätsverbesserungen um 5% auf 4.162 (Vorjahr: 4.373).



Geschäftsfeld Technik

Operative Entwicklung von Lufthansa Technik verbessert sich im Jahresverlauf. | Umfangreiche Restrukturierungsmaßnahmen werden implementiert. | Angebot von digitalen und nachhaltigen Produkten wird ausgebaut. | Ergebnis liegt deutlich über Vorjahr.

T045 KENNZAHLEN TECHNIK

		2021	2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4.003	3.747	7
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	886	1.023	-13
Operative Erträge	Mio. €	4.408	4.184	5
Operative Aufwendungen	Mio. €	4.173	4.502	-7
Adjusted EBITDA	Mio. €	384	-186	
Adjusted EBIT	Mio. €	210	-383	
EBIT	Mio. €	163	-508	
Adjusted EBIT-Marge	%	5,2	-10,2	15,4 P.
Adjusted ROCE	%	4,2	-6,3	10,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	95	152	-38
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	20.569	22.745	-10
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	21.328	23.519	-9
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	25	25	

Geschäftstätigkeit

Lufthansa Technik ist weltweit führender MRO-Anbieter

Lufthansa Technik ist der weltweit führende hersteller-unabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. Zur Lufthansa Technik-Gruppe gehören weltweit 35 Betriebe, welche luftfahrttechnische Dienstleistungen anbieten. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 61 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 80% des Geschäfts auf externe Kunden.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

MRO-Geschäft erholt sich im Berichtsjahr deutlich

Lufthansa Technik profitierte im Verlauf des Geschäftsjahres 2021 von der zunehmenden Erholung im Passagierverkehr. Flugstunden und Einlastung verbesserten sich zum Jahresende auf rund 80% des Vorkrisenniveaus.

Anhaltende Kosteneinsparmaßnahmen sollen Zukunftsfähigkeit sicherstellen

Zur Eindämmung der Auswirkungen der Coronakrise wurden die im Vorjahr begonnenen Kostensparmaßnahmen im Berichtsjahr konsequent fortgeführt. Diese umfassen insbesondere ein sehr restriktives Ausgabenmanagement, die Verschiebung von Investitionsprojekten sowie Personalmaßnahmen wie die Weiterführung von Kurzarbeit.

Darüber hinaus wurde unter anderem ein Freiwilligenprogramm zum Stellenabbau umgesetzt. Um sozialverträgliche Lösungen anbieten zu können, wurden Altersteilzeit, Aufhebungsverträge und der Wechsel in eine Transfergesellschaft angeboten. In Deutschland haben bis zum Ende des Berichtsjahres rund 1.400 Mitarbeitende diese Angebote angenommen. ➔ **Mitarbeitende, S. 27 ff.**

Lufthansa Technik richtet sich neu aus

Zur Sicherung einer langfristig gestärkten Position im unabhängigen MRO-Markt und zur Erreichung einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit wurden umfangreiche Restrukturierungsmaßnahmen umgesetzt und eine Schärfung des strategischen Profils erarbeitet.

Entsprechend wurde zum 1. Juli 2021 eine straffere Organisationsstruktur bei Lufthansa Technik eingeführt. Diese ist unterteilt in drei klassische MRO-Bereiche (Engine Services, Aircraft Component Services, Aircraft Maintenance Services) und zwei Zukunftsfelder (Digital Fleet Services sowie Original Equipment & Special Aircraft Services). Die Angebotspalette umfasst unterschiedlich strukturierte Produkte und Produktkombinationen, von der Reparatur einzelner Geräte über Beratungsleistungen, bis hin zur vollintegrierten und digitalen Versorgung ganzer Flotten.

Im Zusammenhang mit der Restrukturierung der Line-Maintenance-Aktivitäten wurden sechs Stationen in Deutschland geschlossen. Dies resultierte in einem Abbau von rund 700 Stellen ohne betriebsbedingte Kündigungen. Zur weiteren Portfolio-Bereinigung wurden Verkäufe der Base-Maintenance-Gesellschaft Lufthansa Technik Shannon Limited in Irland sowie der zwei Line-Maintenance-Gesellschaften Lufthansa Technik Maintenance International GmbH in Frankfurt und Lufthansa Technik Brussels N.V. in Belgien an konzernexterne Gesellschaften vereinbart. Der Übergang ist für Ende März 2022 geplant.

Lufthansa Technik bedient Nachfrage nach Krisenprodukten und digitalen Services

Mit Beginn der Coronakrise hat Lufthansa Technik nicht nur den Fokus auf eine partnerschaftliche Zusammenarbeit und gemeinsame Bewältigung der Krise mit ihren Kunden gelegt, sondern auch flexibel auf das sich verändernde Marktumfeld reagiert und ihr Angebot entsprechend erweitert. Im Berichtsjahr konnten Lufthansa Technik und Airbus den Kunden gemeinsam eine reversible Cargo-in-Cabin-Lösung anbieten, um die Frachtkapazität zur Bedienung der starken Nachfrage zu erhöhen.

Die Corona-Pandemie führt weiterhin zu einer steigenden Nachfrage nach digitalen MRO-Dienstleistungen, um physische Wartungsereignisse zukünftig günstiger und zuverlässiger organisieren zu können. Ein Produkt von Lufthansa Technik ist die eigens entwickelte, unabhängige Plattform AVIATAR. Diese unterstützt Kunden weltweit in Echtzeit beim Management des komplexen Flottenbetriebs, hilft bei der Fehlerprognose von Einzelkomponenten und unterstützt so die digitale Transformation der Luftfahrt. Im Berichtsjahr traten unter anderem United Airlines, Sichuan Airlines, Etihad und TAP Portugal der Plattform bei.

Darüber hinaus nutzte Wizz Air als erste Airline die „Technical Logbook“-Lösung von AVIATAR, eine digitale und automatisierte Lösung zur Erfassung technischer Probleme während des Flugbetriebs. Die erfassten Daten sind in Echtzeit in den verbundenen Maintenance- und Engineering-Systemen verfügbar.

Das auf künstliche Intelligenz und Data Analytics spezialisierte IT-Beratungs- und Systemintegrationsunternehmen Lufthansa Industry Solutions, das ebenfalls Teil von Lufthansa Technik ist, konnte den Anteil des Geschäfts mit Kunden außerhalb der Lufthansa Group im vergangenen Jahr deutlich steigern.

Technologien zum nachhaltigeren Fliegen liegen im Fokus von Lufthansa Technik

Neben digitalen Produkten stehen auch Technologien zur Verbesserung der Treibstoffeffizienz und zur Erreichung von Nachhaltigkeitszielen im Fokus. So bringen Lufthansa Technik und BASF die neuartige Oberflächentechnologie „AeroSHARK“ in Serie, mit der Lufthansa Cargo ab 2022 ihre Flotte ausstattet. Zudem startete Lufthansa Technik 2021 gemeinsam mit Partnern in Hamburg ein Projekt zur frühzeitigen Erprobung von MRO- und Bodenprozessen zukünftiger klimaneutraler Wasserstoffflugzeuge. Ein früherer Lufthansa Airbus A320 wird dazu 2022 zum Reallabor umgebaut.

Wichtige Verträge werden verlängert und neu abgeschlossen

Im Geschäftsjahr 2021 betreute Lufthansa Technik im Rahmen von Exklusivverträgen 4.208 Flugzeuge. Im Laufe des Jahres konnten 42 neue Kunden gewonnen und 621 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von 4,7 Mrd. EUR abgeschlossen werden.

Personelle Neubesetzung im Vorstand von Lufthansa Technik

Der Aufsichtsrat von Lufthansa Technik hat William Willms mit Wirkung vom 1. September 2021 für drei Jahre als Mitglied des Vorstands bestellt. William Willms führt das Ressort Finanzen.

Sören Stark, derzeit Chief Operating Officer von Lufthansa Technik wird zum 1. Juli 2022 den Vorstandsvorsitz von Johannes Bußmann übernehmen, der nach sieben Jahren in seiner aktuellen Funktion und zehn Jahren im Vorstand das Unternehmen auf eigenen Wunsch verlässt. Mit der frühzeitigen Nachfolgeregelung ist die Kontinuität an der Spitze von Lufthansa Technik gesichert.

Finanzielle Entwicklung

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 7%

Der Vergleich der Kennzahlen des Geschäftsjahres 2021 zum Vorjahr wird dadurch beeinflusst, dass sich die Auswirkungen der Coronakrise im Vorjahr erst im Laufe des Monats März gezeigt haben.

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Technik stiegen im Geschäftsjahr 2021 dennoch um 7% auf 4.003 Mio. EUR (Vorjahr: 3.747 Mio. EUR). Insbesondere eine Erholung der Flugstunden auf Kundenseite und die Sicherung von langfristigen, externen Kundenverträgen trugen hierzu bei.

Während die konzerninternen Erlöse insbesondere in den Bereichen Engine Services und Aircraft Maintenance Services einen Volumenrückgang verzeichneten, stiegen die konzern-externen Erlöse vor allem in den Bereichen Aircraft Component Services und Original Equipment & Special Aircraft Services. Die betrieblichen Erträge stiegen um 5% auf 4.408 Mio. EUR (Vorjahr: 4.184 Mio. EUR).

Aufwendungen werden um 7% reduziert

Die operativen Aufwendungen sanken im Berichtsjahr mengenbedingt und durch die implementierten Kostensenkungsmaßnahmen um 7% auf 4.173 Mio. EUR (Vorjahr: 4.502 Mio. EUR).

Der Materialaufwand sank primär mengenbedingt um 13% auf 2.075 Mio. EUR (Vorjahr: 2.372 Mio. EUR). Im Vorjahreszeitraum belasteten krisenbedingte Wertberichtigungen von Material in Höhe von 158 Mio. EUR das Ergebnis.

Der Personalaufwand lag mit 1.233 Mio. EUR um 11% über Vorjahr (Vorjahr: 1.113 Mio. EUR). Ausschlaggebend für diese Entwicklung waren einmalige Restrukturierungsaufwendungen von 151 Mio. EUR sowie eine im Jahresverlauf rückläufige Nutzung von Kurzarbeit.

Die planmäßigen Abschreibungen sanken um 12% auf 174 Mio. EUR (Vorjahr: 197 Mio. EUR).

T046 AUFWENDUNGEN TECHNIK

	2021 in Mio. €	2020 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	2.075	2.372	-13
davon Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.195	1.609	-26
davon Aufwendungen für bezogene Leistungen	880	763	15
Personalaufwand ¹⁾	1.233	1.113	11
Abschreibungen ²⁾	174	197	-12
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	691	820	-16
Summe operative Aufwendungen	4.173	4.502	-7

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

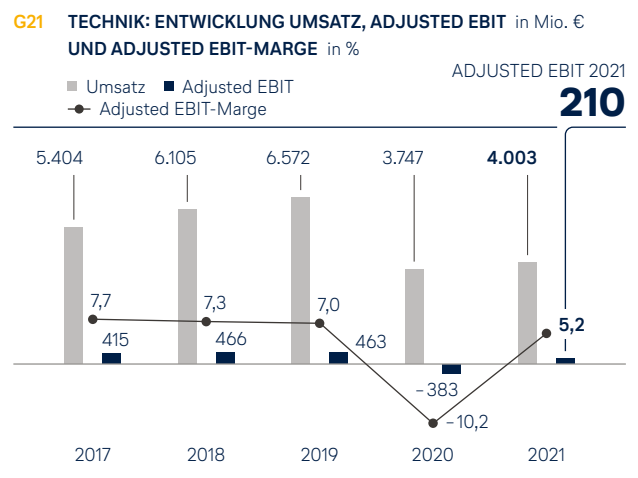
²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Positives Adjusted EBIT in Höhe von 210 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT verbesserte sich trotz der erheblichen Restrukturierungsaufwendungen deutlich auf 210 Mio. EUR (Vorjahr: -383 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge verbesserte sich um 15,4 Prozentpunkte auf 5,2% (Vorjahr: -10,2%).

Das EBIT lag Ende des Berichtsjahres bei 163 Mio. EUR (Vorjahr: -508 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Abschreibungen im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten im Rahmen von Restrukturierungen. Der Vorjahreswert war durch Sonderabschreibungen auf Beteiligungswerte von Joint Ventures sowie auf Ersatztriebwerke belastet.



Segmentinvestitionen sinken um 38%

Die Segmentinvestitionen im Geschäftsfeld Technik wurden um 38% auf 95 Mio. EUR reduziert (Vorjahr: 152 Mio. EUR). Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Stopp beziehungsweise der Verschiebung von Investitionsprojekten. Die Investitionen bezogen sich vor allem auf den Erwerb von Reservetriebwerken, die Finanzierung von Joint Venture-Gesellschaften sowie auf sonstige Sachanlagen.

Anzahl der Mitarbeitenden sinkt um 10%

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum Jahresende sank gegenüber Vorjahr um 10% auf 20.569 (Vorjahr: 22.745), insbesondere getrieben durch die laufenden Restrukturierungsmaßnahmen, Fluktuation sowie einen Einstellungsstopp.

Geschäftsfeld Catering

Strategische Neuausrichtung als Antwort auf neue Marktanforderungen. | Digitale Komplettlösungen und neue Partnerschaften steigern Kundennutzen. | Erschließung neuer Märkte und Convenience Retail-Geschäft unterstützen Kapazitätsauslastung. | Striktes Kostenmanagement und Restrukturierungspaket sichern Liquidität in Krisenzeit. | Ergebnis wieder positiv.

T047 KENNZAHLEN CATERING

		2021	2020	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.113	1.305	-15
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	28	241	-88
Operative Erträge	Mio. €	1.352	1.448	-7
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.303	1.698	-23
Adjusted EBITDA	Mio. €	108	-167	
Adjusted EBIT	Mio. €	27	-284	
EBIT	Mio. €	-24	-431	94
Adjusted EBIT-Marge	%	2,4	-21,8	24,2 P.
Adjusted ROCE	%	2,1	-17,3	19,4 P.
Segment- investitionen	Mio. €	23	28	-18
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	15.626	13.227	18
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	15.546	25.288	-39
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	79	83	-5

Darüber hinaus verfügt die LSG Group über ein umfassendes Netzwerk von Joint Ventures und Partnerschaften rund um den Globus. Die Tochtergesellschaft SCIS Air Security bietet Sicherheitsdienste in Nordamerika an.

Das Europageschäft der LSG Group wurde Ende des Geschäftsjahres 2020 an gategroup verkauft. In den Vorjahreszahlen ist das Europageschäft noch enthalten.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

LSG Group treibt Restrukturierung voran

Die Corona-Pandemie und die mit ihr verbundenen Flugausfälle und Streckenstreichungen sowie stark reduzierte Bordservicekonzepte bei den Airlines beeinträchtigen die Catering-Branche weiterhin stark. Die LSG Group treibt die Umsetzung ihrer neuen Wachstumsstrategie deshalb konsequent voran: Ausgehend vom Kerngeschäft Airline-Catering sollen die Bereiche Bordverkauf und Digitalisierung gestärkt und neue Märkte erschlossen werden. Das strikte Kostenmanagement wird fortgeführt. Frühzeitig eingeleitete Restrukturierungs- und Kosteneinsparmaßnahmen, wie Ausgabenstopps, Personalabbau und Kurzarbeit, sowie eine organisatorische Neuausrichtung hin zu einer starken Dezentralisierung begrenzen die Auswirkungen der Pandemie trotz anhaltender Reiserestriktionen.

Erholung im nordamerikanischen Markt unterstützt positive Entwicklung der LSG Group

Die deutliche Erholung auf dem nordamerikanischen Markt für Airline-Catering unterstützte die Entwicklung der LSG Group. Bis zur Wiedereröffnung des nordamerikanischen Markts für internationale Flüge lag der Schwerpunkt der Cateringaktivitäten allerdings hauptsächlich auf dem inneramerikanischen Markt.

Die Regionen Asien/Pazifik und Lateinamerika litten weiterhin stark unter der Coronakrise und profitierten hauptsächlich vom Geschäft im Bereich Convenience Retail. Auch die Entwicklung des Cateringgeschäfts in der Region Emerging Markets bleibt analog zum Fluggeschehen volatil.

Geschäftstätigkeit

LSG Group bietet umfangreiches Produkt- und Serviceangebot

Die LSG Group offeriert eine ganzheitliche Palette von Produkten, Konzepten und Dienstleistungen rund um den Bordservice sowie für weitere Bereiche wie zum Beispiel den Einzelhandel oder Lebensmittelhersteller. Sie verfügt über zwei starke, unabhängige Expertenmarken. LSG Sky Chefs ist ein weltweit agierender Food-Spezialist mit höchsten Hygiene- und Qualitätsstandards für Airlines, den Home Delivery-Markt und den Einzelhandel. Retail inMotion (RiM), das auf Bordverkauf, Produktentwicklung und Technologielösungen spezialisiert ist, setzt mit seiner Innovationskraft und seinen vielfältigen Partnerschaften mit Technologieanbietern Maßstäbe.

Bordverkauf und Digitalisierung sind Zukunftsmodelle

Bereits vor der Pandemie setzte die LSG Group auf innovative Bordverkaufskonzepte und -technologien. Dabei baut sie gezielt auf die langjährige Expertise von LSG Sky Chefs als zweitgrößtem Anbieter im Airline-Catering-Markt und bringt diese mit der des Onboard Retail- und Technologieführers RiM zusammen. Das Ergebnis aus dieser Verbindung sind individuelle Konzepte und Partnerschaften, die die Qualität der Produkte und damit das Passagiererlebnis und die Kundenzufriedenheit verbessern, gleichzeitig die Zufriedenheit der Crews steigern und zusätzlich den Airlines Kosteneffizienz und weitere Einkommensquellen ermöglichen.

Im Jahr 2021 startete RiM seine Zusammenarbeit mit Eurowings Discover. Der neue Ferienflieger der Lufthansa Group bietet seinen Gästen nicht nur Speisen, Getränke und Boutiqueprodukte mit der Hilfe von RiM an, sondern vertraut auch bei der Bereitstellung eines komplett digitalen Bordmagazins auf das Know-how des Unternehmens.

Die Airline nutzt ebenfalls die neue Augmented-Reality-Einkaufstechnologie, die RiM gemeinschaftlich mit IT-Experten der LSG Group entwickelt hat und für die das Technologie-Unternehmen in den Kategorien „Ones to Watch“ und „Industry Champions“ von Onboard Hospitality ausgezeichnet wurde.

Neugeschäft und Vertragsverlängerungen stärken die Position der LSG Group

Im Geschäftsjahr 2021 konnte die LSG Group in allen Regionen wichtige Cateringverträge verlängern beziehungsweise neu abschließen, wie beispielsweise mit Greater Bay Airlines in Hongkong, Lufthansa German Airlines (außerhalb Europas), JetBlue und Alaska Airlines in den USA und LATAM Airlines in Brasilien. Im chinesischen Chengdu eröffnete LSG Sky Chefs einen neuen Cateringbetrieb und auch in Brasilien ging der neue Standort Congonhas (São Paulo) ans Netz.

Die Einführung von „Onboard Delights“, „SWISS Saveurs“ und „Austrian Melangerie“, den mit RiM entwickelten neuen Cateringkonzepten der Lufthansa Group, verlief reibungslos und mit positivem Feedback von den Airlines, Passagieren und Crews. Auch auf der Langstrecke von Lufthansa German Airlines wurde das neue Bordverkaufskonzept mit RiM als Partner erfolgreich eingeführt.

Das Convenience Retail-Segment verzeichnete Vertragsverlängerungen und Neuverträge vor allem in den USA, in Lateinamerika und in Neuseeland. Dies trug wesentlich zur Kapazitätsauslastung in den Cateringbetrieben bei. Im Bereich „neue Geschäftsmodelle“ machte das Ghost Kitchen-Projekt, bei dem virtuelle Marken bei Lieferdiensten zur Generierung von Zusatzerlösen erstellt werden, weiter Fortschritte. Was 2020 als Pilotprojekt in Miami begann, hat sich zu einem umfassenden Projekt mit mehreren Standorten in den USA und zusätzlichen Pilotprojekten in Hongkong und den baltischen Staaten entwickelt.

LSG Group verfolgt ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatz

Die LSG Group verfolgt hinsichtlich Nachhaltigkeit einen ganzheitlichen Ansatz. So werden sämtliche Nachhaltigkeitsaktivitäten der LSG Group unter den drei Leitpfadern People, Planet und Prosperity zusammengefasst.

Im Jahr 2021 fokussierten sich eine Reihe von Unternehmensaktivitäten pandemiebedingt auf den Bereich People, wie zum Beispiel lokale Impfkampagnen und die kostenlose Desinfektion von Obdachlosenunterkünften. Auch das Thema Diversität rückte verstärkt in den Fokus. Hier wurden im Berichtsjahr die fünf Dimensionen für Diversität kommuniziert und der Fokus zunächst auf die Gleichstellung der Geschlechter gelegt. Mit diesen Vorgaben zeigt sich die LSG Group als sicherer Hafen für alle Mitarbeitenden.

Zudem hat die LSG Group den Vorsitz des Nachhaltigkeitsausschusses der Airline Catering Association (ACA) übernommen und treibt in dieser Rolle die Erarbeitung einer Reihe von konkreten Initiativen und Leitlinien für die ACA-Mitglieder und die Catering-Branche voran.

Wilken Bormann ist neuer Vorstand Finanzen und Personal

Seit 1. März 2022 ist Wilken Bormann Teil des Vorstands der LSG Group und verantwortet das Ressort Finanzen und Personal. Er trat die Nachfolge von Kirstin Neumann an, die das Unternehmen verlassen hat. Wilken Bormann war zuvor Leiter Lufthansa Group Finance.

Finanzielle Entwicklung

Umsatz sinkt aufgrund der Veräußerung des LSG-Europageschäfts um 15 % gegenüber Vorjahr

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Catering sanken im Geschäftsjahr 2021 um 15 % auf 1.113 Mio. EUR (Vorjahr: 1.305 Mio. EUR). Der Rückgang ist im Wesentlichen durch den Verkauf des LSG-Europageschäfts bedingt. Ohne Berücksichtigung des veräußerten Europageschäfts erhöhten sich die Umsätze um 18 %, im Wesentlichen aufgrund der positiven Entwicklung des nordamerikanischen Geschäfts, das Rückgänge in Asien mehr als ausglich.

Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen vor allem aufgrund von Zuschüssen in Höhe von 184 Mio. EUR im Rahmen des US CARES Act um 67 % auf 239 Mio. EUR (Vorjahr: 143 Mio. EUR). Die Zuschüsse sind an die Weiterbeschäftigung von Mitarbeitenden gebunden und wurden entsprechend für Lohn- und Gehaltszahlungen verwendet.

Die betrieblichen Erträge sanken insgesamt um 7 % auf 1.352 Mio. EUR (Vorjahr: 1.448 Mio. EUR).

Aufwendungen sinken um 23 %

Die operativen Aufwendungen sanken im Berichtsjahr um 23 % auf 1.303 Mio. EUR (Vorjahr: 1.698 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs des LSG Europageschäfts.

Die Materialaufwendungen lagen mit 416 Mio. EUR um 24 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 545 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen sanken um 17 % auf 619 Mio. EUR (Vorjahr: 742 Mio. EUR). Dabei sank die durchschnittliche Anzahl von Mitarbeitenden um 39 %.

Die Abschreibungen reduzierten sich um 31 % auf 81 Mio. EUR (Vorjahr: 117 Mio. EUR).

T048 AUFWENDUNGEN CATERING

	2021 in Mio. €	2020 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	416	545	-24
Personalaufwand ¹⁾	619	742	-17
Abschreibungen ²⁾	81	117	-31
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	187	294	-36
Summe operative Aufwendungen	1.303	1.698	-23

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

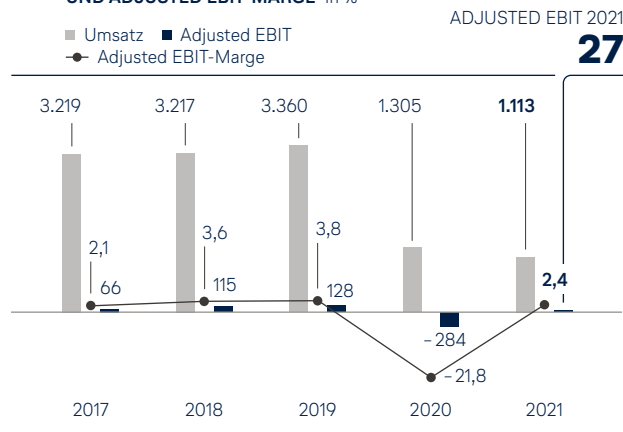
³⁾ Ohne Buchverluste.

Positives Adjusted EBIT in Höhe von 27 Mio. EUR

Damit konnte das Geschäftsfeld Catering im Geschäftsjahr 2021 die Gewinnschwelle überschreiten und mit 27 Mio. EUR ein positives Adjusted EBIT erzielen (Vorjahr: -284 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge verbesserte sich um 24,2 Prozentpunkte auf 2,4 % (Vorjahr: -21,8 %).

Das EBIT lag bei -24 Mio. EUR (Vorjahr: -431 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus dem Ergebnis aus dem Abgang von Gesellschaften. Dabei war der Vorjahreswert unter anderem durch außerplanmäßige Abschreibungen des Firmenwerts der LSG Nordamerika sowie der LSG Sky Chefs Korea Ltd. in Höhe von 157 Mio. EUR belastet.

G22 CATERING: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. € UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %



Segmentinvestitionen werden um 18 % reduziert

Die Segmentinvestitionen lagen mit 23 Mio. EUR um 18 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 28 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf betriebsnotwendige Ersatzinvestitionen in Produktionsstätten.

Anzahl der Mitarbeitenden sinkt um 39 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden sank im Jahresdurchschnitt gegenüber Vorjahr um 39 % auf 15.546 (Vorjahr: 25.288). Rund 6.100 Abgänge standen dabei im Zusammenhang mit dem Verkauf des Europageschäfts der LSG Group im Jahr 2020. Der Anstieg der Anzahl der Mitarbeitenden gegenüber Vorjahr zum Stichtag 31. Dezember 2021 ist vor allem durch die positive Geschäftsentwicklung in Nordamerika bedingt.

Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

AirPlus baut Geschäftsbereich Corporate Payment weiter aus. | Lufthansa Aviation Training richtet sich neu aus. | Lufthansa Systems stärkt Position im Airline-IT-Markt. | Ergebnis der Konzernfunktionen liegt unter Vorjahr.

T049 KENNZAHLEN WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

		2021	2020	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	1.732	2.041	-15
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.188	2.361	-7
Adjusted EBITDA	Mio. €	-317	-190	-67
Adjusted EBIT	Mio. €	-437	-314	-39
EBIT	Mio. €	-434	-363	-20
Segment-investitionen	Mio. €	49	48	2
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	8.075	9.269	-13
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	8.351	9.570	-13

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 2021 rund 49.000 Firmenkunden.

Die anhaltende Corona-Pandemie belastete den Business-Travel-Management-Markt auch im Jahr 2021. Im Laufe des Geschäftsjahres steigerten sich die Volumina aufgrund wieder zunehmender Geschäftsreisen jedoch merklich. Große Fortschritte machte AirPlus zudem bei der Migration der IT-Infrastruktur. Im Berichtsjahr wurden die restlichen AirPlus Virtual Cards für Firmen, Reisebüros und Veranstalter auf die hochmodernen Systeme migriert. Darüber hinaus konnte im Berichtsjahr die Erneuerung der internen IT-Infrastruktur durch die Einführung von SAP abgeschlossen werden.

Das Adjusted EBIT von AirPlus lag im Berichtsjahr aufgrund pandemiebedingt niedrigerer Erlöse sowie IT- und Restrukturierungsaufwendungen bei -174 Mio. EUR (Vorjahr: -146 Mio. EUR).

Lufthansa Aviation Training profitiert von wieder steigendem Trainingsbedarf bei den Fluggesellschaften

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 der LAT gehören die Gesellschaften der Lufthansa Group sowie mehr als 250 nationale und internationale Airlines.

Im Verlauf des zweiten Jahres der Corona-Pandemie profitierte LAT von dem zunehmenden Bedarf nach Trainings für Cockpit- und Kabinenbesatzungen, der mit der branchenweiten Ausweitung der Flugprogramme verbunden war. Im Berichtsjahr wurde in Zürich ein Simulator des Typs Embraer 190 E2 eingeweiht. Für die geplanten Einflottungen von Flugzeugen des Typs Boeing 777 und 787 im Lufthansa Konzern wurden erste Trainingsgeräte beschafft.

Im Bereich Pilot School gab es auch im Jahr 2021 keinen Bedarf an der Ausbildung von Pilotenschüler:innen. Mit dem Projekt „Future One EFA Pilot School“ wird das Konzept einer eigenen, marktgerechten Ausbildung von Pilot:innen fortgeführt und zugleich ein zukunftsfähiges Konzept für die Flugschule implementiert. Eine neue anforderungsgerechte Standortstruktur für die theoretische und praktische Ausbildung wurde bereits beschlossen. Der theoretische Teil wird künftig am Standort Bremen konzentriert. Der in Deutschland vorgesehene praktische Ausbildungsteil wird am Flughafen Rostock-Laage zusammengeführt, wo LAT bereits heute einen modernen und anerkannten Ausbildungsbetrieb unterhält.

Das Adjusted EBIT von LAT verbesserte sich im Geschäftsjahr 2021 aufgrund gestiegener Trainingsvolumina und umgesetzter Kostensenkungsmaßnahmen auf –2 Mio. EUR (Vorjahr: –29 Mio. EUR).

Lufthansa Systems stärkt ihre Position im internationalen Airline-IT-Markt

Lufthansa Systems konnte trotz des schwierigen Marktumfelds aufgrund der Corona-Pandemie ihre Position im internationalen Airline-IT-Markt weiter ausbauen. Flexible und schnell auf Krisensituationen anpassbare Lösungen, die insbesondere einen agilen Flugbetrieb unterstützen sollen, machen das Unternehmen zum Wegbereiter im Bereich digitale Transformation für seine mehr als 350 Airline-Kunden. Somit konnten im Berichtsjahr weitere Neukunden gewonnen, Vertragsverlängerungen mit strategischen Kunden abgeschlossen und zahlreiche Projekte erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Innerhalb der Lufthansa Group trägt Lufthansa Systems weiter zur Harmonisierung der IT-Landschaft bei. Das mit Beginn der Pandemie aufgesetzte Structural Crisis Management (SCM)-Programm konnte maßgeblich zu der guten Ergebnislage beitragen.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielte die IT-Gesellschaft im Berichtszeitraum ein Adjusted EBIT in Höhe von 9 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR).

Ergebnis der Konzernfunktionen liegt unter Vorjahr

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 26 % auf 937 Mio. EUR (Vorjahr: 1.274 Mio. EUR). Die betrieblichen Aufwendungen lagen mit 1.229 Mio. EUR um 14 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.425 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT lag bei –292 Mio. EUR (Vorjahr: –151 Mio. EUR). Die Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus höheren Währungseffekten sowie gestiegenen Restrukturierungskosten und Kosten aus Rechtsverfahren.

Ergebnis der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen liegt unter Vorjahresniveau

Die Gesamterlöse der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen sanken im Geschäftsjahr 2021 um 15 % auf 1.732 Mio. EUR (Vorjahr: 2.041 Mio. EUR). Die betrieblichen Aufwendungen verminderten sich um 7 % auf 2.188 Mio. EUR (Vorjahr: 2.361 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT lag bei –437 Mio. EUR (Vorjahr: –314 Mio. EUR). Darin enthalten sind einmalige Belastungen aus Restrukturierungen in Höhe von 77 Mio. EUR (Vorjahr: 17 Mio. EUR) und nicht betrieblich bedingte, außerordentliche Kosten aus Rechtsverfahren in Höhe von 51 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR). Das EBIT lag im Berichtsjahr bei –434 Mio. EUR (Vorjahr: –363 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.

Mitarbeitende 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.

➤ **Konzernstrategie, S. 16 ff.** Darüber hinaus identifizieren die einzelnen Geschäftsfelder individuelle Chancen.

➤ **Geschäftsfelder, S. 53 ff.**

Ziele und Strategie des Risikomanagement-Systems

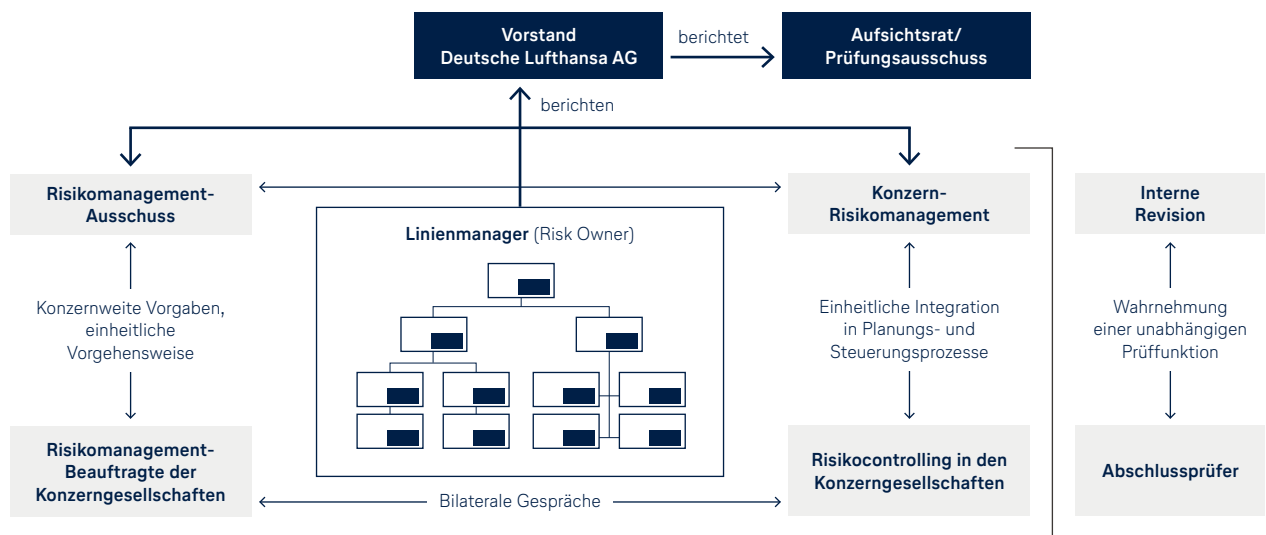
Das Risikomanagement der Lufthansa Group verfolgt das Ziel, wesentliche Risiken vollständig zu identifizieren, transparent und vergleichbar darzustellen, zu bewerten und zu steuern. Risk Owner sind verpflichtet, Risiken proaktiv zu überwachen und zu steuern sowie relevante Informationen in den Planungs-, 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 ➤ **G23 Risiko-**management bei der Lufthansa Group dargestellt.

G23 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 mit dem Risikomanagement der Lufthansa Group. Außerdem stellen sie die Abstimmung der risikorelevanten Informationen mit den Planungs- beziehungsweise Prognoseprozessen ihrer Gesellschaft sicher (Risikococontrolling).

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. Dies war zuletzt im Jahr 2018 der Fall. Im Jahr 2022 wird eine erneute Prüfung stattfinden.

Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung wird das Risikofrüherkennungssystem der Deutschen Lufthansa AG hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen durch den Abschlussprüfer untersucht. Die Prüfung im Geschäftsjahr 2021 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 ihrer 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. 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 **G24 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-Risiken und B-Risiken sowie alle qualitativen A-Risiken und B-Risiken, die mindestens dem Bedeutungsgrad „wesentlich“ und der Ausprägungsform „hoch“ entsprechen. **G24 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken.**

Risiken der Lufthansa Group, die dieses Wesentlichkeitskriterium erfüllen, werden im Abschnitt **Risiken in der Einzelbetrachtung, S. 82 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.

G24 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 / 22,5 – 45	niedrig / 45 – 112,5	moderat / 112,5 – 225	wesentlich / 225 – 450	kritisch / ≥ 450

Bedeutungsgrad/
Schadensausmaß in Mio. €

Darstellung der Risikotragfähigkeit

2021 wurde das Risikomanagement der Lufthansa Group um ein Konzept zur Risikotragfähigkeitsermittlung ergänzt. In diesem wird eine Risikotragfähigkeitskennzahl auf Basis der Liquidität den aggregierten Top-Risiken gegenübergestellt, um sicherzustellen, dass ausreichende Mittel zur Risikodeckung zur Verfügung stehen. Dieses Vorgehen wurde vom Vorstand freigegeben und erfüllt die Anforderungen des IDW PS340 n.F. Dieser vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebene Prüfungsstandard 340 beinhaltet die Prüfung des Risikofrüherkennungssystems und wurde mit erweiterten Anforderungen neu gefasst.

Berücksichtigung des Finanzmarktintegritäts- stärkungsgesetzes (FISG)

Das Risikomanagement-System erfüllt die Anforderungen des FISG, welches zum 1. Juli 2021 in Kraft getreten ist.

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. 2021 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.

CHANCEN IN DER EINZELBETRACHTUNG

Mitarbeitende 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.

Chancen, die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung für die Entwicklung der Lufthansa Group als vorteilhaft erachtet werden, werden mittels gezielter Maßnahmen verfolgt.

Als Chance im Sinne dieses Berichts werden mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse verstanden, die zu einer für das Unternehmen positiven Prognose- beziehungsweise Zielabweichung führen können.

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für das Jahr 2022 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im [Prognosebericht, S. 136 ff.](#), entsprechen. So rechnet die Lufthansa Group auf Basis der Prognosen von Global Insight für das Jahr 2022 mit einem Wachstum der Weltwirtschaft um 4,2%. Sollte sich die Weltwirtschaft besser als prognostiziert entwickeln, wird dies den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group voraussichtlich positiv beeinflussen. Zukünftige Umsatzerlöse und Ergebnisse der Lufthansa Group könnten in diesen Fällen die aktuelle Prognose übertreffen. Als global agierendes Unternehmen kann die Lufthansa Group auch von positiven Entwicklungen außerhalb des eigenen Kernmarkts profitieren.

Chancen, die über den konkreten planerischen Ansatz der Lufthansa Group für die kommenden Jahre hinausgehen, könnten sich aus einer rascheren Erholung der Weltwirtschaft nach der Corona-Pandemie und damit verbunden aus einer

stärkeren Nachfrage nach Flugreisen und Frachtkapazitäten ergeben. Ein beschleunigter Fortschritt bei der Erreichung einer global hohen Impfquote könnte zu einer Stabilisierung beitragen und zusätzliche erlösseitige Chancen eröffnen.

Anhaltende Konjunkturmaßnahmen in den wichtigsten Volkswirtschaften der Welt, verbunden mit der Fortsetzung einer expansiven Geldpolitik der wichtigsten Zentralbanken, könnten darüber hinaus zu einer rascheren Belebung der Nachfrage und somit zu höheren Erlösen für die Lufthansa Group führen.

Branchenspezifische Chancen

Markt- und Wettbewerbsentwicklung

Die Lufthansa Group geht in ihren Prognosen analog zur Erwartung der International Air Transport Association (IATA) davon aus, dass sich die Airline-Branche in den kommenden Jahren schrittweise von der Coronakrise erholen, das Vorkrisenniveau aber frühestens im Jahr 2024 erreichen wird. Für das Geschäftsreisesegment erwartet das Unternehmen eine Rückkehr von rund 80% der Geschäftsreisenden im Jahr 2024 im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019.

Eine besser als prognostizierte Marktentwicklung, beispielsweise durch eine schnellere Rückkehr der Nachfrage nach Geschäftsreisen sowie eine schnellere Erholung der Nachfrage nach Langstreckenflügen, stellt eine zusätzliche Chance für das Unternehmen dar und könnte zu einer besseren Erlösentwicklung führen, vorausgesetzt die marktweit angebotene Kapazität steigt nicht stärker als die Nachfrage, vor allem aufgrund von krisenbedingten, umfangreichen Flugzeugstilllegungen.

Marktkonsolidierung

Im fragmentierten europäischen Airline-Sektor war in den Jahren vor der Corona-Pandemie ein Konsolidierungstrend zu beobachten. Infolge der Pandemie ist von einer kurzfristig geringeren Konsolidierungsdynamik auszugehen, da staatliche Unterstützungsmaßnahmen Marktaustritte reduzieren und weniger finanzielle Mittel für Übernahmen zur Verfügung stehen. Aktuell besteht daher nicht die Erwartung, dass sich der Fortschritt in der Konsolidierung in den nächsten beiden Jahren auf Vorkrisenniveau bewegt.

Mittelfristig könnten die negativen finanziellen Folgen der Pandemie für fast alle Airlines jedoch wieder zu einem verstärkten Ausscheiden weniger finanzstarker Airlines führen. Die Lufthansa Group ist weiterhin bestrebt und in der Lage, aktiv die Marktkonsolidierung voranzutreiben und sich ergebende Möglichkeiten wahrzunehmen. Die aus einer beschleunigten Konsolidierungswelle resultierende mögliche Reduktion des Angebots in Märkten, die für die Lufthansa Group relevant sind, böte dem Unternehmen die Chance, Marktanteile auszubauen und höhere Durchschnittserlöse zu realisieren.

Unternehmensspezifische Chancen

Restrukturierungsprogramm „ReNew“

Die Lufthansa Group richtet sich mit dem Restrukturierungs- und Transformationsprogramm „ReNew“ und dem dazugehörigen konzernübergreifenden Programm „ReStructure“ auf das krisenbedingt veränderte Marktumfeld aus. Damit sollen die Voraussetzungen für die Rückkehr zu einem positiven operativen Ergebnis geschaffen werden. 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.

Die erwarteten Effekte aus der Umsetzung des Restrukturierungsprogramms sind in der Planung und Prognose der Lufthansa Group berücksichtigt. Zusätzliche Chancen bestehen für die Lufthansa Group darin, dass die im Rahmen des Programms implementierten Maßnahmen erfolgreicher als geplant verlaufen und zusätzliche Maßnahmen mit positivem Ergebniseffekt identifiziert und umgesetzt werden. In beiden Fällen könnte sich das Programm damit insgesamt besser als prognostiziert entwickeln. ➔ **Nichterreichung unterstellter Verbesserung im Rahmen von „ReNew“, S. 84 f.**

Flottenmodernisierung

Der Lufthansa Group bieten sich Vorteile aus der strategischen Flottenentwicklung. So trägt die Modernisierung und Vereinfachung der Flottenstruktur zur Senkung von Emissionen, zur Steigerung der Treibstoffeffizienz sowie zur Reduzierung der Wartungs- und Personalkosten und damit direkt zur Ergebnisverbesserung bei.

Die laufende Optimierung der Konzernflotte wird krisenbedingt beschleunigt umgesetzt. Für die Lufthansa Group bieten sich weitere Chancen, wenn die Optimierung der Konzernflotte aufgrund von günstigen Beschaffungsoportunitäten schneller als erwartet umgesetzt und so der positive Ergebniseffekt früher realisiert werden kann.

Partnerschaften und Kooperationen

Um die Marktpräsenz auf wichtigen Verkehrsströmen zu stärken, sind gerade während der Coronakrise Kooperationen mit anderen Airlines wichtig. Dementsprechend werden die erfolgreichen Joint Ventures der Lufthansa Group weiterentwickelt sowie Partnerschaften in allen wichtigen Märkten ausgebaut.

Die in wirtschaftlich starken Regionen beheimateten Airlines der Lufthansa Group sind für Airlines innerhalb und außerhalb Europas als Partner interessant. Die Anbindung zusätzlicher Märkte im Rahmen bestehender und neuer Kooperationen bietet dem Unternehmen die Chance, zusätzliche Kund:innen zu erreichen und Erlöse zu generieren.

Entwicklung bedürfnisindividueller Produkte und Services

Die weitere Stärkung des Kundenfokus bildet ein zentrales Kernelement der strategischen Ausrichtung der Lufthansa Group. Die wichtigsten Aspekte hierbei sind Individualisierung, Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Die Entwicklung neuer, innovativer und nachhaltiger Produkte und Services an Bord und am Boden, die auf die individuellen Bedürfnisse der Kund:innen entlang der gesamten Reisekette ausgerichtet sind, bieten Chancen, die Erlöse zu steigern.

Digitalisierung und digitale Transformation

Die konsequente Ausnutzung von Innovations- und Digitalisierungspotenzialen ist von hoher Bedeutung, um zukünftig in einem Marktumfeld bestehen zu können, das durch gesteigerte Kundenerwartungen an digitale Services sowie Effizienzdruck im Wettbewerb bestimmt ist.

Ein besonderer Fokus der Produktentwicklung liegt dabei auf einem nahtlosen digitalen Reiseerlebnis für die Kund:innen, das mit persönlicher Wertschätzung verknüpft ist. Durch Fokussierung auf Produkte und Services mit unmittelbarer Kaufentscheidungsrelevanz und Zahlungsbereitschaft wird darüber hinaus die Kundenfokussierung mit der notwendigen strukturellen Kostenreduzierung in Einklang gebracht.

Weiterhin setzt die Lufthansa Group bei administrativen, operationellen und Kundenprozessen zunehmend auf Digitalisierung, mit dem Ziel, die Qualität der Leistungen zu erhöhen, Kosten zu senken, bestehende Angebote weiterzuentwickeln und neue Kundengruppen anzusprechen.

Darüber hinaus bieten sich der Lufthansa Group auch technologische Chancen. Als Airline Group ist der Konzern auf die Entwicklungen und Innovationen insbesondere von Flugzeugherstellern und Technologiepartnern angewiesen. Bedingt durch stärker in den Fokus rückende Klimaschutzaspekte könnte sich die Entwicklung emissionsärmerer beziehungsweise emissionsvermeidender Technologien beschleunigen und früher zur Marktreife gelangen.

Lufthansa Technik nutzt die technische Expertise zur Verknüpfung von MRO-Prozessdaten mit Kundendaten aus dem Flugbetrieb, um zusätzlichen Kundennutzen zu generieren. Dadurch entstehen unter anderem effizientere MRO-Prozesse. Die Airline-Kunden von Lufthansa Technik werden damit wettbewerbsfähiger und können ihre Flotten nachhaltiger betreiben. Gleichzeitig erwirbt Lufthansa Technik einen weiteren Vorteil im Wettbewerb.

Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeitsaspekte spielen eine zunehmend wichtige Rolle für die Lufthansa Group. So übernimmt die Lufthansa Group Verantwortung für Klima und Umwelt und arbeitet kontinuierlich daran, ihre ökologische Effizienz zu verbessern. Der Lufthansa Group CleanTech Hub beispielsweise bündelt das Airline-Know-how mit Impulsen aus der globalen Start-up- und Wissenschaftsszene, um durch technologische Spitzenleistungen und den sich daraus ergebenden Chancen die Herausforderungen des Klimawandels zu bewältigen.

Auch wird das wachsende Kundenbedürfnis, nachhaltig zu reisen, durch eine kontinuierliche Verbesserung der CO₂-Bilanz, zum Beispiel durch den Einsatz treibstoffeffizienter Flugzeuge, durch effizientere Prozesse im Flugbetrieb und die Vermeidung von Abfall und Plastik an Bord. Die Lufthansa Group ist eine Vorreiterin im Bereich der Entwicklung und Förderung von nachhaltigen Flugkraftstoffen und war im Geschäftsjahr 2021 die größte Abnehmerin von Sustainable Aviation Fuels aller europäischen Airlines. ➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 94 ff.**

Zusätzlich werden nachhaltige Angebote weiter- beziehungsweise neu entwickelt, die den Kund:innen ein klimaoptimiertes Reisen ermöglichen. Dazu gehört insbesondere der Ausbau intermodaler Transportlösungen (Zug zum Flug) oder die Integration von Möglichkeiten zur CO₂-Kompensation in den Buchungsprozess über die konzerneigene Plattform Compensaid.

Durch das besondere Engagement der Lufthansa Group im Bereich Nachhaltigkeit, das auch durch ein überdurchschnittliches Abschneiden im Rahmen des bedeutsamen CSR-Ratings bestätigt wurde, ergeben sich für das Unternehmen Chancen in mehreren Bereichen, da Nachhaltigkeitsaspekte sowohl für Kund:innen als auch am Kapitalmarkt eine zunehmend wichtige Rolle spielen.

Auf der Kundenseite ergeben sich zusätzliche Chancen, da nachhaltigkeitsorientierte Kund:innen die Lufthansa Group anderen Wettbewerbern aufgrund ihres Engagements und der Möglichkeit der CO₂-Kompensation vorziehen könnten. Die Bedienung der Nachfrage nach zertifizierbarer Kompensation spielt vor allem im Segment der Geschäftsreisenden eine zunehmend wichtige Rolle. Hier bietet die Vorreiterrolle der Lufthansa Group besondere Chancen.

Ebenso könnte die zunehmende Relevanz der Thematik bei Investitionsentscheidungen dazu führen, dass die Lufthansa Group im Vergleich zu weniger engagierten Unternehmen günstigere Finanzierungskonditionen realisieren kann.

Chancen aus regulatorischen Rahmenbedingungen

Politische Entscheidungen auf nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die internationale Luftfahrtbranche und damit auch die Lufthansa Group unverändert stark. Chancen aus der Verbesserung regulatorischer Rahmenbedingungen könnten sich für die Airlines der Lufthansa Group aus einer

beschleunigten Umsetzung des „Single European Sky“-Projekts zur Harmonisierung der europäischen Flugsicherung ergeben. Neben der Reduktion der Flugsicherungskosten führt die Umsetzung des Projekts zu deutlich kürzeren Flugrouten innerhalb Europas und damit zu Einsparungen bei Treibstoffverbrauch und Emissionen.

Darüber hinaus könnte die weitere Lockerung beziehungsweise Aufhebung weltweiter coronabedingter Reiseeinschränkungen zu einer Steigerung der Nachfrage nach Flugreisen führen und damit zu einem besser als geplanten Geschäftsverlauf für das Unternehmen beitragen. Besonders eine schnellere Öffnung der asiatischen Interkontinentalmärkte als aktuell erwartet könnte sich positiv auf die Erlösentwicklung im Folgejahr auswirken.

Schließlich könnte eine umfangreichere staatliche Finanzierung der Erforschung und Entwicklung nachhaltiger Technologien, insbesondere nachhaltiger Kraftstoffe, dazu beitragen, dass diese Technologien schneller zur Marktreife gelangen, ihre Verfügbarkeit steigt und ihr Preis sinkt. So könnten Emissionen schneller reduziert und damit verbundene positive Erlös- und Kosteneffekte realisiert werden.

Finanzwirtschaftliche Chancen

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

Da die Entwicklung der Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen wesentliche Risiken gemäß dem Risikomanagementsystem der Lufthansa Group darstellen, finden sich die Erläuterungen hierzu im Kapitel ➤ **Finanzwirtschaftliche Risiken, S. 90 ff.**

RISIKEN IN DER EINZELBETRACHTUNG

In ➤ **T050, S. 82**, 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.

T050 TOP-RISIKEN LUFTHANSA GROUP

	Bedeutungsgrad	Ausprägungsform	Veränderung zum Vorjahr	Erläuterung
Quantitative Risiken				
Treibstoffpreisänderungen	kritisch	sehr hoch	→	↗ S. 90 f.
Erlösrisiken	kritisch	sehr hoch	→	↗ S. 84
Cyber- und IT-Risiken	kritisch	hoch	→	↗ S. 86 f.
Verstöße gegen Compliance-Anforderungen und Datenschutzvorschriften	kritisch	mittel	→	↗ S. 87 f.
Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen	kritisch	sehr gering	→	↗ S. 91
Risiken aus Staatshilfe und Liquiditätsrisiken	wesentlich	sehr gering	→	↗ S. 91 f.
Risiken der Nichterreichung der Kosteneinsparungsziele	wesentlich	sehr hoch	↑	↗ S. 84 f.
Wechselkursänderungen	wesentlich	sehr hoch	↑	↗ S. 91
Krisen, Krieg, politische Unruhen oder Naturkatastrophen	wesentlich	hoch	→	↗ S. 82 f.
Lieferantenausfallrisiken	wesentlich	mittel	↓	↗ S. 85
Risiko einer Herabstufung des Kreditratings	moderat	hoch	→	↗ S. 91
Qualitative Risiken				
Pandemische Erkrankungen	kritisch	hoch	↓	↗ S. 83
Politische Risiken im Zusammenhang mit der Coronakrise	kritisch	hoch	↓	↗ S. 89
Flugbetriebsrisiken (mit Risiken der Informationssicherheit)	kritisch	gering	→	↗ S. 86
Regulative Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel	wesentlich	sehr hoch	↑	↗ S. 89 f.
Personalrisiken	wesentlich	hoch	→	↗ S. 85
Infrastrukturrisiken	wesentlich	hoch	→	↗ S. 84
Strategische Flottendimensionierung	wesentlich	hoch	→	↗ S. 84
Verschärfung der Lärmgesetzgebung	wesentlich	hoch	→	↗ S. 90
Eintritt neuer Wettbewerber in den MRO-Markt (Lufthansa Technik) ¹⁾	kritisch	mittel	→	↗ S. 84
Verletzung von Hygiene- und Lebensmittelsicherheitsstandards (Catering) ¹⁾	kritisch	gering	→	↗ S. 86

¹⁾ Risikobewertung auf Geschäftsebene.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Unsichere wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für das Jahr 2022 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im **↗ Prognosebericht, S. 136 ff.**, entsprechen. Sollte sich die Weltwirtschaft schlechter als prognostiziert entwickeln, wird dies die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group voraussichtlich 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, der zunehmenden Inflation, dem Energiewandel hin zu erneuerbaren Energien und den damit verbundenen staatlichen Auflagen sowie gestörten Lieferketten.

Krisen, Kriege, politische Unruhen und Naturkatastrophen

Die Sicherheitslage aufgrund der militärischen Handlungen in der Ukraine sowie die weiterhin kritische Sicherheitslage in Nahost und Nordafrika, aber auch in Deutschland sowie das latente Risiko terroristischer Eingriffe in den Luftverkehr und dessen Infrastruktur können konkrete Auswirkungen auf Geschäftsaktivitäten sowie die Sicherheit von Flugbetrieb, Kund:innen und Mitarbeitenden der Lufthansa Group haben. Hierzu tragen auch die Folgen der Corona-Pandemie bei. Diese lassen sich mit steigender Armut, einer Zunahme von Kriminalität und zunehmender Radikalisierung beschreiben.

Darüber hinaus erhöht die Corona-Pandemie unter anderem das Risiko eines Mitarbeitermangels sowie finanzieller Engpässe an Flughäfen, außerdem die Gefahr, dass sich der Fokus auf Hygiene- zulasten von Sicherheitsmaßnahmen verschiebt. Zudem besteht das Risiko eines eingeschränkten Zugangs zu sicherheitskritischen Informationen durch Reisebeschränkungen.

Der Ukraine-Konflikt und dadurch ausgelöste Sanktionen, inklusive eventueller Gegenmaßnahmen, können Auswirkungen auf die Entwicklung der Weltwirtschaft, die Preise wichtiger Energieträger wie Öl und Gas und die Verfügbarkeit des russischen Luftraums für Überflüge haben. Eine Destabilisierung der Region sowie anhaltende Spannungen zwischen Russland und den Staaten der NATO beziehungsweise der EU können auch mittel- und langfristig zu Belastungen führen.

Potenzieller finanzieller Schaden kann durch Primäreffekte, wie den Ausfall einzelner Zielgebiete, aber auch durch signifikante Sekundäreffekte, wie einen Passagierückgang, höhere Versicherungsprämien, Mehraufwand für Treibstoff wegen Luftraumsperrungen oder höhere gesetzliche Sicherheitsanforderungen, entstehen.

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 und zum Teil bewaffneten 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. Aufgrund der weiterhin andauernden Corona-Pandemie ist 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 Präventionszenarien 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 Neuanflügen dient. Im Rahmen risikobasierter Audits werden diese Standorte regelmäßig auf Luftsicherheits- und Länderrisiken 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 Funk-

tionsbereiche 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 vor allem im Jahr 2020 aufgrund der pandemischen Ausbreitung des Coronavirus in dramatischer Ausprägung erkennbar war. Ferner ist es möglich, dass Mitarbeitende aus Angst vor einer Ansteckung nicht bereit sind, in betroffene Länder zu fliegen, und dass Mitarbeitende vor Ort diese Länder verlassen wollen. Durch hohe Krankheitsraten der Mitarbeitenden kann der operative Betrieb gefährdet sein. Ebenso können behördliche Reise restriktionen 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 Mitarbeitende zur Verfügung, die verschiedene Frühwarnsysteme nutzen. Mitarbeitende 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 Mitarbeitende implementiert.

Die Lufthansa Group hat die wirtschaftlichen Folgen der Ausbreitung des Coronavirus bereits in ihrer Finanzprognose abgebildet. Mittlerweile konnte die gesundheitliche Gefährdung für die Kund:innen und Mitarbeitenden durch die fortschreitende Impfkampagne abgeschwächt werden. Nichtsdestotrotz besteht weiterhin das Risiko, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie schwerwiegender sind als prognostiziert. Insbesondere der unterschiedliche Impffortschritt in den einzelnen Zielländern, das Auftreten von neuen Virusvarianten, die zum Beispiel Einfluss auf Impferfolg, Ausbreitungsmuster und Testeffizienz haben könnten und die sehr heterogene Risikobewertung des Coronavirus durch einzelne Länder können die weitere Entwicklung negativ beeinflussen.

Branchenspezifische Risiken

Markt- und Wettbewerbsentwicklung

Das Wachstum der Luftfahrtbranche hängt nach wie vor stark von der weltpolitischen Situation ab und korreliert mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. In der Vergangenheit war die Entwicklung der Luftverkehrsbranche von einem langfristigen Wachstumspfad mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten gekennzeichnet, vor allem in Regionen wie beispielsweise Asien/Pazifik. Bedingt durch strukturelle Nachfrageveränderungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie, Infrastrukturbegrenzungen, dem Einfluss der Klimadebatte sowie der weiteren Digitalisierung ist davon auszugehen, dass das Marktwachstum langfristig geringer ausfallen wird als in der Vergangenheit. Der bereits bestehende Kostenwettbewerb in weiten Teilen des Airline-Markts wird sich infolge des veränderten Marktumfelds weiter verschärfen.

Erlösrisiken

Für die gesamte Lufthansa Group bestehen Erlösrisiken. Unverändert besteht ein hohes Maß an Unsicherheit im Hinblick auf die zukünftige Marktentwicklung. Hier spielen insbesondere das länderspezifische Infektionsgeschehen und damit die kurzfristige Schließung von Ländern und Märkten eine wesentliche Rolle. Diese Entwicklungen haben maßgeblichen Einfluss auf Nachfrage und Buchungsverhalten, erschweren die Prognostizierbarkeit der Erlösentwicklung enorm und erhöhen 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 Wettbewerbsentwicklungen, möglichem veränderten Kundenverhalten aus Klimaschutzgründen, geopolitischen Veränderungen sowie unvorhersehbaren global wirkenden Ereignissen resultieren. Diesen wird kurzfristig insbesondere über eine Anpassung der Kapazität begegnet. Darüber hinaus werden Vertriebs-, Produkt-, Kapazitäts- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt. Langfristig werden die Stückkostenpositionen insbesondere durch kontinuierliche Effizienzsteigerungen und als Ergebnis geschäftsfeldspezifischer Umstrukturierungsprojekte konsequent und nachhaltig verbessert.

Risiken aus steigenden Infrastrukturkosten

Flughäfen und Flugsicherungsorganisationen verzeichnen durch den ausfallenden Flugverkehr seit Beginn der Coronakrise hohe Verluste. Da diese Infrastruktur grundsätzlich durch die Nutzer finanziert wird, besteht das Risiko, dass die auflaufenden Verluste von den Systempartnern auf die Airlines überwältigt werden und diese die Kosten deutlich und in Teilen langfristig 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 aktiv bei den politischen Entscheidungsträger:innen für diese Entlastung, unter anderem

in Form eines Ausgleichs der Verluste. Das Gleiche gilt für alle Fluggesellschaften der Lufthansa Group in ihrem jeweiligen Heimatmarkt.

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

Das Marktumfeld nach der Corona-Pandemie wird durch Maintenance Repair & Overhaul (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. Durch das Auslaufen der staatlichen Unterstützungen zur Überbrückung der Coronakrise und die weiterhin hohen Inzidenzen mit entsprechenden Auswirkungen auf das Flugverhalten ist ein Insolvenzrisiko der Airline-Kunden weiterhin gegeben.

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 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.

Unternehmensspezifische 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 Kostenbasis und Effizienz an. Die identifizierten Maßnahmen fließen in die Planungen der Business Units ein, werden im Rahmen des Planungsprozesses intensiv diskutiert und 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.

Darüber hinaus wird der Fortschritt pro Business Unit konzernübergreifend 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 nicht vollständig oder nur später erreicht werden können 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

Aufgrund von gekündigten oder kündbaren Tarifverträgen, auch solchen, die im Jahr 2022 auslaufen beziehungsweise kündbar werden, ist ein latentes Streikrisiko fortwährend gegeben. Das für 2021 auch unter dem Eindruck der Krise als gering eingestufte Streikrisiko steigt im Jahr 2022. Risiko erhöhende Impulse ergeben sich dabei insbesondere aus einem veränderten Inflationsgeschehen, Kompensationswünschen für Zugeständnisse während der Krise sowie einem verstärkten gewerkschaftlichen Interesse zur Partizipation an der wirtschaftlichen Erholung nach der Krise. Chancen in der tarifpolitischen Gestaltung liegen in dem gemeinsamen Interesse an der Überwindung der Krise und deren Folgen.

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 wurden im Verlauf des Jahres 2021 verhandelt und befinden sich in der Umsetzung. Risiken können daraus entstehen, dass insbesondere im Zuge der Umsetzung der organisatorischen Restrukturierung neue Konflikte bei Stellenbesetzungen oder Aufgabenzuweisungen mit dem Betriebspartner resultieren können. Zudem ist nicht ausgeschlossen, dass aus der Umsetzung weitere Restrukturierungsnotwendigkeiten entstehen, die sodann erneut zu verhandeln wären. Zudem führt die im Jahr 2022 anstehende Betriebsratswahl zu politischen Konflikten, die sich auch rechtlich risikoe erhöhend auswirken können.

Mit den Tarifpartnern müssen ebenfalls weitere Krisenbeiträge der Arbeitnehmer:innen verhandelt werden. Dies kann angesichts der sich langsam erholenden wirtschaftlichen Lage in der Industrie sowie in Verbindung mit der öffentlich prominent diskutierten Inflationsentwicklung des Jahres 2021 in Deutschland zu einer fehlenden Kompromissbereitschaft und damit zu Konflikten führen.

ENGAGEMENT DER MITARBEITENDEN

Über die Hälfte der Belegschaft der Lufthansa Group war am Ende des Jahres 2021 mindestens an einem Tag in der Woche in Kurzarbeit. Da die Nachfrage nach Flügen auch im Jahr 2022 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 Mitarbeitende arbeiten unter deutlich veränderten Bedingungen. Zum Teil wurden leistungsvariable Vergütungsbestandteile und Sonderzahlungen gestrichen und Löhne als Krisenbeiträge der Mitarbeitenden zur Arbeitsplatzsicherung reduziert. Schließlich kann die Häufung von Restrukturierungs- und Transformationszwängen potenziell zu einem Vertrauensverlust und Orientierungslosigkeit führen. Es besteht das Risiko, dass weitere wichtige Wissens-träger:innen das Unternehmen angesichts der aktuellen Vergütungsaussichten und der verschlechterten Perspektiven durch Eigenkündigung verlassen. Um das Engagement der Mitarbeitenden 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 Mitarbeitenden 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.

Lieferantenausfallrisiko

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie betreffen auch Lieferanten der Lufthansa Group, insbesondere diejenigen, die stark von der Luftverkehrsbranche abhängig sind. Im Fall einer Insolvenz eines wichtigen Lieferanten besteht das Risiko, dass es zu Störungen der Versorgung mit Gütern und Leistungen kommt. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass Ansprüche auf Serviceleistungen im Rahmen bestehender Instandhaltungsverträge verloren gehen. Der Einkauf der Lufthansa Group identifiziert regelmäßig die für die Sicherstellung des Geschäftsbetriebs kritischen Lieferanten und bewertet das jeweils bestehende Risiko. Durch den regelmäßigen Austausch mit den identifizierten Lieferanten wird versucht, dem Risiko einer Lieferunterbrechung rechtzeitig zu begegnen. Dazu zählen auch der gezielte Einsatz von geeigneten Instrumenten, wie zum Beispiel angepassten Zahlungsbedingungen, oder Vorkehrungen zur Sicherung eines reibungslosen Geschäftsbetriebs.

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 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 sowie Lease-Verträge beendet werden.

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 der weiterhin andauernden Corona-Pandemie wurden im Rahmen des Safety & Compliance Monitoring Management fortlaufend betrachtet, mögliche Risiken wurden proaktiv identifiziert, Mitigationsmaßnahmen entwickelt und deren Umsetzung im Rahmen entsprechender Prüfaktivitäten hinterfragt. Nationale und internationale Regelungen zum zivilen Flugverkehr im Kontext von Corona wurden dabei systematisch erfasst, bewertet und gemäß einer konzernweit einheitlichen Methodik auf deren Umsetzung hin überprüft.

Weitreichende Auswirkungen der Pandemie auf das Unternehmen, wie beispielsweise die Reorganisation und Redimensionierung von Lufthansa German Airlines, werden weiterhin im Rahmen des „Management of Change“ begleitet, um im Sinne eines Safety Management Systems etwaige Risiken frühzeitig zu erkennen und Gegenmaßnahmen einzuleiten.

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.

Ebenfalls Berücksichtigung finden Risiken im Zusammenhang mit der Informationssicherheit beim Betrieb ziviler Luftfahrzeuge. Dies betrifft die für ein Flugereignis relevanten IT-Systeme an Bord und am Boden sowie relevante Datenaustauschprozesse – sowohl bei unternehmenseigenen Systemen und Prozessen der Lufthansa wie auch bei Lieferantenprozessen und -produkten.

Risiken aus der Verletzung von Hygiene- und Lebensmittelsicherheitsstandards (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 Kund:innen, 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 haben seit der Coronakrise weltweit zugenommen. Sie werden zunehmend professioneller, globaler und zahlreicher 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 für die Lufthansa Group ein immer größeres Risikopotenzial dar.

Die Lufthansa Group beobachtet kontinuierlich die weltweite und konzernweite IT-Sicherheitslage. Auf Basis dieser Beobachtungen hat der Vorstand in den vergangenen Jahren verstärkt Maßnahmen zur Stärkung der IT-Sicherheit der Lufthansa Group eingeleitet und umgesetzt. Technologische Werkzeuge zur Prävention von und schnellen Reaktion auf Cyber-Attacken wurden eingeführt, Prozesse an die sich verändernde Bedrohungslage und die veränderte Arbeitsform im Homeoffice angepasst und Awareness-Trainings regelmäßig durchgeführt. Im Rahmen des vom Vorstand verabschiedeten Cyber-Security-Programms werden seit Ende 2018 konzernweit Maßnahmen in verschiedenen Kernbereichen implementiert und ausgerollt, um übergreifend die Cyber-Resilienz innerhalb der Lufthansa Group zu stärken. Dies beinhaltet auch die Vorbereitung der Airlines der Lufthansa Group auf die nächste Generation von e-Enabled-Flugzeugen, um neue, durch die Digitalisierung der Flugzeuge bedingte Risiken zu mitigieren. Entsprechend der aktuellen Risikobewertung werden Maßnahmen definiert, deren Umsetzung in den IT-Systemen und -Prozessen auch die Partner und Provider der Lufthansa Group berücksichtigen. Erste Ergebnisse des Programms tragen bereits positiv zur Risikominderung bei. Darüber hinaus überwacht die Lufthansa Group ihre eigene Cyber Security Performance, der einzelnen Tochtergesellschaften und wichtigen Dienstleister mit Hilfe eines externen, neutralen Cyber-Sicherheits-Ratings und ist somit in der Lage, das Sicherheitsniveau des Konzerns mit anderen Branchenmitgliedern oder Industrien zu vergleichen.

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 Kund:innen, Mitarbeitenden, Aktionär:innen 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 Kund:innen von ihrem Recht auf Auskunft und Löschung von Daten Gebrauch.

Darüber hinaus werden auch Risiken berücksichtigt, die sich aus ausländischen Vorschriften ergeben.

Der Datenaustausch mit Großbritannien kann aufgrund des zwischenzeitlich von der EU gefassten Angemessenheitsbeschlusses gemäß Art. 45 DSGVO vom 28. Juni 2021, wonach Großbritannien als sicherer Drittstaat eingestuft wird, nunmehr für einen Zeitraum von vier Jahren rechtsicher erfolgen.

Compliance-Risiken

Compliance beschreibt die Einhaltung rechtlich verbindlicher Vorgaben und soll für rechtmäßiges Verhalten des Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeitenden 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 Straf- beziehungsweise Bußgeldrisiko dar. Hinzu kämen ein schwer messbarer Reputationsschaden und deutliche Nachteile bei Bewerbungen um öffentliche Aufträge. Die Lufthansa Group hat Prozesse implementiert, die der Identifikation spezifischer Risiken im Bereich Compliance und insbesondere der Korruptionsprävention dienen sollen.

Die Lufthansa Group sieht sich auch wettbewerbs- und kartellrechtlichen Risiken ausgesetzt. Diese resultieren insbesondere daraus, dass die Lufthansa Group mitunter in stark von Oligopolen geprägten Märkten tätig ist, in einigen Märkten über eine starke Position verfügt, im Rahmen von Allianzen mit Wettbewerbern kooperiert und sich rechtliche Rahmenbedingungen ändern können. In einigen Geschäftsbereichen der Lufthansa Group sind außerdem die Mitarbeitenden von Lieferanten und Wettbewerbern sowie Kund:innen personenidentisch. Im Rahmen der Competition-Compliance adressiert die Lufthansa Group die Risiken kartellrechtswidrigen Verhaltens und schult die Leitungsorgane und Mitarbeitende 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 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 Corporate Compliance Office Web-Schulungen für die vom Insider- und Marktmissbrauchsrecht besonders betroffenen Mitarbeitergruppen durch. Sachverhalte im Zusammenhang mit der Ad-hoc-Publizität werden zudem mit dem Ad-hoc-Komitee unter Hinzuziehung externer Expert:innen 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 [Erläuterung 36, S. 208 ff.](#), und [Erläuterung 46, S. 240 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 Berufungsinanz vor dem Oberlandesgericht Hamm wurden nur noch vermeintliche Ansprüche gegen die Deutsche Lufthansa AG weiterverfolgt. Auch das Oberlandesgericht Hamm hat die Klage vollumfänglich abgewiesen und eine Revision zum Bundesgerichtshof nicht zugelassen. Ob die Kläger gegen die Nichtzulassung der Revision Rechtsmittel einlegen ist ebenso offen wie der Ausgang des – noch ruhenden – Parallelverfahrens vor dem Landgericht Frankfurt. 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. 240 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, wobei die Deutsche Lufthansa AG die ihr vom WSF gewährten Stillen Einlagen bereits vollständig zurückgezahlt hat.

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/Lohnsteuer Außenprüfungen können sich Risiken und Chancen mit Auswirkungen auf Steuerauswendungen, -erträge, -forderungen und -verbindlichkeiten ergeben. Der Bereich Konzernsteuern identifiziert, bewertet und überwacht steuerliche Risiken und Chancen frühzeitig und systematisch und initiiert gegebenenfalls risikomitigierende Maßnahmen.

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 könnten. Auf Basis teilweise abweichender Entscheidungen nationaler Regierungen zu Einreiseregulungen ergeben sich weitreichende Einschränkungen im Luftverkehr, welche nur schrittweise abgebaut werden. Gerade im asiatischen Markt ist auch im Jahr 2022 mit Einreiserestriktionen zu rechnen. So erhöhen 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.

Zusätzlich drohen weltweit Slot-Verluste durch krisenbedingte Flugstreichungen. Im Zusammenhang mit der Nutzung von Start- und Landerechten gilt grundsätzlich die Regelung, dass das Recht auf Wiederzuteilung in der Folgeperiode verloren geht, 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 und für die Folgeperioden angepasst, zuletzt für den Winter 2021/2022 durch eine Anpassung der Slot-Nutzungsquote auf 50 % statt 80 %. In Fällen konkreter Flug- und/oder Reisebeschränkungen können zusätzlich Flugstreichungen mit „Force Majeure“ begründet werden, die dann als operiert gezählt werden. Am 15. Dezember 2021 hat die EU erneut Slot-Erleichterungen für den Sommer 2022 veröffentlicht, nach denen die Slot-Nutzungsquote bei 64 % festgelegt wird. Abhängig von der

Verkehrslage besteht das Risiko, dass auch unterausgelastete Flüge zum Slot-Erhalt geflogen werden müssen. Eine coronabedingte Anpassung der Slot-Regelungen gab es bisher auch in allen relevanten Ländern – teilweise zu besseren Bedingungen als in der EU. Sofern die EU-Regelung restriktiver als diejenige in anderen Weltregionen ist, besteht das Risiko, dass auch dort die EU-Regelungen (nur) für EU-Gesellschaften angewendet werden. Eine Verlängerung der Slot-Erleichterungen für die Zeit nach dem Sommer 2022 ist von der derzeit gültigen Verordnung nicht vorgesehen und würde ein neues Legislativverfahren erfordern.

Die Lufthansa Group setzt sich im Dialog mit der nationalen, europäischen und internationalen Politik für eine risikobasierte Reduktion der Einreisebeschränkungen, die Harmonisierung von Einreisevoraussetzungen und – abhängig von der Verkehrslage – für eine flexible Nutzung der bestehenden Regeln sowie eine erneute europäische Regelung zur Anpassung der Slot-Nutzungsvorschrift ein.

Regulative Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel

Die EU-Kommission hat im Juli 2021 ihr Gesetzgebungspaket „Fit vor 55“ veröffentlicht, welches die Reduzierung von CO₂-Emissionen um 55 % im Vergleich zu 1990 gewährleisten soll. Die Luftfahrt ist insbesondere durch die Revision des Emissionshandelssystems (Emission Trading System – ETS), den Vorschlag zur Einführung einer Beimischungsquote für nachhaltige Flugtreibstoffe (Sustainable Aviation Fuels – SAF) sowie den Vorschlag zur Abschaffung der verpflichtenden Ausnahme für die Besteuerung und die Einführung einer einheitlichen Mindestbesteuerung für Flugtreibstoffe betroffen.

Der Luftverkehr innerhalb der EU ist bereits Teil des EU-Emissionshandelssystems EU-ETS, welches seit Beginn des Jahres 2020 mit dem Schweizer Emissionshandelssystem assoziiert ist. Die Revision des ETS birgt das Risiko steigender Kosten beziehungsweise zusätzlicher Auflagen, da beispielsweise die Absenkung der Emissionsobergrenze, der sogenannte Cap, sowie die Abschaffung der bisherigen kostenfreien Zuteilung von Emissionsberechtigungen vorgeschlagen werden. Beides kann die ETS-Kosten der Lufthansa Group in zukünftigen Geschäftsjahren nach 2021 erhöhen. Die Verschärfung des ETS induziert eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung.

Ebenfalls auf europäischer Ebene und zusätzlich in verschiedenen EU-Mitgliedsländern wird die Einführung von Quoten zur Beimischung von SAF geplant. Dies würde nicht nur die Kraftstoffkosten für die Lufthansa Group erhöhen, sondern zu einer weiteren Wettbewerbsverzerrung im interkontinentalen Verkehr führen. Außereuropäische Fluggesellschaften mit Umsteigeflughäfen in der Nähe von Europa können dann weiterhin für einen Teil der Reise ohne Quote tanken. Das mit der Einführung der Quote vorgeschlagene Tankering-Verbot, das Verbot für das Mitführen von Treibstoff für den Rück-/Weiterflug, nimmt den Fluggesellschaften einen Schutzmechanismus gegen ungerechtfertigte Preisunterschiede zwischen europäischen Flughäfen.

Im Rahmen der Revision der Energiesteuer-Richtlinie schlägt die EU-Kommission die Abschaffung der verpflichtenden Ausnahme für die Besteuerung und eine Mindestbesteuerung von Flugtreibstoffen vor, wodurch sich ein zusätzliches Kostenrisiko ergibt. Da lediglich eine Mindestbesteuerung vorgeschlagen wird, besteht zudem das Risiko, dass es in Europa unterschiedliche Steuersätze und damit auch inner-europäisch eine Wettbewerbsverzerrung geben könnte.

Perspektivisch fasst die Regulierung auch die sogenannte Nicht-CO₂-Klimawirkung des Luftverkehrs ins Auge, beispielsweise Kondensstreifenbildung und Stickstoff-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-Ausstoß. 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, Flughäfen und Branchenverbänden – in die öffentliche Diskussion ein und ist bestrebt, wettbewerbsverzerrende Regulierungen proaktiv zu verhindern ➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 94 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 weiteres Lobbying zur Verschärfung der Lärmgesetzgebung zu erwarten.

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. 2020 wurde die Lärmobergrenze krisenbedingt zu rund 50 % ausgeschöpft, im Vergleich zu rund 80 % im Jahr 2019. Es ist davon auszugehen, dass dieser Rahmen auch nach der Krise weiterhin Wachstumsmöglichkeiten bietet. Die Vereinbarung 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 anderen Industrie-Stakeholdern abgestimmte Strategien. Im Rahmen von Forschungsprojekten beschäftigt sie sich mit Maßnahmen zum aktiven Schallschutz, ➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 94 ff.**, und beobachtet die Lärmwirkungsforschung intensiv.

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

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. 225 ff.**

Treibstoffpreisänderungen

Der Ölpreis lag im Geschäftsjahr 2021 im Durchschnitt 64 % höher als im Vorjahr. Das Risiko von Preisschwankungen hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.

Der Treibstoffverbrauch der Lufthansa Group lag im Berichtsjahr bei 4,4 Mio. Tonnen Kerosin. Der Treibstoffaufwand stellte 2021 mit 2.409 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 2022 würde das Ergebnis der Lufthansa Group voraussichtlich um 261 Mio. EUR (–361 Mio. EUR) nach Sicherung erhöhen (senken). In dieser Szenario-Analyse sind keine Ticketpreisanpassungen nach Treibstoffpreisänderungen unterstellt.

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.

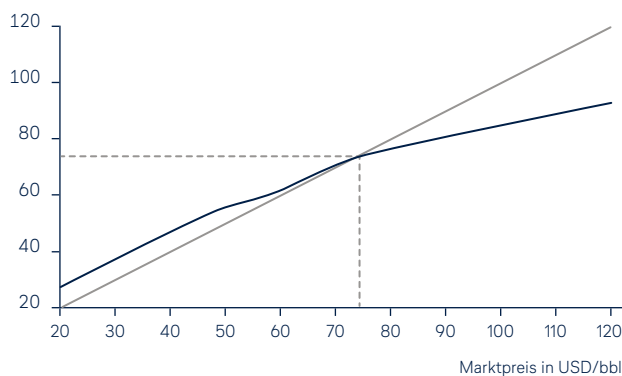
Aufgrund der Kapazitätsanpassungen infolge der Corona-Pandemie standen zu Beginn des Jahres 2021 den abgeschlossenen Treibstoffpreissicherungen zum Teil keine Grundgeschäfte gegenüber. Die Ergebnisse der nicht dem Hedging zugeordneten Treibstoffpreissicherungen werden im Finanzergebnis gezeigt. Die Treibstoffpreissicherung wurde im Frühjahr 2021 wiederaufgenommen, nachdem sie im Frühjahr 2020 ausgesetzt wurde.

Zum 31. Dezember 2021 bestanden für rund 60% des voraussichtlichen konzernweiten Treibstoffbedarfs des Jahres 2022 Rohöl- und Kerosinpreissicherungen in Form von bedingten und unbedingten Termingeschäften. Für das Jahr 2023 bestanden zu diesem Zeitpunkt für rund 20% des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen. Da der Treibstoff in US-Dollar abgerechnet wird, können Schwankungen des Euro/US-Dollar-Wechselkurses den ausgewiesenen Treibstoffaufwand zusätzlich positiv oder negativ beeinflussen. Das US-Dollar-Exposure aus dem geplanten Treibstoffbedarf ist in der Währungssicherung berücksichtigt.

G25 GESICHERTER ÖLPREIS LUFTHANSA GROUP 2022¹⁾

in USD/bbl (Stand 31.12.2021) — 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 20 Fremdwährungen werden Sicherungen abgeschlossen, weil ihr Exposure für die Lufthansa Group von besonderer Relevanz ist. ➔ **Konzernanhang, Erläuterung 45, S. 225 ff.**

Downgrade des Ratings

Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie haben die Ratingagenturen im Jahresverlauf 2020 die Bonität der Lufthansa Group gesenkt. Die Ratingagentur Moody's bewertet Lufthansa aktuell mit dem Non-Investment Grade Rating „Ba2“ mit „negativem Ausblick“. Standard & Poor's stuft Lufthansa ebenfalls im Non-Investment Grade-Bereich mit „BB-“ ein, hat jedoch den Ausblick im November 2021 auf „stabil“ erhöht. Die Ratingagentur Scope hingegen bewertet Lufthansa mit dem Investment Grade Rating „BBB-“ mit „negativem Ausblick“.

Bei weiteren Herabstufungen durch die Ratingagenturen wären 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 Ratingagenturen 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. Das Risiko signifikanter Kursverluste ist, auch aufgrund der vorhandenen Sicherungsmechanismen, nach wie vor als gering einzuschätzen. ➔ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 20 ff.**

Risiken im Zusammenhang mit Staatshilfe und Liquiditätsrisiken

Die Lufthansa Group hat seit Juni 2020 zum Ausgleich der drastischen Erlöseinbußen resultierend aus der Corona-Pandemie staatliche Unterstützungsleistungen aus Deutschland, Belgien, Österreich, der Schweiz und den USA in Anspruch genommen, um die notwendige Liquidität des Konzerns zu sichern. Die Stabilisierungsmaßnahmen des WSF in Deutschland wurden bereits zurückgezahlt. ➔ **Finanzierung, S. 46 f.**

Die im Rahmen von staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen geschlossenen Kreditverträge mit Garantien des Schweizer Bundes sowie der Republik Österreich enthalten verschiedene sogenannte Financial Covenants (finanzielle Verpflichtungen) zur Einhaltung bestimmter Mindestwerte (Liquidität, Eigenkapital, EBITDA/R). Eine Verletzung dieser finanziellen Verpflichtungen kann zu einer Kündigung der gewährten Darlehen und für den Fall, dass eine Rückzahlung oder anderweitige Heilung der jeweiligen Verletzung nicht erfolgt, ultimativ zu einer Pfändung der Beteiligungen der Gesellschaft an SWISS und Edelweiss beziehungsweise zu einer Fälligkeitstellung des noch nicht zurückgezahlten Teils des Darlehens an Austrian Airlines führen. Die Lufthansa Group überwacht die Einhaltung dieser Covenants fortlaufend und ergreift, wenn notwendig, Gegenmaßnahmen, um die Einhaltung der finanziellen Verpflichtungen sicherzustellen.

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.

Die Lufthansa Group hat eine konzernweite integrierte Berichtssystematik mit dezidierten und im Bedarfsfall flexiblen Wertgrenzen implementiert, um die Risiken des Ausfalls von Kundenforderungen so gering wie möglich zu halten. Die Berichtszeiträume können im Bedarfsfall kurzfristig angepasst werden. Daten sind tagesaktuell verfügbar, und es sind kontrahentenindividuelle systemseitige Warnungen eingerichtet. Durch die konzernweite Transparenz können kurzfristig Chancen soweit möglich aus der Auf- und Verrechnung genutzt werden. Neben den Maßnahmen in den einzelnen Geschäftsfeldern wurde ein gruppenweites Credit Risk Committee implementiert, 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. 212 ff.**

GESAMTAUSSAGE ZUR CHANCEN- UND RISIKOSITUATION

Die Coronakrise stellt für den Luftverkehr und damit für die Lufthansa Group nach wie vor eine tiefgehende Zäsur dar. Erwartet wird, dass der globale Luftverkehr erst Mitte der 2020er Jahre auf das Vorkrisenniveau zurückkehrt. Vor diesem Hintergrund ist die Gesamtrisikoposition der Lufthansa Group wie im Vorjahr auch weiterhin stark von der Coronakrise geprägt.

Die weltweit weiter bestehende Unsicherheit hinsichtlich der Entwicklung der pandemischen Lage in Verbindung mit regional teilweise deutlich unterschiedlich ausgeprägten Impfdurchdringungsraten schaffen ein Umfeld, das von Reise-restrictionen und einer krisenbedingt belasteten Nachfrage geprägt ist. Nichtsdestotrotz konnte das Liquiditätsrisiko durch Eigen- und Fremdkapitalfinanzierungsmaßnahmen bei gleichzeitig weitgehender Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen deutlich reduziert werden. Zudem wurde durch die Einführung und kontinuierliche Berichterstattung zur Risikotragfähigkeit ein weiteres Instrument zur vorausschauenden Identifikation und Steuerung von Liquiditätsrisiken eingeführt.

Weiterhin setzt die Lufthansa Group in diesem herausfordernden Umfeld auf ihre Fähigkeiten, Kapazitäten und Ressourcen, um sich flexibel an die sich ändernden Marktbedingungen anzupassen und damit auch Chancen für die langfristige Entwicklung des Unternehmens zu ergreifen.

Grundsätzlich bleibt der Vorstand von der Wirksamkeit des Chancen- und Risikomanagement-Systems überzeugt. Er strebt weiterhin ein ausgewogenes Verhältnis von Chancen und Risiken an. Im Kontext der erfolgreichen Kapitalerhöhung und weiterer Finanzierungsmaßnahmen am Kapitalmarkt sowie auf Basis der eingeleiteten Maßnahmen zur Bewältigung der Coronakrise und der in der Finanzplanung unterstellten Szenarien sieht der Vorstand den Fortbestand der Lufthansa Group weiterhin 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 in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) die einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze für die in den Konzernabschluss der Lufthansa Group 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 Unternehmensstrategie. | Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung fokussiert auf die Aspekte Umweltbelange, Kundenbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Geschäftsethik und Compliance inklusive der Bekämpfung von Korruption und Bestechung und der Achtung der Menschenrechte sowie verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement. | Erklärung orientiert sich an den GRI Standards 2016.

INHALT

95 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

- 95 Angaben zum Geschäftsmodell
- 95 Werte und Richtlinien
- 96 Wesentliche Aspekte
- 97 Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten
- 98 Externe Bewertungen
- 98 Beitrag zur Eindämmung der Corona-Pandemie und Aufrechterhaltung globaler Lieferketten

99 Umweltbelange

- 100 Klimaschutz
- 106 Aktiver Schallschutz
- 108 Abfallmanagement

111 Kundenbelange

- 111 Operationelle Stabilität
- 112 Produkt und Services

116 Arbeitnehmerbelange

- 116 Arbeitgeberattraktivität
- 119 Vielfalt und Chancengleichheit
- 121 Transformationsfähigkeit
- 123 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

126 Sozialbelange

127 Geschäftsethik und Compliance

- 127 Compliance Management
- 129 Achtung der Menschenrechte
- 132 Verantwortungsvolles politisches Engagement

133 Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement

134 Erstmalige Anwendbarkeit der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852

135 Zusammenfassung

288 GRI-Index

289 Sustainable Development Goals (SDG) Index

296 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Erklärung

Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Für das Geschäftsjahr 2021 veröffentlicht die Deutsche Lufthansa AG 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 Konzernklärung gemeinsam als zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung vor. Sie fasst die wesentlichen Aspekte und Sachverhalte zu Umweltbelangen, Kundenbelangen, Arbeitnehmerbelangen, finanzieller Resilienz, Geschäftsethik und Compliance inklusive der Bekämpfung von Korruption und Bestechung und der Achtung der Menschenrechte, Sozialbelangen sowie Nachhaltigkeit in der Lieferkette inhaltlich zusammen.

Angaben darüber, ob und in welchem Umfang die Tätigkeiten des Unternehmens mit Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, die als taxonomiefähig im Sinne der EU-Taxonomieverordnung (2020/852) einzustufen sind, sind am Ende dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung enthalten.

➔ **Erstmalige Anwendbarkeit der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852, S. 134 f., und Zusammenfassung, S. 135.**

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. So werden Auswirkungen des Unternehmens auf die nichtfinanziellen Aspekte im Konzern-Risikomanagement-System der Lufthansa Group mit berücksichtigt. ➔ **Chancen- und Risikobericht, S. 76 ff.**

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 betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (revised) mit begrenzter Sicherheit unterzogen. ➔ **Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung, S. 296 f.**

Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten Lageberichts sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

Lufthansa Group berichtet nach TCFD, SASB und orientiert sich an GRI Standards 2016

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2021 weiterführende Informationen für das Geschäftsjahr 2020 entsprechend den Empfehlungen der vom Financial Stability Board initiierten Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) sowie des Sustainability Accounting Standards Board (SASB) auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Es ist geplant, diese Berichte auch für das Geschäftsjahr 2021 zu erstellen und auf den Internetseiten der Lufthansa Group zu veröffentlichen.

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung orientiert sich an den GRI Standards 2016. ➔ **T198 GRI-Index, S. 288.**

Angaben zum Geschäftsmodell

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern mit insgesamt 302 vollkonsolidierten Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften. Das Geschäftsmodell der Lufthansa Group ist ausführlich im zusammengefassten Lagebericht beschrieben. ➔ **Grundlagen des Konzerns, S. 15 ff.**

Werte und Richtlinien

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. Das manifestiert sich im Leitgedanken der Lufthansa Group: „Connecting people, cultures and economies in a sustainable way“. 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. Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group eine erneute Analyse der für sie wesentlichen Aspekte durchgeführt. Um einen Beitrag zur Erreichung der SDGs zu leisten, hat das Unternehmen im Einklang mit seinen wesentlichen Aspekten zehn SDGs identifiziert, bei denen es aufgrund seines Geschäftsmodells negative Auswirkungen reduzieren beziehungsweise positive Auswirkungen verstärken kann. Basierend auf dem Ergebnis wurde auch die zielgerichtete Zuordnung der jeweils relevanten SDGs angepasst. Die Entwicklungen hin zu stärkerer Differenzierung und Fokussierung einiger Aspekte wurde berücksichtigt mit der Erweiterung um die SDGs 3 (Gesundheit und Wohlergehen), 7 (Bezahlbare und saubere Energie) und 16 (Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen). Aktivitäten, welche bisher dem SDG 5 (Geschlechtergleichheit) zugeordnet waren, sind nun im neu aufgenommenen SDG 10 (Weniger Ungleichheiten) mit weiteren Aktivitäten zusammengefasst.

G26 RELEVANTE SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) DER LUFTHANSA GROUP

	SDG 3: Gesundheit und Wohlergehen
	SDG 4: Hochwertige Bildung
	SDG 7: Bezahlbare und saubere Energie
	SDG 8: Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
	SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur
	SDG 10: Weniger Ungleichheiten
	SDG 12: Nachhaltige/r Konsum und Produktion
	SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz
	SDG 16: Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen
	SDG 17: Partnerschaften zur Erreichung der Ziele

Eine Übersicht der Ziele und Hinweise auf die sie unterstützenden Maßnahmen der Lufthansa Group findet sich in **➤ T199 Sustainable Development Goals, S. 289 ff.**

Der seit 2017 für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden verbindliche Code of Conduct der Lufthansa Group ist 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 und den Lieferanten-Code of Conduct auf ihrer Internetseite veröffentlicht.

Die wertorientierte Unternehmenssteuerung ist für die Lufthansa Group ebenfalls ein integraler Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung. Die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten trägt zunehmend zur Sicherung der

finanziellen Resilienz bei. Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet. Im Vordergrund stehen hierbei die drei Dimensionen Rückkehr zur Wertschaffung, Erzielung starker Free Cashflows und Sicherung der finanziellen Stabilität. Das Konzept und die dazugehörigen Kennzahlen werden ausführlich im Kapitel **➤ Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 20 ff.**, dargestellt. Auch die variable Vergütung des Managements ist ergänzend an nichtfinanzielle Faktoren wie den spezifischen CO₂-Ausstoß gekoppelt. **➤ Vergütungsbericht, S. 271 ff.**

Wesentliche Aspekte

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. Nach der zuletzt im Oktober 2018 durchgeführten Stakeholder-Befragung plant die Lufthansa Group, im Jahr 2022 eine breit angelegte Befragung durchzuführen.

Die Lufthansa Group hat in ihrer im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse die Auswahl der zu bewertenden Aspekte und Sachverhalte erweitert. Hierfür wurde eine umfangreiche Untersuchung durchgeführt über die Interessen und Ansprüche der Öffentlichkeit, Investierenden, Kund:innen, Mitarbeitenden, internationalen Berichtsstandards, aber auch zukünftige Anforderungen, wie zum Beispiel seitens der EU-Taxonomieverordnung, der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes. Insbesondere sind auch die erheblichen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die gesamte Luftfahrtbranche in die Betrachtung eingeflossen. Die identifizierten Themen wurden hinsichtlich ihrer Geschäftsrelevanz, aber auch auf die Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten der Lufthansa Group entlang der gesamten Wertschöpfungskette hin analysiert. Der Analyseprozess wurde durch eine externe Agentur begleitet – inklusive der Überprüfung der Bewertungsergebnisse.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden im August 2021 nach § 289c (3) HGB einer Überprüfung durch das Management unterzogen und bildeten auch im Berichtsjahr die Grundlage für die Auswahl der zu berichtenden Aspekte und Sachverhalte in der vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

Nach wie vor sind für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group insbesondere die Aspekte Umweltbelange, Kundenbelange und Arbeitnehmerbelange von besonders großer Bedeutung. Zusätzlich sind die Aspekte Geschäftsethik & Compliance inklusive der Bekämpfung von Korruption und Bestechung und der Achtung der Menschenrechte sowie verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement für die Lufthansa Group von hoher Relevanz. Um die verstärkte Fokussierung einiger Themen zu berücksichtigen, wurde zum Beispiel der Sachverhalt Klimaschutz differenzierter bewertet mit der

G27 ASPEKTE, SACHVERHALTE UND LEISTUNGSINDIKATOREN

Aspekte	Umweltbelange	Kundenbelange	Arbeitnehmerbelange
Sachverhalte Leistungsindikatoren	Klimaschutz CO ₂ -Emissionen	Operationelle Stabilität Abflugpünktlichkeit	Arbeitgeberattraktivität Engagement Index
	Aktiver Schallschutz Anteil der Flugzeuge, die das 10 dB-Kriterium des ICAO Kapitel 4 erfüllen	Produkt und Services Net Promoter Score	Vielfalt und Chancengleichheit Frauenanteil in Führungspositionen
	Abfallmanagement		Transformationsfähigkeit Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz Gesundheitsindex

Aspekte	Sozialbelange ¹⁾	Geschäftsethik und Compliance	
Sachverhalte Leistungsindikatoren	Gesellschaftliches Engagement help alliance gGmbH	Bekämpfung von Korruption und Bestechung Integraler Bestandteil des Lufthansa Group Compliance Management Systems	Achtung der Menschenrechte Wesentlicher Teil der Unternehmenskultur – verankert im Code of Conduct
			Verantwortungsvolles politisches Engagement

Querschnittsthemen ²⁾	<ul style="list-style-type: none">• Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement• 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.

Aufteilung in Emissionen mit Klimaauswirkungen sowie Energie und Treibstoffeffizienz. Als eigenständige Sachverhalte wurden das Abfallmanagement sowie die Vielfalt und Chancengleichheit identifiziert. Die Aspekte Korruption und Bestechung wie auch die Achtung der Menschenrechte wurden zusammengefasst unter dem Aspekt Geschäftsethik und Compliance. Die Corona-Pandemie wirkt sich im Wesentlichen auf den Aspekt der Kunden- und Mitarbeiterbelange aus.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Unternehmerische Verantwortung ist fest in der Organisationsstruktur verankert

Das oberste Kontrollgremium im Bereich der nachhaltigen Unternehmensführung ist der Aufsichtsrat. Auf Vorstandsebene trägt das Vorstandsressort des Chief Customer Officer die Verantwortung für Umwelt-, Klima- und gesellschaftliche Auswirkungen des Unternehmens. Im Berichtsjahr wurde die Abteilung Corporate Responsibility, die direkt an den Chief Customer Officer berichtet, inhaltlich und personell erheblich erweitert, um den wachsenden Anforderungen und dem Anspruch der Lufthansa Group gerecht zu werden. Neben den bestehenden Schwerpunkten Umwelt, Reporting und Rating wurden der CleanTech Hub etabliert, eine klare Schnittstelle zu Kundenbelangen geschaffen sowie eine koordinierende Funktion für die umfassende externe wie interne Kommunikation aufgebaut.

Zusätzlich berichtet die Geschäftsführung der help alliance funktional an den Bereich Corporate Responsibility.

Die Festlegung von Schwerpunkten und die Weiterentwicklung nachhaltigkeitsrelevanter Aktivitäten innerhalb der Lufthansa Group erfolgte im Berichtsjahr im Rahmen der Konzernvorstandssitzungen. Diese werden zum Teil durch das Group Executive Committee (GEC) unter dem Vorsitz des Chief Executive Officer vorbereitet. 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 Leitenden der Konzernabteilungen Strategie, Controlling und Konzernkommunikation. Im Berichtsjahr wurde außerdem das Group Policy Committee (GPC) etabliert unter dem Vorsitz des Chief Executive Officer. Im GPC werden politisch bedeutsame, einschließlich nachhaltigkeitsrelevante, Themen besprochen und Entscheidungen vorbereitet. Die jeweiligen Führungskräfte innerhalb der Gremien sind für die Umsetzung konkreter Maßnahmen und Projekte verantwortlich. Zusätzlich wurde im Berichtsjahr der Sustainability Circle etabliert, dem die Leitung der Abteilung Corporate Responsibility mit der Zielsetzung des gruppenweiten Austauschs zu Nachhaltigkeitsthemen vorsteht. Teilnehmer:innen dieses Gremiums sind die Corporate Responsibility-Verantwortlichen der Konzerngesellschaften und relevante Konzernfunktionen.

Externe Bewertungen

Nachhaltigkeitsmanagement der Lufthansa Group wird überdurchschnittlich bewertet

Das Engagement der Lufthansa Group im Bereich Klimaschutz mit Fokus auf das CO₂-Management wurde am 7. Dezember 2021 durch die internationale gemeinnützige Rating-Organisation CDP wie im Vorjahr mit dem Climate Scoring-Ergebnis B bewertet. Die Bewertung liegt somit weiterhin über dem Branchendurchschnitt. Die umfangreiche und transparente CO₂-Darstellung untergliedert in Scope 1, 2 und 3 wurde jeweils mit einem A-Score bewertet. Der vollständige Bericht ist über CDP sowie auf der Internetseite der Lufthansa Group abrufbar.

Die Lufthansa Group ist seit dem Launch im Jahr 2001 Bestandteil der FTSE4Good Index Series (FTSE4Good Europe Index, FTSE4Good Developed Index), welche erneut im Dezember 2021 überprüft wurde. Der FTSE4GOOD ist eine Indexfamilie zu Nachhaltigkeit und Corporate Governance des Londoner Anbieters FTSE. Aufgenommen werden Unternehmen, die sich besonders im Bereich der Corporate Social Responsibility (CSR) engagieren. Die Indizes arbeiten mit dem Best-in-Class-Prinzip und werden vielfach als Benchmark von Investor:innen herangezogen. Im MSCI-Rating verbesserte sich die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2021 von „BBB“ auf „A“. Zur Verbesserung trugen insbesondere sehr gute Bewertungen im Bereich der Corporate Governance bei.

Bei der Ratingagentur Sustainalytics erzielte die Lufthansa Group einen Score von 27,5 und wurde somit wie im Vorjahr aufgrund der für sie geltenden hohen CO₂-Relevanz als „Medium Risk“ klassifiziert. In der Unterkategorie „Airlines“ belegte sie Platz 13 von 69. Sustainalytics bewertet das Management der Lufthansa Group bezogen auf die wesentlichen Aspekte Environment, Social, Governance (ESG) als stark.

Die Ratingagentur Vigeo Eiris (Moody's ESG Solutions) beurteilt das Umweltmanagement mit 44 Punkten ebenfalls positiv. Dabei konnte sich die Lufthansa Group gegenüber dem Vorjahr weiter verbessern, mit Rang 8 von 20 im Sektorvergleich. In den Bereichen „Environment“ (E) und „Governance“ (G) erzielte die Lufthansa Group ein überdurchschnittliches Ergebnis. Hervorzuheben sind die 64 von 100 Punkten in der Kategorie „Energy Transition Score“ in einer CO₂-intensiven Branche.

ISS ESG bewertet die Lufthansa Group mit „C+“. Auch hier liegt der Konzern deutlich über dem Branchendurchschnitt.

Die Lufthansa Group unterzieht ihr Nachhaltigkeitsengagement regelmäßig einer freiwilligen externen Bewertung durch die Nachhaltigkeitsbewertungsplattform EcoVadis. Im August 2021 wurde das Engagement der Lufthansa Group für ein weiteres Jahr erneut mit dem „Silver Status“ bestätigt. Die Lufthansa Group konnte ihren Wert aus dem Jahr 2019 von 58 auf 65 steigern und wird erneut besser als vergleichbare Unternehmen bewertet.

G28 NACHHALTIGKEITSRATINGS

Stand: 31.12.2021



Beitrag zur Eindämmung der Corona-Pandemie und Aufrechterhaltung globaler Lieferketten

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. Als eine der Fluggesellschaften, die Impfstoffe rund um den Globus transportiert, unterstützte Lufthansa Cargo 2021 die UNICEF-Initiative für humanitäre Luftfracht. Die Initiative führte Fluggesellschaften zusammen, die Routen in über 100 Länder abdecken, um die COVAX Facility zu unterstützen – die globalen Bemühungen um einen gerechten Zugang zu Corona-Impfstoffen.

Daneben spielt die Luftfracht auch bei der Aufrechterhaltung globaler Lieferketten eine wichtige Rolle und trägt zur Stärkung des Welthandels bei. Deshalb haben die Airlines der Lufthansa Group auch im Berichtsjahr 2021 entschieden, relevante Flugverbindungen trotz andauernder Reiserestriktionen aufrechtzuerhalten. So konnte auch die Versorgung mit dringend benötigten Gütern sichergestellt werden. Lufthansa Cargo hat zudem für ihre Kunden knappe Luftfrachtkapazitäten teilweise mit kurzfristig umgebauten Passagiermaschinen, sogenannten Prachtern, aufgestockt.

Umweltbelange



Klimaschutz und aktiver Schallschutz sind Eckpfeiler der Umweltstrategie – Abfallmanagement 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.

Aufgrund ihres Verständnisses von verantwortungsbewusstem Handeln und der gestiegenen Anforderungen seitens externer Stakeholder wie Kunden, Geschäftspartner, Investoren und Gesetzgeber sowie aktueller und zukünftiger Mitarbeitender verstärkt die Lufthansa Group ihr bereits seit vielen Jahren bestehendes Engagement im Klimaschutz, um die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit zu begrenzen. Dies geht auch einher mit wirtschaftlichen Interessen, da die Nutzung und der Verbrauch von Ressourcen sowie emissionsabhängige Entgelte Kosten verursachen.

Zur inhaltlichen Vertiefung umweltrelevanter Nachhaltigkeitsaspekte fand im Berichtsjahr eine Veranstaltung für den Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand der Lufthansa Group statt.

Diese inhaltlichen Vertiefungen erfolgten auch für den obersten Führungskreis der Lufthansa Group, das Group Leadership Team (GLT).

Die Lufthansa Group bringt sich aktiv in relevanten nationalen und internationalen Wirtschafts- und Industrieverbänden sowie deren Umwelt- und Nachhaltigkeitsgruppen ein. Hierzu zählen unter anderem die aktiven Mitgliedschaften bei der International Air Transport Association (IATA), Airlines for Europe (A4E), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), dem Deutschen Aktieninstitut (DAI) sowie bei econsense. Die Mitarbeit erfolgt zum Beispiel bei A4E in Form eines 14-tägigen Jour fixe, in dem unter anderem Positionspapiere zu umweltrelevanten Themen verfasst werden sowie Konsultationen zu Gesetzgebungsvorlagen aktiv mit begleitet werden. Über die Verbände steht die Lufthansa Group auch im direkten Austausch mit den nationalen Ministerien sowie EU-Gremien. ➔ **Chancen aus regulatorischen Rahmenbedingungen, S. 81, und Risiken aus regulatorischen Rahmenbedingungen, S. 89 f.**

Die Lufthansa Group verfolgt 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.

Um umweltrelevante Informationen und Daten, zum Beispiel Energieverbräuche, zu sammeln, zu verarbeiten und in unternehmerische Entscheidungen einfließen zu lassen, betreibt die Lufthansa Group seit vielen Jahren eine zentrale Umweltdatenbank. Die in dieser Datenbank erfassten Ressourcenverbräuche und daraus berechneten Emissionen werden zudem zur Ermittlung des Carbon Footprints der Lufthansa Group verwendet und jährlich von externen Gutachter:innen auditiert.

Viele Unternehmen der Lufthansa Group nutzen zertifizierte Umweltmanagementsysteme

Um einen kontinuierlichen Fortschritt zu erzielen, gehen mit den Umweltmanagementsystemen in der Lufthansa Group verbindliche Umweltzielvorgaben sowie ein regelmäßiges Review durch den Vorstand einher.

Die Lufthansa Group überprüft kontinuierlich zentral und lokal den Einsatz von Umweltmanagementsystemen. Im Jahr 2021 waren rund 32% der Unternehmensteile durch ein zertifiziertes Umweltmanagement abgedeckt (gemessen an der Anzahl der Mitarbeitenden in Gesellschaften der Lufthansa Group/Standorten mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem).

So ist das Umweltmanagementsystem von Lufthansa German Airlines am Standort München nach EMAS und ISO 14001 validiert beziehungsweise zertifiziert. Lufthansa CityLine war 1999 weltweit die erste Passagier-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 und 2021 die EMAS-Validierung erfolgreich absolviert.

Lufthansa Cargo ist am Standort Frankfurt nach der Umweltmanagement-Norm ISO 14001 zertifiziert. Auch deren Tochtergesellschaften Jettainer und time:matters sind in den Geltungsbereich des Umweltmanagementsystems integriert. Eine kontinuierliche Verbesserung wird durch ehrgeizige Umweltziele, vor allem in den besonders energie- und ressourcenintensiven Bereichen wie Flugbetrieb, Frachumschlag und Liegenschaften, erreicht.

Die Lufthansa Technik-Gruppe steuert 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. Innerhalb der Lufthansa Technik-Gruppe ist das System zudem in einem prozessorientierten, integrierten Managementsystem verankert. Die Zertifizierung nach ISO 14001 wird seit 2012 kontinuierlich auf alle neuen Standorte ausgeweitet. Im Berichtsjahr wurde das Re-Zertifizierungsaudit in der Lufthansa Technik-Gruppe erfolgreich abgeschlossen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Verantwortung für die Definition, Abstimmung und Festlegung der übergreifenden Ziele und Maßnahmen des Umweltmanagements obliegt der Leitung der Konzernfunktion Corporate Responsibility, die direkt an den Chief Customer Officer berichtet.

Zusätzlich verfügen alle größeren Tochtergesellschaften über eine eigene Umweltabteilung, einen Umweltbeauftragten oder -koordinator:innen. Die Umweltbeauftragten und -koordinatoren:innen tauschen sich monatlich mit weiteren Nachhaltigkeitsverantwortlichen des Konzerns im Rahmen des Sustainability Circles zu konzernweiten Themen der Nachhaltigkeit und insbesondere zu den Belangen des Umweltschutzes aus. Dieser Austausch bietet den Nachhaltigkeits- und Umweltexpert:innen der Lufthansa Group Gelegenheit, mögliche Synergien zu identifizieren sowie neue Ideen, Maßnahmen und Vorhaben in Sachen Umweltschutz zu diskutieren und zu bewerten.

Darüber hinaus gab es im Berichtsjahr mehrere neue Formate zur gruppenweiten Vernetzung wie beispielsweise die „Campus Weeks“, innerhalb derer konkrete Inhalte im Rahmen von Workshops erarbeitet wurden, die dann zur weiteren Umsetzung in den Fachabteilungen genutzt wurden. Im Berichtsjahr stellte die Abteilung Corporate Responsibility zudem sicher, dass es über vermehrte interne Kommunikation umweltrelevanter Themen, wie beispielsweise über das Vortragsformat „Ecologue“ begleitend zur Weltklimakonferenz 2021 in Glasgow (COP26), intern zu einer übergreifenden Beschäftigung mit umweltrelevanten Themen kam.

KLIMASCHUTZ

Konzept

Vier-Säulen-Strategie definiert Maßnahmen für den Klimaschutz

Nur durch das Zusammenwirken und die Bündelung verschiedener Kompetenzen seitens unterschiedlicher Akteur:innen wie Hersteller, Flughäfen, Flugsicherungen, Luftfahrtgesellschaften und Politik können Fortschritte im Klimaschutz 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.

Um die gesetzten Ziele zu erreichen, bedarf es auch der gezielten politischen Unterstützung sowie finanzieller Fördermechanismen. So engagiert sich die Lufthansa Group in vielfältigen privaten wie staatlich geförderten Forschungs- und Entwicklungsinitiativen. Darüber hinaus unterstützt sie seit Jahren die Atmosphärenforschung, um so gemeinsam mit der Wissenschaft zu einem besseren Verständnis der Klimateffekte beizutragen.

1. TECHNISCHER FORTSCHRITT

Die Lufthansa Group investiert kontinuierlich in moderne und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge und Triebwerkstechnologien, die den wichtigsten Baustein zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb darstellen.

Auch Maßnahmen zur technischen Modifizierung der Bestandsflotte werden kontinuierlich überprüft und in Zusammenarbeit mit Partnern aus Forschung und Industrie gegebenenfalls umgesetzt.

G29 VIER SÄULEN FÜR DEN KLIMASCHUTZ



Technischer Fortschritt

Neuerungen bei Flugzeug- und Triebwerkstechnologien
Alternative Kraftstoffe



Verbesserte Infrastruktur

Bessere Nutzung der Lufträume
Dem Bedarf angepasste Flughafenstrukturen
Ausbau Intermodalität



Operative Maßnahmen

Effiziente Flugzeuggrößen
Optimale Flugrouten und -geschwindigkeiten



Ökonomische Instrumente

Globales marktbasiertes System zur Emissionsminderung (CORSIA)
Freiwillige Kompensationsmöglichkeiten

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. Über gezielte Kooperationen treibt die Lufthansa Group seither Schlüsseltechnologien zur Erzeugung nachhaltiger Flugkraftstoffe voran. Diese Kraftstoffe werden aller Voraussicht nach auch langfristig benötigt, da die Entwicklung alternativer elektrischer und wasserstoffbasierter Antriebskonzepte für Kurzstreckenflugzeuge voraussichtlich noch mindestens 15 Jahre brauchen wird und die Entwicklung für größere und insbesondere Langstreckenflugzeuge aktuell nicht absehbar ist.

2. VERBESSERTE INFRASTRUKTUR

Um die Effizienzpotenziale bei der Nutzung des europäischen Luftraums zu realisieren, bedarf es einer grundlegenden Modernisierung und einer Vereinheitlichung von Technologien, Prozessen und Standards im europäischen Luftraum. Die Lufthansa Group und weitere Airlines, zum Beispiel im Zusammenschluss bei „A4E“, verfügen hierbei über die nötige Expertise und unterstützen seit Jahren aktiv die Gestaltung eines zuverlässigen und effizienten EU-Luftraums durch ihre Mitarbeit in Gremien und Projekten. So sollen neben den Effizienzpotenzialen insbesondere auch für die Fluggäste substantielle Verbesserungen in Bezug auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Luftverkehrs erreicht werden.

Die Lufthansa Group möchte zudem möglichst viele der Passagiere, die über ihre Drehkreuze reisen, für eine intermodale An- oder Abreise gewinnen, um zusätzliche Emissionsminderungspotenziale zu erschließen. Mit einem attraktiven und komfortablen intermodalen Angebot soll die An- und Abreise per Fernbahn oder -bus genauso selbstverständlich wie der Anschlussflug werden.

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 und Navigationstechnologien, die Ermittlung optimaler Routen und Geschwindigkeiten und das Monitoring der zahlreichen Maßnahmen zur Treibstoffeinsparung.

4. ÖKONOMISCHE INSTRUMENTE

Den ökonomischen Maßnahmen wie der verpflichtenden (CORSIA) und freiwilligen Kompensation von CO₂ zum Klimaschutz kommt eine wesentliche Bedeutung zu, solange nachhaltige Flugkraftstoffe sowie nachhaltige Antriebstechnologien nicht in ausreichender Menge zur Verfügung stehen. Die Lufthansa Group baut deshalb die Möglichkeiten zur CO₂-Kompensation kontinuierlich aus.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Abteilung Corporate Responsibility ist für die Klimaschutzstrategie verantwortlich und erarbeitet entsprechende Maßnahmen. Dabei bindet sie die Fachabteilungen und Business Units der Lufthansa Group eng ein. Um der wachsenden Bedeutung von CO₂-Bilanzierung und Umweltregulierung Rechnung zu tragen und den betroffenen Bereichen und Mitarbeitenden relevante Informationen wie Rahmenannahmen, Regeln und ihre Interpretation zur Verfügung zu stellen, haben die Bereiche Corporate Responsibility und Konzerncontrolling zusätzlich das Emissionsmanagementgremium gegründet. Regelmäßig werden hier die aktuellen Entwicklungen der nationalen und supranationalen Emissionsgesetzgebung besprochen und ihre Auswirkungen berechnet. Um der großen Bedeutung nachhaltiger Flugkraftstoffe für die Lufthansa Group gerecht zu werden, hat der Bereich Corporate Responsibility zwei SAF-Gremien etabliert. Im Kern-SAF-Gremium (Corporate Responsibility und Treibstoffeinkauf) werden die Beschaffungsoportunitäten sowie die strategischen Prioritäten definiert. Im erweiterten SAF-Gremium (Corporate Responsibility, Treibstoffeinkauf sowie Vertrieb, Lufthansa Cargo und Lufthansa Innovation Hub) werden gemeinsam vertriebliche und emissionsbilanzielle Aspekte forciert und nach Segmenten differenzierte Angebote entwickelt.

Ziele

Klimaschutzziele der Luftfahrtbranche werden von der Lufthansa Group unterstützt

Die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs machten gemäß den Daten der International Energy Agency (IEA) 2019 etwa 3% aller durch die Verbrennung fossiler Treibstoffe verursachten globalen CO₂-Emissionen aus.

Für den globalen Luftverkehr hat die IATA im Oktober 2021 eine Resolution verabschiedet, mit der sich die globale Luftverkehrsbranche (IATA-Mitgliedsunternehmen) verpflichtet, bis 2050 ihre Netto-CO₂-Emissionen auf null zu reduzieren. Diese Verpflichtung steht im Einklang mit dem Ziel des Pariser Klimaabkommens, das die globale Erwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius beschränken soll. Die Lufthansa Group hat an der IATA-Zielsetzung maßgeblich mitgewirkt.

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 und ERA). Da die Luftfahrt allgemein als „schwer zu dekarbonisierende“ Industrie gilt, war das Ziel dieser Studie, Emissionsminderungspotenziale unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik und Wissenschaft zu untersuchen. Im Vordergrund stehen dabei signifikante Minderungen bis 2030 sowie das Erreichen von CO₂-Neutralität im Jahr 2050. Das Emissionsniveau des Jahres 2019 soll nicht wieder überschritten werden.

Im Rahmen des EU-Green Deals und des damit einhergehenden „Fit for 55“-Maßnahmenpakets arbeiten Politik und Industrie gemeinsam ebenfalls an dem 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.

Lufthansa Group erweitert ihre eigenen Emissionsminderungsziele

Um ihrer Vorreiterrolle gerecht zu werden, hat die Lufthansa Group bereits 2020 darüber hinaus eigene und zum Teil ambitioniertere CO₂-Minderungsziele definiert. Die Nettoemissionen sollen sich 2030 gegenüber 2019 halbieren. Im Jahr 2050 will die Lufthansa Group CO₂-neutral sein.

Im November 2021 hat die Lufthansa Group ihre Emissionsminderungsziele weiter verfeinert und darüber hinaus eine Verpflichtung zu den Science-based Targets abgegeben und sich um eine Validierung dieser Reduktionsziele für 2030 gemäß der Aviation Sector Guidance der Science-based Targets Initiative (SBTi) beworben. Diese Initiative hat wissenschaftlich fundierte Ziele definiert, die auf einem verbleibenden Kohlenstoffbudget basieren.

Als weiteres Ziel will der Konzern in seinen Heimatmärkten bis 2030 auf CO₂-neutrale Mobilität am Boden umstellen.

Emissionsminderungsziele sind Bestandteil der Vorstandsvergütung

Im Rahmen der langfristigen variablen Vergütung für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG werden schon seit 2011 auch Emissionsminderungsziele durch den Lufthansa Aufsichtsrat berücksichtigt. Seit der Umstellung des Vergütungssystems im Jahr 2019 hat der Aufsichtsrat im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung (MVV) für den Vorstand regelmäßig ein Umweltziel als Schwerpunkt für die strategischen- und Nachhaltigkeitsziele definiert (siehe dazu jeweils die Ausführungen im entsprechenden Vergütungsbericht), welches mit 15% in die Zielerreichung der MVV eingeht. Vor dem Hintergrund der weiterhin angespannten wirtschaftlichen Lage hat der Aufsichtsrat die Zusage variabler Vergütungskomponenten für das Geschäftsjahr 2021 für die Mitglieder des Vorstands ausgesetzt. Im Sinne der Unternehmenssteuerung wurden den Vorstandsmitgliedern jedoch gleichwohl auch für das Geschäftsjahr 2021 und die Vier-Jahresperiode 2021 bis 2024 erneut konkrete Ziele gesetzt. Dabei wurde erneut auch die Reduzierung des spezifischen CO₂-Ausstoßes der Flotte pro geflogenem Passagierkilometer als ein Schwerpunkt im Rahmen der langfristigen Ziele festgelegt. ➤ **Vergütungsbericht, S. 271 ff.**

Maßnahmen

1. TECHNISCHER FORTSCHRITT

Flottenerneuerung wird kontinuierlich vorangetrieben

Die Flottenerneuerung bleibt in diesem Jahrzehnt der wichtigste Hebel zur CO₂-Einsparung. Im Jahr 2021 wurden von den Airlines der Lufthansa Group neben einem gebrauchten weitere zehn neue Flugzeuge in Betrieb genommen, darunter Maschinen vom Typ Airbus A220-300, A320neo, A321neo und Boeing 777F, die mit modernen Triebwerken ausgestattet sind. Beispielsweise zählt der Flugzeugtyp A320neo zu den weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Flugzeugen und ist wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen. Im Gegenzug haben insgesamt 55 ältere Flugzeuge die Konzernflotte verlassen. ➤ **Flotte, S. 24 ff.**

Auch wenn viele Projekte von einer Serienreife noch weit entfernt sind, so herrscht in den letzten Jahren eine große Dynamik hinsichtlich der Erforschung und Entwicklung neuer, nachhaltiger Technologien in der Luftfahrt. Neben etablierten Herstellern wie Airbus oder Boeing versuchen viele junge Firmen den Luftverkehrsmarkt mit neuen Ideen und Konzepten zu bereichern. Neben alternativen Kraftstoffen spielen dabei auch neue Antriebskonzepte rund um Wasserstoff oder Elektrizität und damit verbundene Flugzeugkonzepte eine Rolle. Die Lufthansa Group verfolgt diese Entwicklungen mit Aufmerksamkeit und analysiert diese laufend hinsichtlich Zukunftsfähigkeit und Relevanz.

Technische Maßnahmen werden für bestehende Flotte entwickelt

Auch Maßnahmen zur technischen Modifizierung der Bestandsflotte werden kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls umgesetzt. Bis Mitte 2020 hat eine modifizierte Boeing 747-400 in mehr als 1.500 Flugstunden die Wirksamkeit einer neuen gemeinsam von Lufthansa Technik und der BASF Coatings GmbH entwickelten Oberflächenbeschichtung belegt. Dieser funktionale Film namens AeroSHARK, der aufgrund seiner mikroskopisch kleinen Rippen auch als Haifischhaut bezeichnet wird, mindert den Reibungswiderstand eines jeden Flugzeugs. Für die mit circa 500 Quadratmetern AeroSHARK modifizierte Boeing 747-400 wurde eine jährliche Einsparung auf regulären Flügen von mehr als 300 Tonnen Kraftstoff und damit mehr als 900 Tonnen CO₂-Emissionen hochgerechnet.

Im Mai 2021 wurde der erste Serieneinsatz der Technologie bei einer Lufthansa Group Airline beschlossen. Ab 2022 wird Lufthansa Cargo ihre gesamte Boeing 777-Frachterflotte von Lufthansa Technik mit AeroSHARK ausstatten lassen. Hier wird die Modifikation mit 800 Quadratmetern pro Flugzeug nochmals größer ausfallen, sodass für alle elf Flugzeuge eine kumulierte jährliche Einsparung von mehr als 4.000 Tonnen Kraftstoff und fast 13.000 Tonnen CO₂ erwartet wird.

Lufthansa Technik und BASF arbeiten zudem an der permanenten Weiterentwicklung von AeroSHARK, damit diese nachhaltige Technologie zukünftig in noch größeren Dimensionen verwendet und für möglichst viele weitere Flugzeugtypen zertifiziert werden kann. Um das Nachhaltigkeitspotenzial dieser Technologie auf globaler Ebene nutzbar zu machen, will Lufthansa Technik AeroSHARK auch an Fluggesellschaften außerhalb der Lufthansa Group vermarkten. Interessensbekundungen zahlreicher Airlines gingen bereits beim Unternehmen ein.

Sustainable Aviation Fuel soll vermehrt nutzbar sein

Die Luftfahrt wird noch auf Jahrzehnte hinaus auf flüssige nachhaltige Flugkraftstoffe angewiesen sein. Bei der Entwicklung von SAF fokussiert sich die Lufthansa Group auf synthetisches Kerosin auf Basis von Reststoffen, holzartiger Biomasse und erneuerbarer elektrischer Energie (Power-to-Liquid – PtL) sowie der Erforschung der direkten Nutzung von Sonnenlicht für die Kraftstoffsynthese.

Die Kooperation mit der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich und ihren beiden Ausgründungen Synhelion und Climeworks wurde im Berichtsjahr vertieft. Im November 2021 gab es eine Konferenz in Zürich mit Vertreter:innen der Geschäftsleitung von SWISS sowie der Lufthansa Group zur weiteren Zusammenarbeit. In einer Absichtserklärung (Letter of Intent) bekundete SWISS ihr Interesse, Erstkunde für solaren Flugkraftstoff von Synhelion zu werden. Das Pilotprojekt soll vom CleanTech Hub unterstützt werden. Der CleanTech Hub wurde 2021 von der Lufthansa Group gegründet und mit finanziellen Mitteln ausgestattet, um innovative Projekte im Bereich Nachhaltigkeit zu fördern.

Im Berichtsjahr wurde die Lufthansa Group Launching-Customer für synthetisches Kerosin aus der weltweit ersten industriellen Produktionsanlage für PtL-Kraftstoff in Werlte. Lufthansa Cargo hat sich gemeinsam mit einem großen, weltweit operierenden Kunden verpflichtet, für die kommenden fünf Jahre umgerechnet 20 Tonnen jährlich – das entspricht rund 25.000 Litern – des PtL-Kraftstoffs zu kaufen. Die Skalierung dieser Technologie ist für die Luftfahrtindustrie von größter Bedeutung. Deshalb unterstützt die Lufthansa Group auch seit 2019 das Power-to-X-Kompetenzzentrum Lausitz und nahm im März 2021 an der virtuellen Gründungsveranstaltung als Gründungsmitglied teil.

Für alle synthetischen Kraftstoffe ist „grüner Wasserstoff“ von zentraler Bedeutung. Deshalb beteiligt sich die Lufthansa Group an der Initiative HySupply des BDI sowie von acatech. Ziel ist es, eine Lieferkette für grünen Wasserstoff aus Australien aufzubauen.

Auch das World Economic Forum (WEF) treibt die Markteinführung von SAF voran. Die Lufthansa Group wirkt in der WEF-Arbeitsgruppe Clean Skies for Tomorrow mit.

Im Rahmen des EU-Green Deal und des „Fit for 55“-Pakets wird ein europäischer Gesetzentwurf („ReFuelEU Aviation“) für eine progressiv steigende SAF-Beimischungsquote erarbeitet. Ziel ist es, Flugkraftstoffen an EU-Flughäfen ab 2025 2% SAF und ab 2030 5% SAF beizumischen. Die Lufthansa Group setzt sich im Rahmen dieses Gesetzentwurfs für einen besonderen Fokus auf PtL-Kraftstoffe und für die Wahrung der Wettbewerbsneutralität gegenüber Nicht-EU-Fluggesellschaften ein. Diese Position unterstützen auch Nichtregierungsorganisationen wie Transport & Environment, mit denen ein gemeinsamer offener Brief verfasst wurde.

Im Berichtsjahr stieg die SAF-Nachfrage durch Firmenkunden stark an. Ein wesentlicher Treiber waren die knapp 40 Frachtflüge zwischen Frankfurt und Shanghai, die Lufthansa Cargo für einen Kunden durchgeführt hat und deren Kraftstoffbedarf vollständig mit SAF substituiert wurde. Die Voraussetzungen für dieses Vorhaben wurden bereits im vergangenen Jahr geschaffen, um die mit dem SAF-Einsatz verbundene Emissionsminderung gezielt und eindeutig an den Kunden weiterzugeben. Zu diesem Zweck hat die Lufthansa Group einen proprietären Prozess entwickelt, der es im Rahmen von Emissionsberichten gemäß dem Greenhouse Gas Protocol gestattet, die Scope 1-Emissionsminderungen als Scope 3-Emissionsminderungen an Kunden weiterzugeben, die bereit sind, den Mehrpreis für SAF zu tragen. Dazu werden Emissionsminderungszertifikate ausgestellt, die von einer unabhängigen Auditor:in testiert werden.

Seitdem kann die Lufthansa Group somit sämtlichen Kunden SAF inklusive der zugehörigen berichtsfähigen Scope 3-Emissionsminderung anbieten. Um die Versorgung mit SAF dauerhaft zu sichern, hat die Lufthansa Group eine dreigliedrige Strategie entwickelt:

1. Kurzfristig wurden per Vorstandsentscheid bis zu 250 Mio. USD für die Beschaffung von SAF auf dem Spot-Markt freigegeben.
2. Mittelfristig werden auf der ganzen Welt Optionen für langfristige Abnahmeverträge geprüft, die ab etwa 2025 erhebliche Produktionsvolumina und Versorgungssicherheit bieten.
3. Langfristig werden innovative Versorgungskonzepte über den bei der Lufthansa Group etablierten CleanTech Hub unterstützt mit dem Ziel, die Start-ups und Entwickler von heute in die Versorger von morgen zu transformieren.

2. VERBESSERTE INFRASTRUKTUR

Einheitlicher europäischer Luftraum soll Emissionen reduzieren

Der Gesetzesvorschlag der EU-Kommission zur Weiterentwicklung des europäischen Luftraums (SES2+) soll dazu beitragen, das europäische Flugverkehrsmanagement zu harmonisieren und zu optimieren. Die Basis hierfür bilden die Ergebnisse aus dem europäischen Single European Sky ATM Research Program (SESAR), ein Programm, welches die Entwicklung, Erprobung und europaweite Einführung neuer Technologien, Verfahren und Standards erarbeitet.

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 des Industriekonsortiums SESAR Deployment Manager (SDM) wird die Umsetzung dieser Technologien im Tagesgeschäft koordiniert. Die Lufthansa Group ist hier Mitglied und stellt Expert:innen vor Ort zur Verfügung. Im Berichtsjahr wurden europaweit 341 Projekte durch den SDM koordiniert. Aktuell beteiligt sich die Lufthansa Group wie im Vorjahr an 17 dieser Projekte und ist darüber hinaus auch an den SESAR-Forschungs- und Demonstrationsprojekten mit verschiedenen Airlines der Lufthansa Group und Lufthansa Systems als IT-Provider aktiv beteiligt. Für diese aktive Mitarbeit an SESAR Implementierungs- und Demonstrationsprojekten erhält die Lufthansa Group Fördergelder der Europäischen Union. Erkenntnisse, die eine Effizienzsteigerung ermöglichen, werden dabei beschleunigt umgesetzt. Parallel hierzu zeigen erste SESAR-Deployment-Projekte Einsparungen im Bereich der verbesserten Flugeffizienz durch die Einführung des Free Route Airspace-Konzepts in europäischen Mitgliedsstaaten. In ausgewählten Free Route-Lufträumen bietet die Flugsicherung den Fluggesellschaften zwischen definierten Eintritts- und Austrittspunkten individuelle direktere Flugrouten anstatt der sonst üblichen festgelegten Strecken an.

Intermodale Transportangebote zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group werden ausgebaut

In Ergänzung zu Flügen bietet die Lufthansa Group in Kooperation mit den nationalen Bahngesellschaften (Deutsche Bahn, Österreichische Bundesbahnen und Schweizerische Bundesbahnen) sowie einigen Busanbietern in den Heimatmärkten vielfältige weitere Alternativen zur An- und Abreise von und zu den Drehkreuzen. Diese Intermodalangebote werden über eine Flugnummer in das Angebot der Lufthansa Group eingebunden und sind im Leistungspaket für die Kund:innen einem Flug weitestgehend gleichgestellt.

Die gemeinsamen Angebote werden stetig erweitert und optimiert. So sind jeweils drei nationale Ziele per Bahn an die Drehkreuze Wien und Zürich angebunden. Mit dem Ausbau der Kooperation mit der Deutschen Bahn vergrößerte sich das Express-Rail-Netzwerk im Jahr 2021 um sieben weitere Ziele. Lufthansa German Airlines-Passagiere können nun unter anderem auf vielen innerdeutsch aus Frankfurt angeflogenen Zielen alternativ auch eine Express-Rail-Verbindung zu ihren Flügen buchen. Seit Ende 2021 werden mehr als 220 tägliche Verbindungen von und nach Frankfurt angeboten.

Um die Attraktivität intermodaler Reisen weiter zu steigern, wurde bei allen intermodalen Partnerschaften daran gearbeitet, den Wechsel des Verkehrsträgers für die Fluggäste einfacher und schneller zu gestalten. Dazu gehören seit 2021 zum Beispiel für Fluggäste von SWISS die vereinfachte Gepäckaufgabe bereits an der Haustür oder der priorisierte Zugang zu Sicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt für Gäste von Lufthansa Express. Zu den Besonderheiten des Umsteigevorgangs Bahn auf Flugzeug und umgekehrt informiert die Lufthansa Group ihre Kund:innen vor der Reise sowie mit spezifischen Ansagen im Zug und im Flugzeug, um den reibungslosen Transfer zu unterstützen.

3. OPERATIVE MASSNAHMEN

Zahlreiche Projekte zur Treibstoffeinsparung reduzieren CO₂-Emissionen deutlich

Der optimale Einsatz der Flugzeugflotte auf einzelnen Flugstrecken in Abhängigkeit von der jeweiligen Nachfrage auf diesen Flugstrecken stellt eine Daueraufgabe in jedem Flugbetrieb dar und führt zur Optimierung der Auslastung der Flüge insgesamt.

Zusätzlich wurden im Geschäftsjahr 2021 konzernweit 22 Projekte zur Treibstoffeinsparung verfolgt. Diese Projekte umfassen Maßnahmen aus den Bereichen Performance & Procedures, Gewichtsreduktion, Flugroutenoptimierung sowie technische Entwicklungen.

Hiermit konnten im Berichtsjahr weitere 30,4 Tsd. Tonnen CO₂-Emissionen dauerhaft vermieden werden. Die eingesparte Menge Kerosin von rund 9,6 Tsd. Tonnen entspricht dem Verbrauch von circa 113 Hin- und Rückflügen auf der Strecke München – New York mit einem Flugzeug des Typs Airbus A350-900.

Drei dieser 22 Projekte zur Treibstoffeinsparung werden im folgenden Abschnitt beispielhaft erläutert.

Effizientere Konzepte für Ab- und Anflug werden implementiert und Digitalisierung der Anflugtechnologien vorangetrieben

Im Jahr 2021 konnte Lufthansa German Airlines in Zusammenarbeit mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) auf den Anflügen auf ihre Heimatstandorte Frankfurt und München circa 2.800 Tonnen Treibstoff und damit rund 8.800 Tonnen CO₂ mit dem bereits 2020 eingeführten Efficient Flight Profile-Konzept (EFP) einsparen. Dieses optimiert die laterale und vertikale Flugeffizienz in Zeiten geringen Verkehrsvolumens. Selbst bei hohem Verkehrsaufkommen können einige der Maßnahmen genutzt werden.

Durch eine im August 2020 am Düsseldorfer Flughafen neu eingeführte Abflugroute auf Basis satellitengestützter Navigationstechnologie verbrauchten die Flugzeuge von Eurowings 2021 durch Verkürzung des Abflugwegs 11 Tonnen weniger Treibstoff und vermieden damit 35 Tonnen CO₂-Emissionen. Die Lufthansa Group arbeitet gemeinsam mit der DFS an verschiedenen Projekten zur Einführung dieser Technologie auch an anderen Flughäfen in Deutschland.

Weitere Einsparungen konnte die Lufthansa Group durch Verbesserungen in der Flugwegplanung erzielen, die zu einer Reduzierung der getankten Treibstoffmenge führen. Die Optimierung der geplanten Flugwege bei An- und Abflügen reduzierte den Treibstoffverbrauch in Frankfurt und München 2021 um 560 Tonnen (rund 1.800 Tonnen CO₂).

Zusammen mit der DFS sucht die Lufthansa Group im Rahmen eines Forschungs- und Entwicklungsprojekts nach neuen Möglichkeiten zur Flugspurenanalyse, die auf Methoden der künstlichen Intelligenz beruhen. Die erstmalige Anwendung dieses innovativen Konzepts soll künftig ein „grüneres Fliegen“ durch die Entwicklung von neuen Luftraumstrukturmaßnahmen ermöglichen. Erste Datenanalysen wurden hierzu im Jahr 2021 durchgeführt.

4. ÖKONOMISCHE INSTRUMENTE

Den ökonomischen Maßnahmen zum Klimaschutz kommt eine wesentliche Bedeutung zu, solange nachhaltige Antriebstechnologien nicht zur Verfügung stehen und nachhaltige Flugkraftstoffe nicht in ausreichender Menge vorhanden sind.

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) – werden seit 2021 wachstumsbedingte CO₂-Emissionen im internationalen Luftverkehr durch den Erwerb von Zertifikaten kompensiert. Konzeptionell werden im Rahmen von CORSIA alle Residualemissionen der Luftfahrtindustrie kompensiert, welche über dem CO₂-Ausstoß des von der ICAO definierten Basisjahres 2019 liegen. Im Jahr 2021, dem ersten Jahr der CORSIA-Pilotphase (2021 bis 2023), leistete die Lufthansa Group aufgrund des krisenbedingten Rückgangs des Verkehrsaufkommens keine CO₂-Kompensationen. Ob und in welcher Höhe in den Jahren 2022 und 2023 Kompensationen unter CORSIA anfallen werden, ist primär von der Geschwindigkeit der Erholung des Luftverkehrs in 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). Zusätzliche Verpflichtungen zur Abgabe von Emissionszertifikaten entstehen durch die Emissionshandelssysteme der Schweiz (CH-EHS, seit Januar 2020) und des Vereinigten Königreichs (UK-ETS, seit Januar 2021) für die Flüge zwischen dem EWR und der Schweiz sowie Großbritannien.

Die Gesellschaften der Lufthansa Group emittierten im Berichtsjahr unter EU-ETS sowie CH-EHS und UK-ETS rund 3,97 Mio. Tonnen CO₂. Für 2021 erwartet die Lufthansa Group für ihre Gesellschaften von nationalen Registerbehörden (inklusive UK-ETS) Zuteilungen in Höhe von circa 3,87 Mio. Emissionszertifikaten, die 3,87 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen entsprechen. 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. 208 ff.**

Derzeit wird die europäische Emissionshandelsrichtlinie überarbeitet – auch diesen Prozess begleitet die Lufthansa Group auf politischer Ebene. Ziel des Vorhabens ist die Harmonisierung von CORSIA und EU-ETS, um eine Doppelregulierung zu vermeiden.

Lufthansa Group kompensiert freiwillig eigene Dienstreisen

Als zusätzliche Leistung für den Klimaschutz gleicht die Lufthansa Group selbst bereits seit 2019 die CO₂-Emissionen sämtlicher dienstlich veranlasster Flüge ihrer Mitarbeitenden weltweit aus. 2021 wurden hierfür 24.989 Tonnen CO₂ über die Klimaschutzorganisation myclimate, mit der die Lufthansa Group seit 2008 zusammenarbeitet, kompensiert.

Die Maßnahmen der Kompensation durch ökonomische Instrumente sind unabhängig von den Optionen zur freiwilligen Kompensation durch Kund:innen zu betrachten. So hat die Lufthansa Group im Berichtsjahr den Prozess für die freiwillige CO₂-Kompensation durch den Kund:innen im Verlauf des Buchungsprozesses vereinfacht sowie bestehende Programme mit Geschäftskunden erweitert. **Kundenbelange/Produkt und Services, S. 112 f.**

Weitere Maßnahmen zum Klimaschutz

CleanTech Hub sucht innovative Ansätze zum Klimaschutz

Im November 2021 startete der Lufthansa Group CleanTech Hub mit dem Ziel, neuste Technologien zu bündeln und nachhaltige Innovationen zum Klimaschutz voranzutreiben. Die Lufthansa Group sucht dabei gezielt nach technologiegetriebenen Ideen und Projektpartnern, die zu einer nachhaltigen Luftfahrt beitragen können. Regelmäßige Veranstaltungen (Pitch-Days) bieten seit November 2021 Unternehmen, Start-ups oder Forschungseinrichtungen die Möglichkeit, ihre Konzepte und Ideen zu präsentieren. Bei positiver Bewertung werden die Konzepte zusammen mit der Lufthansa Group weiterentwickelt.

Frühzeitige Erprobung der Wartungs- und Bodenprozesse zukünftiger Flugzeuggenerationen

Lufthansa Technik hat 2021 ein von der Hansestadt Hamburg gefördertes Projekt zusammen mit Partnern aus Industrie und Forschung initiiert, bei dem in den kommenden zwei Jahren umfangreiche Wartungs- und Bodenprozesse im Umgang mit der Wasserstofftechnologie konzipiert und erprobt werden. Dazu wird im Jahr 2022 ein Airbus A320 umgebaut und mit einer Infrastruktur für flüssigen Wasserstoff (LH2) ausgestattet, um als voll funktionsfähiges stationäres Labor zu fungieren. Parallel dazu entsteht beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) eine neue Entwicklungsplattform, die mit Hilfe von hochpräzisen virtuellen Modellen Impulse für den Designprozess der nächsten Flugzeuggeneration liefern soll.

Lufthansa Technik wird vor diesem Hintergrund vor allem seine operative Expertise bei der Instandhaltung und Modifikation von Verkehrsflugzeugen in das Vorhaben einbringen. Zudem kann das Unternehmen durch den engen Kontakt zu Airlines auf der ganzen Welt auch die Kundenperspektive einfließen lassen.

Flugzeuge der Lufthansa Group sammeln Daten für die Klimaforschung

Die Lufthansa Group engagiert sich schon seit 1994 in verschiedenen Vorhaben für die Atmosphären- und Klimaforschung. Insbesondere im Rahmen der europäischen Forschungsinfrastruktur IAGOS (In-service Aircraft for a Global Observing System) lässt die Lufthansa Group in enger Abstimmung 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. Der Airbus A350 „Erfurt“ von Lufthansa German Airlines wird künftig als neue Plattform für das IAGOS-CARIBIC (Civil Aircraft for the Regular Investigation of the atmosphere Based on an Instrument Container)-Messsystem fungieren. Der Umbau startete im März 2021. Weitere Umbauschritte und die Zulassung sind für 2022 geplant.

Auf mehr als 30.000 Flügen von Lufthansa German Airlines wurden seit Beginn der Kooperation im Jahr 1994 Daten gesammelt, die für die globale Forschung frei und offen zugänglich sind und derzeit von rund 300 Organisationen weltweit genutzt werden. Sie helfen Wissenschaftler:innen, neue Erkenntnisse über die Entwicklung des Klimas und die Zusammensetzung der Atmosphäre zu gewinnen und langfristige Veränderungen festzustellen.

Mit den zu Beginn der Pandemie von den Forschungsflugzeugen der Lufthansa German Airlines erfassten wichtigen Daten untersuchten Wissenschaftler:innen die Auswirkungen des globalen Lockdowns auf Luftqualität und Klima. In einer 2021 erschienenen wissenschaftlichen Publikation konnten die IAGOS-Forschende im Ergebnis zeigen, dass im Mai 2020 die Ozonkonzentration über Frankfurt um mehr als 30 % im Vergleich zum langjährigen, aus 27 IAGOS-Messungen extrahierten Verlauf angestiegen ist. Die Forschenden schlussfolgern, dass durch die Reduzierung der bodennahen Stickoxid-Quellen (Straßenverkehr) während des zeitgleichen Lockdowns in Frankfurt weniger Ozon abgebaut wurde als sonst üblich. Die Daten spielen auch eine tragende Rolle in einer derzeit laufenden internationalen Studie zu den Auswirkungen der pandemisch bedingten Lockdowns auf die globale Luftqualität.

Die Lufthansa Group hat 2021 gemeinsam mit dem DLR, der DFS, dem Deutschen Wetterdienst (DWD) und Airbus (und anderen) ein weiteres Forschungsprojekt zur Machbarkeit von klimaoptimierten Flugrouten konzipiert und im Luftfahrtforschungsprogramm des Bundes zur Förderung beantragt. Ziel des Projekts ist es, Wege zur Vermeidung von Kondensstreifen aufzuzeigen, deren Klimaauswirkungen im Jahr 2020 erstmals durch renommierte Forschungsinstitute (wie zum Beispiel der Manchester Metropolitan University und dem DLR) beziffert wurden. Diese Erkenntnisse werden sowohl in die weitere Erforschung von Minderungsmaßnahmen einfließen als auch bei der Gestaltung der politischen Rahmenbedingungen Berücksichtigung finden.

Leistungsindikator

Absolute CO₂-Emissionen steigen auf 13,7 Mio. Tonnen, spezifischer CO₂-Ausstoß pro Passagierkilometer sinkt auf 101,6 Gramm

Die absoluten CO₂-Emissionen der Flugzeuge der Lufthansa Group stiegen im Jahr 2021 um 20 % auf 13,7 Mio. Tonnen (Vorjahr: 11,4 Mio. Tonnen). Der CO₂-Ausstoß pro transportiertem Tonnenkilometer konnte um 1 % auf 869 Gramm gesenkt werden (Vorjahr: 880 Gramm). Der spezifische CO₂-Ausstoß pro Passagierkilometer lag mit 101,6 Gramm um 3 % unter dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 105,2 Gramm).

➔ T001 Kennzahlen Lufthansa Group, S. 2.

Der Rückgang des spezifischen Verbrauchs der Konzernflotte zur Vorperiode resultiert im Wesentlichen aus einem veränderten Streckenmix mit einer damit verbundenen Erhöhung der durchschnittlichen Flugstreckenlänge. Längere Flugstrecken resultieren in besseren spezifischen Verbräuchen, da sich der energieintensive Anteil von Start und Landung an der Gesamtflugstrecke verringert.

AKTIVER SCHALLSCHUTZ

Konzept

Aktiver Schallschutz umfasst fünf Bereiche

Die Lufthansa Group beteiligt sich seit 2001 aktiv und kontinuierlich an Forschungsprojekten und Maßnahmenpaketen zur Lärminderung im Rahmen von Dialogforen. 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. Die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bei der Lufthansa Group umfassen folgende fünf Bereiche: Investitionen in leisere Flugzeuge, lärmreduzierende Technologien für die Bestandsflotte, Beteiligung an der Lärmforschung, Entwicklung optimierter Flugverfahren und Flugrouten sowie den Dialog mit den Flughafenanrainern und weiteren Interessengruppen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Lufthansa Group verfügt über ein Airline-übergreifendes Expertengremium unter der Leitung des Bereichs Operations Support Lufthansa Airlines, das regelmäßig zu aktuellen operativen und fachlichen Entwicklungen zum Thema aktiver Schallschutz tagt und dem Bereich Strategic System Partnership Management Group Airlines zuarbeitet. Das Gremium ist die zentrale Kontaktstelle und Interessenvertreter:innen des Ressorts des Chief Operations Officer gegenüber Flughäfen, Flugsicherungen, Handlingagenten, regulatorischen und politischen Institutionen (zum Beispiel Ministerien) sowie Branchenverbänden. Als Klammer- und Koordinierungseinheit im Konzern zum Thema Fluglärm wird hier die Repräsentanz der Lufthansa Group in den Gremien des Forums Flughafen und Region wahrgenommen sowie die Mitarbeit der Lufthansa Group in verschiedenen Fluglärmkommissionen unterstützt.

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, in denen Ideen für neue Schallschutzmaßnahmen erprobt werden. Die Erprobung und Implementierung von Maßnahmen werden an verschiedenen Standorten in verschiedenen Schallschutzgremien unter Mitarbeit von Expert:innen der Lufthansa Group begleitet.

Maßnahmen

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 2021 neu in Betrieb genommenen Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A220-300, A320neo, A321neo und Boeing 777F, mit modernen Triebwerken ausgestattet und wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen älteren Baujahrs. ➔ **Flotte, S. 24 ff., und Klimaschutz/Technischer Fortschritt/Flottenerneuerung, S. 102.**

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 Lärmengelteabrechnung günstiger eingestuft

als vergleichbare Flugzeuge ohne diese Bauteile. Die Umrüstung aller Flugzeuge der A320-Familie von Lufthansa German Airlines und SWISS mit Wirbelgeneratoren wurde 2015 und 2016 abgeschlossen. Bei Austrian Airlines wurde 2021 wie geplant ein Flugzeug umgerüstet. Pandemiebedingt steht die Umrüstung der erweiterten Flotte von sechs A320-Flugzeugen noch aus. Die Nachrüstung der noch nicht mit Wirbelgeneratoren ausgestatteten A320-Flugzeuge von Eurowings hat sich krisenbedingt verschoben und soll planmäßig bis zum Beginn des Sommerflugplans im März 2023 abgeschlossen sein. Die Umsetzung der Modifikation erfolgt im Rahmen der routinemäßigen technischen Wartungszyklen.

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). Zusammen mit Expert:innen des DLR sucht die Lufthansa Group nach eliminierbaren Schallquellen. 2019 wurde erstmals ein entsprechender Prozess erprobt, in dem Lärmessdaten der Flughäfen mit den entsprechenden Flugdaten eines Anflugs von Lufthansa German Airlines synchronisiert und dann von den Fluglärmexpert:innen des DLR auf Auffälligkeiten untersucht wurden. Dieser Prozess wurde 2021 seitens des DLR weiter verfeinert und soll 2022 anhand weiterer Beispielfälle getestet werden.

Seit 2019 wird das vom DLR entwickelte Low Noise Augmentation System (LNAS) in einer breit angelegten Studie durch die Lufthansa Group in Kooperation mit dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) in Frankfurt erprobt. LNAS nutzt Flugzeugdaten, um Empfehlungen bezüglich optimaler Konfiguration und Geschwindigkeit zu ermitteln. Dabei soll geprüft werden, ob sich Anflüge im Rahmen der Sicherheitsvorgaben effizienter und leiser gestalten lassen. Zahlreiche Pilot:innen unterstützen die Erprobung des Systems auf freiwilliger Basis. Krisenbedingt konnten bis Ende 2021 nur 350 der avisierten 500 LNAS-Anflüge stattfinden, sodass der Untersuchungszeitraum auf das Jahr 2022 ausgedehnt wurde.

G30 MASSNAHMEN FÜR AKTIVEN SCHALLSCHUTZ



Investitionen in leisere Flugzeuge

Einflottung 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

4. ENTWICKLUNG OPTIMIERTER FLUGVERFAHREN UND FLUGROUTEN GEMEINSAM MIT DEN SYSTEMPARTNERN

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 (DFS) und internationalen Partnern aktiv. ➔ **Klimaschutz, S. 100 ff.**

Im europäischen Projekt DREAMS im Rahmen des Aufbaus eines einheitlichen Luftraums hat die Lufthansa Group zusammen mit Eurocontrol, Airbus und anderen Partnern am Flughafen in Twente steilere Anflüge mit versetzter Landeschwelle erprobt. Ermöglicht wird dies durch die neue Anflugtechnologie „GBAS“. Mit dieser Technologie könnte der Anfluglärm reduziert werden, weil die Flugzeuge die Umgebung in größerer Höhe überfliegen. Ein weiteres Teilprojekt mit Beteiligung der Lufthansa Group bereitete 2021 die weltweit erste Erprobung von Präzisionsanflügen bei Niedersichtbedingungen und erhöhtem Gleitwinkel von bis zu 3,2 Grad vor. Bei den für 2022 in Frankfurt geplanten Tests wird die GPS-Technologie (GBAS-CAT II genannt) zur Anflugführung genutzt.

Auch der moderne satellitengestützte RNP-Navigationsstandard erlaubt ein präziseres Fliegen zur Reduktion von Lärm und CO₂-Emissionen. So haben Austrocontrol, Austrian Airlines und Lufthansa German Airlines gemeinsam ein innovatives RNP-Anflugverfahren für den Standort Wien mit kürzerem Flugweg entwickelt. Das neue Verfahren wurde Ende 2021 im Flugsimulator erprobt. In Stuttgart wurden im Berichtsjahr die Planungen und Analysen für eine neue, verkürzte RNP-Abflugroute Richtung Westen („TEDGO“-Route) fortgesetzt. Der umfangreiche Dialog in den Gremien wurde von Expert:innen der Lufthansa Group und Eurowings beratend begleitet. Die Lufthansa Group hat in Frankfurt im Jahr 2021 den Probebetrieb des sogenannten segmentierten Anflugs (segmented approach) gemeinsam mit der DFS gestaltet und durchgeführt. Auch hier kommt die RNP-Technologie zum Einsatz.

5. DIALOG MIT DEN FLUGHAFENANRAINERN UND WEITEREN INTERESSEGRUPPEN

Über technische und operationelle Verbesserungen hinaus engagiert sich die Lufthansa Group seit vielen Jahren in verschiedenen Dialogforen mit Flughafenrainern, unter anderem in Frankfurt und Wien. Die Expert:innen der Lufthansa Group sind dabei in den multilateralen Arbeitsgruppen bei der Entwicklung aktiver Schallschutzmaßnahmen engagiert. Am Standort Frankfurt ist die Deutsche Lufthansa AG (in Vertretung der Lufthansa Group) in der Allianz für Lärmschutz zusammen mit der hessischen Landesregierung, der Fraport AG, dem Forum Flughafen und Region, der Deutschen Flugsicherung und dem Luftfahrtverband BARIG aktiv. Die Fluggesellschaft ist dabei ein maßgeblich gestaltendes Mitglied des Expertengremiums Aktiver Schallschutz und seiner jeweiligen Unterarbeitsgruppen. 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

99,6 % 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 30. Oktober 2021 (Ende des Sommerflugplans) erfüllten 99,6 % der Flugzeuge – und damit nahezu die gesamte operative Konzernflotte – dieses Kriterium.

ABFALLMANAGEMENT

Konzept

Airlines der Lufthansa Group reduzieren Einwegplastik- und Lebensmittelabfälle im Einklang mit international geltenden Richtlinien

Der verantwortliche Umgang mit Ressourcen und im Besonderen die Reduktion von Einwegplastik- und Lebensmittelabfällen sind für die Network Airlines und Eurowings wesentlich. Das Konzept zur umfänglichen Abfallreduktion (Identifikation, Maßnahmenplanung und -bewertung) folgt der Abfallhierarchie der EU-Richtlinie 2008/98 EG: Reduce – Reuse – Recycle – Replace.

Dabei steht aufgrund der Erwartung von Kund:innen und gemäß der EU-Richtlinie (EU) 2019/904 die Reduktion von Einwegkunststoffen im Fokus. Dies wird im Bordprodukt von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines seit 2019 verfolgt. Neben der Reduktion von Einwegkunststoffen initiieren die Network Airlines und Eurowings auch Maßnahmen zur Vermeidung von Lebensmittelabfällen an Bord und stellen Weichen für deren Reduktion vor und nach dem Flug. Aufgrund der Airline-spezifischen Gegebenheiten müssen dabei aber auch weiterhin einschlägige, teils nationale Vorschriften für die Behandlung von Cateringabfällen berücksichtigt werden. Für eine effiziente Reduzierung von Abfällen werden außerdem unterschiedliche Akteure entlang der Wertschöpfungskette wie Hersteller, Cateringpartner, Kabinenmitarbeitende und Entsorgungsunternehmen einbezogen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Das im Jahr 2019 gestartete Programm von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines zur Verbesserung der Nachhaltigkeit der Angebote an Bord und in den Lounges wurde 2021 in die Linienorganisationen der Lufthansa Group überführt. Damit wurden Konzept und Ziele sowie Maßnahmen zu deren Erreichung auch für Brussels Airlines, Eurowings Discover und Eurowings verbindlich. Die Verankerung der Abfallziele in der Umweltstrategie der Lufthansa Group obliegt dabei dem Bereich Corporate Responsibility.

Die Konzeption und Maßnahmenplanung zur Zielerreichung sowie die Bewertung von deren Wirksamkeit liegt in der Verantwortung des Lufthansa Group Produktmanagements sowie der Network Airlines und Eurowings. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt dezentral durch die Network Airlines und Eurowings.

Darüber hinaus engagiert sich das Lufthansa Group Produktmanagement im Expertengremium „Sustainability and Environment Advisory Council“ und in der Arbeitsgruppe Single Use Plastics des Branchenverbands IATA. Mit der regelmäßigen Teilnahme an gemeinsamen Austauschformaten werden Erfahrungen, Herausforderungen und Wissen geteilt.

Ziele

Airlines fokussieren sich auf die Reduktion von Einwegplastikabfällen

Die Lufthansa Group Airlines haben sich zum Ziel gesetzt, einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen an Bord und in den Lounges zu pflegen. 2021 wurde Abfallmanagement als Fokusbereich der ESG-Zielsetzung der Lufthansa Group vom Vorstand bestätigt. Die Ziele zur Abfallreduktion an Bord und in den Lounges werden aktuell überarbeitet.

Mit Blick auf die EU-Richtlinie (EU) 2019/904 sowie die Erwartungen der Fluggäste hinsichtlich einer Reduktion von Einwegkunststoffen fokussieren sich die Network Airlines und Eurowings in ihrer kurzfristigen Zielsetzung im Besonderen darauf, Einwegplastikabfälle an Bord zu reduzieren. Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines identifizierten im Jahr 2019 370 Mio. verbrauchte Einwegkunststoffteile. Das Ziel, diese bis 2021 vollständig durch nachhaltige Alternativen zu ersetzen oder zu entfernen, konnte pandemiebedingt nicht erreicht werden und wurde daher bis 2025 verlängert.

Maßnahmen

Lufthansa Group führt Maßnahmen zur Reduktion von Einwegplastikabfällen an Bord fort

1. REDUCE

Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines haben im Geschäftsjahr 2021 das Speisen- und Getränkeangebot auf Kontinentalflügen für Gäste der Economy Class auf ein Kaufangebot umgestellt. Hierdurch wurden erheblich weniger Einwegplastikartikel beladen. So konnte zum Beispiel bei SWISS auf einem durchschnittlichen Kontinentalflug die Beladung an Einwegplastikbechern erheblich reduziert werden.

2. REUSE

Der Einsatz von wiederverwendbaren Produkten, insbesondere im Bereich beladener Bordprodukte, ist fester Bestandteil der Produktkonzepte. In einer Abwägung von verfügbarem Stauraum an Bord, Gewicht und Servicezeiten während des Flugs sowie Anzahl der benötigten Artikel werden Potenziale für eine Umstellung auf Mehrwegprodukte regelmäßig bei Produktanpassungen geprüft und die Beladung gegebenenfalls angepasst.

So hat SWISS im Berichtsjahr auf Kontinentalflügen die Umstellung auf Mehrwegbesteck und -teller für Gäste der Economy Class umgesetzt.

Die Anpassung von Prozessen zur Wiederbeladung von unbe nutzten Artikeln (zum Beispiel Zuckerpäckchen, ungeöffnete Snacks, ungenutzte Komfortartikel) in Zusammenarbeit mit den Cateringpartnern wurde mit Beginn der Corona-Pandemie vorübergehend ausgesetzt und soll nach der Pandemie wiederaufgenommen werden.

3. RECYCLE

Zusammen mit Zulieferern, Caterern, Reinigungsdienstleistern und Entsorgern werden Prozesse zum verstärkten Einsatz wiederverwertbarer Produkte entwickelt und umgesetzt.

So sind zum Beispiel bei Austrian Airlines seit 2019 Einwegplastikbecher im Einsatz, die mit weiteren Einwegverpackungen in einem patentierten Verfahren wieder zu synthetischem Rohöl umgewandelt werden. Aus 1 Kilogramm gesammeltem Einwegplastik lässt sich bis zu 1 Liter Rohöl gewinnen.

Bei Lufthansa German Airlines lief im Hub Frankfurt zwischen September und Oktober 2021 ein Feldversuch bei eingehenden Flügen die aus recyceltem PET bestehenden Wasserflaschen, die in der Kabine liegen geblieben sind, in einen geschlossenen Kreislauf zur Wiederverwendung als Wasserflasche im Lebensmittelbereich zu überführen. Pro Monat wurden so rund 5 Tonnen recyceltes PET zur erneuten Befüllung wiederverwertet. Die Erkenntnisse werden analysiert und auf eine permanente Einführung hin überprüft.

Im regulären Prozess werden alle sonstigen Getränkeflaschen, die an Bord durch die Kabinenbesatzung von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines separat eingesammelt werden, von den Cateringpartnern gemäß lokaler Regularien weitergegeben, um diese dann den Recyclingkanälen zuzuführen.

In Vorbereitung auf einen zukünftigen Kreislauf wurden 2021 bei Lufthansa German Airlines Becher aus recyceltem PET eingeführt, die aufgrund einer besonderen behördlichen Genehmigung in Deutschland in einen Recyclingprozess aufgenommen werden können. Dies betrifft circa 135 Mio. Becher pro Jahr.

Bereits bei der Einführung von neuen Produkten wird darauf geachtet, dass sortenreines Recycling weiter gesteigert werden kann. Zum Beispiel wurde bei dem im Frühjahr 2021 eingeführten Getränkesortiment „Onboard Delights“ von Lufthansa German Airlines auf Getränkedosen verzichtet. Stattdessen werden überwiegend Getränkeflaschen verwendet, die aus recyceltem PET bestehen.

4. REPLACE

Lufthansa German Airlines fördert die Entwicklung neuartiger Materialien für den Einsatz an Bord. Einwegplastikartikel, die im Produkt- und Servicekonzept der Network Airlines heute unverzichtbar sind, werden sukzessive durch solche aus nachwachsenden (zum Beispiel Bambus) oder recycelten Rohstoffen (zum Beispiel recyceltes PET) ersetzt. Dies wird bereits bei den Plastikverpackungen des Kinderspielzeugs von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines umgesetzt.

Auch wird ein Großteil der frischen Lebensmittel für Economy Class-Gäste auf Kontinentalflügen bei der Umstellung des Speisen- und Getränkeangebots von Lufthansa German Airlines und SWISS in Verpackungen aus agrarischem Restmaterial angeboten, das mit 100 % erneuerbaren Energien und somit CO₂-neutral hergestellt wird.

Deckel zur Abdeckung von Speisen sind im Berichtsjahr bei Lufthansa German Airlines und Brussels Airlines auf recyceltes PET umgestellt worden.

Das Bordmagazin von Eurowings besteht seit November 2021 zu 100 % aus recyceltem Papier. Auch wurden die Einwegplastikrührstäbchen bei Eurowings durch HolZRührstäbchen ersetzt.

Lufthansa Group initiiert Maßnahmen zur Vermeidung von Lebensmittelabfällen an Bord

Durch die Umstellung des Speisen- und Getränkeangebots auf Kontinentalflügen für Gäste der Economy Class auf ein Kaufangebot können die Network Airlines nun auf Basis der Verkaufszahlen mit Hilfe eines Algorithmus die Beladung verderblicher Produkte für einzelne Flüge genauer planen. Seit Einführung des neuen Konzepts im Frühjahr 2021 wurde der Anteil der weggeworfenen Menge an der Menge der übrig gebliebenen verderblichen Produkte bis zum September 2021 bereits wie folgt reduziert:

- Lufthansa German Airlines um 16 Prozentpunkte
- SWISS um 14 Prozentpunkte
- Austrian Airlines um 26 Prozentpunkte

In Zukunft soll durch die Möglichkeit zur Vorbestellung von Mahlzeiten die Menge der beladenen Produkte weiter optimiert werden. Die Lufthansa Group plant, dieses Angebot im Jahr 2022 einzuführen.

Außerdem wurden 2021 Maßnahmen zur Reduktion von Lebensmittelabfällen an Bord auf den jeweils letzten Flügen des jeweiligen Tages umgesetzt. So werden zum Beispiel bei Eurowings übrig gebliebene Lebensmittel zu einem reduzierten Preis angeboten und müssen damit nicht weggeworfen werden. SWISS hat ein ähnliches Verfahren getestet, wobei die permanente Einführung für 2022 noch geprüft wird.

Methodik zur Erfassung von Abfällen wird aufgebaut

Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines planen zur Ermittlung von Abfallstrukturen und -gewichten eine Überarbeitung der systematischen Erfassung von Bordabfällen. Die Erfassungslogik folgt den Empfehlungen des IATA Cabin Waste Manuals. Auch die mögliche Nutzung von Abfalldaten der Partner für Catering und Kabinenreinigung wird geprüft.

Die Erreichung der Ziele zur Einwegplastikreduktion und das regelmäßige Monitoring sollen bei Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines mit Hilfe von Artikellisten für definierte Referenzflüge erfolgen, die mit Daten der Warenwirtschaftssysteme sowie der jeweiligen Beladelisten dieser Flüge befüllt werden. Eine Auswertung nach den Kategorien Reduce, Reuse, Recycle und Replace soll damit ebenso ermöglicht werden.

Leistungsindikatoren

Das Ziel der Reduktion des jährlichen Verbrauchs von Einwegkunststoffartikeln im Bordprodukt von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines von insgesamt 370 Millionen Einwegteilen – gemessen am Verbrauch 2019 – wurde im Berichtsjahr zu 71 % erreicht.

Diese 370 Millionen Einwegteile setzen sich zusammen aus 144 Millionen Einwegkunststoffteilen, die gemäß EU-Richtlinie bis zum 3. Juli 2021 ersetzt werden mussten, und 226 Millionen zusätzlich von den Airlines identifizierten Einwegkunststoffteilen, welche auf freiwilliger Basis ersetzt werden sollen.

Mit der europaweiten Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2019/904 wurden von den verbotenen 144 Millionen Einzelteilen bei den drei Airlines bereits 74 % reduziert. Diese wurden durch nachhaltigere Alternativen (Bambus, Holz, Mehrweg) ersetzt. Restbestände, die aufgrund des reduzierten Flugprogramms während der Corona-Pandemie entstanden sind, werden noch gesetzeskonform verbraucht.

Die Zielsetzung, zusätzliche 226 Millionen identifizierte Einwegkunststoffteile zu ersetzen, wurde bisher zu 69 % erreicht (Basis: Jahresverbrauchswert 2019).

Kundenbelange



Hohe Kundenzufriedenheit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Lufthansa Group

Die Flugsicherheit und Gesundheit der Passagiere haben für die Lufthansa Group immer höchste Priorität. Um diesem elementaren Anspruch gerecht zu werden, verfügen alle Airlines der Lufthansa Group über ein umfassendes Sicherheitsmanagement-System. Unabhängige Auditor:innen 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. Gerade auch während der Bewältigung der Coronakrise stehen diese Themen mehr denn je im Fokus, denn aufmerksame Kundenservices, einfache und flexible Prozesse sowie positive individuelle Reiseerlebnisse sind die Voraussetzung für eine langfristige 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. Die weiterhin bestehenden Pandemieeinflüsse, wie zum Beispiel vielfache Flugplanänderungen und Flugstreichungen, erlaubten der Lufthansa Group nicht immer, den hohen Ansprüchen gegenüber ihren Kunden voll zu entsprechen. Die Ausnahmensituation in der Menge von Kundenservicefällen führte zum Beispiel zu einer teilweise verzögerten Bearbeitung von Erstattungsanfragen.

Investitionen in eine moderne Konzernflotte und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Angebots – auch im Hinblick auf Nachhaltigkeit und digitale Services – sorgen dafür, dass das Fliegen für die Kund:innen der Lufthansa Group auch während und nach der Coronakrise attraktiv bleibt. Regelmäßige Umfragen unter Fluggästen stellen sicher, dass deren Bedürfnisse in die Entwicklung von innovativen Produkten und Services einbezogen werden.

Auszeichnungen bestätigen die Innovations- und Qualitätsstrategie der Lufthansa Group

Lufthansa German Airlines hat im Jahr 2021 bei den World Travel Awards mehrere Preise erhalten. So wurde sie als Europas führende Airline in der Economy Class, nach Asien und für das Inflight Magazin ausgezeichnet. Weiterhin wurde der Airline der Hospitality Award für den besten Economy Snack sowie der German Design Award für das beste Verpackungskonzept verliehen.

Eurowings erhielt für die verkehrsreichen Ferienmonate Juli und August 2021 den Airline Punctuality Award als weltweit pünktlichste Airline. Zusätzlich wurde Eurowings von der Deutschen Gesellschaft für Verbraucherstudien mbH (DtGV) in den drei Kategorien Kundenservice, Kundenzufriedenheit und Preis/Leistung mit dem jeweils 1. Platz des Deutschen Kunden Awards 20/21 ausgezeichnet.

Zum dritten Mal in Folge wurde THE LOFT by Brussels Airlines & Lexus am Brüsseler Flughafen bei den renommierten World Travel Awards als „Europe's Leading Airline Lounge 2021“ ausgezeichnet.

Datenschutz und -sicherheit spielen eine immer größere Rolle

Der sichere und gesetzeskonforme Umgang mit Daten ist Grundlage für eine vertrauensvolle Geschäftsbeziehung zu den Kund:innen. Die Lufthansa Group verfügt über ein Datenschutz-Managementsystem entsprechend den Anforderungen des europaweit einheitlichen Datenschutzes (EU-DSGVO) in den Konzerngesellschaften. 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 Auskunftersuche von Betroffenen fristgerecht erfüllen zu können. Aktuelle Informationen über die Verarbeitung personenbezogener Daten werden zudem über die Internetauftritte der Gesellschaften zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wird Cyber-Risiken, deren Bedeutung aufgrund der zunehmenden Digitalisierung von Geschäftsprozessen gestiegen ist, umfassend vorgebeugt. ➔ **Chancen- und Risikobericht, S. 76 ff.**

OPERATIONELLE STABILITÄT

Konzept

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind wesentliche Kriterien der operativen Stabilität

Eine hohe Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ermöglicht den Kund:innen ein reibungsloses Reiseerlebnis. Innerhalb der Lufthansa Group wird sie kontinuierlich durch das Management überwacht. Neben täglichen Berichten aus den Hub Control Centern wird die operationelle Performance auch regelmäßig auf Vorstandsebene thematisiert.

Im Berichtsjahr waren die Passagiere der Lufthansa Group Airlines auch weiterhin coronabedingt von Flugplanänderungen, Flugausfällen und Verspätungen betroffen. Gründe hierfür waren unter anderem die weltweiten Einreisebeschränkungen, lokale behördliche Anforderungen sowie die erforderliche Anpassung operativer Prozesse zur Sicherstellung von Maßnahmen wie Hygiene- und Abstandsregeln.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Verantwortung für operationelle Stabilität liegt funktional im Vorstandsressort des Chief Operations Officer sowie direkt bei den Airlines der Lufthansa Group.

Neben regelmäßigen Informationen an den Vorstand der Lufthansa Group besprechen und verabschieden die Chief Operations Officers aller Lufthansa Group Airlines gemeinsam mit den verantwortlichen funktionalen Leitenden für Flugbetrieb, Bodenabfertigung, Safety & Security und für das technische Flottenmanagement die Analyseergebnisse und Maßnahmen zur Verbesserung der operationellen Stabilität in den monatlich tagenden Operations Boards.

Darüber hinaus gibt es übergreifende Leistungsdialoge für operative Prozesse der Lufthansa Group Airlines, in denen die aktuelle Performance und Verbesserungsmaßnahmen diskutiert werden.

Ziele

Sicherer, pünktlicher und zuverlässiger Flugbetrieb soll gewährleistet werden

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 gemeinsam mit Systempartnern an Lösungen gearbeitet, um die operationelle Stabilität weiter zu verbessern. Diese Zusammenarbeit wurde insbesondere in der Vorbereitung auf den nachfragestärkeren Sommerbetrieb 2021 fokussiert.

Maßnahmen

Vielfältige Maßnahmen sollen die operationelle Stabilität garantieren und das Kundenerlebnis verbessern

Im Berichtsjahr lag ein besonderer Fokus auf dem geordneten Hochfahren des Flugbetriebs der Lufthansa Group im Rahmen des gruppenweiten, interdisziplinären Programms „ReStart“. Das Programm umfasste für die Reaktivierung von fast 500 vorübergehend stillgelegten Flugzeugen, die flexible Aktualisierung des Flugprogramms sowie die Anpassung notwendiger Prozesse, wie beispielsweise Dokumentenchecks. Die Phase des ReStarts war zum Jahresende weitgehend abgeschlossen. Fortzuführende Themen werden in den Linienfunktionen weiterbearbeitet. Neben der Verbesserung des Kundenerlebnisses an Bord stehen dabei auch die Kundenprozesse am Boden im Vordergrund. Die Prozesse zur Überprüfung der durch die Pandemie erforderlichen Dokumente, zum Beispiel Impf- oder Testnachweise, sollen auf Basis gültiger lokaler, nationaler und internationaler Regularien kontinuierlich weiter automatisiert werden, wodurch eine Steigerung der operationellen Stabilität erreicht werden soll.

Weitreichende Initiativen mit Systempartnern werden initiiert

Gemeinsam mit Systempartnern wie Flughafenbetreibern und der DFS arbeiten die Airlines der Lufthansa Group intensiv an Lösungen, um die durch die Corona-Pandemie bedingten Anforderungen, unter anderem an den Sicherheitskontrollen oder bei der Einhaltung von Mindestabständen im gesamten Reiseprozess, sicherzustellen. So wurde beispielsweise der Sommerbetrieb im Jahr 2021 in regelmäßigen Austauschformaten mit den großen deutschen Flughäfen basierend auf der Kapazitätsplanung vorbereitet.

Leistungsindikator

Abflugpünktlichkeit der Lufthansa Group Airlines liegt unter dem Zielwert, aber über Vorkrisenniveau

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. Das Ziel einer Abflugpünktlichkeit der Passagier-Airlines der Lufthansa Group liegt bei 85 % und wurde im Berichtsjahr nicht erreicht.

Im Jahresdurchschnitt lag die Abflugpünktlichkeit bei 81,3 % und damit 5,3 Prozentpunkte über dem Vorkrisenjahr 2019, jedoch 7,3 Prozentpunkte unter Vorjahr. Die Verbesserung gegenüber dem Vorkrisenjahr lässt sich unter anderem auf das nach wie vor reduzierte Flugvolumen und die daraus resultierende Entlastung des Luftverkehrssystems zurückführen. Pandemiebedingt angepasste Bodenprozesse, stark schwankende Auslastungen und Personalengpässe bei den Bodenverkehrsdiensten der Systempartner wirkten sich jedoch negativ auf die Abflugpünktlichkeit aus.

PRODUKT UND SERVICES

Konzept

Kundenbedürfnisse stehen bei der Entwicklung von Produkten und Services im Mittelpunkt

Der Erfolgsfaktor Kundenorientierung ist für ein Dienstleistungsunternehmen wie die Lufthansa Group wesentlich. Daher werden sämtliche Produkte und Services entlang der Reisekette kontinuierlich mit Hilfe regelmäßiger Kundenbefragungen auf den gezielten Kundennutzen hin überprüft. Erfragt werden zum Beispiel Weiterentwicklungen von Sitzen, Nachhaltigkeitsthemen sowie neue Produkte und Services an Bord und am Boden. Digitalisierung, Individualisierung und Nachhaltigkeitsaspekte spielen eine zunehmend wichtige Rolle, um differenzierte Kundenbedürfnisse besser erfüllen zu können. Das Reiseerlebnis soll für die Fluggäste insbesondere durch eine zunehmende Personalisierung der Produkte und Services über die gesamte Reisekette noch komfortabler werden. Dazu zählen insbesondere individuelle Kundeninformationen und die aufgrund der Corona-Pandemie eingeführten flexiblen Umbuchungsmöglichkeiten und Kulanzregeln.

Erkenntnisse aus frühzeitiger Kundeneinbindung bilden die Basis für strategische Entscheidungen

Bereits in frühen Konzeptphasen werden die Fluggäste 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 konkreten Fragestellungen zu erhalten, um die Erwartungen und Bedürfnisse der Fluggäste besser zu verstehen.

Die Network Airlines der Lufthansa Group setzen auf eine kontinuierliche Kundenzufriedenheitsbefragung – das Passenger Satisfaction Tracking (PST) – und vertiefende Umfragen, um möglichst differenzierte Erkenntnisse über die Reiseerfahrungen ihrer Fluggäste zu erhalten. Die Zufriedenheit wird differenziert nach unterschiedlichen Leistungsaspekten entlang der gesamten Reisekette erhoben. Die Ergebnisse werden monatlich den verantwortlichen Fachabteilungen sowie dem Management zur Verfügung gestellt und unter anderem zur Ableitung von Maßnahmen genutzt. Um der dynamischen Entwicklung der Kundenerwartung besonders während der Corona-Pandemie Rechnung zu tragen, ist das Kundenfeedback in hoher Frequenz in die Entwicklung von Serviceanpassungen eingeflossen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Verantwortung für Produkte und Services ist über Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines zentral gebündelt und dem Vorstandsressort des Chief Customer Officer funktional zugeordnet. Bei den Airlines gibt es jeweils einen Verantwortlichen mit gleichem Aufgabenportfolio.

Auch das Brand Management von Eurowings wird funktional aus dem Vorstandsressort des Chief Customer Officer gesteuert. Die Umsetzungsverantwortung für das Bord- und Bodenprodukt liegt im Vorstandsressort des Chief Customer Officer.

Im Customer Commercial Board stimmen sich Vertreter:innen aus beiden Vorstandsressorts regelmäßig zu kundenorientierten Themen und jährlich über das Produkt-Projekt-Portfolio ab und treffen Entscheidungen.

Ziele

Steigerung der Kundenzufriedenheit ist integraler Bestandteil der Konzernstrategie

Um den langfristigen Erfolg und somit die Profitabilität der Lufthansa Group sicherzustellen, spielen die Kundenbedürfnisse eine wesentliche Rolle. Zielsetzung der Kundenstrategie für alle Airlines der Lufthansa Group ist es, die Kundenzufriedenheit zu steigern. Voraussetzung dafür ist die Kenntnis und Erfüllung der individuellen Bedürfnisse der

Kund:innen entlang der gesamten Reisekette. Die Erfolgsmessung wird über den Net Promoter Score (NPS) gesteuert, welcher sich aus der Weiterempfehlungsbereitschaft ableitet. Für die Network Airlines ist für den NPS ein Zielwert von 60 gesetzt und für Eurowings von 45.

Maßnahmen

Customer Value wird als Messgröße für Kundenzufriedenheit implementiert

Künftig sollen zwölf ausgewählte Kunden-KPIs, zum Beispiel zum Thema nachhaltiges Reisen, den Customer Value bilden. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse sollen bis Ende 2022 Folgemaßnahmen entwickelt werden. In einem zweiten Schritt werden diese dann im Hinblick auf ein besseres Kundenverständnis und zur Bestimmung der größten Ärgernisse der Kund:innen (Pain Points) analysiert. Ein weiteres Beispiel ist „Smart Dialogue and Communication“, welches die Zufriedenheit der Kunden hinsichtlich der Kommunikation mit der Lufthansa Group misst und Verbesserungspotenziale aufzeigen soll.

Vielfältige Maßnahmen für ein reibungsloses Kundenerlebnis unter Pandemie-Bedingungen werden umgesetzt

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 stärken. Seit Beginn der Corona-Pandemie wurden umfassende Hygiene- und Sicherheitsmaßnahmen am Boden und an Bord entwickelt, deren Einhaltung und Weiterentwicklung kontinuierlich sichergestellt wird. Wichtige Standards wie das frühzeitige Verankern einer Maskenpflicht, das Filtern der Kabinenluft, das verstärkte Belüften der Flugzeuge auch am Boden, das Hinarbeiten auf eine digitale Kontaktnachverfolgung sowie Physical Distancing-Maßnahmen am Boden und beim Boarding/Deboarding wurden zusammen von Airlines und dem zentralen Produktmanagement entwickelt, wobei das Kundenfeedback fortlaufend gesammelt und ausgewertet wird.

Des Weiteren wurden die Verfügbarkeit und Darstellung von Reiseinformationen stetig verbessert und weiterentwickelt. Auf dedizierten Webseiten können Fluggäste zum Beispiel nach benutzerspezifischen Reisebestimmungen für ihren Abflug- und Zielort suchen und einsehen, welche Reiseeinschränkungen gelten. Erweiterte Servicemaßnahmen erleichtern das Reisen unter Pandemiebedingungen zusätzlich. So wurden angesichts pandemiebedingt notwendiger und umfangreicher Kontrollmaßnahmen zahlreiche Vorkehrungen zur Verbesserung der Kundenzufriedenheit im Hinblick auf Pünktlichkeit eingeleitet. Hierzu zählten beispielsweise die Implementierung des Health & Entry Support Centers für die digitale Dokumentenüberprüfung im April 2021, Online-Check-in und Reiseinformationen (Informationen zu Flugplanänderungen sowie Updates zu Einreisebestimmungen) oder das „Drive Through Testcenter“ direkt am Frankfurter Flughafen seit Juni 2021. Gäste, die diese Vorabprüfungen nutzen, kommen am Flughafen schnell und komfortabel durch die Sicherheitskontrollen.

Seit November 2020 bieten Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Eurowings optional zusätzliche Versicherungsleistungen zum Zukauf zu einer Flugbuchung an. Bei Abschluss einer Versicherung erhält der Fluggast im Falle einer Corona-Infektion mit Quarantäneverpflichtung am Zielort eine Ausgleichszahlung und ist zudem im Falle einer Erkrankung und notwendigen Behandlung sowie eines medizinischen Notfallrücktransports abgesichert. Seit Mai 2021 bieten Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines auch den Erwerb und die Reservierung von Corona-Tests für ausgewählte Destinationen über ihre Webportale an.

Die eingeführten Maßnahmen und Einschränkungen werden regelmäßig anhand des Pandemieverlaufs neu bewertet. So wurden beispielsweise zahlreiche Lounges sowie das First Class Terminal in Frankfurt wieder eröffnet, der Limousinenservice teilweise wieder eingeführt und das Angebot an Bord angepasst und erweitert.

Die Network Airlines der Lufthansa Group haben ihre Tickettarifstruktur im Hinblick auf die Pandemie umgestellt, um den Fluggästen weitreichende Flexibilität zu bieten. So sind sämtliche Tarife von Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines beliebig oft umbuchbar. Dies gilt weltweit sowohl bei Kurz-, Mittel- als auch auf Langstrecken in allen Beförderungsklassen.

Neue Produkte und Services verbessern das Reiseerlebnis kontinuierlich

Die Lufthansa Group investiert kontinuierlich in neue Flugzeuge, Produkte und Services, die das Reiseerlebnis für die Fluggäste weiter verbessern. Lufthansa German Airlines plant zum Beispiel, ab 2023 eine komplett neue Business Class einzuführen, die optimalen Schlafkomfort und viel Privatsphäre bietet sowie den Fluggästen individuellere Sitzangebote zur Verfügung stellt.

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, den Fluggästen intuitiv nutzbare Services dort anzubieten, wo sie sich gerade befinden: vom Check-in über digitale Gepäckbelege bis hin zu dynamischen und situationsbasierten Informations- beziehungsweise Serviceangeboten und biometrischen Services.

Um die Konnektivität der Fluggäste an Bord zu verbessern und ihnen den Nachrichtenversand über Instant Messaging zu ermöglichen, ist seit Sommer 2021 ein Airbus A320 von SWISS testweise mit Breitband-Internet-Technologie EAN (European Aviation Network) ausgestattet. Im Jahr 2021 wurde auf den Airbus A320-Flugzeugen mit Breitband-Internet von Lufthansa German Airlines und Austrian Airlines eine neue Betriebssoftware inklusive neuem FlyNet-Portal ausgerollt, die den Kundennutzen durch verbesserte Bedienbarkeit erhöht.

Das von Eurowings entwickelte „Selfcompensation-Tool“ ermöglicht den Fluggästen im Fall von Verspätungen und Annullierungen eventuelle Schadensersatzansprüche selbstständig und unabhängig von einer Service-Hotline automatisiert zu prüfen und gegebenenfalls die Auszahlung zu beantragen.

Mitarbeitende mit Kundenkontakt werden für das Thema Kundenzufriedenheit sensibilisiert

Für die Kabinenmitarbeitenden von Lufthansa German Airlines wurden auch im Jahr 2021 Maßnahmen zur Sensibilisierung im Bereich Kundenorientierung umgesetzt. Diese wurden sowohl in freiwilligen, digitalen Veranstaltungen als auch in obligatorischen Trainings eingebettet. Mitarbeitende im Bereich Customer Service wurden vorwiegend in virtuellen Trainings zum Thema Customer Feedback Handling geschult.

Andauernde dynamische Entwicklung der Erstattungsanträge

Auch das Jahr 2021 war durch ständig wechselnde Reise-restriktionen und -warnungen geprägt, die aufgrund nötiger Flugplanänderungen und Flugstreichungen weiterhin in hohem Maß Erstattungspflichten auslösten. Durch eingeleitete Automatisierungsmaßnahmen und fortgesetzt erhöhten Personaleinsatz ist es gelungen, Rückstände niedrig zu halten. Insbesondere im zweiten Halbjahr konnte die durchschnittliche Bearbeitungsdauer für Erstattungen bis auf Vorkrisenniveau verkürzt werden, sodass zum Ende des Jahres 2021 kein Rückstau von Erstattungen vorliegt. Allerdings war das Jahr 2021 im Nachgang der extremen Überlastung und Verzögerung aus 2020 ebenfalls geprägt von einer hohen Anzahl an Klagen, zunehmenden Kontrollen der Regulierungsbehörden sowie der Aufarbeitung und Klärung komplexer Einzelfälle. Im Geschäftsjahr 2021 erstatteten die Airlines der Lufthansa Group den Kunden circa 1,6 Mrd. EUR.

Nachfrage nach nachhaltigen Produkten und Services nimmt zu

Dem in Kundenumfragen ermittelten Wunsch der Kund:innen, Nachhaltigkeitsaspekte stärker bei Produkten und Services zu berücksichtigen, trägt die Lufthansa Group auf verschiedene Weise Rechnung. Im Fokus stehen dabei nachhaltiges Catering, intermodales Reisen und der einfache Zugang zum Ausgleich des flugbezogenen CO₂.

Bedarfsorientiertes Catering und verantwortungsvolle Produktauswahl werden erweitert

Die Reduktion von Einwegplastik an Bord, die Zusammenarbeit mit nachhaltigen Partnern und die regionale Herkunft der Produkte spielen aus Kundensicht eine wesentliche Rolle. Seit Mai 2021 haben die Network Airlines ein neues Speisen- und Getränkeangebot an Bord zum Kauf eingeführt, bei dem Qualität und Nachhaltigkeit im Fokus stehen: Ziel ist eine minimale Verschwendung durch bedarfsorientiertere Produktion und intelligente Beladungsplanung sowie verantwortungsbewusste Zusammenarbeit mit ausgewählten Partnern (→ **Umweltbelange/Abfallmanagement, S. 108 ff.**). In Kooperation mit einer der bekanntesten deutschen Kaffeemarken bietet Lufthansa German Airlines beispielsweise einen Kaffee aus der Region Dano in Äthiopien an, wo sich dieser Partner wirtschaftlich, sozial und ökologisch engagiert.

Austrian Airlines bietet an Bord zum Beispiel Wasser einer niederösterreichischen Marke an, deren Produkte zu 100 % CO₂-neutral sind. SWISS setzt auf regionale Zutaten mit kurzen Lieferketten und kooperiert dazu mit Partnern wie einer Genfer Genossenschaft, die für ihren Tomatensaft auch landwirtschaftliche Restwaren verarbeitet, um Lebensmittelverschwendung zu vermeiden.

Intermodale Angebote bieten nachhaltige alternative Reiseformen zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group

Mit dem Fokus, die Attraktivität intermodaler Reisen weiter zu steigern, wurde bei allen intermodalen Partnerschaften an der Optimierung der Prozesse und besonders an der Vereinfachung und Beschleunigung des Umsteigevorgangs gearbeitet.

In Ergänzung zu Flügen bietet die Lufthansa Group in Kooperation mit den nationalen Bahngesellschaften sowie einigen Busanbietern in den Heimatmärkten auch vielfältige weitere Optionen für die An- und Abreise von und zu den Drehkreuzen. Diese Intermodalangebote werden über eine Flugnummer in das Angebot der Lufthansa Group eingebunden und sind im Leistungspaket für den Kunden einem Flug weitestgehend gleichgestellt. ➔ **Umweltbelange/Intermodaler Transport, S. 104.**

CO₂-Emissionen können freiwillig kompensiert beziehungsweise reduziert werden

Die Lufthansa Group ermöglicht ihren Fluggästen die freiwillige Kompensation beziehungsweise Reduktion des durch den genutzten Flug bedingten CO₂-Ausstoßes. Seit mehr als zehn Jahren besteht dazu die Partnerschaft mit dem renommierten CO₂-Kompensationsanbieter myclimate sowie Climate Austria für Österreich. Für Geschäftskunden besteht weiter die Möglichkeit, über das „Corporate Value Fares“-Programm die Emissionen innereuropäischer und inländischer Flugreisen automatisch über myclimate zu kompensieren. Privatkund:innen der Lufthansa Group haben die Möglichkeit, ihre Emissionen über die Plattform Compensaid zu kompensieren beziehungsweise zu reduzieren.

Neben der Kompensation durch ein Portfolio an hochwertigen Klimaschutzprojekten von myclimate kann das CO₂ der eigenen Flüge auch durch den Einkauf von nachhaltigen Kraftstoffen (SAF) reduziert werden. Die beiden Instrumente können dabei durch die Fluggäste bei jeder Transaktion frei miteinander kombiniert werden. 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.

Indem die Kund:innen über einen einfachen Zugang zu Klimaschutzmaßnahmen unmittelbar einbezogen werden, unterstützt die Lufthansa Group die Transformation der Industrie und strebt an, die Beteiligungsquote ihrer Fluggäste zu erhöhen. 2021 wurde für Privatkund:innen die Integration eines direkten Links zur Kompensationsplattform Compensaid in den Flugbuchungsprozess sämtlicher Lufthansa Group Airlines abgeschlossen. Ab Beginn 2022 wird Eurowings die Plattform Compensaid bereits voll integrieren und die Kompensation dadurch direkt im Buchungsprozess ermöglichen. Parallel wird diese neue Funktionalität auch bei den Network Airlines zur Einführung im Jahr 2022 entwickelt.

2021 wurde das Prinzip der Reduktion der CO₂-Wirkung für einzelne Lufttransportleistungen auch auf das Geschäftsfeld Logistik übertragen. Mit dem Produkt „Sustainable Choices“ können Kunden von Lufthansa Cargo einzelne Sendungen durch Klimaprojekte kompensieren oder in Kombination mit SAF das CO₂ reduzieren.

Leistungsindikator

Net Promoter Score liegt unter dem Zielwert

Die führende Kennzahl der Kundenzufriedenheit bei den Network Airlines und bei Eurowings ist der Net Promoter Score (NPS), für den monatlich die Antworten von circa 17.000 Passagieren (Durchschnitt von 2021) ausgewertet werden. Im Jahr 2021 lag dieser für die Network Airlines bei 49 und damit unter dem Zielwert von 60. Die Gründe dafür liegen in einem stark angestiegenen Flugbetrieb und entsprechenden Passagierzahlen, insbesondere ab dem zweiten Quartal 2021. In Kombination mit pandemiebedingten verpflichtenden Maßnahmen, wie zum Beispiel umfangreichen Dokumentenprüfungen, wirkte sich beides negativ auf Prozesse und Pünktlichkeit – und somit auch auf die Kundenzufriedenheit – aus. Der erreichte NPS bei Eurowings lag 2021 bei 47 und damit über dem Zielwert von 45.

Der NPS ist Bestandteil der Zielvereinbarung und der variablen Vergütung des Vorstands. ➔ **Vergütungsbericht, S. 271 ff.**

Arbeitnehmerbelange



Das wichtigste Gut eines Unternehmens sind seine Mitarbeitenden. Besonders in der Phase des deutlichen Ausbaus der Geschäftstätigkeit nach dem krisenbedingten Einbruch und bei der Transformation der Lufthansa Group sind die Arbeitnehmenden einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren. Entsprechend stehen die Arbeitnehmerbelange für die Lufthansa Group im zentralen Fokus der Personalstrategie.

Während der anhaltenden Corona-Pandemie positioniert sich die Lufthansa Group als attraktive und moderne Arbeitgeberin. Dies einerseits, um die Bindung zu den Bestandsmitarbeitenden zu stärken, andererseits, um für Talente außerhalb des Unternehmens als attraktive Arbeitgeberin wahrgenommen zu werden.

Die Veränderungen innerhalb der Luftfahrtbranche und die strukturellen Transformationen in der heutigen Arbeitswelt haben direkte Auswirkungen auf die Mitarbeitenden der Lufthansa Group. Die Veränderungen machen deutlich, dass die kontinuierliche Weiterentwicklung von Fähigkeiten und Wissen der Mitarbeitenden essenziell für wirtschaftlichen Erfolg ist. In diesem Zusammenhang nutzt die Lufthansa Group umfangreiche Trainings- und Fortbildungsmöglichkeiten, um die Transformationsfähigkeit des Unternehmens auch in Zukunft sicherzustellen.

Darüber hinaus sind Mitarbeitergesundheit und Arbeitssicherheit weiterhin zentrale Handlungsfelder der Lufthansa Group, insbesondere vor dem Hintergrund der andauernden Corona-Pandemie. Die Lufthansa Group verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, um die Arbeitsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden durch präventive Maßnahmen dauerhaft und nachhaltig zu erhalten.

Weiterhin forciert die Lufthansa Group die Stärkung von Vielfalt und Chancengleichheit der Mitarbeitenden in ihrer strategischen Ausrichtung, um Kreativität, Flexibilität und Innovationsfähigkeit weiter zu fördern und hinsichtlich gesetzlicher Verpflichtungen Haftungsrisiken zu minimieren. Verschiedene Initiativen, wie die Erhöhung des Frauenanteils im Management sowie die langfristig etablierte organisatorische Verankerung der Beauftragten für Chancengleichheit werden genutzt, um einerseits die Gleichstellung der Geschlechter voranzutreiben und sich andererseits als integer und verantwortungsvoll agierende Arbeitgeberin zu positionieren.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Themen der Arbeitnehmerbelange werden in den verschiedenen Fachbereichen innerhalb des Vorstandsressorts des Chief HR & Legal Officer gebündelt. Eine enge Zusammenarbeit aller Fachbereiche ermöglicht die Erarbeitung nachhaltiger Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitnehmerbelange. Gleichzeitig stellt der Chief HR & Legal Officer durch das HR Committee, dem die obersten HR-Führungskräfte des Ressorts sowie die Arbeitsdirektor:innen der größten Gesellschaften der Lufthansa Group angehören, sicher, dass die erarbeiteten Maßnahmen in allen Fachbereichen und innerhalb der Tochtergesellschaften umgesetzt werden. Durch die direkten Berichtswege innerhalb des Vorstandsressorts kann die Umsetzung der Maßnahmen kontinuierlich nachverfolgt werden.

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Konzept

Arbeitgeberattraktivität ist für die Lufthansa Group von großer Relevanz

Der Erfolg der Lufthansa Group hängt in hohem Maße von der Kompetenz, der Begeisterung, dem Engagement und den Ideen ihrer Mitarbeitenden ab. Von besonderer Wichtigkeit sind in Zeiten eines pandemiebedingt reduzierten Flugangebots die Aufrechterhaltung des Mitarbeiterengagements, eine darauf abgestimmte Personalstrategie sowie Maßnahmen zur Wahrung der Attraktivität als Arbeitgeberin. Insbesondere für die Mitarbeitenden, die 2021 in Kurzarbeit waren, ist dies von besonderer Bedeutung. Die Einsatzbereitschaft dieser Mitarbeitenden ist ein entscheidender Faktor für die wirtschaftliche Erholung in der Zeit, in der der Geschäftsbetrieb wieder in höherem Maße aufgenommen wurde. Entsprechend wurden verschiedene Initiativen durchgeführt, um eine erfolgreiche Reintegration nach der Kurzarbeit zu ermöglichen. Die Maßstäbe für die Bewertung der Attraktivität als Arbeitgeber haben sich in der aktuellen Situation grundlegend verschoben und sind vor allem für Bestandsmitarbeitende relevant. Um die Mitarbeiterzufriedenheit auch während eines eingeschränkten Geschäftsbetriebs beziehungsweise des reduzierten Flugangebots 2021 aufrechtzuerhalten, werden kontinuierliche Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung und Arbeitgeberattraktivität weiterentwickelt. Dabei sind die Bedürfnisse der konzernweit mehr als 172 Nationalitäten umfassenden Belegschaft sehr unterschiedlich.

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 Mitarbeitenden gründet auf dem Verständnis der Wertigkeit der grundgesetzlich verankerten Vereinigungsfreiheit und ist Teil der Unternehmenskultur.

Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeitende und Führungskräfte werden kontinuierlich angepasst und flexibel gehalten

Die Lufthansa Group unterstützt ihre Mitarbeitenden seit vielen Jahren darin, 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 Remote Work bereits geschaffen und mobile Endgeräte nahezu flächendeckend vorhanden waren.

Flexible Arbeitszeitmodelle sind in der Lufthansa Group seit vielen Jahren ein wichtiger Bestandteil, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie bestmöglich zu unterstützen. So werden auch bei Stellenausschreibungen für Führungskräfte Teilzeitmodelle wie das sogenannte 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 Mitarbeitende die Möglichkeit, zeitlich befristete Auszeiten – sogenannte Sabbaticals – zu nehmen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Das übergreifende Thema Arbeitgeberattraktivität wird im Wesentlichen aus den beiden Bereichen HR Policies, -Services & Digitalization und HR Management Executives, Leadership and Cultural Development verantwortet. Beide Bereiche berichten direkt an den Chief HR & Legal Officer und sind dafür verantwortlich, die Position der Lufthansa Group als attraktive Arbeitgeberin zu erhalten und weiter zu stärken. Innerhalb der Bereiche sind unter anderem die Themen „Compensation and Benefits“, „Employer Branding“ sowie „Talentmanagement und Personalmarketing“ verankert, welche maßgeblichen Einfluss auf die Arbeitgeberattraktivität haben.

Ziele

Lufthansa Group strebt die Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität an

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 Bestandsmitarbeitenden wahrgenommene Attraktivität im Berichtsjahr maßgeblich. Die Mitarbeitenden der Lufthansa Group tragen gerade im Kontext der Corona-Pandemie entscheidend zu der Zufriedenheit der Fluggäste und damit dem Erfolg des Unternehmens bei. Auch die Mitarbeitenden, die noch teilweise in Kurzarbeit sind, müssen motiviert werden, sich nach der Beendigung der Kurzarbeit wieder engagiert für das Unternehmen einzusetzen. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für ein schnelles und qualitativ hochwertiges Wiederhochfahren des Geschäftsbetriebs. Dementsprechend ist ein wichtiges Ziel, die Motivation der Bestandsmitarbeitenden zu steigern und gleichzeitig die interne Arbeitgeberattraktivität zu verbessern. Weiterhin hat sich die Lufthansa Group das Ziel gesetzt, sich wieder als attraktive nationale und internationale Arbeitgeberin zu platzieren.

Maßnahmen

Belegschaft wird transparent informiert

Seit Beginn der Corona-Pandemie hält der Vorstand der Lufthansa Group die gesamte Belegschaft kontinuierlich durch Webcasts und Podcasts über aktuelle Entwicklungen auf dem Laufenden. Ergänzend dazu haben sich die Vorstände und Geschäftsführenden der einzelnen Tochtergesellschaften regelmäßig live an ihre Belegschaft gewandt, wobei Fragen von Mitarbeitenden ausdrücklich erwünscht waren. Im Einklang mit den geltenden Hygieneregeln wurden seit Herbst 2021 erste Mitarbeiterinformationsveranstaltungen wieder in hybrider Form (Mischung Präsenz und Webcast) angeboten. Über das grundsätzlich stark frequentierte Intranet sowie eine News App, die auch auf privaten Endgeräten nutzbar ist, wurden tagesaktuell Entwicklungen und Hintergrundinformationen bereitgestellt und für die gesamte Belegschaft auf Deutsch und Englisch verfügbar gemacht. Hiermit soll einerseits die Belegschaft kontinuierlich und transparent über aktuelle Entwicklungen und Ziele informiert werden und andererseits die Bindung an das Unternehmen insbesondere in Zeiten von Homeoffice und Kurzarbeit gefördert werden.

Zusätzlich wurden Führungskräfte angehalten, mit ihren Mitarbeitenden 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 Mitarbeitende der Lufthansa Group, 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 Mitarbeitenden in Kurzarbeit. Zugang zur Plattform haben über 60.000 Mitarbeitende der Lufthansa Group.

Einkommenseinbußen und Personalabbau sollen sozialverträglich gestaltet werden

Die Lufthansa Group reduziert die Nettogehaltseinbußen für ihre Mitarbeitenden, die sich in Kurzarbeit befinden, durch Aufstockungszahlungen.

In Deutschland ist der Abbau von rund 10.000 Positionen im Vergleich zum Mitarbeiterstand zum Jahresende 2020 entweder bereits erfolgt oder für die Jahre 2022 und darüber hinaus vertraglich vereinbart. Darin enthalten sind altersbedingte Abgänge. Neueinstellungen bei Eurowings und Eurowings Discover sind nicht berücksichtigt. Auch außerhalb von Deutschland wurden bis zum Jahresende 2021 bereits alle Abbauziele im Rahmen des Restrukturierungsprogramms „ReNew“ erreicht. Eine effektive Zusammenarbeit zwischen Arbeitgeberin, den Tarifpartnern und der betrieblichen Mitbestimmung ist die Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung struktureller Maßnahmen. Dazu finden insbesondere mit den Tarif- und Betriebspartnern fortlaufend intensive Gespräche statt. Für die Jahre 2020 und 2021 sowie teilweise darüber hinaus wurden Krisenvereinbarungen mit den Gewerkschaften geschlossen. Verschiedene Initiativen wie das Freiwilligenprogramm „now!“, welches Mitarbeitenden der Deutschen Lufthansa AG unter anderem eine berufliche Neuorientierung außerhalb der Lufthansa Group bietet, leisteten einen großen Beitrag zum sozialverträglichen Stellenabbau im Berichtsjahr. Innerhalb dieses Programms konnten unterschiedliche Angebote für rentennahe und rentenferne Mitarbeitende gemacht werden, um den individuellen Bedürfnissen gerecht zu werden. Insgesamt haben sich zum Stichtag 31. Dezember 2021 rund 4.500 Mitarbeitende (1.800 Boden-, 400 Cockpit-, 900 Kabinenmitarbeitende der Deutschen Lufthansa AG und 1.400 Mitarbeitende der Lufthansa Technik AG) für ein Ausscheiden im Rahmen der Freiwilligenprogramme entschieden. Davon haben bereits 800 Mitarbeitende die Lufthansa Group im Laufe des Berichtsjahres verlassen.

Einheitliche Performance- und Potenzialerhebung ermöglicht Bindung von Talenten

Damit die Mitarbeitenden die Möglichkeit haben, die eigene Karriere entsprechend ihren individuellen Talenten und Interessen im Konzern selbst zu gestalten, gibt es für den Großteil der administrativen Mitarbeitenden einen konzernweit einheitlichen Performance- und Potenzialerhebungsprozess. Dieser konnte zwar aufgrund von Kurzarbeit im Jahr 2021 für das Bewertungsjahr 2020 nicht vollständig durchgeführt werden. Ab dem Jahr 2022 soll der Performance- und Poten-

zialerhebungsprozess für den Großteil der administrativen Mitarbeitenden und für die Führungskräfte jedoch wieder ganz regulär erfolgen. 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.

Auch wenn die Entwicklung von Mitarbeitenden durch Rotationen, Beförderungen und die spezielle Förderung weiblicher Führungskräfte aufgrund der konzerninternen Reorganisation und der damit einhergehenden Reduzierung von Positionen im Berichtsjahr nur eingeschränkt erfolgte, wurden Talente gezielt angesprochen, um in krisenrelevanten Projekten mitzuarbeiten und ihre Fähigkeiten on the job weiterzuentwickeln. Im Zuge der weiteren wirtschaftlichen Erholung werden die Programme – insbesondere die Ausbildungs- und Traineeprogramme – wieder reaktiviert.

Leistungsindikatoren

Engagement Index ist gesunken – Einsatzbereitschaft gestiegen

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 Mitarbeitenden mit dem Unternehmen und deren Einsatzbereitschaft sowie Bereitschaft zur Weiterempfehlung. Trotz und wegen der Corona-Pandemie wurde auch 2021 die Befragung durchgeführt. Dabei wurden mit Ausnahme der LSG Group alle wesentlichen Konzerngesellschaften einbezogen. Während im Vorjahr eine im Umfang reduzierte Mitarbeiterbefragung durchgeführt wurde, erfolgte die Befragung 2021 ausführlich und in vollem Umfang. 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 2,3 und ist gegenüber dem Vorjahreswert von 2,0 um 0,3 zurückgegangen. Treiber für den Rückgang sind der Personalabbau, die Restrukturierung und die erforderlichen Sparmaßnahmen, um die notwendige Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Jedoch steigerte sich die Einsatzbereitschaft der Mitarbeitenden laut der Befragung gegenüber dem Jahr 2020.

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung werden dem Aufsichtsrat und dem Konzernvorstand vorgelegt und dort in Workshops diskutiert. Sie haben grundsätzlich Einfluss auf die Ziele und die Vergütung des Vorstands. Ausgehend von den Befragungsergebnissen werden die Führungskräfte der Lufthansa Group und der Geschäftsfelder gemeinsam mit ihren Teams Maßnahmen ableiten, um den Engagement Index zu verbessern.

Sozialpartnerschaften sind bei der Lufthansa Group fest etabliert

Für die Lufthansa Group ist es selbstverständlich, niemanden aufgrund seiner Gewerkschaftszugehörigkeit oder Gewerkschaftsunabhängigkeit zu benachteiligen oder zu bevorzugen. Die Lufthansa Group ermöglicht jeder Mitarbeitenden, sich gewerkschaftlich zu organisieren. Zum 31. Dezember 2021 profitierten von den 60.517 Mitarbeitenden der Lufthansa Group in Deutschland 83 % direkt von tariflichen Regelungen. Bei den restlichen 17 % handelt es sich weitestgehend um Führungskräfte und auf gehobenen Positionen beschäftigte außertariflich Mitarbeitende. Viele Regelungen für diese außertariflich angestellten Mitarbeitenden basieren jedoch ebenfalls auf den tariflichen Vertragsgrundlagen.

Arbeitgebrerranking spiegelt Attraktivität der Lufthansa Group Gesellschaften wider

Um sich als attraktive Arbeitgeberin für Talente zu positionieren, setzt die Lufthansa Group bei Arbeitgeber Rankings besonders auf die Meinung junger Menschen. Im Berichtsjahr 2021 lag die Deutsche Lufthansa bei Studierenden im Bereich Wirtschaftswissenschaften im Trendence Institut Ranking auf Platz 13, im Universum Global Ranking auf Platz 9 (Vorjahr: Plätze 6 und 7). Bei den Ingenieurwissenschaften belegte das Unternehmen die Plätze 13 und 10 (Vorjahr: Plätze 11 und 9). Aufgrund der erheblichen wirtschaftlichen Herausforderungen, denen die Luftverkehrsbranche ausgesetzt ist, sind die Ergebnisse aus Sicht der Lufthansa Group als befriedigend zu beurteilen.

An den Standorten Frankfurt und München unterstützt die Lufthansa Group zum Beispiel mit betrieblich geförderten Betreuungsplätzen Beschäftigte mit Kindern unter drei Jahren. Deutschlandweit können Beschäftigte auch über ein Familienservice-Portal nach Kindertagesstätten in der Nähe suchen und sich bei Kooperationspartnern des Unternehmens über weitere Betreuungsformen informieren. Dazu zählen in Deutschland die Vermittlung von Betreuungspersonen, von Ad-hoc- und Regelbetreuungsplätzen für Kinder sowie die Nutzung von Eltern-Kind-Büros bei Betreuungsengpässen. Zudem besteht für die Pflege von Angehörigen eine Vielzahl an Beratungsmöglichkeiten, zum Beispiel Vorträge und Webinare sowie kostenfreie telefonische Beratungsstunden.

Inklusion von Menschen mit Behinderung ist Teil der sozialen Verantwortung

Für die Lufthansa Group ist die Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung 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 bestehende Kooperation mit dem Deutschen Behindertensportverband.

VIELFALT UND CHANCENGLEICHHEIT

Konzept

Vielfalt und Chancengleichheit sind zentrale Elemente der Personalstrategie

Durch Vielfalt und Chancengleichheit ist eine Organisation flexibler und kreativer und unterstreicht auch die damit verbundene Wertschätzung aller Beschäftigten. Für die Lufthansa Group sind dies zentrale Elemente ihrer strategischen Personalausrichtung. Sie sind unverzichtbar, um den Konzern global und generationsübergreifend als integer und verantwortungsvoll agierenden Arbeitgeber zu positionieren – heute und in Zukunft. Dadurch werden nicht nur rechtliche Anforderungen erfüllt, sondern darüber hinaus grundlegende Voraussetzungen geschaffen, um als Konzern innovationsstark und wandlungsfähig zu bleiben.

Lufthansa Group unterstützt die Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Die Lufthansa Group bedient sich eines breiten Portfolios an Maßnahmen und Aktivitäten, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie Angehörigenpflege zu ermöglichen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Steuerung der mit dem Thema „Vielfalt und Chancengleichheit“ einhergehenden rechtlichen Fragestellungen sowie die politische und strategische Aufstellung wird in dem Bereich HR Policies, Governance and Legal verantwortet. Hierzu gehören unter anderem verpflichtende Trainings und die Festlegung einer verbindlichen Governance für die Personalabteilungen. Auch über die Position der Beauftragten für Chancengleichheit, die diesem Bereich zugeordnet ist, werden diese Themen fortlaufend weiterentwickelt. Insbesondere die Themenfelder Geschlechtergleichstellung, Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie die Stärkung eines benachteiligungsfreien Arbeitsumfelds stehen hierbei im Fokus.

Die operative Umsetzungsverantwortung mit Blick auf die Entwicklung der Unternehmenskultur liegt im Bereich HR Management Executives, Leadership & Cultural Development. Beide Bereiche berichten direkt an den Chief HR & Legal Officer.

Ziele

Lufthansa Group positioniert sich als integriertes Unternehmen

Die Aufgabe, Vielfalt und Chancengleichheit zu realisieren, wird von der Lufthansa Group aus verschiedenen Richtungen angegangen. Die Neuauflage des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FüPoG II) sieht vor, dass Vorstände von paritätisch mitbestimmten, börsennotierten Aktiengesellschaften, die aus mehr als drei Mitgliedern bestehen, mindestens eine Frau und einen Mann als Mitglied haben müssen. Diese Anforderung erfüllt die Deutsche Lufthansa AG. Weiterhin hat sich die Deutsche Lufthansa AG im Rahmen des FüPoG im Jahr 2016 folgende Ziele zum Frauenanteil auf Führungsebenen unterhalb des Vorstands bis zum Stichtag 31. Dezember 2021 gesetzt: 20 % auf Führungsebene 1 und 30 % auf Führungsebene 2. Mit dem Ende der Zielerreichungsperiode hat der Vorstand erneut Zielgrößen für den Frauenanteil auf den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG festgelegt. Diese liegen bei 25,7 % für die erste Führungsebene und bei 30,6 % für die zweite Führungsebene. Die Frist für die Erreichung der neuen Ziele wurde auf den 31. Dezember 2025 gesetzt.

Zusätzlich zu den gesetzlichen Zielen der Deutschen Lufthansa AG hat sich die Lufthansa Group ein weiteres Ziel auf freiwilliger Basis gesetzt. Danach wird für die Lufthansa Group bis zum Jahr 2025 die Erhöhung des Frauenanteils im Management auf 25 % (Stand zum 31. Dezember 2021: 18,7 %) angestrebt. Management bezeichnet hier die Führungskräfte auf Leadership Circle Level.

Darüber hinaus strebt die Lufthansa Group an, neben der allgemeinen Erfüllung gesetzlicher Anforderungen, das Potenzial aller Beschäftigten vollumfänglich auszuschöpfen – dies nicht zuletzt durch die Positionierung der Lufthansa Group als integer und verantwortungsvoll agierende Arbeitgeberin. Haftungsrisiken sollen minimiert und die Null-Toleranz-Politik innerhalb eines benachteiligungs- und belästigungsfreien Arbeitsumfelds gestärkt werden.

Maßnahmen

Geschlechtergleichstellung wird mit vielfältigen Maßnahmen gefördert

Um sowohl in der internen als auch externen Kommunikation alle Geschlechter zu berücksichtigen, hat die Lufthansa Group im Juni 2021 konzernweit die gendergerechte Sprache eingeführt. Bereits im Vorfeld wurden unterschiedliche Maßnahmen zur Unterstützung eingesetzt. Die Konzernkommunikation führte in Zusammenarbeit mit der Beauftragten für Chancengleichheit mehrere interne Informationsveranstaltungen zu den neuen Richtlinien und der korrekten Nutzung

der gendergerechten Sprache durch. Es wurde eine dedizierte E-Mail-Adresse für Anwendungsfragen eingerichtet, und über eine Intranetseite können Beschäftigte neben allgemeinen Informationen und Hintergründen weitere Arbeitshilfen finden. Diese enthalten beispielsweise ein Glossar mit betriebsalltäglichen Begriffen und deren gendergerechten Alternativen sowie ein kontinuierlich aktualisiertes FAQ-Dokument.

Das Bemühen um ein höheres Maß an Bewusstheit und Sensibilisierung bezüglich des gesamten Themenbereichs wurde auch in Krisenzeiten weiter verfolgt. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit öffentlichen, übergreifenden Stellen wurde die Deutsche Lufthansa AG außerdem von der Antidiskriminierungsstelle des Bundes als Best Practice-Beispiel für das Thema „Sexual Harassment“ ausgewählt.

Frauenanteil in Führungspositionen soll erhöht werden

Im Rahmen des Vorstandsprojekts „Female Leadership Boost“ hat es sich die Lufthansa Group zur Aufgabe gemacht, das Thema Geschlechtervielfalt nachhaltig in der Führungskultur zu verankern. Neben einem festgesetzten Frauenanteil für Shortlists von Managementpositionen umfasst das Projekt ein Bewusstseinsstraining für alle Führungskräfte der Lufthansa Group sowie ein breites Portfolio an individuellen Entwicklungsmaßnahmen für weibliche Talente.

LGBTI-Belange werden im Unternehmen unterstützt

Zur Förderung eines benachteiligungsfreien Arbeitsumfelds, in dem alle Beschäftigten ihre Talente entfalten können – unabhängig von ihrer sexuellen Orientierung, Identität oder Herkunft –, agiert das LGBTI-Mitarbeiter Netzwerk „Diversify“ (LGBTI = Lesbian, Gay, Bisexual, Transgender, Intersexual) als Kontaktstelle und Vermittelnde. Es setzt sich auch aktiv für die Interessen der Community ein und treibt die Entwicklung und Implementierung von Maßnahmen und Richtlinien voran, die Diskriminierung verhindern sollen. Das Netzwerk unterstützt fokussiert den internen und externen Erfahrungsaustausch und berät bei neuen Geschäftsideen und Projekten rund um die Zielgruppe LGBTI. Neben Aktionen anlässlich des IDAHOBIT (International Day Against Homophobia, Biphobia, Interphobia and Transphobia) in den sozialen Medien unter dem Hashtag #QUEERatWORK und des Christopher Street Day wurden interne und externe Online-Fachvorträge und Paneldiskussionen unter Beteiligung eingeladener Vertreter:innen aus Wirtschaft und Politik zum Thema LGBTI und sexuelle Orientierung angeboten. Als Zeichen der Unterstützung der Lufthansa Group wurde die Regenbogenflagge von Mai bis Juli 2021 vor der Konzernzentrale in Frankfurt sowie am Flughafen München gehisst. Darüber hinaus wurde im Dezember eine interne Spendenaktion zur Unterstützung der deutschen AIDS-Stiftung veranstaltet.

Gründung neuer Unternehmensnetzwerke soll Vielfalt ein Gesicht geben

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass Verbindungen zu halten und der persönliche Austausch einen großen Einfluss auf das tägliche Wohlbefinden haben. In dieser Zeit haben sich viele neue Initiativen und Mitarbeiternetzwerke innerhalb der Lufthansa Group etabliert, welche die Ziele von Vielfalt und Chancengleichheit unterstützen, wie zum Beispiel das Netzwerk #CourageUp mit der Fokussierung auf eine Minimierung der Diskriminierung am Arbeitsplatz aufgrund ethnischer Herkunft oder das Female Network von Lufthansa Technik. Um die Angebote über die Grenzen der jeweiligen Unternehmensbereiche und Konzerngesellschaften bekannt zu machen und der Vielfalt im Unternehmen als übergeordnetem Ziel ein Gesicht zu geben, stellt das neue übergreifende Lufthansa Group „Power Up“-Netzwerk als Multiplikator eine gemeinsame technische Plattform zum gegenseitigen Know-how-Austausch und zur Unterstützung bereit.

Leistungsindikatoren

Ziele für den Frauenanteil in den Führungsebenen werden annähernd erreicht

Das im Jahr 2016 gesetzte Ziel konnte für die Führungsebene 1 mit einem Frauenanteil von 20,5% erreicht werden. Auf Führungsebene 2 verfehlte die Deutsche Lufthansa AG das Ziel mit einer aktuellen Frauenquote von 26,9%. Gründe für das Verfehlen sind die umfangreichen Reorganisationsmaßnahmen sowie Neubesetzung und Abbau von Führungspositionen.

Konzernweit arbeiten bereits heute Menschen aus 172 verschiedenen Nationen.

TRANSFORMATIONSFÄHIGKEIT

Konzept

Vielfältige Veränderungen bedingen kontinuierlichen Transformationsprozess

Der Strukturwandel wird Arbeitsplätze und -inhalte zunehmend und in immer kürzeren Abständen verändern, was zu einem permanenten Transformationsbedarf führt. Die demografische Entwicklung verstärkt diesen Effekt. Dabei werden durch Digitalisierung und zunehmende Automatisierung mittels künstlicher Intelligenz auch die kognitiven Fähigkeiten des Menschen mehr und mehr in diversen Berufszweigen und Jobprofilen verdrängt.

Die Etablierung eines kontinuierlichen Transformationsprozesses für die Mitarbeiterschaft ist der folgerichtige Ansatz, sich als Unternehmen auf diese Entwicklung einzustellen. Im Allgemeinen steht bei der Transformation der Mitarbeiterschaft die Erreichung von Zukunftsfähigkeit und Performanz im Vordergrund. Dies soll durch zielgerichtete Qualifizierung, Entwicklung von Anpassungs- sowie Lernfähigkeit und gezielten Wissenstransfer erreicht werden. Für die Lufthansa

Group ist das Thema Transformationsfähigkeit aufgrund der Verkleinerung des Unternehmens sowie der veränderten Anforderungen an Nachhaltigkeit ein wichtiges Thema, um die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu erhalten.

Transformationsbegleitung und Weiterbildung als Routineprozesse etabliert

Für den nachhaltigen Geschäftserfolg der Lufthansa Group sind gut ausgebildete und engagierte Mitarbeitende unverzichtbar. Da einmalig erworbene Kenntnisse für die ganze Berufslaufbahn nicht ausreichen, ist es notwendig, Kenntnisse und Fähigkeiten stetig zu erweitern und zu aktualisieren.

So werden einerseits regelmäßige fachliche Trainings für Mitarbeitende angeboten, insbesondere auch 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 Mitarbeitenden jeglicher Berufsgruppen evaluieren zu können und die Veränderungen zu begleiten.

In diesem Kontext wurde ein Prozess etabliert, der es insbesondere administrativen Mitarbeitenden ermöglichen soll, die Zukunftsfähigkeit ihrer eigenen Kompetenzen zu analysieren und mit den aktuellen sowie zukünftigen Anforderungen ihrer Aufgaben abzugleichen. Dafür haben sämtliche Mitarbeitende 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 Mitarbeitenden genutzt werden. Mit der Rückkehr der Mitarbeitenden aus der Kurzarbeit soll das bestehende Lernangebot im Laufe des Jahres 2022 um weitere Angebote ergänzt werden.

Der Lufthansa Group CAMPUS verfolgt gezielte strategische Maßnahmen zur kulturellen und organisationalen Weiterentwicklung mit besonderem Fokus auf die Herausforderungen eines gegenüber dem Vorkrisenniveau weiterhin reduzierten Geschäftsbetriebs. Qualifizierungsangebote für Führungskräfte und das Top-Management unterstützen eine moderne Unternehmens- und Zusammenarbeitskultur und begleiten organisationale Veränderungen. Hierfür bereits etablierte Kooperationen mit führenden internationalen Business Schools werden mit verstärkter Wiederaufnahme des Geschäftsbetriebs reaktiviert.

Routinetrainings sind Grundbestandteil der Berufsbilder von Cockpit- und Kabinenpersonal

Für das Cockpitpersonal und Mitarbeitende der Kabine der Lufthansa Group sind wiederkehrende Trainings obligatorisch. Diese Aufgabe übernimmt Lufthansa Aviation Training, welche die Trainings kontinuierlich weiterentwickelt und optimiert. Beispielsweise wurden Trainingselemente für Flugbegleiter:innen durch die gezielte Nutzung von Virtual Reality-Technologie verbessert. Die Neuausbildung von Cockpitpersonal wurde vorerst eingestellt.

Arbeitswelten werden weiterentwickelt

Mobilität und Flexibilität sind zentrale Bausteine modernen Arbeitens. Zum 31. Dezember 2021 stand rund 54.000 Mitarbeitenden der Lufthansa Group, entsprechend 9.000 mehr als im Vorjahr, eine cloudbasierte Office-Software zur Verfügung. Die Steigerung konnte durch das erweiterte Hinzuziehen verschiedener Tochtergesellschaften erreicht werden. Sie bildet neben der Hardware eine wichtige Basis, um mobiles und flexibles Arbeiten zu ermöglichen.

Flankierend werden moderne Informations- und Kollaborationsformate für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group angeboten. Sie stellen effizientes und vernetztes Arbeiten länderübergreifend und über Hierarchieebenen hinweg in den Vordergrund und befähigen die Endnutzenden hierfür individuell.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Das Thema Transformationsfähigkeit wird gemeinschaftlich durch die Bereiche Workforce Transformation und Learning Management gestaltet. Beide Bereiche sind dem übergeordneten Bereich HR Policies, -Services & Digitalization zugeordnet, welcher die Themen bündelt und direkt an den Chief HR & Legal Officer berichtet. Unterstützt wird das Thema durch den Bereich HR Management Executives, Leadership and Cultural Development.

Ziele

Kontinuierliche Weiterentwicklung von Mitarbeiterkompetenzen wird angestrebt

Der fortlaufende Wandel der Marktbedingungen und die Restrukturierungen, mit denen sich die gesamte Luftfahrtbranche an die veränderten Marktbedingungen anpasst, stellen hohe Anforderungen an die Transformationsfähigkeit von Mitarbeitenden und Unternehmen. Entsprechend ist es das Ziel, dass Mitarbeitende ihr erworbenes Wissen und ihre Fähigkeiten aus Ausbildung und Berufsleben kontinuierlich weiterentwickeln. Die Lufthansa Group bietet administrativen und operativen Mitarbeitenden dazu umfangreiche Weiterbildungsmöglichkeiten an. Gleichzeitig müssen die Mitarbeitenden bereit und fähig sein, mit diesem permanenten Wandel konstruktiv umzugehen.

Maßnahmen

Transformationsfähigkeit wird weiterentwickelt

Im Geschäftsjahr 2021 sind verschiedene Initiativen und Ideen zur Weiterentwicklung der Transformationsfähigkeit der Lufthansa Group entstanden. Einerseits soll die Anzahl durchgeführter Trainings und Schulungen aller Mitarbeitenden

im Jahr 2022 durch ein IT-Tool erhoben werden, um Datentransparenz zu erhalten, welche es ermöglicht, Erfolge zu messen und gezielte Folgemaßnahmen abzuleiten. Andererseits soll durch eine strukturierte Erhebung der Fähigkeiten der Mitarbeitenden eine Basis geschaffen werden, um individualisierte Weiterbildungsmöglichkeiten und passende Stellen anbieten zu können.

Die Plattform CanDo! wurde im Berichtsjahr entwickelt, um als interne Kompetenz-Plattform Kollaboration und agiles Arbeiten innerhalb der Lufthansa Group stärker zu implementieren. Ziel der Plattform ist es, den Wissens- und Erfahrungsaustausch von verschiedenen Mitarbeitenden und Expert:innen innerhalb der Lufthansa Group zu fördern und interdisziplinär an Projekten und Themen zu arbeiten. Die Plattform befindet sich derzeit in der Pilotphase.

Ausbildung zum Service Management Professional wird fortgeführt

2021 wurde das von der Industrie- und Handelskammer (IHK) als Aufstiegsfortbildung anerkannte Qualifizierungsprogramm zum Service Management Professional für Mitarbeitende der Kabine von Lufthansa German Airlines erfolgreich weitergeführt, allerdings bedingt durch die Corona-Pandemie in reduziertem Umfang. Die Ausbildung vermittelt professionelles Service-Know-how, betriebswirtschaftliches Grundlagenwissen, interkulturelle Kommunikation und Projektmanagement und fördert die Beschäftigungsfähigkeit und Entwicklungschancen der Mitarbeitenden innerhalb der Lufthansa Group. Der staatliche Abschluss stellt eine Aufwertung der Tätigkeit der Flugbegleiter:innen dar, ermöglicht die Öffnung neuer Laufbahnen (zum Beispiel Purser) und fördert gleichzeitig die individuelle Persönlichkeitsentwicklung. Im Jahr 2021 schlossen 581 Mitarbeitende das Qualifizierungsprogramm erfolgreich ab. Seit Beginn des Programms haben somit 1.170 Mitarbeitende die Ausbildung zum Service Management Professional erfolgreich absolviert.

Leistungsindikatoren

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 durchgeführt. Die Ergebnisse der Detailbefragung aus dem Jahre 2021 ermöglichen es dem Management, konkrete Handlungsfelder zu identifizieren und somit spezifische Maßnahmen als Voraussetzung zur Transformationsfähigkeit der Lufthansa Group zu initiieren und Mitarbeitende auf relevante Veränderungen vorzubereiten.

ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Konzept

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind wesentliche Handlungsfelder

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind seit mehreren Jahrzehnten zentrale Handlungsfelder der Lufthansa Group. Die Mitarbeitergesundheit ist für den Geschäftserfolg der Lufthansa Group als operativ tätiges Unternehmen von besonderer Bedeutung.

Die enge Vernetzung zwischen dem Bereich Arbeitssicherheit und dem Medizinischen Dienst samt Psychosozialer Beratung und Gesundheitsmanagement mit allen weiteren Geschäftsbereichen der Lufthansa Group stellt eine schnelle Reaktionsfähigkeit sicher sowie die effektive Erarbeitung von präventiven Konzepten und deren Umsetzung zur langfristigen Mitarbeitergesundheit.

Der Medizinische Dienst agiert an den drei Standorten Hamburg, Frankfurt und München als ganzheitliches Kompetenzzentrum und ist damit leicht zugänglich für die Mitarbeitenden und Führungskräfte. Im Zuge der Corona-Pandemie wurden in großem Umfang neue Informations- und Austauschformate entwickelt, die eine Erreichbarkeit auch digital ermöglichen. Zwischen den Medizinischen Diensten von SWISS und Austrian Airlines findet eine enge Kooperation statt.

Im Bereich Arbeitssicherheit werden präventive Maßnahmen konsequent umgesetzt, um Unfälle, Gesundheitsbeeinträchtigungen und Berufskrankheiten zu vermeiden. In den Gesellschaften in Deutschland überprüfen die Arbeitsschutzexpert:innen des Konzerns sämtliche Tätigkeiten mit Hilfe von Gefährdungsbeurteilungen und regelmäßigen Sicherheitsbegehungen. Dabei findet die Beurteilung der psychischen Belastungen bei der Arbeit seit vielen Jahren anhand eines von der Universität Heidelberg entwickelten und für die Lufthansa Group adaptierten Verfahrens statt.

Die Sensibilisierung der Führungskräfte hinsichtlich ihrer Verantwortung für den Arbeitsschutz erfolgt mittels konkreter Leitlinien. Mit diesen muss sich jede Führungskraft unmittelbar nach ihrer Ernennung auseinandersetzen, was einer automatischen Überprüfung unterliegt.

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 ergänzende Facharztqualifikationen, die

im Rahmen der wöchentlichen Fall-Konferenzen im Ärztekreis genutzt werden. Zusätzlich finden länderübergreifende Besprechungen zwischen den Leitenden der medizinischen Zentren von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines statt. Die Weiterbildungsermächtigung zur Ausbildung von Fachärzt:innen als Arbeitsmediziner:innen sorgt für steten Nachwuchs und Kenntnissicherung in der Lufthansa Group.

Die Medizinischen Dienste samt Psychosozialer Beratung verfügen über ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem gemäß ISO 9001:2015.

Als weltweit operierendes Unternehmen ist es der Lufthansa Group ein besonderes Anliegen, die Mitarbeitenden aus allen Bereichen im In- und Ausland fachkundig zu beraten und die notwendigen sowie die empfohlenen Impfungen durchzuführen. Ein Beispiel der Prävention durch Impfung stellt die Gripeschutzimpfung dar. Diese wurde 2021 zwischen Oktober und November den Mitarbeitenden von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines in Ergänzung zum Fürsorgekonzept der Arbeitgeberin angeboten.

Ein weltweit aufgestelltes Ärztenetzwerk ermöglicht die medizinische Betreuung des Cockpit- und Kabinenpersonals von Lufthansa German Airlines im Auslandseinsatz. Die Aufstellung der medizinischen Betreuung während des Auslandseinsatzes wird aktuell überarbeitet, um eine noch effizientere Betreuung des Bordpersonals gewährleisten zu können.

Das medizinische Angebot wird abgerundet durch eine Optimierung der sozialmedizinischen Betreuung bei Verfahren des betrieblichen Wiedereingliederungsmanagements. In Zusammenarbeit mit Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter:innen unterstützen die Medizinischen Dienste auch die Integration von Mitarbeitenden mit gesundheitlichen Einschränkungen.

Es erfolgen weiterhin in unterschiedlichen Zuständigkeiten Beratungen von Entscheidungsträgern, Gremien und Arbeitnehmervertreter:innen in allen Fragen des medizinischen Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Psychosoziale Beratung bietet Stabilität in schwierigen Situationen

Psychische und psychosoziale Faktoren bestimmen Gesundheit, Sicherheit und Leistungsvermögen am Arbeitsplatz in hohem Maße mit. Psychische Belastungen und Krisen sind Teil des Lebens. Sie lassen sich nicht immer von der beruflichen Rolle trennen.

Damit Mitarbeitende in schwierigen Zeiten möglichst rasch wieder in eine Stabilität finden können, bietet die Lufthansa Group schon seit vielen Jahren individuelle Beratung durch interne, schweigepflichtige psychosoziale Beratungsstellen.

Neben virtuellen Angeboten finden Mitarbeitende, Führungskräfte und Teams an den Standorten des Bereichs Medical Services & Health Management schnell und vertraulich Hilfe bei beruflichen und privaten Fragestellungen oder Fragen der Zusammenarbeit.

In den mit dem externen Hilfesystem und Fachkräften vernetzten Beratungsstellen entwickeln sie gemeinsam mit den Beratenden individuelle und nachhaltige Wege und Lösungsansätze.

Gesundheitsmanagement unterstützt beim Umgang mit gesundheitlichen Herausforderungen

Das Gesundheitsmanagement der Lufthansa Group zielt darauf ab, Rahmenbedingungen gesundheitsfördernd zu gestalten, die Unternehmenskultur nachhaltig positiv zu beeinflussen sowie Mitarbeitende 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.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Das Themenfeld Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wird gemeinschaftlich von den unmittelbar an den Chief HR & Legal Officer berichtenden Bereichen Occupational Safety und Medical Services & Health Management gestaltet. Das zentrale Steuerungsgremium für alle arbeitssicherheitsrelevanten Fragestellungen in der Lufthansa Group ist das Occupational Safety Committee, welches gruppenweit alle Aspekte in Bezug auf die Arbeitssicherheit bündelt und deren Umsetzung überwacht. Dort verabschiedete Mindeststandards sind für die gesamte Lufthansa Group weltweit verbindlich. Eine Anbindung in den einzelnen Gesellschaften erfolgt über dort angesiedelte Arbeitssicherheitskoordinator:innen.

Die in Deutschland gesetzlich geforderten Fachkräfte für Arbeitssicherheit sind für den überwiegenden Teil der Gesellschaften der Lufthansa Group dem Bereich Occupational Safety zentral zugeordnet. Die übrigen Gesellschaften in Deutschland und weltweit verantworten die Bereitstellung der notwendigen Fachkräfte je nach den lokalen Gesetzen selbst.

Die Teilnahme an Arbeits- und Gesundheitsausschüssen sorgt für eine enge Vernetzung mit den Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbelangen, in denen der Medizinische Dienst und die Konzern-Arbeitssicherheit objektiv und fachlich unabhängig beraten.

Diese Organisationsstruktur hat eine sehr schnelle und höchst effektive Reaktion auf das weltweite Infektionsgeschehen des Coronavirus ermöglicht.

Ziele

Mitarbeitergesundheit und Vermeidung von Arbeitsunfällen bleiben Kernaufgaben

Zentrale Aufgabe des Bereichs Medical Services & Health Management ist es, durch die angebotenen Leistungen die Gesundheit und die Arbeitsfähigkeit der Mitarbeitenden der Lufthansa Group zu erhalten und zu verbessern und damit die Geschäftstätigkeit sowie einen zuverlässigen Flugbetrieb zu unterstützen. Die Arbeitssicherheit hat weiterhin das Ziel, Arbeitsunfälle und berufsbedingte Erkrankungen durch präventives Handeln zu vermeiden und, sofern sie dennoch vorkommen, aus ihnen die nötigen Schlüsse zu ziehen, um Wiederholungen bestmöglich abzuwenden.

Prävention von Corona-Erkrankungen unter Mitarbeitenden steht im besonderen Fokus

Seit Beginn der Corona-Pandemie ist es das vorrangige Ziel der Medizinischen Dienste, Risikoexpositionen für Mitarbeitende in sämtlichen Arbeitsbereichen so weitgehend wie möglich zu verringern und zu vermeiden, dass unwissentlich infizierte Mitarbeitende ihre Kolleg:innen beziehungsweise Kund:innen anstecken.

Maßnahmen

Vielfältige Maßnahmen schaffen Voraussetzungen für die Fortführung der Corona-Infektionsprävention

Im zweiten Jahr der Pandemie standen dabei weiterhin die vielfältige Informationsbereitstellung neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse, zum Beispiel bezüglich der Entwicklung von Tests und Impfstoffzulassungen, sowie Handlungsempfehlungen zur Infektionsvermeidung zusammen mit der Weiterentwicklung beziehungsweise Adaption des Schutz- und Raumnutzungskonzepts im Vordergrund. Ein seit Januar 2021 regelmäßig bereitgestellter Podcast versorgte die Mitarbeitenden in zwölf Episoden mit Informationen zur Pandemie, die in besonderem Zusammenhang mit dem Unternehmen stehen. Darüber hinaus wurde im September 2021 ein Live-Format zum Thema angeboten, in dem anonym Fragen gestellt wurden und diese direkt sowie über das bereitgestellte und durch die Ärzteschaft betreute E-Mail-Postfach beantwortet wurden. Die spezifischen regulatorischen Vorgaben, die im Unternehmensumfeld umgesetzt werden müssen, stellen die Beteiligten der Arbeitsgruppe vor ein hohes Maß an Beratungsaufwand bei der Umsetzung der Maßnahmen. So mussten beispielsweise im November 2021 die regulatorischen Schutzmaßnahmen auf die unternehmerischen Gegebenheiten der Lufthansa Group übertragen werden.

Weitere Unterstützung erhalten Mitarbeitende und Führungskräfte durch ein spezifisches digitales Gesundheitsförderungsangebot. So werden beispielsweise in zahlreichen freiwilligen Webinaren die besonderen Umstände der Pandemie und der Unternehmenssituation aufgegriffen und den Teilnehmenden konkrete Handlungshilfen und Bewältigungsmethoden vermittelt.

Die Medizinischen Dienste und die Konzern-Arbeitssicherheit stehen 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.

Lufthansa Group unterstützt nationale Impfstrategien und bietet Mitarbeitenden Corona-Schutzimpfungen an

Eine Besonderheit im Berichtsjahr war die Bereitstellung von drei Impfzentren in Hamburg, Frankfurt und München für die Corona-Schutzimpfung durch den Medizinischen Dienst der Deutschen Lufthansa. Die bereitgestellten Impfzentren ergänzten die im Rahmen der nationalen Impfstrategie geschaffenen Strukturen und trieben so die Impfung der Bevölkerung voran. Zwischen Juni und August 2021 wurde bei mehr als 14.000 Mitarbeitenden der Lufthansa Group in Deutschland eine Impfung durchgeführt. In Abhängigkeit von den rechtlichen Gegebenheiten in der Schweiz und Österreich konnte auch den Mitarbeitenden bei SWISS und Austrian Airlines ein Impfangebot unterbreitet werden. Im Dezember 2021 hat die Lufthansa Group ergänzend das Angebot einer Auffrischimpfung für die Mitarbeiterschaft in Deutschland gemacht.

Das Engagement der Lufthansa Group in der Corona-Pandemie wird über externe Veröffentlichungen und Vorträge sowie den Gewinn des Deutschen Personalwirtschaftspreises 2021 in der Kategorie Betriebliches Gesundheitsmanagement deutlich wahrgenommen.

Psychosoziale Beratung und Betriebliches Gesundheitsmanagement stärken Führungskräfte und Mitarbeitende in der Krise

Um die gesundheitlichen Herausforderungen, die durch die Corona-Pandemie entstehen, bewältigen zu können, wurden spezifische Online-Kurse zur Gesundheitsförderung und Stressprävention zur Verfügung gestellt. Von der Psychosozialen Beratung wurden ergänzend präventive Informationsmittel in Form von Newslettern oder Podcasts zu psychosozialen Themen angeboten.

Arbeitssicherheit wird kontinuierlich weiterentwickelt

Zur Sicherung eines hohen und einheitlichen Unterweisungsstandards im Arbeitsschutz wurden im Berichtsjahr umfassende Schulungsunterlagen und mehrere webbasierte Trainings entwickelt und großflächig eingeführt. Dabei wurde auch auf die Aspekte des aus Infektionsschutzgründen besonders wichtigen Arbeitens im Homeoffice eingegangen.

Im Berichtsjahr wurde eine gesellschafts- und länderübergreifende Befragung zum Stand der Arbeitssicherheit in der Lufthansa Group für weitere Bereiche vorbereitet, die mit zunehmender Normalisierung des Geschäftsbetriebs im Jahr 2022 durchgeführt werden soll.

Zudem wurde begonnen, auf Konzernebene mehr Transparenz hinsichtlich arbeitsbedingter Verletzungen in den verschiedenen Teilen der Lufthansa Group zu schaffen. Dabei wird zunächst nur ein Teil der Gesellschaften berücksichtigt. Für die folgenden Jahre ist geplant, schrittweise weitere Gesellschaften in die Erfassung zu integrieren.

Leistungsindikatoren

Gesundheitsindex als zentrale Kennzahl für die Gesundheit der Mitarbeitenden verschlechtert sich leicht gegenüber Vorjahreswert

Im Berichtsjahr wurde erneut ein Gesundheitsindex als Teil der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben. Der Wert verschlechterte sich trotz der besonderen Situation im Unternehmen nur leicht auf 2,3 im Vergleich zum Vorjahreswert von 2,2. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt. Im Berichtsjahr wurden mit Ausnahme der LSG Group alle wesentlichen Konzerngesellschaften einbezogen.

Nur Mitarbeitende im aktiven Dienst, die also mindestens 20 % ihrer regulären Arbeitszeit tätig und nicht vollständig in Kurzarbeit sind, wurden zur Gesundheit im Arbeitskontext befragt. Dies sichert die Vergleichbarkeit der Aussagen.

Neben der Auswertung des Gesundheitsindex wurden im Berichtsjahr erneut Faktoren der Arbeit analysiert, die einen engen Zusammenhang zum Gesundheitsindex aufzeigen. Alle Führungskräfte und die Gesundheitsmanager der einzelnen Konzerngesellschaften erhalten einen separaten Gesundheitsbericht zu den ihren Verantwortungsbereich betreffenden Ergebnissen. Der Bericht enthält eine Auswahl spezifischer und unterstützender Handlungshinweise und Maßnahmenangebote. Ergänzend stehen Mitarbeitende des Gesundheitsmanagements für eine weiterführende Berichtsanalyse und Beratung unterstützend zur Verfügung.

Unfallzahlen ermöglichen Wirksamkeitskontrolle

In die Erfassung der Unfallzahlen im Jahr 2021 wurden zunächst relevante Gesellschaften einbezogen, die in Deutschland bei der mehrheitlich zuständigen Berufsgenossenschaft (BG-Verkehr) versichert sind und in Summe 48 % der Mitarbeitenden der Lufthansa Group weltweit beziehungsweise 83 % der Mitarbeitenden in Deutschland beschäftigten. Dabei fließen alle Ereignisse in diese Kennzahl ein, die eine Ausfallzeit von mindestens einem Kalendertag zur Folge hatten. Bezogen auf 1 Million Arbeitsstunden ergeben sich somit 3,7 arbeitsbedingte Verletzungen. Die Erfassung weiterer Gesellschaften wird sukzessive ausgebaut.

Sozialbelange



Konzept

Lufthansa Group engagiert sich 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. Die Lufthansa Group verbindet Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf möglichst nachhaltige Weise. Ein glaubwürdiges – entlang der Kernkompetenzen ausgerichtetes – gesellschaftliches Engagement ermöglicht eine Imageverbesserung, erhöht die Loyalität der Mitarbeitenden und steigert das Vertrauen der Kund:innen.

Mitarbeitende engagieren sich ehrenamtlich

Schwerpunkt der Aktivitäten bilden soziale und humanitäre Projekte, die von help alliance, der Hilfsorganisation der Lufthansa Group, gebündelt und gesteuert werden. Diese Fokussierung ermöglicht eine effiziente und zielgerichtete Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel. help alliance arbeitet mit Partnern vor Ort zusammen, die über langjährige Erfahrungen in der Entwicklungszusammenarbeit verfügen. Herzstück von help alliance sind die Mitarbeitenden der Lufthansa Group, die sich überall auf der Welt ehrenamtlich in Projekten von help alliance und lokalen help alliance-Communitys engagieren.

Die Lufthansa Group hat die Kosten von help alliance für Administration, Fundraising und Kommunikation im Jahr 2021 vollständig abgedeckt. Damit ist gewährleistet, dass sämtliche sonstige Spenden zu 100 % in die Projektarbeit fließen. Dies umfasst auch freiwillige Gehaltsspenden von Beschäftigten der Lufthansa Group.

Fester Bestandteil des Citizenship-Konzepts der Lufthansa Group ist darüber hinaus die professionelle und schnelle Soforthilfe bei humanitären Krisen und Katastrophen. Lufthansa Cargo kooperiert hierzu mit renommierten Hilfsorganisationen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

help alliance ist eine gemeinnützige GmbH (gGmbH) unter dem Dach der Lufthansa Group mit Sitz in Frankfurt am Main. Das Team der help alliance-Geschäftsstelle in Frankfurt steuert die weltweiten Hilfsprojekte und koordiniert die Zusammenarbeit mit den Projektleiter:innen, den lokalen Volunteering-Communitys sowie den Partnerorganisationen

vor Ort. Darüber hinaus entwickeln und realisieren die Mitarbeitenden von help alliance Fundraising-Maßnahmen und tragen die Arbeit der Hilfsorganisation in die Öffentlichkeit. Die Bedeutung von help alliance wird durch die Zuordnung der Gesellschaft im Vorstandsressort des Chief Customer Officer unterstrichen. Es findet eine enge Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Corporate Responsibility statt, deren Leitung die Beteiligungsverantwortung innehat.

Ziele

Beitrag zur nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung soll geleistet werden

Schwerpunkt des Engagements von help alliance ist es, benachteiligten jungen Menschen Zugang zu Bildung zu verschaffen und sie dazu zu befähigen, ein selbstbestimmtes Leben zu führen. Mit den gemeinnützigen Aktivitäten und Projekten soll ein Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung in der Gesellschaft geleistet werden, der die Bedeutung und Größe der Lufthansa Group widerspiegelt und zugleich transparent, glaubwürdig und nachvollziehbar ist. Um sicherzustellen, dass die Arbeit von help alliance zu einer nachhaltigen Entwicklung beiträgt, werden die Projekte fortlaufend evaluiert.

Maßnahmen

help alliance hat schnell auf die veränderte Situation reagiert, unter anderem neue digitale Fundraising-Formate entwickelt und so eine stabile finanzielle Situation gesichert. Trotz der massiven Auswirkungen der Corona-Pandemie war es help alliance daher möglich, im Berichtsjahr 2021 sieben neue Projekte zu fördern, fünf in Europa und zwei in Afrika.

Ausbau der lokalen Volunteering-Communitys

help alliance hat 2021 den Aufbau von lokalen Volunteering-Communitys an verschiedenen Standorten der Lufthansa Group weiter vorangetrieben. Bereits 2020 sind die bisherigen Communitys an den Standorten Hamburg, Frankfurt und München um Communitys in Indien und Europa gewachsen. Durch professionelles Onboarding der Communitys und deren gezielte Vernetzung untereinander gibt es aktuell mehr als 15 Communitys in allen Regionen der Welt, in denen sich mehr als 3.000 Ehrenamtliche für soziale und Umweltthemen einsetzen. Durch freiwilliges, ehrenamtliches Engagement werden Mitarbeitende der Lufthansa Group befähigt und motiviert, auf lokaler Ebene Kontakte zu knüpfen und gemeinsam Gutes zu tun, während sie gleichzeitig global vernetzt sind und sich mit Gleichgesinnten weltweit austauschen. Die Rolle von help alliance besteht darin, Mitarbeitende der Lufthansa Group, die sich ehrenamtlich engagieren möchten,

zusammenzubringen und sie als Sparringspartner und Expert-Consultant im Bereich des gesellschaftlichen Engagements auf dem Weg zu einer selbst organisierten Community zu begleiten. help alliance und die lokalen Communitys haben gemeinsam mehrere Projekte und auch globale Aktionen initiiert, darunter zwei große Aufräumaktionen, sogenannte #CommunityCleanups.

Lufthansa Cargo unterstützt globale Impfstoffverteilung von UNICEF

Lufthansa Cargo hat im Berichtsjahr zusammen mit weiteren Fluggesellschaften eine Vereinbarung mit UNICEF unterzeichnet, um die Priorisierung der Lieferung von Corona-Impfstoffen, lebenswichtigen Medikamenten, medizinischen Geräten und anderen wichtigen Hilfsgütern zur Bekämpfung der Pandemie zu unterstützen. Lufthansa Cargo und SWISS, mit ihrer Frachtdivision Swiss WorldCargo, sind damit zwei der Fluggesellschaften, welche die Impfstoffe – verstärkt durch die Ladekapazitäten der verfügbaren Flüge von Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines, SWISS, Brussels Airlines und Eurowings – rund um den Globus befördert hat.

Leistungsindikator

Benachteiligte Menschen erhalten Unterstützung

Im Jahr 2021 verantwortete help alliance 48 Hilfsprojekte in rund 20 Ländern mit einem Projektvolumen von 2,7 Mio. EUR. 87% der Mittel gingen in die Bildungsförderung. Insgesamt erhielten circa 40.000 benachteiligte Menschen weltweit eine Unterstützung.

Darüber hinaus haben sich an Mitarbeitende der Lufthansa Group an 15 Standorten in lokalen Volunteering-Communitys engagiert.

Wirkungsmessung des gesellschaftlichen Engagements wird veröffentlicht

Um sicherzustellen, dass die Arbeit von help alliance zu einer nachhaltigen Entwicklung beiträgt, werden die Projekte fortlaufend evaluiert. Die detaillierten Ergebnisse einer Wirkungsmessung werden im jährlich erscheinenden Tätigkeitsbericht von help alliance auf der Internetseite der Lufthansa Group veröffentlicht.

Geschäftsethik und Compliance



Verantwortungsbewusstes und gesetzeskonformes Verhalten sowie die Achtung der Menschenrechte sind wesentliche Bestandteile der Unternehmenskultur der Lufthansa Group. Als Teilnehmende des UN Global Compact ist es der Lufthansa Group wichtig, ihre Geschäftstätigkeit mit den darin niedergelegten international anerkannten Grundsätzen in Einklang zu bringen. Die Lufthansa Group ist davon überzeugt, dass nur durch ein wertorientiertes, integriertes unternehmerisches Handeln wirtschaftlicher Erfolg nachhaltig zu erreichen ist. Eine durch Werte, Integrität und Verantwortungsbewusstsein geprägte Führung der Geschäfte stärkt dauerhaft das Vertrauen der Mitarbeitenden, Kund:innen, Investor:innen und Geschäftspartner:innen in das Unternehmen.

Code of Conduct gibt Rahmen für integriertes Handeln vor

Integres und im Einklang mit international anerkannten Werten und Standards stehendes Handeln setzt voraus, dass sich alle Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeitende jederzeit an Gesetze, interne Regelungen und freiwillige Selbstverpflichtungen halten. Mit der Verabschiedung eines Code of Conduct hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG einen Rahmen geschaffen, innerhalb dessen alle unternehmerischen Entscheidungen zu treffen sind. Die wichtigsten Grundsätze des Code of Conduct umfassen unter anderem die Einhaltung der Regeln des fairen Wettbewerbs, die Bekämpfung von Korruption und Bestechung, das Handeln

in Übereinstimmung mit Menschenrechten sowie Arbeits- und Sozialstandards. Damit bildet er das Fundament des Wertesystems der Lufthansa Group und legt die Leitlinien fest, an denen ihre Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden ihr Handeln ausrichten. Der Code of Conduct ist über die Internetseite der Lufthansa Group abrufbar.

COMPLIANCE MANAGEMENT

Konzept

Zentrales Compliance Management System unterstützt Einhaltung der Compliance Anforderungen

Um den vom Code of Conduct vorgegebenen Rahmen auszufüllen und ein klares Regelsystem vorzuhalten, das die Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden dazu befähigt und dabei unterstützt, jederzeit regelkonforme Entscheidungen zu treffen, verfügt die Lufthansa Group über ein zentrales Compliance Management System. Das Compliance Management System basiert, dem Prüfstandard des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW PS 980) folgend, auf den 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 und eingeführt werden. Es setzt sich derzeit aus den Bausteinen Integrität- (Antikorruption), Kapitalmarkt-, Wettbewerbs-, Embargo- und Export-, Fremdpersonal- sowie Geldwäsche-Compliance zusammen. Jedes Modul umfasst eine oder mehrere Richtlinien, welche die Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden dabei unterstützen, regelkonforme Entscheidungen zu treffen.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist integraler Bestandteil des Compliance Management Systems

Durch ihre weltweite Geschäftstätigkeit ist die Lufthansa Group zur Einhaltung der jeweils landesspezifischen, teilweise auch extritorial geltenden Gesetze gegen Korruption und Bestechung verpflichtet. Verstöße gegen diese gesetzlichen Vorgaben verhindern einen fairen Wettbewerb und gefährden das Vertrauen in die Integrität der Wirtschaftsteilnehmer:innen sowie des Staates, seiner Behörden und Vertreter:innen. Daher bildet die Bekämpfung von Korruption und Bestechung einen Schwerpunkt der Compliance Anstrengungen der Lufthansa Group. In mehreren Richtlinien hat die Lufthansa Group deshalb Regeln für den konformen Umgang mit Geschäftspartnern und staatlichen Vertreter:innen sowie das eigene Verhalten zur Vermeidung von Interessenkonflikten aufgestellt.

Basierend auf den oben genannten Säulen und mit Bezug auf die einzelnen Bausteine verfolgt das Compliance Management System der Lufthansa Group verschiedene Ansätze, um ein rechts- und regelkonformes Handeln der Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden zu erreichen. Die Organe und Führungskräfte der Lufthansa Group kommunizieren regelmäßig zu diesen Ansätzen und bringen dabei stets ihre Erwartungshaltung an die Integrität aller geschäftlichen Entscheidungen und allen geschäftlichen Handelns der Mitarbeitenden zum Ausdruck.

Alle Konzerngesellschaften weltweit wurden auf Korruptionsrisiken geprüft

Im Rahmen eines 2018 abgeschlossenen Compliance Risk Assessments wurden alle Konzerngesellschaften auf Korruptions- und Kartellrechtsrisiken geprüft. Die aus den Ergebnissen des Compliance Risk Assessments abgeleiteten Maßnahmen zur Verhinderung der Realisierung der identifizierten Risiken wurden zentral erfasst und werden in den jeweiligen Konzerngesellschaften umgesetzt. Die Folgen der Corona-Pandemie haben sich verzögernd auf die laufende Umsetzung ausgewirkt.

Beratung ist zentrales Element des Compliance Management Systems

Ein zentrales Element des Compliance Management Systems ist die Beratung. Alle Mitarbeitenden können sich jederzeit mit ihren Compliance-bezogenen Fragen an die Compliance Manager vor Ort oder das Group Compliance Office wenden.

Für Fragen zum Umgang mit Geschäftspartner:innen und Amtsträger:innen sowie zum Verhalten in Situationen, in denen ein Interessenkonflikt bestehen kann, hat das Group Compliance Office eine App bereitgestellt, welche die Mitarbeitenden dabei unterstützt, auch auf Geschäftsreisen und ad hoc die geltenden Richtlinienvorgaben zu beachten. Insgesamt trägt die Beratung zu regelkonformen Entscheidungen in der Lufthansa Group bei.

Webbasierte Compliance Trainings schaffen Bewusstsein für Risiken

Soweit betroffen, sind alle Organe, Führungskräfte sowie Mitarbeitende in relevanten Bereichen oder relevanten Funktionen verpflichtet, webbasierte Compliance Trainings in den Compliance Modulen Kapitalmarkt, Wettbewerb, Fremdpersonal oder Integrität (Antikorruption) zu absolvieren. Ziel ist es, sie für potenzielle Compliance Risiken zu sensibilisieren, ihnen rechts- und regelkonforme Handlungsalternativen und Ansprechpartner:innen für eine gegebenenfalls notwendige Beratung aufzuzeigen. Für den erforderlichen Zertifikats-erhalt müssen die erlangten Kenntnisse am Ende des Trainings in einem bestandenen Test nachgewiesen werden. Die Trainings sind beim Eintritt in die Lufthansa Group und anschließend in einem zweijährigen Turnus zu absolvieren. Sollten die Trainings nicht innerhalb der vorgegebenen Fristen absolviert werden, so werden die Teilnehmenden daran erinnert und, sollte dies nicht erfolgreich sein, deren Vorgesetzte informiert. Dieser Eskalationsprozess war, bedingt durch die Coronakrise, im Jahr 2021 zeitweilig ausgesetzt.

Risikobasierte Business Partner Due Diligence soll Integrität von Lieferanten und Dienstleistern sicherstellen

Die Integrität von Lieferanten und Dienstleistern soll durch eine risikobasierte Business Partner Due Diligence sichergestellt werden. Im Rahmen der Geschäftspartnerprüfung werden von den verantwortlichen Mitarbeitenden 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.

Ombudssystem ermöglicht vertrauliche Abgabe von Hinweisen auf Verdachtsfälle

Die Lufthansa Group unterhält ein Ombudssystem, um die Abgabe vertraulicher, auf Wunsch anonymer Hinweise auf mögliche Compliance Verstöße, unter anderem gegen Antikorruptionsgesetze oder -regelungen, zu ermöglichen. Die Funktion der Ombudsperson nimmt eine externe, unabhängige Rechtsanwält:in wahr, die keine Angestellte der Lufthansa Group ist. Hinweisgebende können Informationen telefonisch, schriftlich oder persönlich an die Ombudsperson übermitteln. Die Kontaktdaten der Ombudsperson sind über die Internetseite der Lufthansa Group abrufbar.

Interne Revision prüft Wirksamkeit und Angemessenheit des Compliance Management Systems

Die Überwachung des Compliance Management Systems erfolgt im Rahmen von Audits, die regelmäßig von der internen Revision zur Prüfung von dessen Wirksamkeit und Angemessenheit durchgeführt werden.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Für die konzernweite Implementierung, Weiterentwicklung und Kommunikation des Lufthansa Group Compliance Management Systems ist das zur zentralen Rechtsabteilung gehörende Group Compliance Office zuständig. Die leitende Person der Rechtsabteilung und Chief Compliance Officer untersteht direkt dem Chief HR & Legal Officer 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 Group Compliance Office wird durch ein weltweites Netz von Compliance Managern in den Konzerngesellschaften unterstützt.

Ziele

Compliance Management System soll regelkonformes Verhalten sicherstellen und Rechtsverletzungen verhindern

Ziel des Compliance Management Systems ist es, konzernweit regelkonformes Verhalten zu gewährleisten und Rechtsverletzungen zu vermeiden. Gesetzesverstöße können für die betroffenen Mitarbeitenden, die verantwortlichen Führungskräfte und Organe nicht nur persönliche straf- und arbeitsrechtliche Konsequenzen, sondern insbesondere für die betroffenen Unternehmen Straf-, Bußgeld- und Schadenersatzzahlungen sowie Reputationsschäden zur Folge haben.

➤ **Chancen- und Risikobericht, S. 76 ff.**

Maßnahmen

Elektronisches Hinweisgebersystem ergänzt bestehendes Ombudssystem

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2021 zusätzlich zu dem bestehenden Ombudssystem ein elektronisches Hinweisgebersystem eingerichtet, um die Abgabe vertraulicher und auf Wunsch anonymer Hinweise auf mögliche Compliance Verstöße zu erleichtern. Hinweisgebende können Informationen jederzeit schriftlich über das elektronische Hinweisgebersystem übermitteln, das in neun verschiedenen Sprachen bereitgestellt wird. Das elektronische Hinweisgebersystem ist über die Internetseite der Lufthansa Group erreichbar.

Eingehende Hinweise werden nach einem festen Verfahren plausibilisiert und, sollte tatsächlich ein Verdacht auf einen Compliance Verstoß bestehen, vom Group Compliance Office in Zusammenarbeit mit Corporate Business Security unter strikter Beachtung der Vertraulichkeit und Steuerung durch den zuständigen Compliance Ausschuss untersucht.

Business Partner Due Dilligence und Risk Assessment Ansatz werden weiterentwickelt

Die Weiterentwicklung der bisherigen Vorgaben für die Business Partner Due Diligence und deren geplante konzernweite Umsetzung im Berichtsjahr haben sich aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie verzögert und werden 2022 fortgesetzt.

Um künftig regelmäßig Compliance Risiken für die Lufthansa Group zu erheben und zu bewerten, hat das Group Compliance Office 2021 begonnen, das Risk Assessment-Konzept zu überarbeiten. Auf dieser Grundlage beginnen 2022 die Vorbereitungen zur Durchführung kontinuierlicher Risikobewertungen.

Leistungsindikatoren

Die Lufthansa Group wird der Zielsetzung entsprechend geeignete Indikatoren analysieren und implementieren.

ACHTUNG DER MENSCHENRECHTE

Konzept

Achtung der Menschenrechte ist für Lufthansa Group wesentlich

Die Lufthansa Group trägt als Arbeitgeberin direkt zu den Lebensgrundlagen von derzeit über 105.000 Mitarbeitenden und deren Familien weltweit bei. Darüber hinaus umfasst ihre Wertschöpfungskette eine Vielzahl von Geschäftspartnern, deren Mitarbeitende indirekt am geschäftlichen Erfolg der Lufthansa Group teilhaben und gegebenenfalls auf diesen angewiesen sind. Damit trägt sie eine Mitverantwortung für die Belange der eigenen Belegschaft und indirekt auch für die der Beschäftigten in der Wertschöpfungskette. Dies spiegelt sich unter anderem in den Arbeitsbedingungen der Konzerngesellschaften, der Gewährleistung der Vereinigungs- und Versammlungsfreiheit, in Regelungen zur Gleichstellung der Geschlechter sowie der selbstverständlichen Inklusion von Minderheiten wider, aber auch in der im Supplier Code of Conduct zum Ausdruck gebrachten Erwartungshaltung, dass auch die in die Wertschöpfungskette einbezogenen Geschäftspartner dieselben Grundsätze einhalten.

In diesem Zusammenhang sind unter anderem die nachfolgenden international anerkannten Standards für die Lufthansa Group bedeutend:

- 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.

Orientierungsrahmen für menschenrechtsbezogene Maßnahmen bildet der deutsche Nationale Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP)

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 Grundsatzerklärung, ein Verfahren zur Ermittlung tatsächlicher und potenziell nachteiliger Auswirkungen auf die Menschenrechte, Maßnahmen und Wirksamkeitskontrolle, Berichterstattung und einen Beschwerdemechanismus.

G31 KERNELEMENTE MENSCHENRECHTLICHER SORGFALTPFLICHT

- ① Grundsatzerklärung 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. ➔ **Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement, S. 133 f.**

Über Weiterentwicklung des Managementansatzes wird ausführlich berichtet

Um Transparenz über die Weiterentwicklung des Managementansatzes zur Achtung der Menschenrechte zu schaffen und ihren Berichtspflichten nachzukommen, veröffentlicht die Lufthansa Group neben einem jährlichen Fortschrittsbericht als Teilnehmende des UN Global Compact eine Erklärung nach dem UK Modern Slavery Act 2015. Die Erklärung gemäß dem UK Modern Slavery Act ist über die Internetseite der Lufthansa Group abrufbar. Ob für die Lufthansa Group auch nach weiteren Regelungen eine Berichtspflicht entsteht, wird fortlaufend geprüft.

Lufthansa Group entwickelt Managementansatz zum Umgang mit Human Trafficking

Für die Lufthansa Group als Unterzeichnende 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 mit den Behörden abgestimmten Meldeprozess für Verdachtsfälle von Menschenhandel implementiert.

Die Lufthansa Group integriert das Thema entsprechend den Empfehlungen der IATA in die regelmäßigen Schulungen des fliegenden Personals. Diese Mitarbeitergruppen sollen für die möglichen Anzeichen von Menschenrechtsverletzungen besonders sensibilisiert werden. Aufgrund der Auswirkungen 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 Mitarbeitende 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 jährlich aktualisiert. Auf Grundlage dieser Übersicht werden die Führungskräfte und Personalbereiche der betreffenden Konzerngesellschaften hinsichtlich ihrer Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen sensibilisiert. So wurden bei diesen Führungskräften die Anstellungsverträge sukzessive durch einen entsprechenden Vertragsanhang ergänzt.

Zudem erfolgt eine konzernweite Sensibilisierung aller Mitarbeitenden und Führungskräfte durch eine gezielte Kommunikation im Intranet. Hierzu gehört eine Stellungnahme des Chief HR & Legal Officer, in der die Verantwortung der

Lufthansa Group als global agierendes Unternehmen zur Achtung der Menschenrechte betont wird. Zusätzlich stehen 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 die externe Ombudsperson 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 Mitarbeitenden in einer Betriebsvereinbarung geregelt ist und 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 Mitarbeitenden zu schaffen. Die Lufthansa Group erwartet, dass dieser Grundgedanke sich weltweit im Verhalten aller Mitarbeitenden 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 Mitarbeitende, die sexuelle Belästigung erfahren haben, wurde evaluiert, Hinweise von Nutzenden wurden aufgenommen und entsprechend fortgeführt.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die regelmäßig stattfindenden Sitzungen der Arbeitsgruppe Menschenrechte dienen der allgemeinen Information sowie der Entwicklung einer einheitlichen gesellschaftsübergreifenden Positionierung und strategischen Ausrichtung. Im Berichtsjahr wurde die Arbeitsgruppe durch das zur zentralen Rechtsabteilung im Vorstandsressort des Chief HR & Legal Officer gehörende Group Compliance Office koordiniert, das die Steuerung des Themas Menschenrechte in der Lufthansa Group im Jahr 2021 verantwortete. Insoweit stimmte sich das Group Compliance Office eng mit den Bereichen Corporate Responsibility, Procurement Lufthansa Group und Corporate HR Steering & Labor Relations ab. Zusätzlich beraten, unterstützen und begleiten ausgewählte Ansprechpartner:innen das Thema in den Kerngesellschaften der Lufthansa Group.

Über die Entwicklungen berichtet das Group Compliance Office dem Vorstand regelmäßig im Rahmen der Beschlussfassung über die jährliche Erklärung zum UK Modern Slavery Act 2015 sowie im Rahmen der Compliance Berichterstattung.

Ziele

Menschenrechtsverletzungen sollen vermieden werden

Übergeordnetes Ziel des Managementansatzes ist es, den Menschenrechten weltweit Geltung zu verschaffen, soweit dies im Einfluss- und Verantwortungsbereich der Lufthansa Group liegt, also insbesondere in den Unternehmen der Lufthansa Group und ihrer Lieferkette. Gleichzeitig sollen durch organisatorische und prozessuale Maßnahmen Menschenrechtsverletzungen in der Lufthansa Group und ihrer Lieferkette vermieden werden.

Maßnahmen

Vorbereitung auf das Lieferkettensorgfaltspflichten-gesetz werden getroffen

Nachdem das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) im Berichtsjahr verabschiedet worden war, begründet es ab dem 1. Januar 2023 für verschiedene Unternehmen der Lufthansa Group weitgehende Sorgfaltspflichten, die den Menschenrechten in der Lieferkette Geltung verschaffen sollen. Das LkSG begründet unter anderem die Pflicht zur Einrichtung eines wirksamen Risikomanagements zur Einhaltung der Sorgfaltspflichten, das neben einer fortlaufenden Risikoanalyse unter anderem die Einrichtung von Präventionsmaßnahmen sowie das Ergreifen von Abhilfemaßnahmen bei Verletzung, einen Beschwerdemechanismus und Berichtspflichten umfassen muss. Um ein solches Risikomanagement bis zum Wirksamwerden der Sorgfaltspflichten für die Lufthansa Group zu entwickeln und einzurichten, arbeiten die Zentralfunktionen Corporate Responsibility, Procurement Lufthansa Group, Corporate HR Steering & Labor Relations sowie das Group Compliance Office eng zusammen. Die Zusammenarbeit konzentrierte sich im Berichtsjahr insbesondere auf die erste Klärung von Rechtsfragen im Kontext des neuen Gesetzes, die Vorbereitung der künftigen Organisationsstruktur zu dessen Implementierung und auf vorbereitende Maßnahmen für die erforderliche Risikoanalyse. Um die Sorgfaltspflichten des LkSG in der externen Lieferkette umzusetzen, richtete Procurement Lufthansa Group 2021 ein Projekt ein. ➤ **Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement, S. 133 f.**

Leistungsindikator

Die Lufthansa Group wird der Zielsetzung entsprechend geeignete Indikatoren analysieren und implementieren.

VERANTWORTUNGSVOLLES POLITISCHES ENGAGEMENT

Konzept

Lufthansa Group strebt verantwortungsvolles politisches Engagement an

Die Lufthansa Group ist bestrebt, ihre legitimen Interessen auch auf politischer Ebene zu artikulieren und mit Vertreter:innen unterschiedlicher nationaler und internationaler Behörden und Institutionen zu erörtern sowie spezifische Informationen zu konkreten Sachverhalten zur Verfügung zu stellen. Dies geschieht – je nach Anlass und Thema – auf Gesellschafts- oder Konzernebene beziehungsweise auch in Abstimmung mit anderen Unternehmen oder Interessenverbänden.

Schwerpunkte des politischen Engagements liegen in den Bereichen Verkehr (Marktzugänge und Verkehrsrechte), Klimapolitik und fairer Wettbewerb. Aber auch zu politischen Entwicklungen auf regionaler oder lokaler Ebene, die für die Lufthansa Group relevant sind, werden Positionen erarbeitet und mit den zuständigen Stellen ausgetauscht. Das Vorbringen von Handlungsempfehlungen geschieht oftmals in enger Zusammenarbeit mit den Branchenverbänden IATA, A4E und BDL sowie weiteren Gremien wie BDI, BDA und dem Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e. V. (econsense).

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Zuständig für die politische Interessenvertretung der Lufthansa Group ist die direkt dem Chief Executive Officer zugeordnete zentrale Stabsstelle „Corporate International Relations and Government Affairs“ mit Büros in Berlin, Frankfurt und Brüssel sowie Verbindungsbüros in Washington, Moskau und Peking. Daneben bestehen in den wesentlichen ausländischen Gesellschaften der Lufthansa Group – in Abstimmung mit der zentralen Stabsstelle – eigene Zuständigkeiten für nationale politische Themen.

Ziele

Interessen der Lufthansa Group sollen gewahrt werden

Die Lufthansa Group ist bestrebt, relevante politische Entwicklungen für den Konzern und seine Tochtergesellschaften frühzeitig zu erkennen, Positionen zu erarbeiten und Handlungsempfehlungen in den politischen Entscheidungsprozess einzubringen. Ziel ist die Wahrung der Interessen der Lufthansa Group in nationalen und internationalen Regelungen zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftlichen Existenz.

Maßnahmen

Regelmäßiger Austausch und Transparenz stehen im Mittelpunkt

Die in der Abteilung Corporate International Relations and Government Affairs tätigen Mitarbeitenden der Lufthansa Group stehen in regelmäßigem Austausch mit Ministerien und Abgeordneten auf Landes- und Bundesebene sowie mit Vertreter:innen der verschiedenen EU-Institutionen. Dazu gehört auch die Bereitstellung von Zahlen und Fakten und die Aufarbeitung teilweise komplexer Sachverhalte. Auch bringt sich die Lufthansa Group in Gesetzgebungsverfahren ein, um die Interessen des Unternehmens zu wahren.

Bei ihrem politischen Engagement legt die Lufthansa Group Wert auf Transparenz. So ist das Unternehmen seit 2008 in dem Transparenzregister der EU unter der Nr. 0714344663-32 aufgeführt. Mit dem an politische Entscheidungsträger:innen gerichteten, aber auch der Allgemeinheit zugänglichen „Politikbrief“ veröffentlicht die Lufthansa Group regelmäßig ihre Position zu aktuellen politischen Fragestellungen und anstehenden Entscheidungen. Im Berichtsjahr erschienen sechs Ausgaben des „Politikbriefs“, die auch auf der Internetseite des Unternehmens abrufbar sind.

Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement



Konzept

Nachhaltigkeit in der Lieferkette ist fest im Unternehmen verankert

Die Beachtung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Lieferkette stellt einen wichtigen Baustein für eine verantwortungsvolle Produktion dar. Das bedeutet, dass Auswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft neben wirtschaftlichen Aspekten im Einkaufsprozess mitberücksichtigt werden. Um den Ansprüchen an die Nachhaltigkeit der eigenen Produkte zu genügen, setzt die Lufthansa Group daher auf eine enge Zusammenarbeit mit Lieferanten, die diese Ansprüche teilen und umsetzen. Dies ist auch Bestandteil des Lufthansa Group Code of Conduct, der auf der Internetseite der Lufthansa Group verfügbar ist.

Konzerneinkaufsrichtlinie beinhaltet Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung

Die Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung ist ein wesentlicher Bestandteil der Konzerneinkaufsrichtlinie. Die Richtlinie ist eine übergeordnete Vorgabe für alle Einkaufseinheiten der Konzerngesellschaften. Darüber hinaus dient sie als Handbuch für Einkäufer:innen und alle Mitarbeitenden mit Kontakten im Beschaffungsmarkt. Eine entsprechende Schulung steht allen Mitarbeitenden zur Verfügung und ist für die Leitungsebene verpflichtend. 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),
- das Recht zur 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, ökologischer und ethischer Verantwortung sind in einem Supplier Code of Conduct zusammengefasst, der ebenfalls auf der Internetseite der Lufthansa Group einsehbar ist.

Risiken werden identifiziert

Die für die Warengruppen verantwortlichen Einkaufseinheiten haben eine Risikoeinschätzung der Lieferanten durchgeführt, um Art und Ausprägung von Lieferantenrisiken zu identifizieren. Diese Risikoeinschätzung fließt in das Ergebnis des Konzern-Risikomanagements mit ein.

Des Weiteren wurde im Einkaufsprozess ein Supplier Screening implementiert, um Risiken bereits im Onboarding-Prozess zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen ergreifen zu können. Um die Einhaltung der Konzernstandards sicherzustellen, wurde vor Beauftragung eines Lieferanten ein umfassender Screening-Prozess (Business Partner Due Diligence – BPDD) installiert. Fällt ein Lieferant in eine Risikokategorie – zum Beispiel wegen des Landes oder der Warengruppe – wird ein solches Screening durchgeführt, auch unter Hinzuziehung externer Quellen. Der Screening-Prozess soll helfen, potenzielle Probleme zu erkennen, notwendige mitigierende Maßnahmen festzulegen oder eine Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Lieferanten zu verhindern.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Einkaufseinheiten der Lufthansa Group sind im Rahmen einer einheitlichen Berichtslinie organisiert. Sie berichten über ihre jeweilige Einkaufsleitung an das Vorstandsressort des Chief Financial Officer. 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 die Aufstellung durch gebündeltes Know-how. Um der wachsenden Bedeutung des Themas Nachhaltigkeit nachzukommen, wurde im Jahr 2020 die Abteilung Governance, Processes & Sustainability Procurement etabliert. Die Abteilung ist direkt der Einkaufsleitung der Lufthansa Group zugeordnet und befasst sich konzernübergreifend mit dem Thema Nachhaltigkeit im Einkauf und in der Lieferkette.

Durch die prozessorientierte Matrixorganisation wird die Etablierung der Nachhaltigkeitsstandards vereinfacht, da zunehmend einheitliche Verfahren und IT-Systeme eingesetzt werden. Zudem ermöglicht die Festlegung von Verantwortlichkeiten innerhalb der Gruppe eine effiziente Zusammenarbeit. Zusätzlich wird angestrebt, die Nachhaltigkeitsstandards dadurch besser durchzusetzen.

Ziele

Lufthansa Group erwartet von Zulieferern die Einhaltung von Regelungen

Ziel der Maßnahmen der Lufthansa Group ist es, dass die Zulieferer des Konzerns im Hinblick auf fairen Wettbewerb, Integrität und verantwortungsvolles Handeln geltende Gesetze, Richtlinien und Regelungen uneingeschränkt einhalten. Die Lufthansa Group will somit ihrer Sorgfaltspflicht nachkommen und von vornherein sicherstellen, dass keine Geschäftsbeziehungen mit Personen oder Unternehmen eingegangen werden, die nicht ethisch einwandfrei und gesetzestreu agieren. Die Maßnahmen sollen helfen, riskante Geschäftspartner:innen zu identifizieren und zu überprüfen, um potenzielle Risiken in der vorgelagerten Lieferkette zu erkennen, zu minimieren und zu verhindern. Bei Vorliegen valider Gründe wird es zu keinem vertraglichen Verhältnis kommen oder ein bestehendes Vertragsverhältnis wird aufgelöst.

Maßnahmen

Anforderungen werden in Lieferantenverträge integriert

Um die Aufnahme der geforderten Verpflichtungen in Lieferantenverträge sicherzustellen, wurde die Umsetzung in die Zielvereinbarung der Warengruppenverantwortlichen und der Einkaufsverantwortlichen in den Konzerngesellschaften aufgenommen. Des Weiteren wurde im Berichtszeitraum ein Monitoring aufgesetzt, um die Umsetzung zu überprüfen. Die Umsetzungsergebnisse sind Teil der Leistungsbewertung für die verantwortlichen Manager.

Lufthansa Group trifft Vorbereitungen zur Umsetzung des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes

Für die vorgelagerte Lieferkette wurde 2021 ein Projekt für die gruppenweite, einheitliche und fristgerechte Umsetzung

der Anforderungen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) unter Leitung des Konzerneinkaufs aufgesetzt. Schwerpunkt ist die Festlegung der erforderlichen Anpassungen des bestehenden Risikomanagement-Systems an den Fokus auf Menschenrechte sowie damit verbundenen Umweltaspekten aus dem LkSG.

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Mitgliedern der Abteilungen Procurement Lufthansa Group, Group Compliance Office und Corporate Responsibility, arbeitet an einem detaillierten Konzept zur Erweiterung des etablierten Risikomanagement-Systems. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe wurden die Anforderungen des LkSG herausgearbeitet und die im Gesetz genannten menschenrechtlichen Risiken transparent dargestellt. Zusätzlich soll mit Hilfe einer strukturierten, initialen Risikoanalyse der direkten Lieferanten untersucht werden, welche weiteren Umsetzungsmaßnahmen erforderlich sind.

Beschaffungsmanagement der Lufthansa Group wird durch EcoVadis bestätigt

Um nachhaltiges und verantwortungsbewusstes Handeln gegenüber ihren Kund:innen darlegen zu können, nimmt die Lufthansa Group an der Nachhaltigkeitsbewertungsplattform für globale Beschaffungsketten EcoVadis teil. Im August 2021 wurde das Engagement der Lufthansa Group für ein weiteres Jahr erneut mit dem „Silver Status“ bestätigt. Die Beschaffungsprozesse werden im Rahmen des EcoVadis-Ratings ebenfalls besser als die von vergleichbaren Unternehmen bewertet.

Leistungsindikator

Die Lufthansa Group wird der Zielsetzung entsprechend geeignete Indikatoren analysieren und implementieren.

Erstmalige Anwendbarkeit der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852



Erstmalige Anwendbarkeit der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852

Gemäß Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung EU 2019/2088 ist die Deutsche Lufthansa AG verpflichtet anzugeben, wie und in welchem Umfang die Tätigkeiten der Lufthansa Group mit Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, die als ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten gemäß Artikel 3 und Artikel 9 einzustufen sind.

Zusammen mit den Vorgaben der am 10. Dezember 2021 im EU-Amtsblatt veröffentlichten delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 bezüglich der Berichterstattung bildet die am 9. Dezember 2021 im EU-Amtsblatt veröffentlichte delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 die Grundlage für die erstmalige Veröffentlichung von Taxonomieangaben.

Für das Geschäftsjahr 2021 sind lediglich der Anteil der taxonomiefähigen und der Anteil der nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten bezogen auf Umsatz, Investitionsausgaben (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) sowie ergänzende qualitative Angaben zu veröffentlichen.

Vorgehensweise

Unter Zugrundelegung der zum Bilanzstichtag geltenden Verordnungen und delegierten Rechtsakte wurden die Wirtschaftstätigkeiten der von der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung erfassten Gesellschaften dahingehend analysiert, ob taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten im Sinne von Artikel 1 Nr. 5 der Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/852 vom 6. Juli 2021 vorliegen. Dabei wurden sowohl Außenumsatz generierende als auch dem Eigenbedarf dienende Wirtschaftstätigkeiten untersucht.

Die Untersuchung, ob und in welchem Umfang taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten vorliegen, basiert auf den in Annex 1 („Klimaschutz“) und Annex 2 („Anpassung an den Klimawandel“) der Ergänzungen zur Verordnung (EU) 2020/852 vom 4. Juni 2021 beschriebenen Wirtschaftstätigkeiten. Die dort aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten wurden in einem ersten Schritt auf Gesellschaftsebene anhand des Geschäftszwecks der einzelnen Gesellschaften auf ihre Relevanz für die Lufthansa Group analysiert. In einem zweiten Schritt wurden entsprechend den aktuellen Anforderungen der EU-Taxonomie der Anteil des Umsatzes, CapEx und OpEx der identifizierten Wirtschaftstätigkeiten in Bezug auf die gesamten Konzernaktivitäten ermittelt.

Ergebnis

Da die wesentlichen Wirtschaftsaktivitäten der Lufthansa Group – der Lufttransport von Passagieren und Fracht – im Berichtsjahr noch nicht von der EU-Taxonomieverordnung erfasst wurden, beträgt der Anteil der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten der Lufthansa Group an den gesamten Außenumsätzen nur rund 2 %, an CapEx und OpEx im Sinne der Verordnung rund 2 % beziehungsweise rund 4 %.

Nach Auffassung des Unternehmens sind Angaben nur dann als Teil des Konzernlageberichts aufzunehmen, wenn dies zum Verständnis des Geschäftsverlaufs, der Lage und der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns erforderlich ist.

Diese Auslegung entspricht einer Auslegungsvariante, die das Deutsche Rechnungslegungs Standards Committee e. V. (DRSC) in seiner Eingabe an die Europäische Kommission zu verschiedenen Themenstellungen im Zusammenhang mit der Anwendung von Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung vom 7. Dezember 2021 ebenfalls dargestellt hat.

Da der ermittelte Anteil an taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten innerhalb des Konzerns in Bezug auf Umsatz, CapEx und OpEx für nicht wesentlich erachtet wird, wird auf die Berichterstattung verzichtet.

Zusammenfassung

Die Lufthansa Group betrachtet den verantwortungsvollen und nachhaltigen Umgang mit Ressourcen, Umwelt, Kund:innen, Mitarbeitenden und Lieferanten als 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.

Im Geschäftsjahr 2021 hat die Lufthansa Group trotz der Einschränkungen der Pandemie eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt und Konzepte verfolgt, um die positiven Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit zu stärken und negative Auswirkungen nach Möglichkeit weiter zu reduzieren.

Damit zielt sie darauf ab, 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 im GRI-Inhaltsindex genannten Angaben und Managementansätze, **➤ S. 288**. Die Beiträge der Lufthansa Group zur globalen Agenda der Vereinten Nationen sind im Inhaltsindex Sustainable Development Goals (SDG) zusammengefasst dargestellt, **➤ S. 289 ff.**

Prognosebericht

Lufthansa Group rechnet mit deutlichem Anstieg der Nachfrage im Jahresverlauf. | Kapazität soll im Jahr 2022 auf mehr als 70 % des Vorkrisenniveaus steigen. | Verbesserung von Umsatz und Adjusted EBIT erwartet.

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.

T051 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)¹⁾

Prognose 2021 bis 2025 gegenüber Vorjahr

in %	2021	2022	2023	2024	2025
Welt	5,6	4,2	3,4	3,1	3,1
Europa	5,6	3,7	2,4	1,7	1,6
Deutschland	2,7	3,8	2,5	1,4	1,4
Nordamerika	5,6	4,1	2,5	2,5	2,4
Südamerika ²⁾	6,4	2,3	2,7	2,8	2,8
Asien/Pazifik	6,0	4,8	4,5	4,4	4,4
China	8,1	5,4	5,3	5,2	5,2
Naher Osten	3,5	5,5	3,9	3,4	2,9
Afrika	4,0	3,7	3,9	3,8	4,0

Quelle: Global Insight World Overview per 18.01.2022.

¹⁾ Prognosewerte.

²⁾ Exklusive Venezuela.

Weitere Erholung der Weltwirtschaft trotz Unsicherheiten erwartet

Für das Jahr 2022 wird gemäß Daten von Global Insight ein globales Wirtschaftswachstum von 4,2% erwartet, während im Vorjahr ein Wachstum von 5,6% erzielt wurde. Für Europa wird ein Wachstum von 3,7% erwartet (Vorjahr: 5,6%). Das erwartete Wachstum der deutschen Wirtschaft sollte mit 3,8% demgegenüber leicht höher ausfallen (Vorjahr: 2,7%).

Die weitere Entwicklung des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine, dessen Auswirkungen in der Prognose von Global Insight noch nicht reflektiert sind, könnte sich allerdings negativ auf die Entwicklung der Weltwirtschaft im Jahr 2022 niederschlagen.

Inflationsrisiken setzen Zins- und Währungsmärkte unter Druck

Wie bereits in der zweiten Jahreshälfte 2021 wird auch im Jahr 2022 die Inflationsentwicklung ein Haupttreiber der Währungskursentwicklungen bleiben. Andauernde Lieferengpässe und erhöhte Energiekosten werden die Inflationsdaten voraussichtlich auf einem hohen Niveau halten. Zudem stellen die Corona-Pandemie und mögliche impfesistente Mutationen des Virus weiterhin ein Risiko für die Weltwirtschaft und die Währungsmärkte dar. Die Analyst:innen erwarten im Durchschnitt für das Jahr 2022 eine leichte Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar und eine Seitwärtsbewegung gegenüber den weiteren Hauptwährungen.

Die steigenden Inflationszahlen setzen die Europäische Zentralbank unter Druck und könnten der Auslöser für eine straffere Geldpolitik im Euroraum in 2022 sein. Die dafür zur Verfügung stehenden Instrumente umfassen die Rückführung oder sogar ein Ende der Nettoanleihekäufe und eine Erhöhung des Leitzinses. Die amerikanische Federal Reserve hat die geldpolitische Wende bereits eingeleitet. Ab Ende des ersten Quartals erwarten die Analyst:innen mindestens vier Zinserhöhungen.

Konflikt in der Ukraine sorgt für Ölpreisanstieg

Der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine hat zu einem deutlichen Anstieg des Ölpreises am Jahresanfang geführt. Am 15. Februar 2022 lag der Spotpreis bei 93,28 USD/bbl. Mittelfristig werden jedoch wieder leicht fallende Preise erwartet. Zum 15. Februar 2022 wurden die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2022 bei 82,86 USD/bbl und zur Lieferung im Dezember 2023 bei 77,54 USD/bbl gehandelt. Marktteilnehmer gehen dabei angesichts des Ukraine-Konflikts von einer anhaltend hohen Volatilität aus.

BRANCHENAUSBLICK

Nach Beeinträchtigungen durch Omikron im ersten Quartal wird Aufschwung des Passagierverkehrs erwartet

Die International Air Transport Association (IATA) geht davon aus, dass der globale Passagierverkehr – gemessen an den weltweit verkauften Passagierkilometern – im Jahr 2022 gegenüber Vorjahr eine Wachstumsrate von 51% aufweisen wird. Damit würde der Passagierverkehr 61% des Vorkrisenniveaus erreichen.

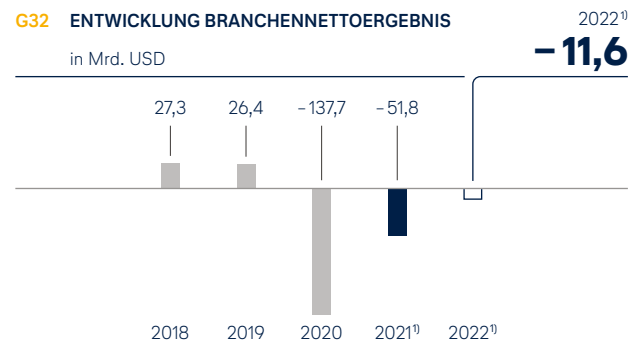
Dabei wird erwartet, dass die Ausbreitung der neuen Virusvariante Omikron, welche die vorher dominierenden gefährlicheren Varianten zu verdrängen und weniger schwere Verläufe zu verursachen scheint, zu einer globalen Erholung des Passagierverkehrs beiträgt. Vor dem Hintergrund beginnen einige Staaten, die in der Krise eingeführten Reiserestriktionen zu lockern, zumal jüngst erschienene Studien nahelegen, dass diese keine signifikante Auswirkung auf das Infektionsgeschehen haben.

In ihrer Prognose für 2022 erwartet die IATA dabei deutliche regionale Unterschiede hinsichtlich der Entwicklung der verkauften Passagierkilometer. Am stärksten wird sich demnach Nordamerika erholen mit einer Nachfrage in Höhe von 81% des Vorkrisenniveaus (Vorjahr: 60%), gefolgt von Lateinamerika mit 71% (Vorjahr: 48%), Europa mit 59% (Vorjahr: 36%), Asien/Pazifik mit 53% (Vorjahr: 34%), dem Mittleren Osten mit 45% (Vorjahr: 25%) und Afrika mit 42% (Vorjahr: 33%).

Die auf die Branche spezialisierten Finanzanalyst:innen rechnen damit, dass sich die touristischen Kurzstreckenverkehre im europäischen Markt nach einem gedämpften ersten Quartal deutlich und stärker als andere Marktsegmente erholen werden. Vor allem für die klassischen Reiseperioden wie Ostern und die Sommermonate wird mit einer Nachfrage nahezu auf Vorkrisenniveau gerechnet. Reiserestriktionen sollten die Nachfrage weit weniger belasten als dies noch 2021 der Fall war.

Für den Geschäftsreiseverkehr und das Langstreckengeschäft wird im Vergleich zum touristischen Verkehr ein langsames Wachstum erwartet. Während auf den Strecken nach Nordamerika mit einer guten Nachfrageentwicklung gerechnet wird, bleibt der Zeitpunkt weiterer Öffnungen in Asien unklar. Insbesondere das für Geschäftsreisen wichtige Land China drückt hierbei mit seiner weiterhin bestehenden restriktiven „Null-COVID“-Strategie auf die Umsätze. Analyst:innen gehen davon aus, dass diese Strategie bis Ende 2022 bestehen bleibt. Besonders für den Geschäftsreiseverkehr wird außerdem 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 2022 mit einem Anstieg von 10,0% gegenüber Vorjahr (Vorjahr: Anstieg um 2,0%). Für das Branchennettoergebnis wird mit einem Verlust von 11,6 Mrd. USD gerechnet (Vorjahr: –51,8 Mrd. USD).



¹⁾ Prognosewerte.

Quelle: IATA Airline Industry Economic Performance (10/2021).

Luftfrachtverkehr soll 2022 weiter wachsen

Nachdem der weltweite Luftfrachtverkehr – bezogen auf die weltweit verkauften Fracht-Tonnenkilometer – im Jahr 2021 aufgrund globaler Lieferkettenprobleme und der Verknappung von Transportangeboten auf dem Seeweg um 18% zugelegt hat, erwartet die IATA für das Jahr 2022 ein anhaltendes Wachstum. Mit 5% wird es aber voraussichtlich geringer als im Vorjahr ausfallen.

Für die Durchschnittserlöse im Frachtgeschäft wird für 2022 mit einem Rückgang um 8,0% gerechnet. (Vorjahr: Anstieg um 15,0%).

Weitere Erholung im Bereich Aviation Services erwartet

Mit der Wiederbelebung des Luftverkehrs wird sich auch die Nachfrage nach Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für Flugzeuge (MRO) langsam und regional unterschiedlich erholen. So wird gemäß der Prognose des Beratungsunternehmens ICF für das Jahr 2022 ein durchschnittliches Wachstum von 8% gegenüber Vorjahr erwartet. Die stark ausgeprägte Erholungstendenz in der Region EMEA von 35% im Jahr 2021 wird sich im Jahr 2022 nicht fortsetzen, sondern mit einem erwarteten Wachstum von 1% nahezu stagnieren. Die Region Asien ist bis auf China noch immer sehr stark eingeschränkt, sodass auch hier das Wachstum mit 6% eher verhalten ausfallen sollte. Einzig für die Region Amerika wird ein solides Wachstum von 18% erwartet. Wesentlicher Treiber ist die starke Nachfrage nach Flügen innerhalb des Kontinents. Einige Fluggesellschaften operieren sogar schon deutlich über Vorkrisenniveau.

Der Airline-Catering-Markt ist stark vom Flugverkehr und somit von geltenden Reisebeschränkungen abhängig. Auch wenn Lockerungen – wie in der zweiten Jahreshälfte 2021 durch die USA und weitere europäische Länder – rasch für eine positive Entwicklung gesorgt haben, zeigen weltweit steigende Infektionszahlen aufgrund der Omikron-Variante und die stark reglementierte Öffnungspolitik vieler asiatischer Länder, dass die Erholung fragil ist. Entsprechend wird das Umsatzvolumen im Jahr 2022 auf niedrigem Niveau bleiben, eine allmähliche Steigerung wird erst in den Folgejahren erwartet. Aufgrund der entstandenen Produktionsüberkapazitäten erhöht sich der Preis- und Konsolidierungsdruck im klassischen Catering-Segment. Die zunehmende Digitalisierung an Bord und damit die Individualisierungsmöglichkeiten für die Fluggäste erfordern Anpassungen in den Kompetenzfeldern 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 Geschäftsjahr 2022 wird der Fokus darauf liegen, die funktionale Prozessorganisation (Matrixorganisation) weiter zu optimieren. Entscheidungen sollen schneller fallen, Prozesse beschleunigt und die Zusammenarbeit vereinfacht werden. Dazu wird die eindeutige Zuordnung von Verantwortung, über alle Konzernfunktionen, Geschäftsbereiche und Shared Service Center hinweg, beitragen. In diesem Zusammenhang soll auch die Entwicklung zu einer Airline Management Holding, also die organisatorische Verselbstständigung von Lufthansa German Airlines, vor allem hinsichtlich ihrer Trennung von Konzernfunktionen, vorangetrieben werden.

➤ **Konzernstrategie, S. 16 ff.**

ÄNDERUNGEN IN DER BERICHT-ERSTATTUNG

Segmentberichterstattung und verschiedene Kennzahlen werden ab dem Geschäftsjahr 2022 angepasst

Im Anschluss an die Veränderung der Geschäftsverteilung im Vorstand der Deutschen Lufthansa AG wurde die kommerzielle und operative Steuerung der Network Airlines und Eurowings stärker integriert, um höhere Synergien zu realisieren. Die finanzielle Berichterstattung wird dementsprechend ab dem Geschäftsjahr 2022 dahingehend umgestellt, dass

die Passagier-Airlines der Lufthansa Group in einem Segment zusammengefasst werden. Dieses wird die heutigen Segmente Network Airlines und Eurowings umfassen.

Für das Geschäftsjahr 2021 hätten die Umsatzerlöse dieses Geschäftsbereichs 9.194 Mio. EUR und das Adjusted EBIT –3.722 Mio. EUR betragen.

Des Weiteren hat der Vorstand beschlossen, die Definition der Ergebniskennzahl Adjusted EBIT an die Darstellung der Wettbewerber anzupassen. Ab dem Geschäftsjahr 2022 werden Restrukturierungsaufwendungen in Form von Abfindungen sowie signifikante, nicht aus der normalen Geschäftstätigkeit stammende Kosten aus Rechtsverfahren und Unternehmenstransaktionen in der Überleitung vom EBIT bereinigt. Damit soll sichergestellt werden, dass die Kennzahl die wiederkehrende finanzielle Leistung des Unternehmens bestmöglich erfasst. Die Lufthansa Group wird weiterhin in ihren auf vierteljährlicher Basis erscheinenden Finanzberichten eine Überleitung zwischen EBIT und Adjusted EBIT geben.

Die zukünftig nicht mehr im Adjusted EBIT enthaltenen Restrukturierungsaufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 581 Mio. EUR (Vorjahr: 233 Mio. EUR), die außerordentlichen Rechtskosten betrugen 103 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR). Auf Basis der geänderten Definition, also unter Berücksichtigung dieser zusätzlichen Brückenpositionen, hätte das Adjusted EBIT der Lufthansa Group im Jahr 2021 –1.665 Mio. EUR betragen.

Auch die Definition der Kennzahl Adjusted ROCE wird geändert. Ab dem Geschäftsjahr 2022 soll die Kapitalbasis in der Berechnung um die liquiden Mittel des Konzerns bereinigt werden. Die angepasste Berechnungsweise entspricht dem Vorgehen der direkten Wettbewerber und trägt damit zu einer besseren Vergleichbarkeit der Kennzahlen bei. Das Mittelfristziel von einem Adjusted ROCE größer 10 % wurde bereits anhand der neuen Definition festgelegt. Zum Ende des Geschäftsjahres 2021 lagen die liquiden Mittel bei 7.666 Mio. EUR. Auf Basis der geänderten Definition hätte der Adjusted ROCE der Lufthansa Group im Jahr 2021 –10,4 % betragen.

Zukünftig soll außerdem die Definition des Adjusted Free Cashflows so geändert werden, dass im Investitionscashflow verbuchte Zu- und Abflüsse aus dem Verkauf und Kauf von Unternehmen beziehungsweise Unternehmensteilen nicht berücksichtigt werden. Damit möchte das Unternehmen sicherstellen, dass die Kennzahl die wiederkehrende finanzielle Leistung des Unternehmens bestmöglich erfasst. Im Jahr 2021 hätte die Umstellung zu keiner wesentlichen Veränderung des Adjusted Free Cashflow geführt.

Schließlich wird das Unternehmen den Ausweis von Dotierungen und Entnahmen aus dem Planvermögen zukünftig im operativen Cashflow ausweisen. Der Grund für die Umstellung ist die Absicht des Unternehmens, laufende Pensionszahlungen, die ebenfalls im operativen Cashflow ausgewiesen werden, zukünftig vollständig durch Entnahmen aus dem Planvermögen zu finanzieren. Damit werden zukünftig alle pensionsbezogenen Zahlungsflüsse im operativen Cashflow gezeigt.

In der folgenden Prognose sind die geplanten Änderungen bereits berücksichtigt.

AUSBLICK LUFTHANSA GROUP

Konzern geht von einer fortgesetzten Erholung aus

Der Konzern geht davon aus, im Jahr 2022 die im vergangenen Jahr begonnene Erholung fortsetzen zu können. Er stützt seine Erwartung vor allem auf die Nachfrageerholung, die sich seit Beginn des Jahres in Form von deutlich steigenden Neubuchungen abzeichnet, und die Fortschritte bei der Umsetzung des konzernweiten Kostensenkungsprogramms.

Unsicherheit bleibt hoch

Die Lufthansa Group geht davon aus, dass die Kundennachfrage weiter von der Pandemieentwicklung und den daraus resultierenden Veränderungen von Reiserestriktionen beeinflusst werden wird. Auch der Ukraine-Konflikt könnte die weitere Erholung des Konzerns beeinflussen. Aufgrund dieser Unsicherheiten geht der Konzern davon aus, dass das Buchungsverhalten der Kunden weiter sehr kurzfristig sein wird. Damit unterliegt der gesamte Finanzausblick des Konzerns einem hohen Maß an Prognoseunsicherheit.

Die Konzern-Airlines fokussieren sich aufgrund dieser Unsicherheiten darauf, ein hohes Maß an operativer Flexibilität sicherzustellen, um das Flugangebot auch kurzfristig an verschiedene Nachfrageszenarien anpassen zu können.

Schrittweiser Ausbau der Kapazität geplant

Die Lufthansa Group geht davon aus, dass die Nachfrage im Jahresverlauf deutlich steigen wird, sodass das Flugangebot im Verlauf des Jahres 2022 entsprechend ausgeweitet werden kann. Dabei wird erwartet, dass der Kapazitätsausbau insbesondere durch die touristisch geprägten Kurzstrecken in Europa getrieben wird. Auch auf der Langstrecke und im Segment der Geschäftsreisen rechnet die Lufthansa Group mit einer weiteren Erholung, wenn auch auf niedrigerem Niveau. Insgesamt erwartet die Lufthansa Group, vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Ukraine-Konflikts, dass die angebotene Kapazität der Passagier-Airlines im Geschäftsjahr 2022 bei mehr als 70 % der Vorkrisenkapazität liegen wird.

Umsatz der Lufthansa Group wird voraussichtlich steigen

Für den Konzern wird vor allem aufgrund der weiteren Erholung bei den Passagier-Airlines ein Erlösanstieg im Jahr 2022 gegenüber Vorjahr erwartet. Das Erlösniveau der Vorkrisenzeit wird jedoch im Jahr 2022 voraussichtlich noch nicht erreicht.

Lufthansa Group erwartet eine Verbesserung des Adjusted EBIT im Geschäftsjahr 2022

Unterstützt von den Fortschritten bei der Umsetzung des Kostensenkungsprogramms erwartet die Lufthansa Group im Jahr 2022 eine Verbesserung des Adjusted EBIT gegenüber Vorjahr. Das Unternehmen geht davon aus, dass im Geschäftsjahr 2022 keine Sachverhalte auftreten werden, die für wesentliche Adjustments, also ein Abweichen von Adjusted EBIT und EBIT, sorgen werden. Die Entwicklung der Kapitalverzinsung (Adjusted ROCE) wird vor allem von dem Ausmaß der Verbesserung des Adjusted EBIT abhängen. Damit sind sowohl ein positiver als auch ein negativer Adjusted ROCE möglich.

Verbesserung des Adjusted Free Cashflow erwartet

Die Lufthansa Group erwartet einen Anstieg des operativen Cashflows gegenüber Vorjahr, getrieben durch die prognostizierte Ergebnisverbesserung, ein striktes Management von Forderungen und Verbindlichkeiten und den Wegfall von Mittelabflüssen im Zusammenhang mit der Zahlung gestundeter Steuerverbindlichkeiten im Vorjahr.

Die Bruttoinvestitionen werden sich voraussichtlich auf rund 2,5 Mrd. EUR belaufen und im Wesentlichen auf Flugzeuginvestitionen entfallen. Dabei wird das Investitionsvolumen durch die erfolgreiche Nachverhandlung von Auslieferungs- und Zahlungsplänen von Flugzeugen und die Nutzung von Leasing begrenzt.

Damit prognostiziert der Konzern für das Geschäftsjahr 2022 eine Verbesserung des Adjusted Free Cashflow gegenüber Vorjahr. Das Ausmaß der Verbesserung des Adjusted Free Cashflow wird die Entwicklung der Nettokreditverschuldung bedingen. Damit sind sowohl ein Anstieg als auch ein Rückgang der Nettokreditverschuldung gegenüber dem Vorjahr möglich.

Die geplanten Finanzierungsmaßnahmen dienen im Wesentlichen der Rückzahlung von fällig werdenden Verbindlichkeiten. Dabei soll sichergestellt werden, dass stets eine Liquidität zwischen 6 Mrd. EUR und 8 Mrd. EUR verfügbar ist. Unter Einbezug der am Jahresende verfügbaren Liquidität geht die Lufthansa Group somit davon aus, dass die Solvenz des Unternehmens über das Jahr 2022 hinaus gesichert ist.

Mittelfristig soll die Adjusted EBIT-Marge über 8 % und der Adjusted ROCE über 10 % liegen

In Ergänzung zu ihrer Prognose für das Geschäftsjahr 2022 strebt die Lufthansa Group im Rahmen ihrer mittelfristigen Zielsetzung eine Adjusted EBIT-Marge von über 8 % ab dem Geschäftsjahr 2024 an. Darüber hinaus soll ab 2024 ein Adjusted ROCE von mindestens 10 % erwirtschaftet werden.

Verringerung der CO₂-Emissionen pro Passagierkilometer erwartet

Im Jahr 2022 strebt die Lufthansa Group danach, an ihre Fortschritte bei der Reduzierung ihrer Umweltauswirkungen anzuknüpfen. Vor allem eine höhere Passagierauslastung und Effekte 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.

T052 PROGNOSE WESENTLICHER KPIS

		Ergebnis 2021	Prognose 2022 ¹⁾
Angebote			
Sitzkilometer	Mio.	145.139	mehr als 70 % des Niveaus von 2019
Umsatz	Mio. €	16.811	über Vorjahr
Adjusted EBIT			Verbesserung gegenüber Vorjahr
	Mio. €	-2.349	
Operativer Cashflow	Mio. €	618	über Vorjahr
Bruttoinvestitionen	Mio. €	1.329	rund 2.500
Adjusted Free Cashflow			Verbesserung gegenüber Vorjahr
	Mio. €	-855	
Nettokreditverschuldung			Abhängig von der Entwicklung des Adjusted Free Cashflow
	Mio. €	9.023	
Adjusted ROCE			Abhängig von der Entwicklung des Adjusted EBIT
	%	-7,5	
Spezifischer CO ₂ -Ausstoß	Gr.	101,6	unter Vorjahr

¹⁾ Unter Berücksichtigung von Definitionsänderungen. ➤ Änderungen in der Berichterstattung, S. 138.

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG DER LUFTHANSA GROUP

Die Sehnsucht der Menschen zu reisen ist groß. Wir erwarten deshalb einen deutlichen Nachfrageanstieg im Verlauf des Jahres. Wir haben uns außerdem auf die strukturellen Veränderungen im Marktumfeld eingestellt, unsere Kosten strukturell gesenkt und mit den Finanzierungsmaßnahmen im Jahr 2021 unsere Bilanz gestärkt. Wir sind insofern gut gerüstet, um unsere Erholung auch in einem weiter herausfordernden Marktumfeld fortzusetzen. Wir gehen deshalb von weiteren Verbesserungen im Adjusted EBIT und Adjusted Free Cashflow aus. Damit erwarten wir, die im Vorjahr begonnene wirtschaftliche Erholung im Jahr 2022 fortzusetzen beziehungsweise zu beschleunigen.

Der Unternehmensausblick ist allerdings weiterhin erheblichen Unsicherheiten unterworfen. Trotz ermutigender Fortschritte in der Pandemiebekämpfung ist nicht vollständig absehbar, ob und in welchem Maße Einschränkungen abgebaut werden können. Der Jahresanfang wird noch durch die Ausbreitung der Omikron-Variante belastet sein. Die kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Russland und der Ukraine und ihre politischen und wirtschaftlichen Folgen stellen ein weiteres Risiko dar.

Aufbauend auf den für das Jahr 2022 prognostizierten Fortschritten bestätigt der Vorstand die für das Jahr 2024 ausgegebenen Ziele. Er ist überzeugt, dass die Liquiditätsausstattung des Unternehmens am Jahresende 2021, die fortgesetzten Maßnahmen zur Senkung der Kosten und zur Transformation der Lufthansa Group den Fortbestand des Unternehmens über den Prognosezeitraum hinaus sichern werden, selbst wenn die tatsächliche Entwicklung hinter den in diesem Bericht dargestellten Prognosen zurückbleibt.

Corporate Governance

AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Aufsichtsrat

Karl-Ludwig Kley

Ehemaliger Vorsitzender der
Geschäftsleitung der Merck KGaA
Vorsitzender

Carsten Knobel

Vorsitzender des Vorstands
und CEO
Henkel AG & Co. KGaA

Birgit Spineux

Purser/freigestellte
Personalvertreterin
Arbeitnehmervertreterin

Christine Behle

Stellvertretende Vorsitzende
der Gewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin¹⁾
Stellvertretende Vorsitzende

Holger Benjamin Koch

Senior Director Airport/
Industry Charges & Commercial
Provider Management
Arbeitnehmervertreter

Astrid Stange

Ehemaliges Mitglied
des Management Boards
AXA Group S.A.

Alexander Behrens

Flugbegleiter
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Harald Krüger

Ehemaliger Vorsitzender
des Vorstands der
Bayerischen Motorenwerke
Aktiengesellschaft (BMW AG)

Olivia Stelz

Purser/freigestellte
Personalvertreterin
Arbeitnehmervertreterin

Jörg Cebulla

Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Birgit Rohleder

Teamlead IT Application
Management Airport Services
Arbeitnehmervertreterin

Stephan Sturm

Vorsitzender des Vorstands
Fresenius Management SE
(bis 4. Mai 2021)

Erich Clementi

Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats E.ON SE

Miriam Sapiro

Managing Director und
Vice Chairman (Public Affairs)
Sard Verbrinnen & Co., USA

Angela Titzrath

Vorstandsvorsitzende
Hamburger Hafen und Logistik AG²⁾

Thomas Enders

Mitglied in diversen Aufsichtsräten

Jürgen Jennerke

Gesamtbetriebsratsvorsitzender
Lufthansa Cargo AG/freigestellter
Betriebsrat – ver.di Fraktion
Arbeitnehmervertreter

Ilja Schulz

Ehemaliger Flugkapitän
und Mitglied der
Vereinigung Cockpit
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Klaus Winkler

Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmervertreter

Michael Kerkloh

Ehemaliger Vorsitzender
der Geschäftsführung der
Flughafen München GmbH²⁾

Britta Seeger

Mitglied des Vorstands
Daimler AG
(seit 4. Mai 2021)

Ehrenvorsitzender**Dipl.-Ing. Jürgen Weber**

Ehemaliger Vorsitzender
des Aufsichtsrats
Deutsche Lufthansa AG

¹⁾ Gewerkschaftsvertreter:in gemäß § 7 Abs. 2 MitbestG.

²⁾ Gemäß Rahmenvertrag vom Wirtschaftsstabilisierungsfonds benanntes Mitglied.

Vorstand

(Struktur seit 1. Januar 2021)

Carsten Spohr

Vorsitzender des Vorstands
Chief Executive Officer

Harry Hohmeister

Mitglied des Vorstands
Chief Commercial Officer

Michael Niggemann

Mitglied des Vorstands
Chief HR & Legal Officer

Christina Foerster

Mitglied des Vorstands
Chief Customer Officer

Detlef Kayser

Mitglied des Vorstands
Chief Operations Officer

Remco Steenbergen

Mitglied des Vorstands
Chief Financial Officer

MANDATE

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand 31. Dezember 2021)

Karl-Ludwig Kley

- a) BMW AG³⁾ (stellv. Vorsitz, bis 12. Mai 2021)
- E.ON SE³⁾ (Vorsitz)

Jürgen Jennerke

- a) Lufthansa Cargo AG (stellv. Vorsitz)

Stephan Sturm

- a) Fresenius Kabi AG¹⁾ (Vorsitz)
Fresenius Medical Care Management AG¹⁾ (Vorsitz)
- b) VAMED AG²⁾, Österreich (Vorsitz, seit 8. Juli 2021)

Christine Behle

- a) BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT – Aktiengesellschaft von 1877 –³⁾ (stellv. Vorsitz)

Harald Krüger

- a) Deutsche Telekom AG³⁾

Miriam Sapiro

- b) Project HOPE, USA

Angela Titzrath

- a) Evonik Industries AG³⁾
Talanx AG³⁾
- b) Metrans a.s., Tschechien

Jörg Cebulla

- a) Sparda-Bank Hessen eG
- b) Albatros Versicherungsdienste GmbH

Britta Seeger

- a) Mercedes-AMG GmbH¹⁾ (seit 30. November 2021)
Mercedes-Benz Mobility AG¹⁾
- b) Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd., China
Mercedes-Benz (China) Ltd.²⁾, China (stellv. Vorsitz)
Mercedes-Benz Formula E Ltd.²⁾, Vereinigtes Königreich
Mercedes-Benz South Africa Ltd.²⁾, Südafrika
smart Automobile Co. Ltd.²⁾, China

Erich Clementi

- a) E.ON SE³⁾ (stellv. Vorsitz)

Thomas Enders

- a) Knorr Bremse AG³⁾
- b) Lilium NV³⁾, Niederlande (Vorsitz)
Linde plc³⁾, Republik Irland

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 2021)

Carsten Spohr

- a) Münchener Rückversicherungs-
Gesellschaft Aktiengesellschaft³⁾

Christina Foerster

- a) Eurowings GmbH¹⁾
(bis 31. Mai 2021)
LSG Lufthansa Service Holding AG¹⁾
(bis 30. Mai 2021)
Lufthansa AirPlus
Servicekarten GmbH¹⁾
(Vorsitz, bis 30. Juni 2021)
b) Austrian Airlines AG²⁾, Österreich
(Vorsitz)
Kulinary Holding AG, Schweiz
SN Airholding SA/NV²⁾, Belgien
(Vorsitz)
Swiss International Air Lines AG²⁾,
Schweiz

Harry Hohmeister

- a) Eurowings GmbH¹⁾
(Vorsitz, seit 11. Juni 2021)
Lufthansa Cargo AG¹⁾
(Vorsitz, bis 26. Mai 2021)
b) Aircraft Maintenance
and Engineering Corporation
(AMECO), China
(bis 9. Mai 2021)
Günes Ekspres Havacilik A.S.
(SunExpress), Türkei

Detlef Kayser

- a) Lufthansa Technik AG¹⁾ (Vorsitz)
LSG Lufthansa Service Holding AG¹⁾
(Vorsitz)
b) Austrian Airlines AG²⁾, Österreich
(stellv. Vorsitz, bis 17. Juni 2021)
Swiss International Air Lines AG²⁾,
Schweiz (bis 15. Juli 2021)

Michael Niggemann

- a) Lufthansa Cargo AG¹⁾
(Vorsitz, seit 7. Juni 2021)

Remco Steenbergen

- a) Lufthansa AirPlus
Servicekarten GmbH¹⁾
(Vorsitz, seit 1. Juli 2021)
b) Swiss International Air Lines AG²⁾,
Schweiz (seit 15. Juli 2021)

G33 AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Stand zum 31.12.2021

Präsidium	Prüfungsausschuss	Nominierungsausschuss	Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG
Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender Christine Behle, stellv. Vorsitzende Thomas Enders Ilja Schulz	Stephan Sturm, Vorsitzender (bis 4. Mai 2021) Harald Krüger, Vorsitzender (seit 4. Mai 2021) 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
Sechs Sitzungen im Jahr 2021	Sechs Sitzungen im Jahr 2021	Eine Sitzung im Jahr 2021	Keine Sitzung im Jahr 2021

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 3.060.443.248,64 EUR, aufgeteilt in 1.195.485.644 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 der neuen Aktionär:in in das Aktienregister die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte. Dies geschah im Geschäftsjahr 2021 nicht. Die Aktionär:innen 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 Aktionär:innen von mindestens 50 % des Grundkapitals der Gesellschaft erforderlich. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionär:innen 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 Aktionär:innen auszuschließen (§ 4 Abs. 2 und 3 LuftNaSiG in Verbindung mit § 4 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft). Nähert sich der Anteil ausländischer Aktionär:innen der 50 %-Grenze, kann die Gesellschaft die Zustimmung zur Eintragung neuer ausländischer Aktionär:innen 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 Aktionär:innen aufzufordern, ihre Aktien zu veräußern. Ab dem vierten Tag nach Bekanntmachung der Aufforderung können die betroffenen Aktionär:innen 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 2021 lag der Anteil ausländischer Aktionär:innen im Aktienregister der Gesellschaft bei 12,2 %. Im Geschäftsjahr 2021 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 Mitarbeitende 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 2021 folgende Meldungen hinsichtlich direkter oder indirekter Beteiligungen vor, die 10 % der Stimmrechte übersteigen:

- Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF): 14,09 % (Meldung vom 7. Oktober 2021)

Inhaber:innen 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 Mitarbeitende ausgibt, werden die Aktien den Mitarbeitenden unmittelbar übertragen. Die begünstigten Mitarbeitenden können die ihnen aus den Mitarbeiteraktien zustehenden Kontrollrechte wie andere Aktionär:innen 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 Vorsitz 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 Aktionär:innen 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 2021 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 Mitarbeitenden gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital B). Das Bezugsrecht der Aktionär:innen 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 die Inhaber:innen 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:innen beziehungsweise Gläubiger:innen 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:innen beziehungsweise Gläubiger:innen 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:innen beziehungsweise Gläubiger:innen 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 EUR, 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 gewinnberechtig; 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 EUR 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 EUR, 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 gewinnberechtig; 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 Hauptversammlung 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. 197 ff.**

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:innen 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 folgende Anleihen ausstehend:

- Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 6. September 2024
- Anleihe über 1.000 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 29. Mai 2026
- Anleihe über 750 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 11. Februar 2025
- Anleihe über 850 Mio. mit einer Endfälligkeit zum 11. Februar 2028
- Anleihe über 500 Mio. mit einer Endfälligkeit zum 14. Juli 2024
- Anleihe über 500 Mio. mit einer Endfälligkeit zum 14. Juli 2029
- Anleihe über 900 Mio. mit einer Endfälligkeit zum 16. Mai 2027
- Anleihe über 600 Mio. mit einer Endfälligkeit zum 16. November 2023

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 2021 insgesamt noch 1.558 Mio. EUR ausstehend.

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:innen 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 Arbeitnehmer:innen 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, S. 271 ff.**

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 steigt um 21% auf 5.164 Mio. EUR.
| Jahresergebnis liegt bei –2.310 Mio. EUR. | Bilanzsumme steigt auf 34.780 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/finanzberichte.html>.

Im vorliegenden Geschäftsbericht ist der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG mit dem Lagebericht des Lufthansa Konzerns zusammengefasst. Die Deutsche Lufthansa AG und ihre Ergebnisse beinhalten neben dem Flugbetrieb von Lufthansa German Airlines auch die Konzernzentrale mit den Zentralfunktionen für Unternehmensentwicklung, Finanzen und Controlling, Kommunikation, öffentliche Angelegenheiten, Personal, Recht und Compliance sowie Datenschutz, Sicherheit und Beschaffung. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Deutschen Lufthansa AG entsprechen im Wesentlichen denen des Konzerns. ➔ **Gesamtwirtschaftliche Lage, S. 33 f.; Branchenentwicklung, S. 34 f.; Geschäftsverlauf, S. 36 ff.**

ERTRAGSLAGE

Die Deutsche Lufthansa AG weist im Geschäftsjahr 2021 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von –2.310 Mio. EUR aus (Vorjahr: –780 Mio. EUR). Im Vorjahr hatte ein einmaliger Ertrag aus der Realisierung eines Buchgewinns das Ergebnis unterstützt. Wesentlichen Einfluss auf die Ertragslage hatte der weiterhin pandemiebedingt stark eingeschränkte Flugbetrieb. Ein positives Finanzergebnis und Erträge aus der Aktivierung latenter Steuern verminderten den operativen Verlust der Deutschen Lufthansa AG.

Umsatz und Erträge

23 Mio. Passagiere befördert

Im Geschäftsjahr 2021 beförderte die Deutsche Lufthansa AG 23 Mio. Fluggäste, 31% mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 18 Mio.). Dies entspricht rund einem Drittel des Vorkrisenniveaus. Das Angebot stieg um 30 %, der Absatz erhöhte sich um 27 %. Der Sitzladefaktor sank um 1,7 Prozentpunkte auf 60,4 %. Die Verkehrserlöse stiegen um 28 % auf 4.480 Mio. EUR (Vorjahr: 3.502 Mio. EUR).

Betriebliche Erträge sinken um 46 %

Die Umsatzerlöse stiegen im Geschäftsjahr 2021 um 21% auf 5.164 Mio. EUR (Vorjahr: 4.280 Mio. EUR). Die betrieblichen Erträge sanken um 46 % auf 6.039 Mio. EUR (Vorjahr: 11.105 Mio. EUR). Der Rückgang der betrieblichen Erträge ist im Wesentlichen auf den im Vorjahr realisierten Buchgewinn in Höhe von 5.608 Mio. EUR aus dem Einlagevorgang im Zusammenhang mit der AirTrust AG zurückzuführen.

Aufwendungen

Betriebliche Aufwendungen sinken um 13 %

Die betrieblichen Aufwendungen betrugen im Berichtsjahr 9.362 Mio. EUR und lagen damit um 13 % unter denen des Vorjahres (Vorjahr: 10.765 Mio. EUR).

Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem Wegfall außerordentlicher Effekte im Vorjahr. Diese bezogen sich auf außerplanmäßige Abschreibungen auf mehrere Flugzeuge in Höhe von 674 Mio. EUR sowie eine aus dem pandemiebedingten Rückgang der Verkehrsleistung resultierende Übersicherung der Treibstoffpreissicherung in Höhe von 467 Mio. EUR, die im sonstigen betrieblichen Aufwand verbucht wurde.

Der Materialaufwand sank im Vergleich zum Vorjahr um 6 % auf 4.776 Mio. EUR (Vorjahr: 5.071 Mio. EUR). Dabei stieg der Treibstoffaufwand im Wesentlichen preisbedingt um 20 % auf 1.153 Mio. EUR (Vorjahr: 959 Mio. EUR). Bereinigt um Treibstoffpreissicherungen läge der Treibstoffaufwand um 50 % über dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind um 11% auf 3.589 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 4.050 Mio. EUR). Dies ist zum einen auf die rückläufige Entwicklung der Aufwendungen für bezogene Technikleistungen zurückzuführen, die sich im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen aufgrund geringerer Wartungsereignisse um 10% auf 923 Mio. EUR (Vorjahr: 1.025 Mio. EUR) reduzierten. Zum anderen sind die Aufwendungen für Operating Leases gegenüber dem Vorjahr um 41% auf 737 Mio. EUR zurückgegangen (Vorjahr: 1.246 Mio. EUR). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die im Vorjahr gebildete Drohverlustrückstellung im Zusammenhang mit Flugzeug-Leasingverträgen in Höhe von 337 Mio. EUR zurückzuführen. Die Charteraufwendungen sanken im Vergleich zum Vorjahr um 12% auf 367 Mio. EUR (Vorjahr: 417 Mio. EUR). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass Teile von im Vorjahr durch die Deutsche Lufthansa AG von Brussels Airlines und SunExpress ercharterten touristischen Langstreckendienste ab dem Geschäftsjahr 2021 von Eurowings Discover abgewickelt werden.

Aufgrund des im Vergleich zum Vorjahr erhöhten Flugbetriebs stiegen die Gebühren um 22% auf 874 Mio. EUR an (Vorjahr: 719 Mio. EUR). Ein gegenläufiger Preis- und Währungseffekt reduzierte diesen Anstieg.

Der Personalaufwand stieg um 9% auf 2.408 Mio. EUR (Vorjahr: 2.217 Mio. EUR), vor allem bedingt durch einmalige Aufwendungen für Restrukturierung und Abfindungen in Höhe von 321 Mio. EUR (Vorjahr: 68 Mio. EUR), die auf bestehenden Aufhebungsvereinbarungen oder angebotenen Vertragsbeendigungen basieren. Im Zusammenhang mit der Kurzarbeit wurden Erstattungen von gezahlten Lohnersatzleistungen und Sozialversicherungsbeiträgen in Höhe von 419 Mio. EUR (Vorjahr: 430 Mio. EUR) generiert.

Die Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 65% auf 398 Mio. EUR zurückgegangen (Vorjahr: 1.135 Mio. EUR). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die letztjährigen außerplanmäßigen Abschreibungen mehrerer, vor allem vierstrahliger Flugzeugmuster zurückzuführen, die dauerhaft stillgelegt beziehungsweise in einen Langzeitparkmodus überführt wurden.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 1.780 Mio. EUR um 24% unter dem Vorjahr (Vorjahr: 2.342 Mio. EUR). Dieser Rückgang erklärt sich aus dem Wegfall des Aufwands im Zusammenhang mit der Treibstoffversicherung im Vorjahr in Höhe von 467 Mio. EUR sowie einem deutlichen Rückgang der Aufwendungen aus Kursverlusten in Höhe von 207 Mio. EUR. Gegenläufig sind im Berichtsjahr höhere Aufwendungen für Rechtsrisiken erfasst.

Ergebnisentwicklung

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sinkt auf **-3.323 Mio. EUR**

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sank im Geschäftsjahr 2021 um 3.663 Mio. EUR auf -3.323 Mio. EUR (Vorjahr: 340 Mio. EUR). Das in Anlehnung an die Konzernergebnisgröße ermittelte Adjusted EBIT betrug im Geschäftsjahr -2.318 Mio. EUR (Vorjahr: -5.421 Mio. EUR). Im Berichtsjahr gibt es im Unterschied zum Vorjahr (-4.808 Mio. EUR) mit 21 Mio. EUR keine wesentlichen Überleitungspositionen.

Finanzergebnis mit **351 Mio. EUR** positiv

Das Finanzergebnis stieg um 2.466 Mio. EUR auf 351 Mio. EUR (Vorjahr: -2.115 Mio. EUR). Es setzt sich aus einem Beteiligungsergebnis von 1.008 Mio. EUR (Vorjahr: -806 Mio. EUR), einem Zinsergebnis von -634 Mio. EUR (Vorjahr: 1.162 Mio. EUR) und den übrigen Finanzposten von -23 Mio. EUR (Vorjahr: 147 Mio. EUR) zusammen.

T053 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG

	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2021 in Mio. €	Veränderung in %	2021 in Tsd.	Veränderung in %	2021 in Mio.	Veränderung in %	2021 in Mio.	Veränderung in %	2021 in %	Veränderung in P.
Europa	2.111	39	18.215	34	25.920	39	17.939	57	69,2	8,2
Amerika	1.446	27	2.660	30	36.020	37	20.590	29	5,2	-3,7
Asien/Pazifik	443	-17	602	-40	8.793	-28	4.333	-45	49,3	-15,5
Nahost/Afrika	480	55	1.584	74	11.628	93	6.904	75	59,4	-6,1
Gesamtverkehr	4.480	28	23.061	31	82.361	30	49.766	27	60,4	-1,7

Das Beteiligungsergebnis beinhaltet Ergebnisabführungen in Höhe von 673 Mio. EUR (Vorjahr: –1.146 Mio. EUR) und sonstige Beteiligungserträge in Höhe von 335 Mio. EUR (Vorjahr: 340 Mio. EUR). Der deutliche Anstieg erklärt sich vor allem mit einer nahezu Verdopplung des Ergebnisses der Lufthansa Cargo AG in Höhe von 1.284 Mio. EUR (Vorjahr: 650 Mio. EUR) sowie einer deutlichen Verlustreduzierung bei der Eurowings GmbH, der Lufthansa Technik AG und der LSG Lufthansa Service Holding AG. Das Ergebnis von Eurowings lag bei –352 Mio. EUR (Vorjahr: –861 Mio. EUR), der Verlust der Lufthansa Technik AG betrug –97 Mio. EUR (Vorjahr: –631 Mio. EUR) und der Verlust der LSG Lufthansa Service Holding AG lag bei –94 Mio. EUR (Vorjahr: –266 Mio. EUR). Während die Lufthansa Commercial Holding GmbH mit einem Ergebnis in Höhe von –144 Mio. EUR (Vorjahr: –77 Mio. EUR) einen gegenüber dem Vorjahr höheren Verlust verzeichnete, konnten die Lufthansa CityLine GmbH mit 5 Mio. EUR (Vorjahr: –67 Mio. EUR), die Miles & More GmbH mit 55 Mio. EUR (Vorjahr: 94 Mio. EUR) sowie die Delvag AG mit 16 Mio. EUR (Vorjahr: 12 Mio. EUR) jeweils positive Ergebnisse beitragen. Zu den sonstigen Beteiligungserträgen trugen die Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften in Höhe von 334 Mio. EUR (Vorjahr: 334 Mio. EUR) bei.

Das Zinsergebnis betrug im Geschäftsjahr 2021 –634 Mio. EUR (Vorjahr: –1.162 Mio. EUR). Es wurde in Höhe von 1.178 Mio. EUR (Vorjahr: 651 Mio. EUR) durch den Rückgang des für die Bewertung der Pensionsrückstellungen anzuwendenden Abzinsungszinssatzes von 1,9 % (Vorjahr: 2,3 %) belastet. Gegenläufig wirkte sich die im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbesserte Marktbewertung der zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögen in Höhe von 724 Mio. EUR (Vorjahr: –361 Mio. EUR) positiv aus.

Die im Finanzergebnis erfassten Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen mit 23 Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahr (147 Mio. EUR). Es handelt sich hierbei um Abschreibungen auf im Umlaufvermögen gehaltene Wertpapiere, deren Marktwert gesunken war, in Höhe von 14 Mio. EUR sowie um eine weitere Wertberichtigung auf den Restbestand von Ausbildungsdarlehen für Nachwuchsflugzeugführer:innen (9 Mio. EUR), die im Zusammenhang mit einem aktuellen Rechtsstreit erforderlich wurden.

T054 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio. €	2021	2020
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	4.480	3.502
Andere Betriebserlöse	684	778
Umsatzerlöse	5.164	4.280
Sonstige betriebliche Erträge	875	6.825
Materialaufwand	–4.776	–5.071
Personalaufwand	–2.408	–2.217
Abschreibungen	–398	–1.135
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–1.780	–2.342
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	–3.323	340
Beteiligungsergebnis	1.008	–806
Zinsergebnis	–634	–1.162
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	–23	–147
Finanzergebnis	351	–2.115
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–8	–51
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	701	1.065
Ergebnis nach Steuern	–2.279	–761
Sonstige Steuern	–31	–19
Jahresfehlbetrag	–2.310	–780
Gewinn-/Verlustvortrag aus dem Vorjahr	–780	298
Einstellung in die Gewinnrücklagen	–	–298
Bilanzverlust	–3.090	–780

Jahresfehlbetrag liegt bei –2.310 Mio. EUR

Das betriebliche Ergebnis und das Finanzergebnis addieren sich auf –2.972 Mio. EUR (Vorjahr: –1.775 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden die Aufwendungen für auf Vorjahre entfallende Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 8 Mio. EUR durch einen entlastenden Effekt bei den latenten Steuern in Höhe von 701 Mio. EUR überkompensiert. Für sonstige Steuern fiel im Berichtsjahr ein Aufwand in Höhe von 31 Mio. EUR an. Insgesamt belief sich der Jahresfehlbetrag im Geschäftsjahr 2021 somit auf –2.310 Mio. EUR (Vorjahr: –780 Mio. EUR). Mit dem aus dem Vorjahr auf neue Rechnung vorgetragenen Jahresfehlbetrag in Höhe von –780 Mio. EUR ergibt sich für das Geschäftsjahr 2021 ein Bilanzverlust in Höhe von –3.090 Mio. EUR (Vorjahr: –780 Mio. EUR).

FINANZLAGE

Cashflow

Liquidität liegt bei 4.101 Mio. EUR

Die deutliche Verbesserung des operativen Cashflows um 2.524 Mio. EUR auf –1.755 Mio. EUR (Vorjahr: –4.279 Mio. EUR) ist maßgeblich auf den Anstieg der Nachfrage zurückzuführen. Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug zum Bilanzstichtag –323 Mio. EUR (Vorjahr: 426 Mio. EUR). Dem Beteiligungsergebnis (1.008 Mio. EUR) sowie Darlehenstilgungen und Kapitalrückführungen von verbundenen Unternehmen (1.247 Mio. EUR) standen Investitionen in verschiedenen Wertpapierpositionen (1.430 Mio. EUR) sowie in Sach- und Finanzanlagevermögen (1.015 Mio. EUR) gegenüber. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 2.729 Mio. EUR (Vorjahr: 4.760 Mio. EUR) und resultierte im Wesentlichen aus der Kapitalerhöhung exklusive Sacheinlage (1.880 Mio. EUR), dem Abruf der mit dem WSF vereinbarten Stillen Beteiligung I (1.500 Mio. EUR) sowie der Begebung mehrerer Anleihen (4.100 Mio. EUR). Gegenläufig wirkte sich unter anderem die Rückzahlung der Stabilisierungsmaßnahmen des WSF und der KfW (3.218 Mio. EUR) sowie mehrerer Schulscheindarlehen und kurzfristiger Mittelaufnahmen (1.882 Mio. EUR) aus. Insgesamt lag der Wert der Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente damit bei 983 Mio. EUR (Vorjahr: –1.635 Mio. EUR). Der Bestand an kurzfristigen Wertpapieren stieg um 1.428 Mio. EUR auf 5.084 Mio. EUR (Vorjahr: 3.656 Mio. EUR). Insgesamt stieg die Liquidität damit um 2.080 Mio. EUR auf 4.101 Mio. EUR (Vorjahr: 2.021 Mio. EUR).

VERMÖGENSLAGE

Bilanzsumme steigt um 2.508 Mio. EUR

Die Bilanzsumme stieg zum 31. Dezember 2021 um 2.508 Mio. EUR oder 8 % auf 34.780 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 32.272 Mio. EUR). Das Anlagevermögen machte am Jahresende 64 % der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2020: 71 %).

Aktiva

Anlagevermögen sinkt um 680 Mio. EUR

Das Anlagevermögen sank um 680 Mio. EUR oder 3 % auf 22.357 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 23.037 Mio. EUR). Bei Flugzeugen ergab sich vor allem aufgrund der Investitionstätigkeit, welche die planmäßigen Abschreibungen überstieg, ein Anstieg von 109 Mio. EUR zum Vorjahresstand. Das Finanzanlagevermögen hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 738 Mio. EUR verringert. Der Aufstockung und Neugewährung von Ausleihungen an verbundene Unternehmen (60 Mio. EUR) standen im Geschäftsjahr 2021 Rückzahlungen in Höhe von 915 Mio. EUR gegenüber.

Umlaufvermögen steigt um 2.476 Mio. EUR

Das Umlaufvermögen stieg um 42 % auf 8.431 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 5.955 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einem im Vergleich zum Vorjahresstand deutlich höheren Wertpapier- und Bankbestand.

Aktive latente Steuern steigen um 701 Mio. EUR

Die aktiven latenten Steuern stiegen im Berichtsjahr um 22 % auf 3.908 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 3.207 Mio. EUR). Der Anstieg der aktivierten latenten Steueransprüche ist in Höhe von 487 Mio. EUR auf erhöhte temporäre Differenzen, größtenteils im Zusammenhang mit Pensionsrückstellungen, zurückzuführen. Zudem wurden im Geschäftsjahr aktive latente Steuern in Höhe von 222 Mio. EUR auf steuerliche Verlustvorträge gebildet.

T055 BILANZ DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	348	385
Flugzeuge	5.892	5.783
Übrige Sachanlagen	55	69
Finanzanlagen	16.062	16.800
Anlagevermögen	22.357	23.037
Vorräte	114	111
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	229	102
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.525	1.299
Wertpapiere	5.084	3.655
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	1.479	788
Umlaufvermögen	8.431	5.955
Rechnungsabgrenzungsposten	84	73
Aktive latente Steuern	3.908	3.207
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	0	–
Bilanzsumme	34.780	32.272
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.060	1.530
Kapitalrücklage	1.010	378
Gewinnrücklagen	6.498	6.498
Bilanzverlust	–3.090	–780
Eigenkapital	7.478	7.626
Rückstellungen	8.485	6.864
Anleihen	6.804	2.827
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.813	4.215
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.641	4.659
Übrige Verbindlichkeiten	5.542	6.067
Verbindlichkeiten	18.800	17.768
Rechnungsabgrenzungsposten	17	14
Bilanzsumme	34.780	32.272

Passiva

Eigenkapital liegt weiter bei über 7 Mrd. EUR

Das Eigenkapital sank im Vergleich zum 31. Dezember 2020 aufgrund des Jahresfehlbetrags in Höhe von –2.310 Mio. EUR und gegenläufiger Kapitalerhöhung in Höhe von 2.162 Mio. EUR um 2 % und lag zum Bilanzstichtag bei 7.478 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 7.626 Mio. EUR). Bei gleichzeitig gestiegener Bilanzsumme reduzierte sich die Eigenkapitalquote um 2,1 Prozentpunkte auf 21,5 % (31. Dezember 2020: 23,6 %). Die nach § 160 Abs. 1 Nr. 2 AktG erforderliche Angabe über die Bestandsentwicklung eigener Aktien erfolgt im Anhang ➤ Erläuterung 33, S. 197 ff.

Langfristiges Fremdkapital steigt um 3.101 Mio. EUR

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital stieg im Geschäftsjahr 2021 um 26 % auf 15.084 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 11.983 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf die Begebung mehrerer Anleihen 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 65 % (31. Dezember 2020: 61 %). Das Anlagevermögen ist zu 101 % durch langfristige Mittel gedeckt (31. Dezember 2020: 85 %).

Kurzfristiges Fremdkapital sinkt um 445 Mio. EUR

Das kurzfristige Fremdkapital lag mit 12.218 Mio. EUR um 445 Mio. EUR unter dem Wert des Vorjahres (31. Dezember 2020: 12.663 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf die Rückzahlung mehrerer Schuldscheindarlehen und kurzfristiger Mittelaufnahmen im Vorjahr zurückzuführen. Im Gegensatz dazu ist die Rückstellung für nicht ausgeflogene Flugdokumente gestiegen.

Nettoverschuldung sinkt um 1.032 Mio. EUR

Die bilanzielle Nettoverschuldung sank um 1.032 Mio. EUR auf 6.211 Mio. EUR (31. Dezember 2020: 7.243 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund der Rückzahlung der Stabilisierungsmaßnahmen des WSF und der KfW (2.000 Mio. EUR) sowie mehrerer Schuldscheindarlehen und kurzfristiger Mittelaufnahmen (1.882 Mio. EUR). Zudem stieg der Wertpapierbestand im Vergleich zum 31. Dezember 2020 um 1.429 Mio. EUR. Gegenläufig wirkte in erster Linie die Begebung mehrerer Anleihen (4.100 Mio. EUR).

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. 53 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. 136 ff.**

KONZERN- ABSCHLUSS

154	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
155	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
156	Konzernbilanz
158	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
159	Konzern-Kapitalflussrechnung
160	Konzernanhang
160	Allgemeine Angaben
176	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
184	Erläuterungen zur Konzernbilanz
184	Aktiva
197	Passiva
218	Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
223	Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
225	Sonstige Erläuterungen
243	Zusammensetzung des Konzerns
249	Wesentliche Beteiligungsgesellschaften
256	Übrige Anteile

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2021

T056 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2021	2020
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	4	11.876	9.078
Andere Betriebserlöse	5	4.935	4.511
Umsatzerlöse		16.811	13.589
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	6	109	175
Sonstige betriebliche Erträge ¹⁾	7	1.602	1.897
Materialaufwand	8	-8.946	-8.453
Personalaufwand	9	-6.328	-6.436
Abschreibungen ²⁾	10	-2.351	-4.389
Sonstige betriebliche Aufwendungen ³⁾	11	-3.215	-3.472
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		-2.318	-7.089
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	12	-22	-276
Übriges Beteiligungsergebnis	12	24	12
Zinserträge	13	-6	83
Zinsaufwendungen	13	-435	-417
Übrige Finanzposten	14	151	-944
Finanzergebnis		-288	-1.542
Ergebnis vor Ertragsteuern		-2.606	-8.631
Ertragsteuern	15	413	1.865
Ergebnis nach Ertragsteuern		-2.193	-6.766
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		-2	-41
Davon auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis		-2.191	-6.725
„Unverwässertes“/„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	16	-2,99	-12,51

¹⁾ Darin enthalten 117 Mio. EUR (Vorjahr: 36 Mio. EUR) aus Zuschreibungen auf langfristige Forderungen und der Auflösung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen.

²⁾ Darin enthalten 9 Mio. EUR (Vorjahr: 19 Mio. EUR) aus der Bildung von Abschreibungen auf langfristige Forderungen.

³⁾ Darin enthalten 73 Mio. EUR (Vorjahr: 251 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr 2021

T057 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €

	2021	2020
Ergebnis nach Ertragsteuern	-2.193	-6.766
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge		
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	193	-107
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	-27	-29
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	1.009	-655
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	96	143
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	7	4
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-1	-4
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-244	125
	1.033	-523
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	2.933	-2.584
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-	-
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert	2	1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-566	622
	2.369	-1.961
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	3.402	-2.484
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	1.209	-9.250
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	-1	48
Auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	1.208	-9.202

Weitere Details zur Gesamtergebnisrechnung finden sich im Konzernanhang im Abschnitt [Erläuterung 34, S. 199 f.](#)

Konzernbilanz

zum 31. Dezember 2021

T058 KONZERNBILANZ – AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ¹⁾	17	1.189	1.169
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	18	419	469
Flugzeuge und Reservetriebwerke	19 22	15.318	15.842
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	20	1.847	1.823
Übriges Sachanlagevermögen ²⁾	21 22	3.354	3.671
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	23	434	403
Übrige Beteiligungen	24 45	245	252
Langfristige Wertpapiere	24 45	38	54
Ausleihungen und Forderungen	25 45	525	440
Derivative Finanzinstrumente	45	894	363
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	29	74	91
Effektive Ertragsteuerforderungen		65	34
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	15	4.661	4.833
Langfristige Vermögenswerte		29.063	29.444
Vorräte	26	675	726
Vertragsvermögenswerte	27	179	142
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	28 45	3.686	2.843
Derivative Finanzinstrumente	45	542	260
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	29	208	193
Effektive Ertragsteuerforderungen		249	282
Wertpapiere	30 45	5.359	3.654
Bankguthaben und Kassenbestände	31 45	2.307	1.806
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	32	270	134
Kurzfristige Vermögenswerte		13.475	10.040
Bilanzsumme		42.538	39.484

¹⁾ Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

²⁾ Darin sind als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 30 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2020: 0 Mio. EUR) enthalten.

T059 KONZERNBILANZ – PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2021	31.12.2020
Gezeichnetes Kapital	33	3.060	1.530
Kapitalrücklagen	34	956	378
Gewinnrücklagen	34	491	4.868
Übrige neutrale Rücklagen	34	2.134	1.296
Konzernergebnis		-2.191	-6.725
Anteile der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital		4.450	1.347
Nicht beherrschende Anteile		40	40
Eigenkapital		4.490	1.387
Pensionsrückstellungen	35	6.676	9.531
Sonstige Rückstellungen	36	703	558
Finanzschulden	37 45	15.041	12.252
Vertragsverbindlichkeiten	38	30	36
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		67	86
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	39	30	33
Derivative Finanzinstrumente	45	290	457
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	15	529	485
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		23.366	23.438
Sonstige Rückstellungen	36	1.255	831
Finanzschulden	37 45	1.629	3.116
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	41 45	4.186	3.321
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	40	3.340	2.064
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	40	2.609	2.977
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	42	648	1.295
Derivative Finanzinstrumente	45	247	366
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen		705	689
Passiva in Verbindung mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	32	63	-
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		14.682	14.659
Bilanzsumme		42.538	39.484

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals zum 31. Dezember 2021

T060 ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Stille Beteiligung I	Marktbeurteilung Finanzinstrumente	Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung	Neubewertungsrücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinnrücklagen	Konzernergebnis	Anteil der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minderheitenanteile	Gesamt Eigenkapital
in Mio. €													
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 an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-21	-21
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-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 Vermögenswerten 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
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ¹⁾	1.328	498	282	-	-	-	-	-	-	-	2.108	-	2.108
Umbuchungen	202	80	-282	-	-	-	-	-	-6.744	6.744	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-19	-19	-	-19
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-2.191	-2.191	-2	-2.193
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	-	836	193	-	4	1.033	2.367	-	3.400	2	3.402
In die Anschaffungskosten von nicht finanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-	-195	-	-	-	-195	-	-	-195	-	-195
Stand am 31.12.2021	3.060	956	-	946	589	236	363	2.134	491	-2.191	4.450	40	4.490

¹⁾ Betrag in der Spalte Stille Beteiligung I ist netto dargestellt und setzt sich aus einer Eigenkapitaleinzahlung von 1.500 Mio. EUR und einer Eigenkapitalrückführung von 1.218 Mio. EUR zusammen.

Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2021

T061 KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2021	2020
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.		1.804	1.431
Ergebnis vor Ertragsteuern		-2.606	-8.631
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)		2.288	4.393
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)		-33	159
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	7 11	30	9
Beteiligungsergebnis	12	-2	264
Zinsergebnis	13	441	334
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern		-101	81
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge		-484	212
Veränderung Trade Working Capital		1.347	-683
Veränderung übriger Aktiva/Passiva		-262	1.534
Nettozu-/abflüsse aus operativer Geschäftstätigkeit		618	-2.328
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	17 18 19 21 22	-1.318	-1.249
Investitionen in Finanzanlagen	24 25	-11	-24
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	20	21	276
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen		-	3
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	49	2	-218
Ausgaben für Käufe/Kapitalerhöhungen von/bei nicht konsolidierten Anteilen	23 24 45	-27	-39
Ausgaben für Käufe von konsolidierten Anteilen	49	-	-
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen		190	166
Zinseinnahmen		-3	66
Erhaltene Dividenden		27	57
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit		-1.119	-962
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		-9.367	-10.678
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		7.462	9.298
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen		-3.024	-2.342
Kapitalerhöhung/Eigenkapitaleinzahlungen	33 34	3.309	306
Kapitalherabsetzung/Eigenkapitalrückzahlungen		-1.218	-
Aufnahme Finanzschulden		6.144	6.738
Rückführung Finanzschulden		-5.070	-1.724
Gewinnausschüttung		-19	-21
Zinsausgaben		-272	-223
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit		2.874	5.076
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten		468	406
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen		33	-33
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.¹⁾	31	2.305	1.804
Wertpapiere	30	5.359	3.654
Flüssige Mittel		7.664	5.458
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel		2.206	2.073

¹⁾ 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: 2 Mio. EUR).

Konzernanhang

Deutsche Lufthansa AG 2021

ALLGEMEINE ANGABEN

1 Unternehmensinformation

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern, deren Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften im Geschäftsjahr 2021 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 Aktionär:innen 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 bereits im Geschäftsjahr 2020 vorzeitig angewendet.

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG stellte den Konzernabschluss 2021 am 25. Februar 2022 auf und hat ihn damit zur Veröffentlichung freigegeben. Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat den vorliegenden Konzernabschluss in seiner Sitzung am 2. März 2022 geprüft und gebilligt.

2 Unternehmensfortführung (Going Concern)

Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaften der Lufthansa Group war auch im Geschäftsjahr 2021 von den Auswirkungen der Corona-Pandemie und den damit verbundenen weitgehenden internationalen Reisebeschränkungen und Quarantäneregelungen betroffen. Im Vergleich zum Vorjahr verbesserte sich die Lage jedoch deutlich. Die positiven Entwicklungen in den Segmenten Technik und Catering, die beide ein positives Adjusted EBIT erzielen konnten, sowie das Frachtgeschäft, das wiederum Rekordergebnisse erwirtschaftete, konnten die weiterhin negativen Ergebnisse im Passagiergeschäft jedoch nur teilweise ausgleichen.

Auf die Liquiditätssituation wirkt sich das stark reduzierte Geschäftsvolumen weiterhin aus, wobei im Berichtszeitraum insbesondere aufgrund gestiegener Zuflüsse aus Ticketverkäufen ein positiver operativer Cashflow erreicht werden konnte. Seit der zweiten Jahreshälfte 2020 hat der Konzern darüber hinaus wiederholt selbst erfolgreich am Kapitalmarkt Finanzmittel aufgenommen, die nicht nur zur Deckung des mittelfristigen Finanzmittelbedarfs dienen, sondern auch eine vollständige Rückführung der in Deutschland in Anspruch genommenen Stabilisierungsmittel ermöglichen.

Die Stabilisierungsmaßnahmen wurden im Vorjahr im Wesentlichen in Deutschland, der Schweiz, Österreich, Belgien und den USA beantragt, verhandelt und genehmigt.

Die in Deutschland abgeschlossene Rahmenvereinbarung zwischen der Lufthansa Group, dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) und der KfW sah einen Gesamtfinanzrahmen von bis zu 9,0 Mrd. EUR vor. Hierauf wurden die in der Schweiz, in Österreich und in Belgien vereinbarten Finanzierungen angerechnet. Die Mittel des WSF von insgesamt 6,0 Mrd. EUR wurden durch die Zeichnung von Aktien in Höhe von 20 % des gezeichneten Kapitals sowie in Form von zwei Stillen Beteiligungen an der Deutschen Lufthansa AG zur Verfügung gestellt. Neben der Aktienausgabe und der vollen Auszahlung der Stillen Beteiligung II von 1,0 Mrd. EUR im Vorjahr wurden im zweiten Quartal des Geschäftsjahres 2021 1,5 Mrd. EUR aus der Stillen Beteiligung I in Anspruch genommen.

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, die Abgabe von jeweils bis zu 24 Slots an den Flughäfen Frankfurt und München und eine nachhaltige Geschäftspolitik vor. Die gruppenweite Einhaltung der teilweise auslegungsbedürftigen Verhaltensverpflichtungen unter Berücksichtigung des Verständnisses der EU-Kommission ist für die Lufthansa Group von großer Relevanz und in der aktuellen Situation in Einzelfällen anspruchsvoll. ➔ **Erläuterung 46, S. 240 f.**

Im Laufe des dritten Quartals des Geschäftsjahres hat der WSF seine Aktienbeteiligung auf 14,09% reduziert. Zum Ende des dritten Quartals wurde eine Kapitalerhöhung um 2,2 Mrd. EUR unter teilweiser Ausnutzung des genehmigten Kapitals C beschlossen und erfolgreich durchgeführt. Der WSF nahm an der Kapitalerhöhung durch Einbringung von 282 Mio. EUR aus der Stillen Beteiligung I teil. Mit der vollständigen Rückzahlung der aus der Stillen Beteiligung abgerufenen Beträge im vierten Quartal des Geschäftsjahres und der im Anschluss daran erfolgten Kündigung der noch zur Verfügung stehenden Stabilisierungsmittel hat die Deutsche Lufthansa AG ihrerseits die Voraussetzungen für die im Rahmenvertrag mit dem WSF vereinbarte Veräußerungspflicht der Aktienbeteiligung erfüllt.

Die weiteren im Jahr 2021 durchgeführten Refinanzierungsmaßnahmen betrafen neben der Begebung von Anleihen über 4,1 Mrd. EUR im Rahmen des EMTN-Programms auch Flugzeugfinanzierungen und die Ausgabe von Schuld-scheindarlehen. ➔ **Erläuterung 37, S. 211.**

Die im Rahmen der Stabilisierungsmaßnahmen in der Schweiz gewährten staatlich gesicherten Kreditlinien wurden zum Stichtag mit 420 Mio. CHF in Anspruch genommen.

Der Darlehensrahmen aus den in Österreich vereinbarten Unterstützungsmaßnahmen war zum Stichtag nach ersten Tilgungen mit 240 Mio. EUR vollständig in Anspruch genommen.

Der Kreditrahmen in Höhe von 287 Mio. EUR des mit der belgischen Regierung vereinbarten Stabilisierungspakets war zum Jahresende vollständig ausgeschöpft.

Im Jahr 2021 wurden in den USA zusätzliche Mittel im Rahmen der CARES Act I-III zur Verfügung gestellt. Die LSG Group und die Lufthansa Technik-Gruppe haben dabei weitere Mittelzusagen in Höhe von 284 Mio. USD (davon 192 Mio. USD als Zuschuss) erhalten. Damit belaufen sich die genehmigten Mittel auf insgesamt 528 Mio. USD (davon 345 Mio. USD als Zuschuss). Zum Stichtag sind alle genehmigten Mittel zur Auszahlung gekommen. 2021 wurden 237 Mio. USD der Zuschüsse ertragswirksam vereinnahmt.

Zum 31. Dezember 2021 betrug die zentral der Deutschen Lufthansa AG zur Verfügung stehende Liquidität 6,4 Mrd. EUR. Daneben belaufen sich die dezentralen Bank- und Kassenbestände auf 1,3 Mrd. EUR, und aus den staatlichen Finanzierungsmitteln sind in der Schweiz noch 1,0 Mrd. EUR nicht in Anspruch genommen worden. Weiterhin stehen zum Bilanzstichtag freie Kreditlinien in Höhe von 0,7 Mrd. EUR zur Verfügung. Insgesamt beläuft sich die verfügbare Liquidität der Lufthansa Group damit auf 9,4 Mrd. EUR.

Auf Basis der weiterhin großen Unsicherheiten bezüglich Reisemöglichkeiten und Kundenverhalten aktualisiert die Lufthansa Group regelmäßig ihre rollierende Liquiditätsplanung im Hinblick auf sich verändernde Rahmenparameter für die erwartete Geschäftsentwicklung. Daneben stellen die Unsicherheiten im Zusammenhang mit den militärischen Auseinandersetzungen zwischen Russland und der Ukraine ein Risiko für die weitere Erholung des Geschäfts dar. Wesentlich für die Entwicklung im Geschäftsjahr 2022 werden der weitere Verlauf der Pandemie sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts und das von diesen Faktoren signifikant beeinflusste Erholungspotenzial für den Luftverkehr sein. Vor diesem Hintergrund werden weitere Lockerungen der derzeit noch bestehenden weltweiten Reisebeschränkungen und der Einfluss des Ukraine-Konflikts auf die wirtschaftlichen Rahmenparameter für den Luftverkehr die entscheidende Rolle für die Geschwindigkeit der weiteren Erholung der Ergebnissituation der Branche spielen. Intern wurden die Maßnahmen im Rahmen des Programms ReNew vorangebracht. So wurde der Kapazitätsabbau zum Beispiel durch Freiwilligenprogramme für das Cockpit-, Kabinen- und Bodenpersonal der Deutschen Lufthansa AG sowie Schließungen, Verkäufe und Verkleinerungen von Geschäftsbetrieben im Bereich Technik weiter vorangetrieben. Das Management geht weiterhin von einer erfolgreichen Umsetzung des gesamten Maßnahmenvolumens aus.

Soweit dies rechtlich möglich ist, wird zur Abmilderung der wirtschaftlichen Folgen der Pandemie voraussichtlich auch im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2022 staatliche Unterstützung in Form von Kurzarbeitergeld und Erstattungen von Sozialabgaben in Anspruch genommen werden.

In den aktuellen Unternehmensplanungen wird mit einem Auslaufen der Auswirkungen der Corona-Pandemie erst ab dem Jahr 2025 gerechnet, wobei in der Erholungsphase ab 2023 wieder von deutlich positiven Ergebnissen ausgegangen wird. Die potenziellen Auswirkungen des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine erhöhen jedoch die Unsicherheit für die weitere Ergebnisentwicklung, ohne allerdings die Fortführungsprognose in Frage zu stellen. Die aktuellen Planungen der Lufthansa Group sehen vor, dass ab 2025 das Vorkrisenniveau im Hinblick auf das Angebot an Sitzkilometern insgesamt erreicht werden kann, im Geschäftskundensegment aber auch dann die Nachfrage hinter derjenigen von 2019 zurückbleiben wird. Positiver ist die für das touristische

Kundensegment prognostizierte Entwicklung. Damit stehen die Unternehmensplanungen im Einklang mit den Branchenprognosen beispielsweise der jüngsten IATA-Studie aus dem November 2021, die in einem Basis-Szenario eine Rückkehr der Passagierzahlen zum Vorkrisenniveau im Jahr 2024 prognostiziert. Durch die teilweise umgesetzten, teilweise eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen soll dann wieder ein profitabler Wachstumspfad erreicht werden. Risiken für den Geschäftsverlauf bestehen allerdings für die Erholungsphase von 2022 bis 2025, insbesondere im Zusammenhang mit den gesamtwirtschaftlichen Folgen der aktuellen militärischen Auseinandersetzungen sowie mit der Einschätzung des zukünftigen Reiseverhaltens der Kunden nach dem Wegfall von Reisebeschränkungen, vor allem im Bereich des Corporate Business.

Unter Berücksichtigung der geplanten Geschäftsentwicklung, die für 2022 und 2023 von einer durchschnittlich angebotenen Kapazität von über 70 % beziehungsweise über 85 % des Niveaus von 2019 ausgeht, sowie der daraus resultierenden Liquiditätsplanung und weiteren 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 als gesichert an. Auch Unsicherheiten, welche im Zusammenhang mit der öffentlichen und politischen Klimaschutzdiskussion bestehen, gefährden nach Auffassung des Managements diese Einschätzung nicht. Der Konzernabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

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 2021)

Änderungen IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16,
Reform der Referenzzinssätze – Phase 2

Änderungen an IFRS 16,
Mietzugeständnisse im Zusammenhang mit COVID-19

Die ab dem 1. Januar 2021 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, 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.

Aufgrund des Endorsements im Januar 2021 wendet die Lufthansa Group die Änderungen bereits vorzeitig seit dem Geschäftsjahr 2020 an. Die erstmalige Anwendung hatte keinen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

Änderungen an IFRS 16, Mietzugeständnisse im Zusammenhang mit COVID-19. Im Mai 2020 veröffentlichte der IASB eine Änderung des IFRS 16, die eine befristete optionale Erleichterung für Leasingnehmer enthält, denen im Zusammenhang mit COVID-19 Mietzugeständnisse eingeräumt werden. Als praktischen Behelf kann ein Leasingnehmer die Beurteilung, ob ein pandemiebedingtes Mietzugeständnis eines Leasinggebers eine Änderung des Leasingvertrags darstellt, aussetzen und auf die Anwendung der Bilanzierungsvorschriften für Vertragsmodifikationen verzichten. Das IASB hat die Anwendungsmöglichkeit für diese Erleichterung im März 2021 um ein Jahr bis zum 30. Juni 2022 verlängert. Die EU-Kommission hat diese Verlängerung mit Verordnung (EU) 2021/1421 vom 30. August 2021 übernommen. Die Lufthansa Group hatte sich bereits im Vorjahr 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 2021 anzuwenden:

T063 IFRS-VERLAUTBARUNG (VON EU ÜBERNOMMEN)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
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
Änderung an IAS 37, Belastende Verträge – Kosten für die Erfüllung eines Vertrages	01.01.2022
Jährliches Verbesserungsverfahren (2018–2020), Änderungen an IFRS 1, IFRS 9 und IAS 41	01.01.2022
IFRS 17, Versicherungsverträge	01.01.2023

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. 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.

Die Lufthansa Group erwartet aus den bereits indossierten, aber noch nicht anwendbaren Änderungen keine wesentlichen Auswirkungen auf ihren Konzernabschluss.

Das IASB und das IFRS Interpretations Committee haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2021 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind:

**T064 IFRS-VERLAUTBARUNG
(BISHER NOCH KEIN EU-ENDORSEMENT ERFOLGT)**

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderungen an IAS 1 und IFRS Practice Statement 2: Angabe der Rechnungslegungsmethoden	01.01.2023
Änderungen an IAS 8: Definition rechnungslegungsbezogener Schätzungen	01.01.2023
Änderungen an IAS 12: Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen	01.01.2023
Änderung an IFRS 17: Vergleichsinformationen bei „Erstanwendung von IFRS 17 und IFRS 9“	01.01.2023
Änderungen an IAS 1, Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	01.01.2023

Änderungen an IAS 12, Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen. Im Mai 2021 veröffentlichte das IASB Änderungen an IAS 12, die festlegen, wie ein Unternehmen Ertragssteuern einschließlich latenter Steuern bilanziert. Unter bestimmten Umständen sind Unternehmen von der Erfassung latenter Steuern befreit, wenn sie Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zum ersten Mal erfassen (Erstanwendungsausnahme beziehungsweise Initial Recognition Exemption). Bislang bestand eine gewisse Unsicherheit darüber, ob die Befreiung für Transaktionen im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen (wenn ein Leasingnehmer zu Beginn des Leasingverhältnisses einen Vermögenswert und eine Verbindlichkeit ansetzt) und Rückbauverpflichtungen (wenn ein Unternehmen eine Verbindlichkeit ansetzt und die

Rückbaukosten in die Kosten des Vermögenswerts einbezieht) Anwendung findet. Durch die Änderungen wird klargestellt, dass diese Befreiung nicht gilt und dass Unternehmen latente Steuern auf solche Transaktionen erfassen müssen. Dies wird durch die neu eingefügte Textziffer IAS 12.22A geregelt. Die Änderung gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen, wobei eine vorzeitige Anwendung zulässig ist. Die Lufthansa Group erwartet keine wesentlichen Auswirkungen aufgrund dieser Änderungen.

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.

Die in den vorstehenden Tabellen genannten neuen oder geänderten sowie nicht mehr erläuterten IFRS-Verlautbarungen haben nach gegenwärtiger Einschätzung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Die Lufthansa Group hat keine der genannten neuen oder geänderten Vorschriften freiwillig vorzeitig angewendet. Die Anwendung der genannten Standards und Interpretationen erfolgt bei unterjährigen Erstanwendungszeitpunkten grundsätzlich zum 1. Januar des folgenden Geschäftsjahres. Voraussetzung ist die Verabschiedung dieser Regelungen durch die EU.

**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.

Die anhaltende Corona-Pandemie und die weltweit erforderlichen staatlichen Maßnahmen zur Eindämmung des Virus haben die Geschäftstätigkeit des Konzerns im abgelaufenen Geschäftsjahr massiv beeinträchtigt. So wirken sich beispielsweise durch Lockdowns oder neue Virusvarianten entstandene Unsicherheiten und Restriktionen unmittelbar auf die Buchungslage der Lufthansa Group aus. Neben der allgemeinen Beurteilung der Fähigkeit zur Unternehmensfortführung spielen für spezifische Ermessensentscheidungen und Schätzungen in der Bilanzierung auch die krisenbedingten Unsicherheiten eine große Rolle. So ist es von wesentlicher Bedeutung, wie lange und in welcher Intensität die coronabedingten staatlichen Maßnahmen Auswirkungen auf den Flugreiseverkehr und die Gesamtwirtschaft haben werden und über welchen Zeitraum die Erholungsphase anhalten wird. Überdies ist unsicher, auf welchem Niveau sich ein Entwicklungspfad in einem neuen Normalzustand für die Luftfahrt und speziell die Lufthansa Group einstellen wird. Basis für die wesentlichen Schätzungsannahmen bildeten dabei die Liquiditäts- und Ergebnisplanungen des Konzerns ([↗ Erläuterung 2, S. 160 ff.](#)). Die militärischen Auseinandersetzungen zwischen Russland und der Ukraine und ihre politischen und wirtschaftlichen Folgen stellen darüber hinaus ein zusätzliches wesentliches Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft, die weitere Erholung der gesamten Luftfahrtindustrie und der Lufthansa Group dar. Kritische Bilanzierungsbereiche, die durch die bestehenden Unsicherheiten über den weiteren Pandemieverlauf besonders stark betroffen sein können, sind:

- Die Werthaltigkeit der Firmenwerte ([↗ Erläuterung 17, S. 184 f.](#)) und Beteiligungen ([↗ Erläuterung 23, S. 193 f.](#)), die in hohem Maße von der Geschwindigkeit der weiteren Erholung und dem Niveau der Nachkrisengeschäftstätigkeit abhängen.
- Die Werthaltigkeit der Flugzeuge ([↗ Erläuterung 19, S. 189](#)), die durch Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen Kapazitäten und damit des Umfangs der Nutzbarkeit der Flotte geprägt wird.
- Bei reparierfähigen Ersatzteilen ([↗ Erläuterung 20, S. 190](#)) und dem Vorratsvermögen ([↗ Erläuterung 26, S. 195 f.](#)) sind hinsichtlich der Bewertung Annahmen darüber notwendig, ob sich trotz der Geschäftserholung im laufenden Jahr zukünftig Überkapazitäten durch die Reduktion von bestimmten Flottenmustern beziehungsweise durch eine insgesamt länger andauernde schwächere Geschäftstätigkeit im Bereich MRO ergeben.
- Aufgrund der annahmegemäß langsamen Erholung der Ergebnissituation, die im Zeitraum der offiziellen Unternehmensplanung bis 2025 erst ab dem Jahr 2023 zu nachhaltig positiven Steuerergebnissen führen wird, wurden zur Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ([↗ Erläuterung 15, S. 181 f.](#)), insbesondere auf die entstandenen Verlustvorträge, Überlegungen über längerfristige Nutzungsmöglichkeiten angestellt.

- Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ([↗ Erläuterung 28, S. 196 f.](#)) unterlagen aufgrund der pandemischen Sondersituation weiterhin einer erhöhten Unsicherheit bei der Beurteilung des Risikos von Zahlungsausfällen. Hier mussten Einschätzungen über die voraussichtlichen zukünftigen Zahlungsausfälle getroffen werden. Etablierte Kreditwürdigkeitseinschätzungen aus Geschäftsjahren vor der Corona-Pandemie sind hierfür nur bedingt verwendbar.
- Bei der Bilanzierung von Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen sowie aus noch nicht genutzten Flugdokumenten ([↗ Erläuterung 40, S. 216](#)) ergaben sich erhöhte Unsicherheiten bezüglich des zu erwartenden Einlöse- beziehungsweise Nutzungsverhaltens der Kund:innen, was auch davon abhängen wird, wann und in welchem Umfang Flugreisen ohne Restriktionen wieder möglich sein werden. Diese Einschätzungen spielen bei der Bewertung von Meilenguthaben und der Schätzung des voraussichtlichen Verfalls von Meilen und Tickets eine Rolle.

Die zuvor genannten Bilanzierungsbereiche könnten auch von Nachfragerückgängen bei Flugreisen oder höheren Kosten aufgrund klimabezogener Aspekte betroffen sein. Neben den pandemiebedingten Unsicherheiten bestehen Unsicherheiten darüber, inwieweit regulatorische Bestrebungen im Zusammenhang mit der Klimaschutzdiskussion zu höheren Kosten in der Lufthansa Group führen werden. Der aktuelle Schwerpunkt im Rahmen der öffentlichen Debatte betrifft den Ausstoß von CO₂. Die Lufthansa Group plant ihre Netto-CO₂-Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 2019 zu halbieren sowie bis 2050 netto-CO₂-neutral zu sein. Hierfür wurden in der Unternehmensplanung zusätzliche Kosten, unter anderem für Kerosinsteuer, den Emissionshandel und Sustainable Aviation Fuel berücksichtigt und damit bei der Anwendung von IAS 36 sowie in die Werthaltigkeitsüberlegungen zu aktivierten latenten Steuern einbezogen. Ein weiteres zentrales Element im Zuge der geplanten CO₂-Reduzierung ist eine beschleunigte Flottenmodernisierung. Klimabezogene Anhaltspunkte für eine wesentliche Änderung der voraussichtlichen Nutzungsdauer für Flugzeuge und Reservetriebwerke sehen wir nach aktueller Einschätzung nicht. Die Debatte über den Einfluss der Luftfahrt auf den Klimawandel könnte die langfristige Nachfrage nach Flugreisen und damit die geplanten Umsatzerlöse negativ beeinflussen. Hierfür wurde in der Unternehmensplanung für die „Ramp-up“-Phase keine spezifische Annahme über die grundsätzlichen Prämissen zur langsamen Erholung der Nachfrage hinaus getroffen. Allerdings wird in der Planung eine generelle hohe Nachfrageunsicherheit berücksichtigt, welcher mit einer deutlichen Produktionsflexibilität begegnet werden soll. Für den mittel- und langfristigen Zeitraum wurde im Zusammenhang mit Werthaltigkeitsüberprüfungen allerdings das vom Branchenverband IATA (Prognose bis 2030; Stand Juli 2021) unterstellte weitere Marktwachstum nicht berücksichtigt, sondern lediglich auf Inflationseffekte abgestellt.

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 Erstattungsmöglichkeiten 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 die Jahre 2020/21, 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 grundsätzlich 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 Einlösevolumina 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 Frachstrecke 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 von 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 vor allem Produkte und Dienstleistungen rund um den Bordservice an. Zum Bordservice gehören Catering, Bordverkauf und die damit verbundene Logistik.

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 Vertragspartner. 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 beauftragt wurden. 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 finden sich in den [Erläuterungen 4 und 5, S. 176 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 erwerbene 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 2021 verwendeten Prämissen → Erläuterung 17, S. 184 f.

Darüber hinaus wird zusätzlich ein Werthaltigkeitstest während des Jahres durchgeführt, wenn aufgrund eingetretener Ereignisse der Verdacht besteht, dass der Wert nachhaltig gesunken sein könnte.

Bei einem einmal abbeschriebenen Geschäfts- oder Firmenwert erfolgt keine Zuschreibung in den Folgeperioden.

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

	2021		2020	
	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs
AUD	0,64092	0,63492	0,62497	0,60232
CAD	0,69143	0,67397	0,63740	0,65478
CHF	0,96657	0,92129	0,92165	0,93484
CNY	0,13867	0,13066	0,12475	0,12701
GBP	1,19191	1,16459	1,10660	1,12600
HKD	0,11331	0,10855	0,10497	0,11357
INR	0,01187	0,01145	0,01112	0,01188
JPY	0,00767	0,00769	0,00788	0,00825
KRW	0,00074	0,00074	0,00075	0,00074
NOK	0,10035	0,09823	0,09514	0,09271
PLN	0,21789	0,21818	0,21851	0,22425
SEK	0,09759	0,09854	0,09927	0,09515
USD	0,88378	0,84368	0,81377	0,88089

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 Landerechte) 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 Anschaffungsbeziehungsweise 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 (zum Beispiel der Generalüberholung von Flugzeugen und großen 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 Restbuchwert 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 bei Cateringleistungen 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. Die kleinste separierbare CGU im Passagiergeschäft ist dabei der operative Flugbetrieb der Airlines (zum Beispiel Lufthansa German Airlines, SWISS etc.), im Bereich der Technik aufgrund der Verbundeffekte zwischen den MRO-Geschäftsfeldern der gesamte Technik-Betrieb.

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 Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten vorgenommen.

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

Erstausrüstungen 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 Leasingnehmerin 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. Sofern diese Verträge Zahlungen für Nichtleasingkomponenten beinhalten, werden diese bei der Bilanzierung des Nutzungsrechts nicht berücksichtigt. 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 linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst. In Verträgen, die neben Leasingkomponenten auch Nichtleasingkomponenten 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. Die Laufzeit eines Leasingverhältnisses umfasst die unkündbare Grundlaufzeit sowie Zeiträume aus einer Verlängerungsoption, sofern es hinreichend sicher ist, dass der Leasingnehmer diese Option ausüben wird, beziehungsweise Zeiträume aus einer Kündigungsoption, sofern es hinreichend sicher ist, dass der Leasingnehmer diese Option nicht ausüben wird.

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, wird das Nutzungsrecht planmäßig linear über die erwartete Nutzungsdauer des Leasinggegenstands abgeschrieben.

Die Überprüfung von Nutzungsrechten auf Wertminderungen erfolgt entsprechend der oben beschriebenen Vorgehensweise für abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

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 regelmäßig mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz abgezinst. Zur Ermittlung des Grenzfremdkapitalzinssatzes werden Referenzzinssätze aus laufzeitadäquaten risikolosen Zinssätzen in wesentlichen Ländern beziehungsweise Währungen herangezogen. Die jeweiligen Referenzzinssätze werden um eine Kreditrisikoprämie erhöht.

Tritt die Lufthansa Group als Leasinggeber auf, so klassifiziert sie die Leasingverhältnisse als Operating Leasing oder Finanzierungsleasing. Ein Leasingverhältnis wird als Finanzierungsleasing eingestuft, wenn es im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen überträgt. Ist dies nicht der Fall, wird ein Leasingverhältnis als Operating Leasing eingestuft.

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 in der Regel 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 Effektivzinsmethode angesetzt. Die Folgebewertung des Finanzinstruments richtet sich nach der entsprechenden Klassifizierung, entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode oder zum beizulegenden Zeitwert, erfolgswirksam über die GuV oder erfolgsneutral im Eigenkapital.

In Fremdwährung valutierte 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. 225 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, haben die Veränderungen des Marktwerts grundsätzlich keine 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. 225 ff.**) ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreisisiken abzuschließen.

Die Erstbewertung von **finanziellen Garantiezusagen** gegenüber Dritten 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. Ob und in welcher Höhe in den nächsten Jahren 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 Dienstleistungs-

aufträge 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 Nichtgängigkeiten 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, beispielsweise aufgrund 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 Versorgungsfalles 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. Die Schätzung der durchschnittlichen Lebenserwartung beruht auf anerkannten biometrischen 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 und Effekte aus Planabgeltungen werden sofort erfolgswirksam erfasst.

Zahlungen an Versorgungsträger für beitragsorientierte Versorgungszusagen, für die der Versorgungsträger beziehungsweise die leistungsempfangende Person 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 gemäß bestmöglicher Schätzung festgelegt. 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:innen sowie eventuelle Vergleichskosten ab. Für die Beurteilung werden interne und externe Rechtsanwälte:innen 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 Mitarbeitenden, die detaillierte Schätzung der damit verbundenen Kosten und den Zeitplan enthält. Zusätzlich müssen den betroffenen Mitarbeitenden, 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 Mitarbeitende.

Rückstellungen für drohende Verluste aus bestehenden Verträgen werden auf Basis der erwarteten zukünftigen direkt zurechenbaren Kosten und Erträge sowie eventueller Möglichkeiten zur vorzeitigen Beendigung der betroffenen Vertragsverhältnisse gebildet.

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 valutierte 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. 212 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. Teilnehmende 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 einen 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 im Hinblick auf das aktuelle Verhalten verzichtet und stattdessen auf die Werte des Vorkrisenniveaus zurückgegriffen.

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 die beschäftigte Person, sind die entsprechenden Zahlungen durchlaufende Posten. Ein weiteres Beispiel sind unterverzinliche 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 nichtmonetären 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.

Steuerforderungen/-verbindlichkeiten

Für in ihrer Höhe und/oder der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens nach nicht sichere Ansprüche oder Verpflichtungen gegenüber den jeweiligen Finanzbehörden werden Steuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten auf Basis der besten Schätzung oder des Erwartungswerts gebildet. Auf in diesem Zusammenhang bestehende Eventualverbindlichkeiten oder -forderungen 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. Weitere Aspekte bei der Beurteilung sind die Ursache von Verlusten, das Vorhandensein einer Verlusthistorie sowie die Umsicht bei der Berücksichtigung zukünftiger Risiken in den jeweiligen Planungen. Im Hinblick auf die schockbedingt hohen Verluste in Deutschland wurden längere Planungszeiträume und eine Abwägung von qualitativen Indikatoren bei der Analyse verwendet. Für Gesellschaften mit einer operativen, nicht schockbedingten Verlusthistorie wurden in der Regel keine latenten Steuern auf Verlustvorträge aktiviert. ➔ **Erläuterung 15, S. 181 ff.**

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.

Die weltweiten Reisebeschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie haben die Verkehrsleistungen erheblich belastet. Die Zahl der Passagiere lag im Geschäftsjahr gegenüber dem Vorkrisenjahr 2019 um 68 % niedriger, stieg aber im Vorjahresvergleich um 29 %.

Die folgende Tabelle zeigt eine Aufgliederung der Verkehrserlöse nach den unterschiedlichen Geschäftsmodellen für das am 31. Dezember 2021 endende Geschäftsjahr, die nachfolgende Tabelle zeigt die Vorjahreszahlen.

T067 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2021

in Mio. €	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Network Airlines ²⁾	7.407	5.049	1.274	156	537	190	201
Lufthansa German Airlines	4.241						
SWISS ²⁾	1.994						
Austrian Airlines	669						
Brussels Airlines	503						
Eurowings ²⁾	825	820	3	-	1	1	-
Logistik	3.644	1.823	359	121	1.236	40	65
Summe	11.876						

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 2020

in Mio. €	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Network Airlines ²⁾	5.899	4.066	859	131	556	144	143
Lufthansa German Airlines	3.465						
SWISS ²⁾	1.635						
Austrian Airlines	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.

In den Verkehrserlösen in Höhe von 11.876 Mio. EUR (Vorjahr: 9.078 Mio. EUR) sind Fracht- und Posterlöse in Höhe von 4.254 Mio. EUR (Vorjahr: 3.011 Mio. EUR) enthalten. Davon entfallen 3.644 Mio. EUR (Vorjahr: 2.596 Mio. EUR) auf das Geschäftsfeld Logistik. Die übrigen Fracht- und Posterlöse in Höhe von 610 Mio. EUR (Vorjahr: 415 Mio. EUR) stammen im Wesentlichen aus der Vermarktung der Frachträume auf Passagierflügen von SWISS und 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 2021.

T068 ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2021

in Mio. €	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Technik	3.117	1.307	971	87	536	156	60
Technikleistungen	2.676						
Sonstige Betriebserlöse	441						
Catering	1.085	101	791	65	75	21	32
Cateringleistungen	911						
Erlöse Bordverkauf	98						
Sonstige Leistungen	76						
Network Airlines	295	259	13	1	13	4	5
Eurowings	1	1	-	-	-	-	-
Logistik	124	76	46	-	-3	4	1
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	313	198	32	9	52	16	6
EDV-Leistungen	158						
Reisemanagement	92						
Übrige	63						
Summe	4.935						

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

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.

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 sowie Transport-/Lagerlogistik 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. €	2021	2020
Erhöhung/Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	-10	-6
Andere aktivierte Eigenleistungen	119	181
	109	175

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen nahezu ausschließlich Flugzeug- und Triebwerksüberholungen. Die Flottenstilllegungen aufgrund der Coronakrise führten erneut zu einem Rückgang zu aktivierender Wartungsereignisse und damit einhergehend zu einem Rückgang der anderen aktivierten Eigenleistungen.

7 Sonstige betriebliche Erträge

T070 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2021	2020
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	396	677
Subventionen	241	261
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	210	338
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	108	36
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	70	30
Schadensersatzleistungen	39	45
Mieterträge	32	36
Serviceleistungen Konzern	32	24
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	27	17
Personalüberlassung	18	15
Provisionserträge	9	10
Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	3	21
Operating Lease-Erträge Fluggerät	-	10
Übrige betriebliche Erträge	417	377
	1.602	1.897

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 10, S. 179 f.** Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen bei Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Die Erträge aus Subventionen der öffentlichen Hand beinhalten insbesondere nicht zweckgebundene Unterstützungsmittel, die direkt den betroffenen Unternehmen erstattet wurden. Hiervon entfallen 201 Mio. EUR (Vorjahr: 92 Mio. EUR) auf Zuschüsse, die US-amerikanische Gesellschaften der LSG Group und der Lufthansa Technik-Gruppe im Rahmen des CARES Act in den USA erhielten. Die genannten Zuschüsse wurden nach entsprechender Nachweisführung vereinnahmt. Neben den Erträgen aus dem CARES Act enthielt diese Position im Vorjahr einen Ertragszuschuss an Austrian Airlines über 150 Mio. EUR.

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 der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen betrafen vor allem das Segment Technik. Entgegen ursprünglicher Erwartungen waren Forderungen gegenüber Airline-Kunden einbringlich, für die zum letzten Stichtag Zahlungsausfälle als sehr wahrscheinlich angesehen worden waren. Daneben verringerten sich die pauschalierten Wertberichtigungen (expected loss) aufgrund einer verbesserten Überfälligkeitsstruktur im Portfolio der Lufthansa Technik-Kunden.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen von insgesamt 70 Mio. EUR (Vorjahr: 30 Mio. EUR) realisiert. Hiervon entfielen 57 Mio. EUR auf Zuschreibungen von insgesamt 19 Flugzeugen. Für 17 Airbus A340, die im Vorjahr in den Langzeitparkmodus überführt worden waren, werden mittlerweile höhere Verwertungserlöse erwartet als bei der Überführung unterstellt. Zwei weitere geleaste Flugzeuge wurden entgegen ursprünglicher Planung nicht in den Langzeitparkmodus überführt, sodass die zuvor vorgenommene Abschreibung auf die Nutzungsrechte anteilig aufzuholen war.

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2021 Miet- und Leasingerträge in Höhe von 32 Mio. EUR (2020: 46 Mio. EUR) erfasst. Wesentliche Ursache für den Rückgang ist die Betriebseinstellung von zwei Leasingnehmern im Vorjahr.

Die folgende Tabelle stellt die vertraglich vereinbarten Leasingzahlungen dar.

T071 VERTRAGLICH VEREINBARE LEASINGZAHLUNGEN (LEASINGGEBER)

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
bis 1 Jahr	18	20
mehr als 1 Jahr bis 2 Jahre	14	16
mehr als 2 Jahre bis 3 Jahre	11	14
mehr als 3 Jahre bis 4 Jahre	9	11
mehr als 4 Jahre bis 5 Jahre	6	9
mehr als 5 Jahre	56	40

Innerhalb der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen entfallen 18 Mio. EUR auf elf veräußerte Flugzeuge (Vorjahr: 5 Mio. EUR).

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen.

8 Materialaufwand

T072 MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2021	2020
Betriebsstoffe für Flugzeuge	2.409	1.875
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.615	2.104
Bezogene Waren	139	226
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	4.163	4.205
Gebühren	2.155	1.796
Fremdleistungen Technik	1.181	1.139
Charteraufwand	409	469
Borddienstleistungen	390	137
Fremdleistungen EDV	305	318
Flugunregelmäßigkeiten	51	66
Übrige bezogene Leistungen	292	323
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	4.783	4.248
	8.946	8.453

Innerhalb der Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden auch die Veränderungen der Abschreibungen und Wertberichtigungen auf reparierfähige Ersatzteile ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2021 fielen hierbei krisenbedingte außerplanmäßige Abschreibungen und Wertberichtigungen in Höhe von 48 Mio. EUR (Vorjahr: 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. €	2021	2020
Löhne und Gehälter	5.175	5.091
Soziale Abgaben	698	687
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	455	658
	6.328	6.436

Die Personalaufwendungen lagen im Berichtsjahr auf Vorjahresniveau. Gestiegene Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 581 Mio. EUR (Vorjahr: 233 Mio. EUR) kompensieren die Einsparungen aus dem Rückgang der Zahl der Mitarbeitenden. Im Jahr 2021 wurden Erstattungen von Sozialversicherungsabgaben und verauslagten Lohnersatzleistungen im Zusam-

menhang mit Kurzarbeit in Deutschland, Österreich und der Schweiz in Höhe von 865 Mio. EUR (Vorjahr: 1.020 Mio. EUR) vereinnahmt. Darin sind 340 Mio. EUR (Vorjahr: 293 Mio. EUR) Zuschüsse zu Sozialabgaben und Lohnersatzleistungen enthalten, die als Unterstützungsleistungen zu qualifizieren sind.

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen ausgewiesen. ➔ Erläuterung 35, S. 200 ff.

T074 MITARBEITENDE

	Im Jahres- durchschnitt 2021	Im Jahres- durchschnitt 2020	Zum 31.12.2021	Zum 31.12.2020
Bodenpersonal	65.157	79.878	63.612	66.070
Bordpersonal im Einsatz	41.355	44.050	40.632	42.675
Personal	106.512	123.928	104.244	108.745
Personal in Ausbildung	1.131	1.279	1.046	1.320
	107.643	125.207	105.290	110.065

Der Jahresdurchschnitt wird unter Berücksichtigung des Zeitpunkts von Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet.

10 Abschreibungen

Die Gesamtabschreibungen betrugen 2.351 Mio. EUR (Vorjahr: 4.389 Mio. EUR).

T075 ABSCHREIBUNGEN

in Mio. €	2021	2020
Planmäßige Abschreibungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	101	134
Planmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge	1.691	1.923
Planmäßige Abschreibungen auf anderes Sachanlagevermögen	467	504
Gesamte planmäßige Abschreibungen	2.259	2.561
Wertminderung auf Firmenwerte	-	222
Wertminderung auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	17	15
Wertminderung auf Flugzeuge und Reservetriebwerke	7	1.461
Wertminderung auf anderes Sachanlagevermögen	36	51
Wertminderung auf Nutzungsrechte	23	60
Wertminderung auf Finanzanlagen	9	19
Gesamte Wertminderung	92	1.828
Gesamte Abschreibungen	2.351	4.389

Der Rückgang der planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge resultierte aus der Reduktion des aktiven Flottenbestands, den im Vorjahr vorgenommen außerplanmäßigen Abschreibungen und den geringeren Zugängen im Jahr 2021.

Die Verringerung der übrigen planmäßigen Abschreibungen ergibt sich vor allem aus den seit Pandemiebeginn deutlich verminderten Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und übriges Sachanlagevermögen.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 92 Mio. EUR vorgenommen. Davon entfielen 28 Mio. EUR auf die Vermögenswerte der zum Verkauf vorgesehenen Gesellschaften Lufthansa Technik Shannon Co. Ltd. und Lufthansa Technik Maintenance International GmbH. Nutzungsrechte für vorzeitig zurückgegebene Flugzeuge wurden in Höhe von 18 Mio. EUR außerplanmäßig abgeschrieben. Für nicht weiter verfolgte IT-Projekte und selbstgestellte Software fielen außerplanmäßige Abschreibungen von 17 Mio. EUR an. 9 Mio. EUR betrafen Abschreibungen auf sonstige Finanzanlagen, weitere 9 Mio. EUR die Vermögenswerte des Geschäftsbetriebs der LSG Chile aufgrund verschlechterter Geschäftsaussichten.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden weitere außerplanmäßige Abwertungen in Höhe von 8 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR) auf die umgegliederten, zum Verkauf vorgesehenen Geschäftsbetriebe der Lufthansa Technik-Gruppe erfasst.

Im Vorjahr entfielen die außerplanmäßigen Abschreibungen mit 1.475 Mio. EUR auf 115 Flugzeuge und Nutzungsrechte an Flugzeugen, für die langfristig ein Einsatz nicht mehr vorgesehen war beziehungsweise für die eine Veräußerung geplant war. Weitere 222 Mio. EUR betrafen Firmenwertabschreibungen bei LSG USA, LSG Korea und Eurowings. 66 Mio. EUR betrafen außerplanmäßige Abschreibungen auf Gemeinschaftsunternehmen, die innerhalb des Finanzergebnisses als Teil des Ergebnisses aus at equity bewerteten Beteiligungen ausgewiesen waren.

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

T076 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2021	2020
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	531	603
Personalabhängiger Aufwand	479	543
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	463	596
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	306	203
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	156	126
Sonstige Serviceleistungen	146	146
Werbung und Verkaufsförderung	136	128
Verkaufsprovisionen für Agenturen	96	97
Kreditkartenprovisionen	92	58
Wertberichtigungen auf Forderungen	73	251
Sonstige Steuern	57	51
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	56	39
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	53	68
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	51	42
Übrige betriebliche Aufwendungen	520	521
	3.215	3.472

Die personalabhängigen Aufwendungen enthalten unter anderem Reise- und Schulungskosten für eigene Mitarbeitende sowie Kosten für Fremdpersonal.

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten (außer Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen im Entstehungs- und im Zahlungszeitpunkt, Aufwendungen aus der Kurssicherung sowie Kursverluste aus der Bewertung zum Stichtagskurs. ➔ **Erläuterung 7, S. 178 f.** Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen von Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Der Anstieg der Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen basiert auf außerordentlichen Rückstellungsbildungen in Höhe von 103 Mio. EUR für Rechtsstreitigkeiten, welche nicht im Zusammenhang mit der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stehen. Diese betreffen vor allem unterschiedliche Auffassungen über die Auslegung von beihilferechtlichen Regelungen des befristeten Rahmens für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts von COVID-19 (EU Temporary Framework) und die Auflagen im Zuge der beihilferechtlichen Genehmigung der Stabilisierungsmaßnahmen sowie wahrscheinliche Bußgeldzahlungen im europäischen Ausland.

Der Rückgang der Wertberichtigungen auf Forderungen resultiert aus den krisenbedingt höheren Wertberichtigungen im Vorjahr und betraf mit 68 Mio. EUR (Vorjahr: 197 Mio. EUR) überwiegend vom Zahlungsausfall unmittelbar bedrohte Kundenforderungen. Daneben wurden im Rahmen der Anwendung des Expected Credit Loss-Modells gemäß IFRS 9 Wertberichtigungen in Höhe von 5 Mio. EUR (Vorjahr: 54 Mio. EUR) im Hinblick auf bestehende allgemeine Ausfallrisiken gebildet.

Für sich konkretisierende Risiken im Zusammenhang mit Haftungsübernahmen aus dem Verkauf der europäischen Cateringbetriebe im Vorjahr wurden 37 Mio. EUR in den Verlusten aus dem Abgang von Anlagevermögen erfasst.

12 Beteiligungsergebnis

T077 BETEILIGUNGSEERGEBNIS

in Mio. €	2021	2020
Ergebnis aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen	-2	-236
Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen	-20	-40
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	-22	-276
Dividenden aus sonstigen Gemeinschaftsunternehmen	-	4
Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen	-	2
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	29	26
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-22	-35
Dividenden aus übrigen Beteiligungen	17	15
Übriges Beteiligungsergebnis	24	12
	2	-264

Die at equity bewerteten Unternehmen konnten ihre Verluste im Geschäftsjahr deutlich begrenzen. Ursächlich hierfür waren insbesondere die Verbesserungen der Ergebnisse der Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress) sowie der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG (↗ Erläuterung 23, S.193 ff.) sowie die Tatsache, dass innerhalb des Ergebnisses aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen im Berichtsjahr keine Wertberichtigungen auf Anteile angefallen sind (Vorjahr: 66 Mio. EUR).

Erträge und Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen.

13 Zinsergebnis

T078 ZINSERGERBIS

in Mio. €	2021	2020
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2	3
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	-8	80
Zinserträge	-6	83
Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen	-78	-97
Zinsaufwand sonstige Rückstellungen	-1	-13
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-356	-307
Zinsaufwendungen	-435	-417
	-441	-334

Das Zinsergebnis umfasst Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinismethode 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 107 Mio. EUR verschlechtert. Dies resultiert im Wesentlichen aus gesunkenen Erträgen aus der Anlage von Finanzmitteln sowie aus gestiegenen Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit aufgenommenen Finanzierungen. Die Zinsaufwendungen für gewährte staatliche Unterstützungskredite beliefen sich im Geschäftsjahr auf 103 Mio. EUR (Vorjahr: 50 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich geringere Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsrückstellungen aufgrund des zwischen dem 31. Dezember 2019 und 31. Dezember 2020 im Durchschnitt um 0,5% geringeren Basiszinssatzes aus.

14 Übrige Finanzposten

T079 ÜBRIGE FINANZPOSTEN

in Mio. €	2021	2020
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften	-30	60
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten	31	-41
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	39	-144
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	27	-790
Ergebnis aus der Bewertung von Wertpapieren, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	95	-57
Kurseffekte aus Finanzschulden	-11	28
	151	-944

Im Wesentlichen betrafen die Erträge des Geschäftsjahres die Marktbewertung der emittierten Wandelanleihe in der Position „als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifizierte Wertpapiere mit 93 Mio. EUR (Vorjahr: -96 Mio. EUR) sowie Ineffektivitäten aus Cashflow Hedges (39 Mio. EUR; Vorjahr: -144 Mio. EUR), insbesondere aus dem Bereich der Devisensicherung. Das Ergebnis im Vorjahr war vor allem getrieben durch die Auflösung von Hedge-Beziehungen vor dem Hintergrund von Übersicherungen bei Fuel Hedges, die anschließend erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert wurden.

15 Ertragsteuern

Im Geschäftsjahr 2021 ist aufgrund des entstandenen Verlusts ein Steuerertrag von 413 Mio. EUR (Vorjahr: 1.865 Mio. EUR) angefallen, der sich wie folgt zusammensetzt:

T080 ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2021	2020
Tatsächliche Ertragsteuern	112	80
Latente Steuern	-525	-1.945
	-413	-1.865

Die tatsächlichen Ertragsteuern enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer sowie sonstige im Ausland angefallene Ertragsteuern in Höhe von insgesamt 123 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR) für das Jahr 2021. Darüber hinaus entfallen auf Vorjahre Steuererträge in Höhe von 11 Mio. EUR (Vorjahr: Steueraufwand von 76 Mio. EUR). Die verwendeten Steuersätze für die Berechnung der latenten Steuern im Ausland betrugen im Geschäftsjahr 2021 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 Aufwendungen in Höhe von 424 Mio. EUR (Vorjahr: Erträge von 649 Mio. EUR) 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.

T081 STEUERÜBERLEITUNGSRECHNUNG

in Mio. €	2021		2020	
	Bemessungs- grundlage	Steuer- aufwand	Bemessungs- grundlage	Steueraufwand
Erwarteter Ertragsteueraufwand	-2.606	-652	-8.631	-2.158
Steuerfreie Veräußerungsgewinne/-verluste	-10	3	-122	31
Nichtabziehbare Aufwendungen	245	61	488	122
Steuerfreie Erträge	95	-24	278	-70
Steuerfreie Beteiligungserträge und Effekte aus Equity-Beteiligungen	-10	3	-226	57
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzernobergesellschaft sowie Effekte aus Steuersatzänderungen	-	51	-	-132
Periodenfremde Steuern ¹⁾	-	-7	-	44
Effekte aus der Nutzung oder dem Nichtansatz von aktiven latenten Steuern	-	152	-	241
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	-	-413	-	-1.865

¹⁾ Periodenfremder latenter Steueraufwand in Höhe von 4 Mio. EUR (Vorjahr: Steuerertrag 32 Mio. EUR) und periodenfremder tatsächlicher Steuerertrag in Höhe von 11 Mio. EUR (Vorjahr: Steueraufwand 76 Mio. EUR).

Auf temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen in Höhe von 108 Mio. EUR (Vorjahr: 47 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerschulden bilanziert, da es nicht wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen umkehren.

Die Steuerabgrenzungen 2021 und 2020 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

T082 LATENTE STEUERFORDERUNGEN UND -VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2021		31.12.2020	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorträge und Steuergutschriften	2.290	-	1.341	-
Pensionsrückstellungen	2.908	-	3.424	-
Immaterielles und Sachanlagevermögen	-	1.276	-	1.034
Finanzanlagevermögen	-	5	-	24
Marktbewertung Finanzinstrumente	-	163	113	-
Drohverlustrückstellung	58	-	15	-
Forderungen/Verbindlichkeiten/Übrige Rückstellungen	-	27	215	-
Vorräte	359	-	313	-
Vermögensgegenstände zum Verkauf	-	-	-	15
Sonstiges	-	12	-	-
Saldierungen	-954	-954	-588	-588
	4.661	529	4.833	485

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 2.335 Mio. EUR (Vorjahr: 3.243 Mio. EUR) ein latenter Steueranspruch auf Verluste in Höhe von 2.327 Mio. EUR (Vorjahr: 1.335 Mio. EUR) aktiviert. In diesen Fällen einer Verlusthistorie wurde auf Basis von steuerlichen Ergebnisplanungen eine Abwägung der Indikatoren für das Vorhandenseins zukünftig ausreichender steuerlicher Einkommen vorgenommen. Die Aktivierung erfolgte nur in den Fällen und in dem Umfang, wie diese Analysen hierfür eine überwiegende Wahrscheinlichkeit ergaben.

Von den aktivierten Verlustvorträgen entfielen 1.642 Mio. EUR (Vorjahr: 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 sein 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 ab dem Jahr 2023 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 192 Mio. EUR (Vorjahr: 87 Mio. EUR) betrafen die Swiss International Air Lines, 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 3.845 Mio. EUR (Vorjahr: 3.324 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten, bei Gesellschaften, die auch vor der Pandemie schon eine Verlusthistorie zu verzeichnen hatten.

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 2025	259	60
bis 2026	95	23
bis 2027	55	14
bis 2028	55	14
bis 2029	55	14
bis 2030	54	14
2031 und darüber hinaus	3.127	764
Gesamt	3.700	903

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 im Jahr 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. Die Kupon-Zahlungen auf die Stille Beteiligung I des WSF (19 Mio. EUR), die korrespondierend zur Klassifizierung der Beteiligung als Eigenkapital als Ausschüttung zu erfassen waren, wurden bei der Ermittlung des Ergebnisses je Aktie ergebnismindernd berücksichtigt.

T084 ERGEBNIS JE AKTIE

	2021	2020
„Unverwässertes“/ „Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	
Konzernergebnis	-2,99	-12,51
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	738.580.857	537.591.908

Die Deutsche Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns weist in ihrem Jahresabschluss nach HGB für das Geschäftsjahr 2021 einen Bilanzverlust von 3.090 Mio. EUR aus. Dieser setzt sich aus einem Jahresfehlbetrag des abgelaufenen Geschäftsjahres von 2.310 Mio. EUR und einem Verlustvortrag von 780 Mio. EUR zusammen.

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 01.01.2020	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 01.01.2021	1.038	662	1.700
Kumulierte Abschreibungen	-528	-3	-531
Buchwert 01.01.2021	510	659	1.169
Währungsdifferenzen	1	19	20
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-	-	-
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2021	511	678	1.189
Anschaffungskosten am 31.12.2021	1.037	682	1.719
Kumulierte Abschreibungen	-526	-4	-530

Sämtliche Firmenwerte sowie immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wurden im Geschäftsjahr 2021 einem regelmäßigen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen. Daneben besteht die Verpflichtung zu einer Werthaltigkeitsprüfung bei Vorliegen von Anzeichen für eine Wertminderung.

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 vorgenommen. Abgesehen hiervon wurde für die Marken Edelweiss und time:matters ein „stand-alone“-Markentest auf Basis eines Relief-from-Royalty-Ansatzes 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 FIRMENWERTE 2021

Bezeichnung der CGU	Lufthansa German Airlines	Brussels Airlines	LSG Sky Chefs USA-Gruppe	Sonstige ¹⁾
Segment	Network Airlines	Network Airlines	Catering	Catering/Service- und Finanz- gesellschaften
Buchwert Firmenwert (31.12.)	252 Mio. €	44 Mio. €	177 Mio. €	36 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%	2,1%	1,9% bis 3,4%
Diskontierungssatz	6,0% ²⁾	6,0% ²⁾	6,7% ²⁾	6,1% bis 9,3% 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). Basierend auf den Ergebnisplanungen der einzelnen Geschäftsbereiche wurden auf Konzernebene Abschlüsse vorgenommen, die den 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 kontinuierliche Erholung der Märkte und damit der Ergebnissituation bis Ende 2025 unterstellt. Langfristig wird insgesamt mit dem annähernden Erreichen der angebotenen Sitzkilometer-Kapazitäten des Vorkrisenniveaus gerechnet; allerdings bleiben einzelne Kundensegmente, insbesondere der Geschäftskundenbereich, hinter den historischen Kapazitäten zurück, während sich zum Beispiel der touristische Bereich besser entwickelt. 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 des konzernweiten ReNew-Programms 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.

Bei der Ermittlung der gewichteten Kapitalkosten werden auf Basis von Marktdaten Verschuldungsquoten, Beta-Faktoren und Fremdfinanzierungskosten einer jährlich überprüften Peergroup abgeleitet. Hierbei wurde eine Marktrisikoprämie von 7,5 % (Vorjahr: 7,5 %) zugrunde gelegt. Regionale Risiken werden durch entsprechende Risikozuschläge berücksichtigt.

Durch die Vollabschreibung der Firmenwerte bei den Einheiten LSG Korea, Eurowings, den Flugschulbetrieben sowie weiteren kleineren Cateringgesellschaften im Vorjahr entfällt ab 2021 der jährliche Impairmenttest auf Goodwill für diese Geschäftseinheiten. Zum Jahresende wurden Werthaltigkeitstests auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten unter Zugrundelegung der in der Tabelle beschriebenen Annahmen durchgeführt.

Aufgrund des Wegfalls eines wesentlichen Kunden wurde für LSG Sky Chefs Chile ein anlassbezogener Werthaltigkeitstest zum 31.12.2021 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 über den Buchwerten. Ebenso führen Verschlechterungen der Szenarien um jeweils einen Prozentpunkt im Hinblick auf die geplanten EBIDA-Margen oder die verwendeten Diskontierungssätze bei den Werthaltigkeitstests für diese CGUs mit Ausnahme der LSG Nordamerika

und der RiM – Retail in Motion nicht zur Unterschreitung der jeweiligen Buchwerte durch die erzielbaren Beträge. Bei der Geschäftseinheit LSG Nordamerika führt eine Reduzierung der EBIDA-Marge um mehr als 0,5 Prozentpunkte und bei der RiM – Retail in Motion eine Reduzierung um 0,2 Prozentpunkte zu einer Unterdeckung. 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 2020

Bezeichnung der CGU	Lufthansa German Airlines	Brussels Airlines	Eurowings	LSG Sky Chefs USA-Gruppe	LSG Sky Chefs Korea	Sonstige ¹⁾
Segment	Network Airlines	Network 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 Planungszeitraums	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%	5,5%	5,0% ²⁾ bis 9,6%

¹⁾ Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 25 Mio. EUR.

²⁾ Nachsteuerzinssatz.

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. Die Tests wurden dann analog zu den

oben beschriebenen Überprüfungen der Goodwill-Werthaltigkeit jeweils für die Gesamtheit der Vermögenswerte inklusive der Slots der jeweiligen Einheiten und auf Basis der Unternehmensplanungen durchgeführt.

In der nachfolgenden Tabelle sind die diesbezüglich getroffenen Annahmen dargestellt.

T087 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER SLOTS 2021

Konzerngesellschaft	SWISS	Eurowings	Austrian Airlines
Buchwert Slots (31.12.)	135 Mio. €	36 Mio. €	23 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–
Dauer des Planungszeitraums	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	1,0%	1,0%	1,0%
Diskontierungssatz	6,1% ¹⁾	6,0% ¹⁾	6,0% 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 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.

Die entgeltlich erworbenen Slots der Deutschen Lufthansa AG sind mit den historischen Anschaffungskosten entsprechend ihrer Nutzung zum Teil Eurowings und mit 76 Mio. EUR (unveränderter Buchwert) der Einheit Lufthansa German Airlines zugeordnet. Die Slots der CGU Lufthansa German Airlines wurden im Rahmen des oben beschriebenen Werthaltigkeitstests der Firmenwerte überprüft.

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 2021

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Sonstige
Buchwert Marke (31.12.)	239 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 2,1 %
Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate)	0,63 %	0,35 %	0,20 %	0,23 % bis 0,50 %
Diskontierungssatz	6,1 % ¹⁾	6,0 % ¹⁾	6,0 % ¹⁾	6,0 % bis 6,4 % 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 Prozentpunkte ergäben sich für die Marken Austrian Airlines und Brussels Airlines jeweils Unterdeckungen der Buchwerte im Vergleich zu den erzielbaren Beträgen. Innerhalb der sonstigen Marken ergab

sich 2021 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 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.

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 01.01.2020	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 01.01.2021	1.393	178	157	1.728
Kumulierte Abschreibungen	-1.098	-145	-16	-1.259
Buchwert 01.01.2021	295	33	141	469
Währungsdifferenzen	5	-	-	5
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	33	1	40	74
Umbuchungen	56	9	-64	1
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-1	-1	-6	-8
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	-92	-15	-15	-122
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2021	296	27	96	419
Ansaffungskosten am 31.12.2021	1.488	188	116	1.792
Kumulierte Abschreibungen	-1.192	-161	-20	-1.373

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 23 Mio. EUR (Vorjahr: 25 Mio. EUR) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 12 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 01.01.2020	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 01.01.2021	32.025	1.731	33.756
Kumulierte Abschreibungen	-17.914	-	-17.914
Buchwert 01.01.2021	14.111	1.731	15.842
Währungsdifferenzen	149	7	156
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	668	556	1.224
Umbuchungen	155	-155	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-52	-17	-69
Zum Verkauf vorgesehen	-174	-	-174
Abschreibungen	-1.714	-4	-1.718
Zuschreibungen	57	-	57
Buchwert 31.12.2021	13.200	2.118	15.318
Anschaffungskosten am 31.12.2021	32.036	2.122	34.158
Kumulierte Abschreibungen	-18.836	-4	-18.840

In dieser Position sind 94 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.728 Mio. EUR (Vorjahr: 79 Flugzeuge mit einem Buchwert von 1.988 Mio. EUR) enthalten, die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungsbedingungen an ausländische Leasinggesellschaften verkauft und zurückgeleast 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: vier) mit einem Buchwert von 386 Mio. EUR (Vorjahr: 416 Mio. EUR) wurden als Sicherheiten im Rahmen von Darlehensverträgen bestellt.

Die Austrian Airlines AG in Österreich hat im Zuge der Stabilisierungsmaßnahmen einem Bankenkonsortium Pfandrechte an 38 Flugzeugen mit einem Buchwert von 191 Mio. EUR eingeräumt (im Vorjahr ebenfalls 38 Flugzeuge mit einem Buchwert von 212 Mio. EUR).

Für drei Airbus A380-Flugzeuge mit einem Buchwert von 165 Mio. EUR sind Verkäufe mit einem Übergabedatum im Jahr 2023 vertraglich vereinbart.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 28 Mio. EUR (Vorjahr: 19 Mio. EUR) aktiviert. Der angewendete Finanzierungskostensatz betrug 1,5 % (Vorjahr: 0,9 %).

Die Zugänge entfallen auf die Beschaffung neuer Flugzeuge und Triebwerke sowie auf die Aktivierung von Triebwerks- und Flugzeuggroßwartungsereignissen. Des Weiteren sind in dieser Position Nutzungsrechte für Flugzeuge und Reservetriebwerke in Höhe von 81 Mio. EUR (Vorjahr: 261 Mio. EUR) enthalten.

Die Zuschreibungen betrafen vor allem die im Vorjahr langzeitgeparkte Airbus A340-600-Flotte, die teilweise wieder reaktiviert wird und für die im Vergleich zum vorangegangenen Bilanzstichtag höhere Verwertungserlöse erwartet werden.

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt 14,3 Mrd. EUR (Vorjahr: 12,9 Mrd. EUR). Hinsichtlich der Flottenbestellungen verweisen wir auch auf die Ausführungen im Lagebericht (🔗 **Grundlagen des Konzerns, Flotte und Streckennetz, S. 24 ff.**).

20 Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

T091 ERLÄUTERUNG DER REPARATURFÄHIGEN FLUGZEUGERSATZTEILE

in Mio. €	2021			2020		
	Bruttoanschaffungskosten	Kumulierte Abschreibungen	Nettobuchwerte	Bruttoanschaffungskosten	Kumulierte Abschreibungen	Nettobuchwerte
Pool Material	2.198	907	1.291	2.283	972	1.311
Non-Pool Material	1.141	585	556	1.055	543	512
Summe	3.339	1.492	1.847	3.338	1.515	1.823

Die Zugänge des Jahres (saldiert mit den Abgängen) beliefen sich demnach im Geschäftsjahr für das Pool Material auf –85 Mio. EUR (Vorjahr: –107 Mio. EUR) beziehungsweise für das Non-Pool Material 86 Mio. EUR (Vorjahr: –191 Mio. EUR); die erfolgswirksam erfasste, saldierte Veränderung der Abschreibungen betrug –65 Mio. EUR (Vorjahr: 34 Mio. EUR)

beziehungsweise 42 Mio. EUR (Vorjahr: 115 Mio. EUR). Innerhalb des Abschreibungsaufwands des Geschäftsjahres entfielen 48 Mio. EUR (Vorjahr: 158 Mio. EUR) auf außerplanmäßige Wertberichtigungen im Zusammenhang mit voraussichtlich obsoleten Materialien.

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 01.01.2020	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 01.01.2021	4.703	1.256	1.453	105	7.517
Kumulierte Abschreibungen	-1.869	-945	-1.030	-2	-3.846
Buchwert 01.01.2021	2.834	311	423	103	3.671
Währungsdifferenzen	44	9	7	3	63
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Zugänge	95	21	47	60	223
Umbuchungen	11	19	7	-38	-1
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-1	-1
Abgänge	-77	-2	-4	-4	-87
Zum Verkauf vorgesehen	-9	-	-	-	-9
Abschreibungen	-345	-57	-106	-	-508
Zuschreibungen	1	2	-	-	3
Buchwert 31.12.2021	2.554	303	374	123	3.354
Anschaffungskosten am 31.12.2021	4.667	1.274	1.404	126	7.471
Kumulierte Abschreibungen	-2.113	-971	-1.030	-3	-4.117

Ein im Rahmen des Verkaufs des Europageschäfts der LSG Group zurückbehaltenes Grundstück am Flughafen Frankfurt mit einem zu fortgeführten Anschaffungskosten ermittelten Buchwert von 30 Mio. EUR wird nicht mehr vorrangig für die Geschäftstätigkeit des Konzerns genutzt und ist damit entsprechend als Finanzinvestition gehaltene Immobilie zu klassifizieren.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren wie auch im Vorjahr keine Grundschulden. Für Grundvermögen im Wert von 171 Mio. EUR (Vorjahr: 178 Mio. EUR) bestehen im Grundbuch eingetragene Ankaufsrechte Dritter.

Das übrige Sachanlagevermögen wurde – soweit es im Eigentum des Konzerns stand und nicht auf Nutzungsrechte entfiel – nicht als Sicherheit für bestehende Finanzierungen verwendet (Vorjahr: 4 Mio. EUR).

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. €	31.12.2021	31.12.2020
Grundstücke und Bauten	60	11
Technische Anlagen und Fahrzeuge	29	19
Betriebs- und Geschäftsausstattung	33	26
	122	56

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	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
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 01.01.2021	1.652	2.273	37	3.962
Kumulierte Abschreibungen	-792	-500	-22	-1.314
Buchwert 01.01.2021	860	1.773	15	2.648
Währungsdifferenzen	5	28	-	33
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	81	89	5	175
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-25	-75	-	-100
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	-215	-244	-8	-467
Zuschreibungen	14	1	-	15
Buchwert 31.12.2021	720	1.572	12	2.304
Anschaffungskosten am 31.12.2021	1.562	2.273	28	3.863
Kumulierte Abschreibungen	-842	-701	-16	-1.559

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 34 Jahren (Vorjahr: bis zu 35 Jahren) zum Bilanzstichtag. Die durchschnittliche Restvertragslaufzeit der Gebäudeleasingverträge betrug zum 31. Dezember 2021 vier Jahre (Vorjahr: vier Jahre).

Die durchschnittliche Restvertragslaufzeit der Flugzeugleasingverträge betrug zum 31. Dezember 2021 zwei Jahre (Vorjahr: drei Jahre). Die Zugänge zu Nutzungsrechten an Flugzeugen im Jahr 2021 betreffen fünf Flugzeuge.

In der Berichtsperiode wurden folgende Beträge in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen:

T095 ERFOLGSWIRKSAME LEASINGAUFWENDUNGEN

in Mio. €	2021	2020
Abschreibungsaufwand auf Nutzungsrechte	467	585
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	70	69
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	20	50
Aufwand für geringwertige Vermögenswerte	119	120
Variable Leasingzahlungen	83	80

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 2021

in Mio. €	Bilanzierte Leasingverbindlichkeit (abgezinst)	Mögliche künftige Leasingzahlungen, nicht in Leasingverbindlichkeiten enthalten (undiskontierte Zahlungen)		Gesamt
	31.12.2021	Zahlbar 2022 – 2026	Zahlbar nach 2026	
Flugzeuge	755	255	71	326
Immobilien/Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.615	73	477	550
Gesamt	2.370	328	548	876

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 ¹⁾	Zahlbar 2021 – 2025	Zahlbar nach 2025	
Flugzeuge	774	306	42	348
Immobilien/Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.863	71	435	506
Gesamt	2.637	377	477	854

¹⁾ Werte angepasst.

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. €	2021	2020
Leasingaufwendungen aus kurzfristigen und geringwertigen Leasingverhältnissen sowie variable Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden	222	250
Rückzahlung des Tilgungsanteils der Leasingverbindlichkeit	424	480
Zinszahlungen	70	67
Insgesamt	716	797

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 Cashflow gezeigt werden.

Die Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten ist unter Finanzschulden, [↗ Erläuterung 37, S. 211](#), dargestellt.

Angaben zu den Operating Leasingverhältnissen als Leasinggeber sind in [↗ Erläuterung 7, S. 178 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
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 01.01.2021	340	176	516
Kumulierte Abschreibungen	-108	-5	-113
Buchwert 01.01.2021	232	171	403
Währungsdifferenzen	14	14	28
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	24	-	24
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	3	-20	-17
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-1	-1	-2
Gewinnausschüttungen	-	-2	-2
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-	-	-
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2021	272	162	434
Anschaffungskosten am 31.12.2021	377	166	543
Kumulierte Abschreibungen	-105	-4	-109

Die Umbuchungen bei den Anteilen an Joint Ventures im Vorjahr entfielen auf den Gewinnanspruch der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG für 2019, der zum 31. Dezember 2019 unter den kurzfristigen Forderungen ausgewiesen wurde und auf dessen Entnahme im Jahr 2020 teilweise verzichtet wurde.

Im Berichtsjahr sind keine Abschreibungen auf Beteiligungsbuchwerte der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen angefallen. Aufgrund der verschlechterten Geschäftsaussichten im Zusammenhang mit der Coronakrise wurden im Vorjahr 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.

Anteile an at equity bewerteten Unternehmen im Einzelnen

Die folgenden Tabellen zeigen zusammengefasste Ergebnis- und Bilanzdaten der individuell materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T099 BILANZDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKEI

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Kurzfristige Vermögenswerte	688	558
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	504	310
Langfristige Vermögenswerte	937	845
Kurzfristige Schulden	699	738
Langfristige Schulden	772	559
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	462	490
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	655	442
Eigenkapital	154	106
Anteiliges Eigenkapital	77	53
Sonstige	26	24
Buchwert	103	77

T100 ERGEBNISDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKEI

in Mio. €	2021	2020
Erlöse	747	493
Abschreibungen	92	103
Zinserträge	4	4
Zinsaufwendungen	22	27
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	-12	19
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	48	-158
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-14
Gesamtergebnis	48	-172
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen ¹⁾	24	-79
Anteiliges Gesamtergebnis ¹⁾	24	-86
Erhaltene Dividende	-	-

¹⁾ Vorjahreswerte angepasst.

Die Position „Sonstige“ in der Überleitung auf den Buchwert enthält bei SunExpress im Wesentlichen den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Gesellschaft.

T101 BILANZDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Kurzfristige Vermögenswerte	48	15
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	-	-
Langfristige Vermögenswerte	1.201	1.265
Kurzfristige Schulden	199	209
Langfristige Schulden	1.088	1.030
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	153	137
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	1.060	1.002
Eigenkapital	-38	41
Anteiliges Eigenkapital	-15	17
Sonstige	-	-
Buchwert	-	17

T102 ERGEBNISDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

in Mio. €	2021	2020
Erlöse	123	123
Abschreibungen	82	83
Zinserträge	-	-
Zinsaufwendungen	24	31
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	-	-
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-92	-97
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	10	11
Gesamtergebnis	-82	-86
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-37	-39
Anteiliges Gesamtergebnis	-33	-34
Erhaltene Dividende	-	12

Vom Ergebnis der Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG wurden im Geschäftsjahr 15 Mio. EUR aufgrund eines nicht ausreichenden Buchwerts nicht ergebniswirksam erfasst. Bisher waren bei der Gesellschaft keine nicht im Ergebnis erfassten Verluste angefallen.

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.€	2021	2020
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-6	-30
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Gesamtergebnis	-6	-30
Abschreibungen	-	-66
Buchwert	169	138

Bei den nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen wurden Verluste von 10 Mio. EUR aufgrund zu geringer At-Equity-Buchwerte nicht ergebniswirksam erfasst. Aus Vorjahren bestehen keine nicht erfassten Verluste.

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.€	2021	2020
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-20	-40
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	3
Gesamtergebnis	-20	-37
Buchwert	162	171

24 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere

T105 ÜBRIGE BETEILIGUNGEN UND LANGFRISTIGE WERTPAPIERE

in Mio.€	31.12.2021	31.12.2020
Anteile an nahestehenden Unternehmen	221	218
Beteiligungen	24	34
Übrige Beteiligungen	245	252
Wertpapiere des Anlagevermögens	38	54

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.

Der Rückgang bei den Beteiligungen resultiert aus der Umbuchung der Anteile an der Beijing Lufthansa Center Co. Ltd. und der Lufthansa Technik Brussels N.V. in die zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerte. Angaben zu den Beteiligungen und Wertpapieren des Anlagevermögens folgen unter [↗ Erläuterung 45, S. 225 ff.](#)

25 Langfristige Ausleihungen und Forderungen

T106 LANGFRISTIGE AUSLEIHUNGEN UND FORDERUNGEN

in Mio.€	31.12.2021	31.12.2020
Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	72	104
Ausleihungen und Forderungen gegen übrige Beteiligungen	-	-
Sonstige Ausleihungen und Forderungen	247	169
Emissionszertifikate	206	167
	525	440

Die langfristigen Ausleihungen und Forderungen sind zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Bestände in Höhe von 172 Mio. EUR (Vorjahr: 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) in [↗ Erläuterung 17, S. 184 ff.](#), verwiesen.

Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR). Langfristige Forderungen dienen nicht der Besicherung von Verbindlichkeiten (Vorjahr: 1 Mio. EUR).

26 Vorräte

T107 VORRÄTE

in Mio.€	31.12.2021	31.12.2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	618	650
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	54	75
Geleistete Anzahlungen	3	1
	675	726

Vorräte sind nicht als Kreditsicherheiten verpfändet. Innerhalb der Vorräte betreffen 525 Mio. EUR (Vorjahr: 571 Mio. EUR) Flugzeugersatzteile, die nicht reparaturfähig sind.

Der Bruttowert der wertberichtigten Vorräte betrug zum 31. Dezember 2021 insgesamt 862 Mio. EUR (Vorjahr: 938 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 498 Mio. EUR (Vorjahr: 542 Mio. EUR) sind zum Nettoveräußerungswert angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden zu Beginn des Geschäftsjahres in Höhe von 402 Mio. EUR (Vorjahr: 276 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 21 Mio. EUR (Vorjahr: 129 Mio. EUR) vorgenommen, die zum überwiegenden Teil auf das Segment MRO entfallen. In Vorjahren vorgenommene Wertberichtigungen wurden in Höhe von 58 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) wieder aufgeholt.

27 Vertragsvermögenswerte

Die Lufthansa Group hat 2021 folgende Vertragsvermögenswerte erfasst:

T108 VERTRAGSVERMÖGENSWERTE

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Vertragsvermögenswerte aus Technik- und EDV-Leistungen	183	146
Wertberichtigungen	-4	-4
Summe Vertragsvermögenswerte	179	142

28 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

T109 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen	52	60
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen übrige Beteiligungen	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde	2.347	1.516
	2.400	1.577
Sonstige Forderungen		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	97	54
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	-	1
Sonstige Forderungen	1.175	1.161
Emissionszertifikate	14	50
	1.286	1.266
Summe	3.686	2.843

Die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ergab sich aus dem deutlich erhöhten Geschäftsvolumen und betrifft alle Geschäftsfelder.

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) in [Erläuterung 17, S. 184 ff.](#), verwiesen.

Wie im Vorjahr bestehen keine Sicherheiten für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 0 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR).

Angaben zu Wertminderungen, Ausfallrisiken und Altersstrukturen werden in [Erläuterung 45, S. 225 ff.](#), dargestellt.

Die sonstigen Forderungen enthalten mit 137 Mio. EUR (Vorjahr: 140 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 130 Mio. EUR (Vorjahr: 132 Mio. EUR) gegenüber.

Sonstige Forderungen in Höhe von 0 Mio. EUR (Vorjahr: 2 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 Rentenzertifikate, Genussscheine, Aktien sowie Anteile an Geldmarktfonds. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist in erster Linie auf die Anlage der Mittelzuflüsse aus den Finanzierungstransaktionen zurückzuführen.

31 Bankguthaben und Kassenbestände

Die Position enthält angelegte Termingelder in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR) mit vereinbarten Laufzeiten zwischen vier und zwölf Monaten. Zum 31. Dezember 2021 sind Bankguthaben in Höhe von 5 Mio. EUR an kreditgewährende Banken verpfändet. Weitere Bankguthaben von 64 Mio. EUR sind aufschiebend bedingt verpfändet.

Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.

32 Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

T110 ZUM VERKAUF STEHENDE VERMÖGENSWERTE UND ZUGEHÖRIGE PASSIVA

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Aktiva		
Flugzeuge und Reservetriebwerke	216	130
Grundstücke und Bauten	9	3
Finanzanlagen	11	-
Sonstige Vermögenswerte	34	1
Summe	270	134
Passiva		
Pensionsrückstellungen	6	-
Sonstige Rückstellungen	21	-
Finanzschulden	1	-
Übrige Verbindlichkeiten	35	-
Summe	63	-

Unter den zum Verkauf stehenden Flugzeugen und Reservetriebwerken werden drei Airbus A380, sieben A320/321 und drei Bombardier CRJ9 ausgewiesen. Zwei der drei Bombardier CRJ9 wurden bereits zum Vorjahresstichtag unter zum Verkauf stehend ausgewiesen. Der Ausweis wurde beibehalten, da sich lediglich die vertraglich vereinbarten Übergabetermine auf das Jahr 2022 verschoben haben. Alle zum Verkauf stehenden Flugzeuge waren dem Segment Network Airlines zugeordnet.

Die Grundstücke und Bauten betreffen eine Betriebsstätte der Lufthansa Aviation Training Germany GmbH, die Finanzanlagen entfallen auf die Beteiligungen an der Beijing Lufthansa Center Co. Ltd. und der Lufthansa Technik Brussels N.V. Die sonstigen Vermögenswerte und die Passiva betreffen die zum Verkauf stehenden konsolidierten Gesellschaften Lufthansa Technik Shannon Ltd. und Lufthansa Technik Maintenance International GmbH.

Im Vorjahr wurden in dieser Position 40 Flugzeuge (drei Boeing 767, zwei Boeing 747, 16 Airbus A320/321, acht Dash 8-400, sechs Bombardier CRJ9 sowie fünf Boeing MD-11-Frachtflugzeuge) ausgewiesen.

Aus fest kontrahierten Flugzeugverkaufsverträgen für zum Verkauf stehende Flugzeuge werden finanzielle Zuflüsse in Höhe von 182 Mio. EUR (Vorjahr: 37 EUR) erwartet.

Passiva

33 Gezeichnetes Kapital

GRUNDKAPITAL

Durch Beschluss des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG vom 19. September 2021 wurde mit Zustimmung des Aufsichtsrats vom gleichen Tag das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG um 1.530.221.624,32 EUR auf 3.060.443.248,64 EUR durch die Ausgabe von 597.742.822 auf den Namen lautenden Stückaktien unter Ausnutzung des Genehmigten Kapitals C erhöht. Die Kapitalerhöhung wurde mit der Eintragung in das Handelsregister am 6. Oktober 2021 wirksam. Das Grundkapital ist damit in 1.195.485.644 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt, wobei auf jede Stückaktie ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital entfällt.

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 Aktionär:innen 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 Mitarbeitenden (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Bis zum 31. Dezember 2021 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 7.637.831,68 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 22.362.168,32 EUR beträgt.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 4. Mai 2021 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 3. Mai 2026 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 5.500.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlage zu erhöhen, um den Nettoemissionserlös überwiegend zur Rückzahlung des der Deutschen Lufthansa AG durch den Wirtschaftsstabilisierungsfonds zur Verfügung gestellten Kapitals zu verwenden oder für andere in § 7f WStBG genannte Zwecke (Genehmigtes Kapital C). Den Aktionär:innen ist ein Bezugsrecht einzuräumen. Der Wirtschaftsstabilisierungsfonds ist berechtigt, die ihm bei Ausübung seiner Bezugsrechte zustehenden neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien entsprechend dem Bezugsverhältnis gegen Leistung einer Sacheinlage durch vollständige oder teilweise Einbringung der Stillen Einlagen I und/oder II (einschließlich der Ansprüche auf Kupons und etwaiger Zusatzvergütung) zu zeichnen. Der Vorstand ist ermächtigt, den weiteren Inhalt der Aktienrechte und die

Bedingungen der Aktienausgabe mit Zustimmung des Aufsichtsrats festzulegen. Bis zum 31. Dezember 2021 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 1.530.221.624,32 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital C zum Bilanzstichtag noch 3.969.778.375,68 EUR beträgt.

Der Vorstand ist ermächtigt, im Falle des Eintritts der Voraussetzungen des § 4 Abs. 3 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage um bis zu 10 % zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionär:innen auszuschließen. Der Ausgabebetrag der neuen Aktien ist im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzulegen und darf den Börsenkurs nicht wesentlich unterschreiten. Von der Ermächtigung darf nur in dem Umfang Gebrauch gemacht werden, als dies zu einem Entfall der in § 4 Abs. 3 LuftNaSiG genannten Voraussetzungen erforderlich ist.

Der Vorstand ist ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats Aktionär:innen in dem Umfang, wie es zur Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse erforderlich ist, und in der Reihenfolge des § 5 Abs. 3 LuftNaSiG unter Setzung einer angemessenen Frist mit Hinweis auf die andernfalls mögliche Rechtsfolge, der Aktien nach Maßgabe des § 5 Abs. 7 LuftNaSiG verlustig zu gehen, aufzufordern, sämtliche oder einen Teil der von ihnen gehaltenen Aktien zu veräußern und die Veräußerung der Gesellschaft unverzüglich nachzuweisen.

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 Stückaktien an die Inhaber:innen beziehungsweise Gläubiger:innen von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 4. Mai 2025 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionär:innen 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 Aktien bei Ausübung von Umtauschrechten, die dem nach dem Stabilisierungsfondsgesetz errichteten Wirtschaftsstabilisierungsfonds als stillem Gesellschafter der Gesellschaft 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 Kontrollerrlangung 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 nichtstaatlichen Erwerbenden steht dem Erwerbenden 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.

Durch die Rückzahlung der durch den WSF geleisteten Stillen Einlagen sind die in den beiden vorangegangenen Absätzen dargestellten bedingten Kapitalerhöhungen gegenstandslos geworden. Ihre Aufhebung ist auf der nächsten Hauptversammlung vorgesehen.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 4. Mai 2021 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 153.022.161,92 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaber:innen beziehungsweise Gläubiger:innen von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 3. Mai 2026 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionär:innen in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

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 Aktionär:innen gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Die Ermächtigung sieht vor, dass der Vorstand sie insbesondere zur Verfolgung der im Beschluss der Hauptversammlung genannten Zwecke verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 7. Mai 2019 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Im Geschäftsjahr 2021 hat die Deutsche Lufthansa AG keine eigenen Aktien erworben. Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien im Bestand.

STILLE BETEILIGUNG I

Im Juni 2021 wurden 1,5 Mrd. EUR aus der mit dem WSF vereinbarten Stillen Beteiligung I abgerufen. Im Rahmen der Kapitalerhöhung im Oktober 2021 hat der WSF sein Bezugsrecht ausgeübt und aus der Stillen Beteiligung I eine Sacheinlage von 282 Mio. EUR gegen die Gewährung neuer Aktien geleistet. Unmittelbar nach Abschluss der Kapitalerhöhung wurde der zu diesem Zeitpunkt noch ausstehende Restbetrag der Stillen Beteiligung I von 1.218 Mio. EUR zuzüglich der darauf zu leistenden Kupons von 19 Mio. EUR an den WSF zurückgezahlt.

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 2021 und 2020:

T111 EIGEN- UND FREMDKAPITAL

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapital	4.490	1.387
In % der Bilanzsumme	10,6	3,5
Fremdkapital	38.048	38.097
In % der Bilanzsumme	89,4	96,5
Gesamtkapital	42.538	39.484

Im Geschäftsjahr 2021 stieg die Eigenkapitalquote aufgrund der Kapitalmaßnahmen und eines das negative erfolgswirksame Ergebnis nach Steuern überkompensierenden positiven erfolgsneutralen Ergebnisses gegenüber dem Vorjahreswert um 7,1 Prozentpunkte auf 10,6 %.

Die Deutsche Lufthansa AG unterliegt keinen satzungsmäßigen Kapitalerfordernissen.

34 Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer in Vorjahren zurückgezahlten Wandelanleihe. Im Zuge der Kapitalerhöhung im Jahr 2021 hat sich die Kapitalrücklage brutto um 632 Mio. EUR und nach Abzug der Transaktionskosten von 71 Mio. EUR und unter Berücksichtigung latenter Steuern von 17 Mio. EUR um 578 Mio. EUR erhöht.

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 2021 wie folgt entwickelt:

T112 ERLÄUTERUNG DER ERFOLGSNEUTRALEN AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OTHER COMPREHENSIVE INCOME)

in Mio. €	2021	2020
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung		
Gewinne/Verluste der Periode	193	-107
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	-	-
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	-27	-29
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	2	1
Gewinne/Verluste der Periode	-	-
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	-	-
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	1.009	-655
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	96	143
Gewinne/Verluste der Periode	1.095	-1.119
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	10	607
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Finanzanlagen		
Gewinne/Verluste der Periode – reklassifizierbar	7	4
Gewinne/Verluste der Periode – nicht reklassifizierbar	-	-
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	2.933	-2.584
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling)	-1	-4
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling)	-	-
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-810	747
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge nach Ertragsteuern	3.402	-2.484

T113 ERLÄUTERUNG DER FÜR ERFOLGSNEUTRALE AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OCI) ERFASSTEN ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2021			2020		
	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	193	-	193	-107	-	-107
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	-27	7	-20	-29	-7	-36
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	2	-	2	1	-	1
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	1.009	-234	775	-655	166	-489
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	96	-17	79	143	-34	109
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen – reklassifizierbar	7	-	7	4	-	4
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	2.933	-566	2.367	-2.584	622	-1.962
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling)	-1	-	-1	-4	-	-4
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling)	-	-	-	-	-	-
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI)	4.212	-810	3.402	-3.231	747	-2.484

Die Veränderung des Eigenkapitals insgesamt ist **↗ T060 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals, S. 158**, 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.

Durch die Pensionspläne ist der Konzern neben verschiedenen versicherungsmathematischen Risiken wie Zinsrisiko, Langlebkeitsrisiko sowie Risiko aus Gehaltssteigerungen vor allem finanziellen Risiken im Zusammenhang mit dem Planvermögen ausgesetzt.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen für Mitarbeitende 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.

DEUTSCHLAND

Zwischen 2015 und 2017 wurde die Umstellung der leistungsorientierten Pläne auf beitragsorientierte Pläne mit garantierten Beiträgen während der Anwartschaftszeit für künftige Pensionszusagen für alle Beschäftigungsgruppen abgeschlossen.

Mit dem Tarifvertrag „Lufthansa Rente Boden“ wurde eine neue betriebliche Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage für die in Deutschland beschäftigten Bodenmitarbeitenden, 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 Mitarbeitende bleiben die bis zum 31. Dezember 2015 erworbenen Anwartschaften erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2016 können die Mitarbeitenden grundsätzlich unter Berücksichtigung der Eigenleistungen das gleiche Versorgungsniveau erreichen wie unter dem vorangegangenen Tarifvertrag. Für ab dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeitende 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 gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet.

Für bis zum 5. Juli 2016 eingestellte Kabinen-Mitarbeitende bleiben die bis zum 30. Juni 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Juli 2016 erhalten diese Mitarbeitenden Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in die betriebliche Altersversorgung. Für die betroffenen Mitarbeitenden 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 Mitarbeitenden abgelöst und auf eine Beitragszusage mit Mindestleistung umgestellt. Für alle Mitarbeitenden 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 gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet.

Für vor dem 1. Januar 2017 eingestellte Cockpit-Mitarbeitende bleiben die bis zum 31. Dezember 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2017 erhalten die Mitarbeitenden Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in die betriebliche Altersversorgung. Für alle Mitarbeitenden 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 gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet.

Den Mitarbeitenden des Cockpitpersonals 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. Die Übergangsregelung sieht grundsätzlich eine schrittweise Anhebung des kollektiven Rentenalters für Pilot:innen von 58 auf 60 Jahre bis 2021 vor. Im Zusammenhang mit dem langfristig erwarteten Personalüberhang im Cockpitbereich wird die vorgenannte Klausel in Bezug auf das kollektive Ausscheidealter vorübergehend nicht angewendet. Die diesbezügliche Plananpassung wurde im Vorjahr im nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand erfasst.

Der Verpflichtungsumfang aus den kapitalmarktorientierten Komponenten der betrieblichen Altersversorgung für Boden-, Kabinen- und Cockpit-Mitarbeitende 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.

Für die tarifvertraglich vereinbarten leistungsorientierten Pläne für das Cockpit- und Kabinenpersonal wurde 2020 eine vorübergehende Absenkung der Arbeitgeberbeiträge vereinbart, die für das Kabinenpersonal bis zum 30. Juni 2021 galt und für das Cockpitpersonal bis zum 31. März 2022 befristet ist.

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung erfolgt bei den inländischen leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen und für noch nicht ausfinanzierte Beträge über Pensionsrückstellungen.

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 Treuhand-schaft (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 ist 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 der gleichen 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 Mitarbeitenden 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.

Gesetzliche Mindestdotierungsverpflichtungen bestehen in Deutschland nicht. Die im Vorjahr ab dem zweiten Quartal ausgesetzte laufende Dotierung für die inländischen leistungsorientierten Pläne wurde in der Berichtsperiode mit einer Einmaldotierung von 276 Mio. EUR teilweise nachgeholt. Im Vorjahr wurden im ersten Quartal 85 Mio. EUR in das Planvermögen eingezahlt. Die kontinuierliche Dotierung bleibt ausgesetzt. Des Weiteren wurden aus dem Planvermögen des Lufthansa Pension Trust e. V. für die Pläne der Deutschen Lufthansa AG, der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG Erstattungen in Höhe von 328 Mio. EUR (Vorjahr: 288 Mio. EUR) für geleistete Rentenzahlungen entnommen. Während der Erstattungsbetrag im Vorjahr zum Bilanzstichtag bereits aus dem Planvermögen entnommen war, war er im Jahr 2021 zum Stichtag lediglich zur Erstattung angemeldet. Die zugehörigen Vermögenswerte wurden daher nicht mehr im Planvermögen, sondern unter den sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

SCHWEIZ

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. Die 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 der Pensionskassenexpert:innen und müssen der Regulierungsbehörde vorgelegt werden. Eine Zustimmung der Behörde ist jedoch nicht erforderlich. Im Geschäftsjahr 2021 wurden die Verrentungsfaktoren für die Cockpit-Pensionskasse für alle von 2023 bis 2025 in Pension gehenden Beschäftigten neu festgelegt, was zu einem Ertrag aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand von 62 Mio. EUR führte.

ÖSTERREICH

Für Mitarbeitende 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:innen. Im Berichtsjahr konnte über einen Zusatzkollektivvertrag für das Bordpersonal ein vorübergehender Entfall der Nachschussverpflichtungen in die Pensionskasse vereinbart werden. Die dadurch in den kommenden Jahren voraussichtlich entstehenden Kürzungen von Pensionen von Leistungsbeziehenden führen zu einem Ertrag aus nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand von 22 Mio. EUR.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen für das Bodenpersonal sind beitragsfrei gestellt und werden durch Verrentung des Planvermögens ermittelt. Für aktive Pilot:innen und Flugbegleiter:innen sowie für Führungskräfte der obersten Ebene bestehen keine Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen, sondern ausschließlich beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen.

USA UND WEITERE LÄNDER

Die leistungsorientierten Altersversorgungssysteme der LSG Sky Chefs in den USA sind für Neueintritte 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 für laufende Beschäftigungsverhältnisse basiert auf beitragsorientierten Plänen.

Für weitere Mitarbeitende im Ausland bestehen in geringem Umfang ebenfalls Zusagen für Alters- und zum Teil medizinische Versorgung, die im Wesentlichen von der Betriebszugehörigkeit und dem bezogenen Gehalt abhängig sind. Die Leistungen werden in der Regel über externe Fonds finanziert.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge für leistungsorientierte Zusagen setzen sich wie folgt zusammen:

T114 LEISTUNGSORIENTIERTE VERSORGUNGSZUSAGEN

	31.12.2021				31.12.2020			
	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegen-der Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegen-der Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen
in Mio. €								
Deutschland Altersversorgung	18.191	-13.166	-	5.025	19.506	-12.165	-	7.341
Deutschland Übergangsversorgung	1.568	-266	-	1.302	1.528	-337	-	1.191
Schweiz	3.968	-4.119	121	-30	4.188	-3.606	-	582
Österreich	385	-176	-	209	444	-180	-	264
USA	339	-345	-	-6	342	-306	-	36
Andere Länder	484	-438	-	46	520	-443	-	77
Bilanzwerte	24.935	-18.510	121	6.546	26.528	-17.037	-	9.491
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	6.682	-	-	-	9.531
davon Sonstige Vermögenswerte	-	-	-	136	-	-	-	40
davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	12	6	-	6	-	-	-	-

Die Vermögenswertbegrenzung ergibt sich für Pläne in der Schweiz, bei denen der Marktwert des Planvermögens die leistungsorientierte Verpflichtung übersteigt, dieser Überschuss dem Plan aber nicht durch Auszahlungen oder zukünftig unter dem Dienstzeitaufwand liegende Beiträge in das Planvermögen entzogen werden kann.

Der Gesamtbetrag der leistungsorientierten Verpflichtungen verteilt sich wie folgt auf die Anspruchsberechtigten:

T115 AUFTEILUNG DER LEISTUNGSORIENTIERTEN ZUSAGEN

in Mio. €	2021	2020
Aktive Beschäftigte	15.806	17.589
Unverfallbar ausgeschiedene Beschäftigte	2.189	2.127
Rentner:innen	6.940	6.812
Summe	24.935	26.528

Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen betrug zum 31. Dezember 2021 wie im Vorjahr 20 Jahre.

Die Entwicklung zwischen dem Eröffnungssaldo und dem Schlusssaldo der Pensionsverpflichtung, des Planvermögens und der Pensionsrückstellung stellt sich wie folgt dar:

T116 VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITGEBER

	2021					2020				
	Leistungs-orientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizu-legenden Zeitwert des Plan-vermögens	Pensions-rück-stellung	Aus-wirkungen der Ver-mögens-wertbe-grenzung	Netto-bilanz-ansatz aus leistungs-orientierten Zusagen	Leistungs-orientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizu-legenden Zeitwert des Plan-vermögens	Pensions-rück-stellung	Aus-wirkungen der Ver-mögens-wertbe-grenzung	Netto-bilanz-ansatz aus leistungs-orientierten Zusagen
in Mio. €										
Anfangsbestand 1. Januar	26.528	17.037	9.491	-	9.491	24.865	17.960	6.905	2	6.907
Laufender Dienstzeitaufwand	508	-	508	-	508	502	-	502	-	502
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Effekte aus Kürzungen	-89	-	-89	-	-89	31	-	31	-	31
Zinsaufwand/Zinserträge	201	119	82	-	82	319	222	97	-	97
Im Gewinn und Verlust erfasster Gesamtbetrag	620	119	501	-	501	852	222	630	-	630
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus der Veränderung finanzieller Annahmen	-1.978	-	-1.978	-	-1.978	2.433	-	2.433	-	2.433
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus der Veränderung demografischer Annahmen	-150	-	-150	-	-150	24	-	24	-	24
Gewinne/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	209	-	209	-	209	-308	-	-308	-	-308
Wertentwicklung des Planvermögens abzüglich der in den Zinsen erfassten Beträge	-	1.132	-1.132	-	-1.132	-	-443	443	-	443
Effekt aus Vermögensobergrenze	-	-	-	121	121	-	-	-	-2	-2
Im sonstigen Ergebnis erfasster Gesamtbetrag	-1.919	1.132	-3.051	121	-2.930	2.149	-443	2.592	-2	2.590
Beiträge zum Plan – Arbeitnehmer:innen	83	81	2	-	2	96	61	35	-	35
Beiträge zum Plan – Arbeitgeber	-	486	-486	-	-486	-	235	-235	-	-235
Rentenzahlungen	-630	-598	-32	-	-32	-602	-510	-92	-	-92
Abgeltungszahlungen	-6	-7	1	-	1	-10	-10	-	-	-
In der Konzern-Kapitalflussrechnung erfasster Gesamtbetrag	-553	-38	-515	-	-515	-516	-224	-292	-	-292
Währungsdifferenzen	231	239	-8	-	-8	-51	-46	-5	-	-5
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-772	-431	-341	-	-341
Sonstiges/Umbuchungen	28	21	7	-	7	1	-1	2	-	2
Endstand 31. Dezember	24.935	18.510	6.425	121	6.546	26.528	17.037	9.491	-	9.491
davon Pensionsverpflichtungen	-	-	-	-	6.682	-	-	-	-	9.531
davon Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	-	-	-	-	539	-	-	-	-	544
davon aktive Überhänge des Planvermögens über die Pensionsverpflichtung	-	-	-	-	136	-	-	-	-	40
davon unter den Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	12	6	6	-	6	-	-	-	-	-

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 Effekt aus Kürzungen resultiert im Wesentlichen aus einer Absenkung des Verrentungsfaktors, der auf das im Pensionsplan angesparte Guthaben angewendet wird, und betrifft alle von 2023 bis 2025 in den Ruhestand gehenden Begünstigten des Cockpit-Pensionsplans in der Schweiz sowie eine befristete Kürzung laufender Pensionszahlungen für pensionierte Cockpit-Mitarbeitende in Österreich.

Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen beinhalten Gewinne aus den gegenüber Vorjahr gestiegenen Abzinsungssätzen. Kursbedingte Verpflichtungsanpassungen bei den kapitalmarktorientierten Versorgungsplänen werden in den erfahrungsbedingten Anpassungen ausgewiesen.

Das Planvermögen erzielte im Geschäftsjahr 2021 einen Wertzuwachs in Höhe von 1.251 Mio. EUR (Vorjahr: Wertverlust von 221 Mio. EUR). Dieser Betrag setzt sich aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Zinsertrag und der Neubewertungskomponente für das Planvermögen zusammen.

Die Position Sonstiges/Umbuchungen betrifft im Wesentlichen Zugänge aus der Verschmelzung von nicht konsolidierten Gesellschaften auf konsolidierte Einheiten.

Die Abflüsse aus dem Planvermögen durch Rentenzahlungen in Höhe von 598 Mio. EUR beinhalten die Finanzierung von Renten in Deutschland aus dem CTA-Vermögen in Höhe von 328 Mio. EUR.

Informationen über Steueransprüche im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen sind in **➔ T082 Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten, S. 182**, zu finden.

Der Berechnung der Pensionsverpflichtungen und des zugehörigen Planvermögens wurden folgende wesentliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt:

T117 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI DEUTSCHEN GESELLSCHAFTEN

in %	31.12.2021	31.12.2020
Zinssatz		
Altersversorgung	1,3	0,8
Übergangsversorgung	1,3	0,8
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.

T118 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI AUSLÄNDISCHEN GESELLSCHAFTEN

in %	31.12.2021	31.12.2020
Zinssatz		
Österreich	1,3	0,8
Schweiz	0,3	0,1
USA	2,7	2,3
Gehaltssteigerung		
Österreich	1,6	1,6
Schweiz	1,5	1,5
USA	-	-
Rentensteigerung		
Österreich	1,8	1,6
Schweiz	0,0	0,0
USA	-	-

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden für die Schweiz erstmals die BVG 2020-Generationentafeln verwendet. Hieraus ergab sich ein versicherungsmathematischer Gewinn von 148 Mio. EUR. 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.

T119 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN ANNAHMEN, STAND 2021

	Auswirkung auf die leistungsorientierte Verpflichtung zum 31.12.2021 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung ¹⁾	24.937	-
Zinssatz		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	22.797	-8,6
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	26.950	+8,1
Gehaltstrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	24.975	+0,2
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	24.901	-0,1
Rententrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	25.201	+1,1
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	24.907	-0,1

¹⁾ Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

T119 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN ANNAHMEN, STAND 2020

	Auswirkung auf die leistungs- orientierte 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“.

Eine Absenkung der in den Pensionsverpflichtungen berücksichtigten Sterbewahrscheinlichkeiten um 10 % führt zu einer in Abhängigkeit vom individuellen Alter jeder 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 2021 um 323 Mio. EUR (Vorjahr: 351 Mio. EUR) führen.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt, mögliche Interaktionseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden nicht berücksichtigt.

Das Planvermögen setzte sich wie folgt zusammen:

T120 ZUSAMMENSETZUNG DES PLANVERMÖGENS

	31.12.2021				31.12.2020			
	Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Markt- preisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt in Mio. €	in %	Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Markt- preisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt in Mio. €	in %
Aktien			6.579	35,5			5.626	33,0
Europa	2.745	-			2.152	-		
Andere	3.834	-			3.470	4		
Festverzinsliche Wertpapiere			6.933	37,4			6.060	35,6
Staatsanleihen	3.482	-			3.159	8		
Unternehmens- anleihen	3.451	-			2.890	3		
Aktienfonds	173	-	173	0,9	153	-	153	0,9
Rentenfonds	643	-	643	3,5	723	-	723	4,2
Mischfonds ¹⁾	114	-	114	0,6	77	-	77	0,5
Geldmarktanlagen	810	-	810	4,4	1.298	-	1.298	7,6
Immobilien			1.348	7,3			1.225	7,2
Direkte Anlagen	-	9			-	7		
Indirekte Anlagen	957	382			863	355		
Versicherungsverträge	-	140	140	0,8	-	151	151	0,9
Bankguthaben	238	-	238	1,3	345	184	529	3,1
Sonstige Anlagen ²⁾	232	1.300	1.532	8,3	207	988	1.195	7,0
Summe	16.679	1.831	18.510	100,0	15.337	1.700	17.037	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.

Das Planvermögen für 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 Allokation der ausgelagerten Mittel auf Anlageklassen (zum Beispiel Aktien) für die Defined Benefit-Pläne erfolgt auf Basis von durch die Lufthansa Group durchgeführten 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 einer externen Berater:in erstellt. Die Ergebnisse sollen aufzeigen, mit welchem Anlagemix (Renten, Aktien etc.) die langfristigen Pensionsverpflichtungen gedeckt werden können. Dazu wird im ersten Schritt von der Aktuar:in eine langfristige Prognose für die Entwicklung der Pensionsverpflichtungen erstellt.

Die Lufthansa Group steuert und überwacht die sich aus der Ausfinanzierung von Defined Benefit-Pensionsverpflichtungen ergebenden finanziellen Risiken. Die Prozesse zur Risikosteuerung und -überwachung sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert geblieben. Es werden derivative Finanzinstrumente insbesondere zum Management von Fremdwährungsrisiken eingesetzt.

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 hin 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.

Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, innerhalb eines mittel- bis langfristigen Zeitraums die deutschen Pensionsverpflichtungen durch Deckungsvermögen und eine positive Kapitalmarktrendite zu decken. Ein wesentlicher Faktor zur Zielerreichung ist die Performance der Anlagen.

Die Anlagestrategie der kapitalmarktorientierten Versorgungspläne wurde ebenfalls initial durch die Gesellschaft festgelegt, regelmäßig im Rahmen einer ALM-Studie überprüft und gegebenenfalls vom Anlageausschuss an sich verändernde Kapitalmarktanforderungen angepasst. Hierdurch können sich auch Veränderungen der Anlagestrategie für bereits investierte Beiträge ergeben.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass im Geschäftsjahr 2022 365 Mio. EUR in Pläne eingezahlt werden (Vorjahr: 178 Mio. EUR); in Deutschland entfallen sie nur auf die kapitalmarktorientierte Versorgung. Die Einzahlungen umfassen die geplanten Dotierungen sowie die Zahlungen von Versorgungsleistungen, die nicht durch entsprechende Erstattungen aus Planvermögen gedeckt sind.

Für die zum Bilanzstichtag bestehenden leistungsorientierten Versorgungszusagen werden für die nächsten zehn Jahre folgende Pensionszahlungen prognostiziert:

T121 ERWARTETE FÄLLIGKEITEN DER UNDISKONTIERTEN PENSIONSZAHLUNGEN, STAND 2021

in Mio. €	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2021
2022	636
2023	641
2024	655
2025	666
2026	700
2027 – 2031	3.873

T121 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

Die prognostizierten Fälligkeiten für Pensionszahlungen beinhalten keine möglichen Dotierungen in das oder Finanzierungen aus dem Planvermögen. Daher können die Cashflow-Effekte aus Zahlungen in Bezug auf Pensionspläne höher oder niedriger sein als die prognostizierten Pensionszahlungen, abhängig hauptsächlich von der Fähigkeit des Unternehmens, seine bisherige Finanzierungspolitik in der Zukunft fortzuführen.

Für beitragsorientierte Versorgungszusagen beliefen sich die Beiträge im Jahr 2021 auf 298 Mio. EUR (Vorjahr: 409 Mio. EUR). Diese entfallen im Wesentlichen auf Beiträge zu gesetzlichen Rentenversicherungen, enthalten aber auch tarifvertragliche oder freiwillige Beiträge zu anderen Versorgungseinrichtungen. Der Rückgang ergab sich vor allem aus geringeren Beiträgen zur gesetzlichen Rentenversicherung aufgrund reduzierter Beschäftigtenzahlen und Kurzarbeit sowie der auf den Zeitraum von 2021 bis 2023 befristeten Aussetzung von Zahlungen an Versorgungskassen.

36 Sonstige Rückstellungen

Die in der Bilanz unter lang- und kurzfristig ausgewiesenen sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

T122 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2021			31.12.2020		
	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	50	48	2	32	32	-
Übrige Personalkosten	197	160	37	209	169	40
Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	20	-	20	50	-	50
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	169	109	60	88	38	50
Umweltlastensanierungen	31	28	3	31	28	3
Prozesse	247	56	191	65	12	53
Restrukturierungen/Abfindungen	487	54	433	221	47	174
Überholung Lease-Flugzeuge	342	165	177	323	162	161
Gewährleistungen	65	-	65	47	-	47
Übrige Rückstellungen	350	83	267	323	70	253
Summe	1.958	703	1.255	1.389	558	831

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen ergeben sich aus tarifvertraglichen Vereinbarungen in Deutschland. Die Ermittlung der Verpflichtungen erfolgte im Jahr 2021 mit einem Zinssatz von 0,00 % (Vorjahr: 0,00 %). Die in der nachfolgenden Tabelle zur Entwicklung der sonstigen Rückstellungen ausgewiesenen Zinseffekte ergaben sich aus der Marktwertentwicklung des Planvermögens.

Zur Insolvenzversicherung der Erfüllungsrückstände der Arbeitgeberin aus Altersteilzeitverträgen, in denen Mitarbeitende im sogenannten Blockmodell zunächst die volle Arbeitsleistung gegen ein reduziertes Entgelt erbringen und danach unter Fortzahlung des reduzierten Entgelts von der Arbeit freigestellt werden, wurden Zahlungsmittel an ein externes Treuhandvermögen übertragen beziehungsweise Rückdeckungsversicherungen abgeschlossen. Dieses ausgelagerte Vermögen wird am Bilanzstichtag zu Marktwerten bewertet und mit den Bruttoverpflichtungen saldiert, da es die Anforderungen an Planvermögen erfüllt.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitenden aus Altersteilzeitverträgen zeigen folgenden Finanzierungsstand:

T123 FINANZIERUNGSSTAND

in Mio. €	2021	2020
Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	183	149
Externes Planvermögen	-137	-130
	46	19
davon sonstige Rückstellungen	50	32
davon sonstige Vermögenswerte	2	13
davon unter den zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	2	-

Die Rückstellungen für übrige Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitenden 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.

Die Zunahme der drohenden Verluste aus schwebenden Geschäften betrifft langfristige Wartungsverträge bei der Lufthansa Technik AG, für die im abgeschlossenen Geschäftsjahr festgestellt wurde, dass die vereinbarten Erlöse die zurechenbaren Aufwendungen nicht decken werden.

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 Zunahme der Rückstellung ergab sich im Wesentlichen im Zusammenhang mit laufenden Verfahren staatlicher und europäischer Behörden, für die die Lufthansa Group davon ausgeht, dass sie zu Bußgeldbescheiden führen werden.

➔ Erläuterung 11, S. 180.

Die Rückstellungen für Restrukturierungen und Abfindungen basieren auf abgeschlossenen Aufhebungsvereinbarungen oder angebotenen Vertragsbeendigungen, denen sich der Konzern nicht mehr entziehen kann. Die Zunahme ergibt sich vor allem aus den bei der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Technik-Gruppe aufgelegten Abfindungsprogrammen.

Die Rückstellungen für die Überholung von Lease-Flugzeugen betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen zur Wartung, Überholung und Reparatur dieser Flugzeuge.

In den übrigen Rückstellungen sind 130 Mio. EUR (Vorjahr: 132 Mio. EUR) ausstehende Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings enthalten. Dieser Rückstellung stehen Ausgleichsansprüche gegenüber den Versicherern gegenüber, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden.

Im Geschäftsjahr 2021 haben sich die einzelnen Rückstellungspositionen wie folgt entwickelt:

T124 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2021

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse
Stand 01.01.2021	32	209	50	88	31	65
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-
Währungsdifferenzen	-	1	-4	-2	-	-1
Verbrauch	-49	-32	-39	-12	-1	-6
Zuführung/Neubildung	80	24	18	111	1	199
Zinseffekte	1	-	-	-	-	-
Auflösung	-	-5	-	-16	-	-10
Umgliederungen	-14	-	-5	-	-	-
Stand 31.12.2021	50	197	20	169	31	247

T124 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2021 (Fortsetzung)

in Mio. €	Restrukturierungen/ Abfindungen	Überholung Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
Stand 01.01.2021	221	323	47	323	1.389
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Währungsdifferenzen	2	3	1	2	2
Verbrauch	-137	-39	-10	-56	-381
Zuführung/Neubildung	427	61	30	85	1.036
Zinseffekte	-	-	-	-	1
Auflösung	-10	-4	-3	-14	-62
Umgliederungen	-16	-2	-	10	-27
Stand 31.12.2021	487	342	65	350	1.958

Im Vorjahr hatten sich die einzelnen Rückstellungspositionen wie folgt entwickelt:

T124 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

T124 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

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

Zum Ende des Geschäftsjahres 2020 waren entsprechend folgende Zahlungsabflüsse geschätzt worden:

T125 ZAHLUNGSABFLÜSSE BEI LANGFRISTIGEN RÜCKSTELLUNGEN, STAND 2021

in Mio. €	2023	2024	2025	2026 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	20	14	13	61
Umweltlastensanierungen	3	3	3	19
Restrukturierungen/ Abfindungen	23	28	3	-
Überholung Lease-Flugzeuge	74	29	18	45
Übrige Rückstellungen	61	27	13	42

T125 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

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.

T126 FINANZSCHULDEN 31.12.2021

in Mio. €	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	6.697	6.697	-
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.461	1.680	781
Leasingverbindlichkeiten	2.370	1.962	408
Sonstige Darlehen	5.142	4.702	440
	16.670	15.041	1.629

T126 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

Die Lufthansa Group verfolgt grundsätzlich die Strategie, Finanzschulden in allen Währungen mittels Zinsderivaten in Finanzschulden in Euro umzuwandeln.

Bei den Anleihen handelt es sich um acht Anleihen mit festem Rückzahlungsbetrag, die im Rahmen des Euro Medium Term Notes-Programms begeben wurden. Das Programm wurde im Jahr 2021 auf einen Gesamtbetrag von 10 Mrd. EUR aufgestockt. Zum Bilanzstichtag waren im Rahmen des Programms Anleihen mit einem Nominalvolumen von 5,6 Mrd. EUR, Zinssätzen zwischen 0,25 % und 3,75 % sowie Fälligkeiten zwischen November 2023 und Juli 2029 begeben. Weiterhin werden unter der Position eine Wandelanleihe und eine Hybridanleihe ausgewiesen. 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. Investor:innen haben zudem die Möglichkeit, die Anleihe in neue und/oder bestehende Namensaktien der Deutschen Lufthansa AG zu wandeln. Infolge der Kapitalerhöhung im Jahr 2021 wurde der Wandlungspreis von 12,96 EUR auf 9,23 EUR reduziert. Die Hybridanleihe hat eine Laufzeit bis August 2075 und eine Verzinsung von 4,382 %. Sie kann in einem fünfjährigen Turnus gekündigt werden, das nächste Mal im Februar 2026. Infolge der Auflagen im Zusammenhang mit dem Stabilisierungspaket des WSF wurden die Zinszahlungen auf diese Anleihe 2021 für die Dauer der Stabilisierungsmaßnahmen unter Beibehaltung des Zahlungsanspruchs der Gläubiger:innen

ausgesetzt. Die Lufthansa Group beabsichtigt, die aufgeschobenen Zinsen so schnell wie möglich nachzuzahlen, sobald die anwendbaren Beschränkungen aus den Stabilisierungsmaßnahmen des WSF aufgehoben werden.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betrafen 646 Mio. EUR staatlich garantierte Kredite in der Schweiz und in Österreich, die mit Aktien, Gesellschaftsanteilen und Flugzeugen diverser konsolidierter Gesellschaften besichert waren (→ Erläuterung 2, S. 160 ff., und Erläuterung 19, S. 189). Darüber hinaus entfielen 1.626 Mio. EUR auf Schuldscheindarlehen von Kreditinstituten. Ein Schuldscheindarlehen mit einem Buchwert von 70 Mio. EUR war mit einem Flugzeug besichert.

Die Leasingverbindlichkeiten entsprechen dem Barwert der verbleibenden Zahlungsverpflichtungen aus kontrahierten Leasingverträgen. Zu weiteren Details zu den abgeschlossenen Verträgen → Erläuterung 22, S. 191 ff.

Die Leasingverbindlichkeiten der Lufthansa Group weisen nachfolgend dargestellte Fälligkeiten auf. Die Angaben basieren auf vertraglichen, undiskontierten Zahlungen.

T127 FÄLLIGKEITSANALYSE VON LEASINGVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Im 1. Quartal	126	133
Bis 1 Jahr ¹⁾	334	376
1 – 5 Jahre	1.161	1.309
Später	1.168	1.409

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

Unter den sonstigen Darlehen entfielen 4.464 Mio. EUR (Vorjahr: 3.378 Mio. EUR) auf strukturierte Leasinggesellschaften und sonstige Flugzeugfinanzierungsmodelle (→ Erläuterung 19, S. 189). Dieser Betrag war mit den jeweils finanzierten Flugzeugen besichert. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 20 weitere Flugzeugfinanzierungen abgeschlossen. 287 Mio. EUR betrafen ein Darlehen und Genussrechte im Rahmen der belgischen Staatshilfe. Bezogen auf das Darlehen wurde kumuliert ein Betrag von 6 Mio. EUR für die Unter verzinslichkeit ermittelt. Es war mit Aktien und Genussrechten der belgischen SN Airholding SA/NV besichert. Weitere 142 Mio. EUR entfielen auf Darlehen an die LSG Sky Chefs USA, Inc., im Rahmen des CARES Act.

Sowohl im Geschäftsjahr 2021 als auch im Geschäftsjahr 2020 sind alle Zahlungsverpflichtungen und Auflagen aus den beschriebenen Darlehensverträgen erfüllt worden. Mit dem Ergebnis des Jahres 2021 kann die Austrian Airlines AG eine im Vertrag über den Stabilisierungskredit vereinbarte Kennzahl nicht erfüllen. Das Darlehen wird aus diesem Grund unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen. Der Vorstand von Austrian Airlines hat Verhandlungen über einen Kündigungsverzicht für das Darlehen mit den gewährenden Banken aufgenommen.

38 Langfristige Vertragsverbindlichkeiten

T128 LANGFRISTIGE VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	30	36
	30	36

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

T129 LANGFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Erhaltene Anzahlungen	7	8
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	14	14
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	9	11
	30	33

In den passiven Rechnungsabgrenzungen sind öffentliche Investitionszuschüsse und -zulagen in Höhe von 6 Mio. EUR (Vorjahr: 6 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 außertariflich Mitarbeitende enthalten. Im Rahmen der aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen gewähren die Deutsche Lufthansa AG 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 außertariflich Mitarbeitende. Die gewährten Optionspakete 2018, 2019 und 2020 beinhalten eine Outperformance-Option und eine Performance-Option. Am Programmende erhalten die Teilnehmer:innen bei Werthaltigkeit eine Barzahlung. Im Geschäftsjahr 2021 wurde für keine der teilnehmenden Gruppen ein neues Programm aufgelegt.

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:in 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 Kurses der Lufthansa Aktie gebunden. Der Auszahlungsbetrag hängt vom Erreichen definierter Performanceziele 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.

T130 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
Außertariflich Mitarbeitende	200 je 5 Prozentpunkte ab 1 %	1.000

T131 PERFORMANCE-OPTION – PERFORMANCEZIELE

Performance-Option nach Jahr	Hürde	Cap
2018	22 %	33 %
2019	22 %	33 %
2020	20 %	35 %

T132 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
Außertariflich Mitarbeitende	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 Peergroup 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.

T133 RELATIVER TSR – ZIELERREICHUNG UND AUSZAHLUNG PROGRAMM 2019

Positionierung Lufthansa Aktie zur Peergroup	Zielerreichung	Auszahlung in € für Vorstandsmitglieder	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 Peergroup 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 wurde im Rahmen der Bewertung eine erwartete Zielerreichung von 0% für den Adjusted ROCE und 100% für den Nachhaltigkeitsparameter 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 2021 und 2020 der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

T134 ENTWICKLUNG DES BESTANDS AN OPTIONEN UND VIRTUELLEN AKTIEN

	2021			2020		
	Anzahl Optionen	Anzahl virtueller Aktien	Bar-ausgleich in Tsd. €	Anzahl Optionen	Anzahl virtueller Aktien	Bar-ausgleich in Tsd. €
Ausstehend zum 01.01.	19.582	571.106	–	22.313	–	–
Gewährt	–	–	–	2.243	571.106	–
Ausgelaufen bzw. verfallen	4.846	–	–	1.017	–	–
Ausgeübt	–	–	–	3.957	–	17.062
Ausstehend zum 31.12.	14.736	571.106	–	19.582	571.106	–

Aus dem ausgelaufenen Aktienprogramm 2017 erfolgte aus der Performance- und Outperformance-Option keine Auszahlung (Vorjahr Aktienprogramm 2016: 17 Mio. EUR). Für das Geschäftsjahr 2021 wurde kein neues Aktienprogramm aufgelegt. Dadurch entstand im Geschäftsjahr kein Personalaufwand durch die Ausgabe neuer Aktien (Vorjahr: ebenfalls 0 Mio. EUR, da keine neuen Aktien ausgegeben wurden). Insgesamt halten an den Programmen Teilnehmende zum aktuellen Stichtag 2.610.934 Aktien (Vorjahr: 3.126.854 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:

T135 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE UND VIRTUELLEN AKTIEN ZUM 31.12.2021

	Anzahl Optionen/ virtuelle Aktien	Beizu- legender Zeitwert je Option/ virtueller Aktie in €	Anteil erdienter Anspruch	Beizu- legender Zeitwert gesamt in €
Vorstand				
Optionen 2018	181	138	0,66	16.480
Optionen 2019	6	700	0,62	2.600
Virtuelle Aktien 2020	571.106	1,18	0,44	296.258
Führungskräfte				
Optionen 2018	2.416	55	0,79	105.197
Optionen 2019	2.919	2.093	0,54	3.309.295
Optionen 2020	2.355	3.452	0,25	2.032.365
Außertariflich Mitarbeitende				
Optionen 2018	3.027	9	0,79	21.567
Optionen 2019	3.832	269	0,54	558.354
Optionen 2020	-	-	-	-
Summe Optionen und virtuelle Aktien	585.842			6.342.116
davon Optionen	14.736			
davon virtuelle Aktien	571.106			

T135 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE 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
Optionen 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
Außertariflich Mitarbeitende				
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			

Im Rahmen der Bilanzierung der Verbindlichkeit aus der Bewertung der Optionsrechte wird eine Fluktuation der Mitarbeitenden in Höhe von 6,08 % 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 Programmlaufzeit auszahlbaren Kaufpreinsnachlasses eine zusätzliche Rückstellung in Höhe von 3,8 Mio. EUR. Aus dieser einmaligen Rückstellung sowie aus der Bewertung der Optionsrechte ergibt sich somit zum Stichtag eine gesamte Rückstellung in Höhe von 9,9 Mio. EUR (Vorjahr: 11,0 Mio. EUR), wovon 9,8 Mio. EUR (Vorjahr: 9,0 Mio. EUR) unter den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Im Geschäftsjahr wurden keine Auszahlungen von ausgelaufenen Optionsrechten geleistet, sodass sich durch die Veränderung der Optionsrechte im Geschäftsjahr der Personalaufwand um 1,1 Mio. EUR verringert.

In die Monte-Carlo-Simulation (exklusive TSR-Programm für den 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 Peergroup-Unternehmen im DAX. Der Ansatz der erwarteten Volatilitäten basiert auf den historischen TSR-Daten. Dabei wurden für die Ermittlung der historischen Volatilitäten grundsätzlich die Kurse der letzten vier Jahre zugrunde gelegt. Bei der Bewertung für das Programm 2019 wurde eine Restlaufzeit von 13 Monaten sowie ein risikoloser Zins in Höhe von -0,81 % berücksichtigt, für das Programm 2020 eine Restlaufzeit von 25 Monaten und ein risikoloser Zins von -0,82 %.

Die vom externen Dienstleister verwendeten Parameter für den fiktiven Airline-Vergleichsindex sind in folgender Übersicht zusammengestellt:

T136 REFERENZPREIS

		Optionen 2018	Optionen 2019	Optionen 2020
Lufthansa	EUR	21,18	14,84	8,39
Air France-KLM	EUR	8,56	9,90	3,54
IAG	GBP	646,28	480,37	182,21
Ryanair	EUR	12,82	11,00	13,31
easyJet	GBP	1.340,31	1.131,63	622,96
Norwegian	NOK	236,70	37,49	-
WIZZair	GBP	2.858,46	3.667,66	3.701,91
Turkish	TRY	-	-	10,71

T137 ERWARTETE VOLATILITÄTEN

in % für:	Optionen 2018 zum 31.12.2021	Optionen 2018 zum 31.12.2020	Optionen 2019 zum 31.12.2021	Optionen 2019 zum 31.12.2020	Optionen 2020 zum 31.12.2021	Optionen 2020 zum 31.12.2020
Lufthansa	40,49	50,16	53,54	44,85	47,04	41,23
Air France-KLM	37,57	56,19	55,44	50,83	50,68	47,74
IAG	51,31	73,90	71,87	61,77	61,35	54,96
Ryanair	38,57	47,08	48,32	42,83	44,38	39,04
easyJet	48,74	67,31	70,00	57,57	61,44	52,02
Norwegian	142,36	119,94	142,19	105,57	-	-
WIZZair	39,81	51,89	55,38	47,38	48,16	43,74
Turkish	-	-	-	-	38,80	40,88
Risikoloser Zinssatz	Optionen 2018: -0,81 % für Eurozone (Vorjahr: -0,77 %) 0,23 % für Großbritannien (Vorjahr: -0,02 %) 0,78 % für Norwegen (Vorjahr: 0,31 %)				Optionen 2020: -0,79 % für Eurozone (Vorjahr: -0,80 %) 0,50 % für Großbritannien (Vorjahr: 0,00 %) 15,00 % für Türkei (Vorjahr: 15,00 %)	
	Optionen 2019: -0,82 % für Eurozone (Vorjahr: -0,79 %) 0,43 % für Großbritannien (Vorjahr: -0,02 %) 1,06 % für Norwegen (Vorjahr: 0,31 %)					
Fluktuation	6,08 % (Vorjahr: 5,35 %)				6,08 % (Vorjahr: 5,35 %)	

40 Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten

Die Lufthansa Group hat folgende Vertragsverbindlichkeiten erfasst:

T138 VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3.340	2.064
Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen	2.131	2.220
Verbindlichkeiten aus angearbeiteten Technik- und EDV-Leistungen	319	297
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	159	460
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	2.609	2.977
Verbindlichkeiten aus Verträgen mit Kunden	5.949	5.041
In der Berichtsperiode erfasste Erlöse		
Erlöse aus den Anfangsbeständen der Vertragsverbindlichkeiten		
Erlöse aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	1.253	2.873
Erlöse aus Kundenbindungsprogrammen	292	210
Erlöse aus Technik- und EDV-Leistungen	235	148
Sonstige	418	226
Summe	2.198	3.457

Der Anstieg der Vertragsverbindlichkeiten für nicht ausgeflogene Flugdokumente resultiert aus den im Berichtsjahr wieder angestiegenen Ticketverkäufen auf zukünftige Flüge. Von den Vertragsverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2020 konnten 569 Mio. EUR (Vorjahr: 1.045 Mio. EUR) nicht realisiert werden, sondern wurden an die Kunden erstattet. Insgesamt wurden 2021 Ticketrückerstattungen in Höhe von 1.614 Mio. EUR (Vorjahr: 3.851 Mio. EUR) im Zusammenhang mit 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 2021 waren in den Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen 225 Mrd. Meilen (Vorjahr: 228 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 Flüge 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 6,5 Mrd. EUR, wovon 1,4 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 wird 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 76 % bis 2027 realisiert sein.

Wie im Vorjahr wurden auch im Geschäftsjahr 2021 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 2021 oder zum 31. Dezember 2020 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

T139 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN SOWIE SONSTIGE KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	49	55
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligten	1	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden	2.831	2.032
	2.881	2.087
Sonstige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19	14
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	292	316
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligten	-	-
Verbindlichkeiten aus Ergebnisbeteiligungen	82	61
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	912	843
	1.305	1.234
Summe	4.186	3.321

Der Buchwert dieser Verbindlichkeiten entspricht dem beizulegenden Zeitwert. Sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 135 Mio. EUR (Vorjahr: 38 Mio. EUR) dienen als Sicherheit für positive Marktwerte von Derivaten.

Zur Optimierung des Working Capital und Cashflows sowie zur Stärkung der Lieferantenbeziehungen nimmt die Lufthansa Group an einem Supply Chain Finance (SCF)-Programm teil. Das Programm wird von der CRX Markets AG, München, angeboten und ist kostenlos für die teilnehmenden Lieferanten. Lieferanten können auf freiwilliger Basis am Programm teilnehmen, um eine vorzeitige Bezahlung ihrer Forderungen von den teilnehmenden Banken mit einem Abschlag zu erhalten. Die Lufthansa Group bezahlt dann die ursprüngliche Rechnung am Fälligkeitsdatum an die Bank. Für die Lufthansa Group entstehen keine zusätzlichen Kosten gegenüber den teilnehmenden Banken. Zum 31. Dezember 2021 wird das SCF-Programm von den Konzerngesellschaften Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG und Lufthansa Technik AG

genutzt. Zum Stichtag nehmen sieben Lieferanten mit einem ausstehenden Volumen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 50 Mio. EUR (2020: 2 Mio. EUR) teil. Zahlungsbedingungen von Verbindlichkeiten im Programm gehen nicht über Zahlungsbedingungen mit Lieferanten hinaus, die nicht am Programm teilnehmen. Alle relevanten vertraglichen Zahlungsbedingungen und Konditionen werden ebenfalls mit Lieferanten außerhalb des Programms auf bilateraler Basis verhandelt, weshalb sich der Charakter der Lieferantenverbindlichkeit durch das SCF-Programm nicht verändert. Die Definition und der Ausweis der Verbindlichkeit aus Lieferungen und Leistungen bleiben somit erhalten. Entsprechend werden die Zahlungsströme aus den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in der Kapitalflussrechnung weiterhin als Operativer Cashflow dargestellt.

42 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

T140 KURZFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Erhaltene Anzahlungen	27	21
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	57	88
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	564	1.186
	648	1.295

Der Rückgang der sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten resultiert im Wesentlichen aus den Steuerverbindlichkeiten. Zur Unterstützung in der Krise in Deutschland und Österreich wurden im Vorjahr Steuer- und Abgabenstundungen von staatlichen Institutionen gewährt, die überwiegend im Geschäftsjahr zurückzuführen waren. Hieraus ergab sich eine Verminderung der Verbindlichkeiten von 810 Mio. EUR. Es handelt sich dabei im Wesentlichen um Einfuhrumsatz- und Luftverkehrssteuern. Daneben enthalten ist in den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten der kurzfristige Anteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen (↗ **Erläuterung 39, S. 212 ff.**). Weiterhin betreffen 194 Mio. EUR (Vorjahr: 193 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 2021 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. 53](#) 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 [↗ T141, S. 219](#), in der Spalte „Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen“ 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. 162 ff.](#), beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Segmentierung hat sich gegenüber dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 nicht geändert.

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. 176](#).

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.

T141 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2021

	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	7.702	826	3.768	3.117	1.085	16.498	313	-	-	16.811
davon Verkehrserlöse	6.802	820	3.644	-	-	11.266	-	610	-	11.876
Konzerninnenumsätze	674	-4	32	886	28	1.616	153	-	-1.769	-
Umsatzerlöse	8.376	822	3.800	4.003	1.113	18.114	466	-	-1.769	16.811
Übrige operative Erträge	570	104	65	405	239	1.383	1.266	-	-1.038	1.611
Operative Erträge	8.946	926	3.865	4.408	1.352	19.497	1.732	-	-2.807	18.422
Operative Aufwendungen	12.413	1.180	2.396	4.173	1.303	21.465	2.188	-	-2.880	20.773
davon Materialaufwand	5.687	607	1.665	2.075	416	10.450	180	-	-1.684	8.946
davon Personalaufwand	3.311	189	369	1.233	619	5.721	697	-	-1	6.417
davon Abschreibungen	1.566	205	149	174	81	2.175	120	-	-36	2.259
davon sonstige Aufwendungen	1.849	179	213	691	187	3.119	1.191	-	-1.159	3.151
Beteiligungsergebnis¹⁾	-19	24	24	-25	-22	-18	19	-	1	2
davon Ergebnis Equity-Bewertung	-19	24	13	-18	-22	-22	-	-	-	-22
Adjusted EBIT²⁾	-3.486	-230	1.493	210	27	-1.986	-437	-	74	-2.349
Überleitungspositionen	122	3	4	-47	-51	31	3	-	-1	33
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	14	-2	-	-35	-9	-32	2	-	-	-30
Pensionssondereffekte	98	-	-1	-6	-	91	-2	-	-	89
Ergebnis Anlagenabgang	10	5	5	-6	-42	-28	3	-	-1	-26
EBIT	-3.364	-227	1.497	163	-24	-1.955	-434	-	73	-2.316
Übriges Finanzergebnis										-290
Ergebnis vor Ertragsteuern										-2.606
Gebundenes Kapital ³⁾	9.905	1.145	2.458	4.030	927	18.465	5.608	-	-194	23.879
davon aus Equity-Beteiligungen	-	103	67	195	68	433	-	-	1	434
Segmentinvestitionen ⁴⁾	1.035	254	164	95	23	1.571	49	-	-264	1.356
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	-	24	-	24	-	-	-	24
Mitarbeitende zum Stichtag	53.295	3.563	4.162	20.569	15.626	97.215	8.075	-	-	105.290
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	54.918	3.290	4.210	21.328	15.546	99.292	8.351	-	-	107.643

¹⁾ Das Beteiligungsergebnis enthält keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte.

²⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T022, S. 43, 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.

T141 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 operative Erträge	994	147	69	437	143	1.790	1.571	-	-1.356	2.005
Operative Erträge	7.616	745	2.826	4.184	1.448	16.819	2.041	-	-3.266	15.594
Operative 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
Beteiligungsergebnis	-32	-102	28	-65	-34	-205	6	-	-	-199
davon Ergebnis Equity-Bewertung	-39	-102	17	-52	-34	-210	-	-	-	-210
Adjusted EBIT¹⁾	-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 ²⁾	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 ³⁾	958	106	222	152	28	1.466	48	-	-202	1.312
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	-	31	-	31	-	-	-	31
Mitarbeitende zum Stichtag	57.363	3.088	4.373	22.745	13.227	100.796	9.269	-	-	110.065
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	59.191	3.203	4.436	23.519	25.288	115.637	9.570	-	-	125.207

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T022, S. 43, im Konzernlagebericht.

²⁾ 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).

³⁾ 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 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.

Die eliminierten Umsätze der Segmente, die mit anderen, ebenfalls konsolidierten Segmenten erzielt wurden, sind in der Überleitungsspalte zu den Umsatzerlösen erkennbar.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEOGRAFISCHEN GEBIETEN 2021

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 findet sich in den Erläuterungen zum jeweiligen Geschäftsfeld im Lagebericht.

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T142 AUSSENSÜTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH REGIONEN 2021

in Mio. €	Europa	Nord-amerika	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse ¹⁾	7.692	1.636	277	1.774	231	266	11.876
Andere Betriebserlöse	1.942	1.853	162	673	201	104	4.935
Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3) 4)}	19.554	488	27	198	2	11	20.280
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	1.327	14	1	4	-	-	1.346

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:

T143 AUSSENSÜTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH LÄNDERN 2021

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse ¹⁾	3.555	1.491
Andere Betriebserlöse	764	1.655
Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3)}	13.730	440
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	1.160	13

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.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEOGRAFISCHEN GEBIETEN 2020

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellten sich wie folgt dar:

T142 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)}	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.

Auf die wesentlichen Länder entfielen dabei folgende Werte:

T143 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)}	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.

Im Geschäftsjahr 2021 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: 2 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 von dem 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 413 Mio. EUR (davon 354 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:

T144 WESENTLICHE NICHT ZAHLUNGSWIRKSAME ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2021	2020
Ergebnis aus übrigen Finanzposten	-151	306
Wertberichtigung auf Forderungen	73	248
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	-108	-36
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	-209	-338
Umstellung von Alters- und Übergangsversorgungssystemen	-89	32
Summe	-484	212

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 Folgeeffekte aus im Vorjahr umgesetzten sonstigen Maßnahmen zur Stärkung der Liquidität des Konzerns ergaben sich folgende Zahlungsmittelabflüsse: Aus dem Auslaufen beziehungsweise dem Neuabschluss von Repo-Geschäften mit Emissionszertifikaten ergaben sich Nettoabflüsse in Höhe von 103 Mio. EUR (Vorjahr: Zufluss von 275 Mio. EUR). Aus Stundungen von Steuern und Abgaben in Deutschland und Österreich (im Wesentlichen Einfuhrumsatz- und Luftverkehrsteuer) beliefen sich die Nettoabflüsse auf 810 Mio. EUR (Vorjahr: positiver Effekt von 918 Mio. EUR). Daneben wurde im Vorjahr durch Restriking für Devisensicherungen mit positiven Marktwerten ein Zufluss von 428 Mio. EUR realisiert.

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 im Vorjahr resultierte aus dem Nettobetrag von erhaltenem Kaufpreis und abgehenden Beständen an liquiden Mitteln durch den Verkauf des Europageschäfts der LSG Group.

Im Jahr 2021 wurden in der Lufthansa Group Dotierungen in das Pensionsvermögen in Höhe von 486 Mio. EUR (Vorjahr: 235 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 (270 Mio. EUR; Vorjahr: 510 Mio. EUR). Sie korrespondieren mit den Abflüssen im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit. Insgesamt belaufen sich die Zahlungsabflüsse aus Pensionen, die im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ausgewiesen sind, auf 630 Mio. EUR (Vorjahr: 602 Mio. EUR).

Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält auch Auszahlungen durch Tilgung und Zinszahlungen von Leasingverbindlichkeiten.

Die Rückzahlungen von Kapital betrafen die Mittelrückführungen der im Geschäftsjahr in Anspruch genommenen Stillen Beteiligung I des WSF. Von den erhaltenen 1.500 Mio. EUR wurden 282 Mio. EUR im Rahmen der Kapitalerhöhung in Aktien eingebracht, während die verbleibenden 1.218 Mio. EUR an den WSF zurückgezahlt wurden. Die Kapitalerhöhung wurde um Zahlungen für Kosten im Zusammenhang mit der Durchführung der Maßnahme in Höhe von 71 Mio. EUR gekürzt.

Der Bestand an Finanzschulden sowie den hierzu eingesetzten Sicherungsinstrumenten hat sich im Geschäftsjahr wie folgt verändert:

T145 FINANZSCHULDEN 2021

	31.12.2020	Zahlungs- wirksam	Zahlungsunwirksam						31.12.2021
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	12.252	6.136	-	69	276	60	-3.571	-181	15.041
Finanzschulden kurzfristig	3.116	-5.067	-	2	16	-1	3.570	-7	1.629
Übrige Finanzschulden ¹⁾	14	5	-	-	-	-	-	-	19
Gesamtbetrag Finanzschulden	15.382	1.074	-	71	292	59	-1	-188	16.689
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte - Vermögenswerte	-156	78	-	-	-	-	-	-103	-181
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte - Verbindlichkeiten	44	-	-	-	-	-	-	-17	27

¹⁾ Entfallen im Wesentlichen auf Banküberziehungen.

Im Vorjahr hatten sich die Finanzschulden wie folgt entwickelt:

T145 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.

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:

T146 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE IN DER BILANZ ZUM 31.12.2021

in Mio. €	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
Übrige Beteiligungen	-	24	-	-	-	24
Langfristige Wertpapiere	13	-	-	25	-	38
davon Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	25	-	25
davon Fremdkapitalinstrumente	13	-	-	-	-	13
Ausleihungen	81	-	-	-	-	81
Langfristige Forderungen	443	-	-	-	-	443
Langfristige derivative Finanzinstrumente	-	4	-	-	890	894
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögenswerte und sonstige kurzfristige Forderungen	3.672	-	-	-	-	3.672
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	-	8	-	-	534	542
Kurzfristige Wertpapiere	-	4.201	1.158	-	-	5.359
davon Eigenkapitalinstrumente	-	4.201	-	-	-	4.201
davon Fremdkapitalinstrumente	-	-	1.158	-	-	1.158
Bankguthaben und Kassenbestände	2.307	-	-	-	-	2.307
Summe	6.516	4.237	1.158	25	1.424	13.360

T146 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE IN DER BILANZ ZUM 31.12.2020

in Mio. €	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
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

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 25 Mio. EUR, Dividendenzahlungen 0,1 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2021), deren Marktbewertungsrücklage sich 2021 um 1 Mio. EUR erhöht hat (kumuliert 16 Mio. EUR). Der Zugang der Fremdkapitalinstrumente, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling) designiert waren, liegt im Geschäftsjahr am Aufbau von Anleihepositionen im Rahmen der Liquiditätsanlage.

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 2019 emittierte Wandelanleihe das instrumentenspezifische Wahlrecht ausgeübt, diese zum beizulegenden Zeitwert über die GuV zu designieren, der zum Stichtag 647 Mio. EUR beträgt. Die gesamte Marktwertveränderung der Wandelanleihe in Höhe von –65 Mio. EUR wurde dementsprechend aufgeteilt in einen kreditrisikoinduzierten Anteil von 22 Mio. EUR, der als Aufwand in den erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträgen erfasst wird, und einen kursinduzierten Anteil von –93 Mio. EUR, der als Ertrag im Handelsergebnis erfasst wird, sowie die aufwandswirksame Erfassung von Transaktionskosten in Höhe von 6 Mio. EUR.

T147 FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN IN DER BILANZ ZUM 31.12.2021

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)	647	0	13.653	14.300
Derivative Finanzinstrumente	29	508	–	537
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	2.881	2.881
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	1.372	1.372
Summe	676	508	17.906	19.090

T147 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

Das Nettoergebnis der verschiedenen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzt sich wie folgt zusammen:

T148 NETTOERGEBNIS 2021 FÜR FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

	Zinsaufwand	Zinsertrag	Abschreibungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräußerungen	Währungsergebnis	Nettoergebnis
in Mio. €						
Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	2	36	-	9	47
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	-2	2	-	-5	-	-5
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	-	-	-	2	-	2
Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über die GuV ¹⁾	-	-25	-	-3	-	-28
Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	-367	-	-	-	-34	-401
Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-10	-	-	125	-	115
Summe	-379	-21	36	119	-25	-270

¹⁾ Der negative Zinsertrag der in dieser Kategorie enthalten Geldmarktfonds repräsentiert die aktuellen Negativzinsen auf Geldmarktanlagen.

T148 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

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 zugänglicher 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.

T149 FINANZSCHULDEN

	31.12.2021		31.12.2020	
in Mio. €	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	6.697	6.719	2.707	2.643
Commercial Paper gegenüber Kreditinstituten	-	-	200	199
Schuldscheindarlehen	1.626	1.803	1.900	1.894
Kreditlinien	-	-	763	740
Staatlich garantierte Kredite	1.082	1.072	2.907	3.147
Flugzeugfinanzierungen	4.464	4.586	3.603	3.590
Übrige Finanzschulden	431	521	651	705
Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	2.370	-	2.637	-
Summe	16.670	14.701	15.368	12.918

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 2021 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen:

T150 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2021

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	4.201	12	24	4.237
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	12	-	12
Wertpapiere	4.201	-	-	4.201
Beteiligungen	-	-	24	24
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	1.424	-	1.424
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	13	1.170	-	1.183
Eigenkapitalinstrumente	13	12	-	25
Fremdkapitalinstrumente	-	1.158	-	1.158
Vermögenswerte gesamt	4.214	2.606	24	6.844

T151 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2021

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum Fair Value über GuV	-	-647	-	-647
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-29	-	-29
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	-508	-	-508
Verbindlichkeiten gesamt	-	-1.184	-	-1.184

Unter den Beteiligungen in Stufe 3, die zum Fair Value über die GuV ausgewiesen sind, befinden sich zum aktuellen Stichtag insgesamt 36 Einzelbeteiligungen (Vorjahr: 38), deren Anschaffungskosten, aus Wesentlichkeitsgründen, als bester Schätzer des Fair Values angesehen werden.

T150 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	34	3.690
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	2	-	2
Wertpapiere	3.654	-	-	3.654
Beteiligungen	-	-	34	34
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	34	4.333

T151 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

SALDIERUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Die nachfolgenden finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten unterliegen Globalverrechnungsverträgen und sonstigen Vereinbarungen.

T152 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2021

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	3.764	92	3.672	-	-	3.672
Derivative Finanzinstrumente – Aktiva	1.436	-	1.436	-52	134	1.354
Bankguthaben und Kassenbestände	2.329	22	2.307	-	-	2.307
Summe Aktiva	7.529	114	7.415	-52	134	7.333

T153 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2021

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.995	114	2.881	-	134	2.881
Derivative Finanzinstrumente – Passiva	537	-	537	-52	-	589
Summe Passiva	3.532	114	3.418	-52	134	3.470

Im Vorjahr ergaben sich folgende Saldierungen:

T152 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

T153 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

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. Dies gilt insbesondere für den Chinesischen Renminbi, das Britische Pfund, den Japanischen 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. Das Exposure zum Ende des Geschäftsjahres 2021 zeigt im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate folgende Werte:

T154 WÄHRUNGSEXPOSURE, STAND 2021

in Mio.	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	-6.544	5.635	67.336	596	44.353
Exposure (EUR zum Kassakurs)	-5.778	783	517	709	527
Sicherungen (Währung)	1.020	-1.369	-13.406	-122	-
Sicherungsgrad	16%	24%	20%	21%	0%
Sicherungskurs	1,16	7,73	126,14	0,88	-

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 2021, aufgeteilt nach gesicherter Währung:

T155 USD-INVESTITIONSEXPOSURE, GESICHERT IN EUR

in Mio.	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Exposure Nettoinvestitionen (USD)	-1.861	-2.354	-2.573	-2.900	-2.014	-1.351	-486	-168	-
Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs)	-1.645	-2.080	-2.274	-2.563	-1.780	-1.194	-430	-149	-
Sicherungen (USD)	1.636	1.664	1.600	1.908	1.434	876	243	84	-
Sicherungsgrad	88%	71%	62%	66%	71%	65%	50%	50%	0%
Sicherungskurs EUR/USD	1,18	1,22	1,27	1,28	1,28	1,30	1,32	1,35	-

Die folgende Sensitivitätsanalyse zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändert hätten, wenn die Währungen, die als Preisrisikovariablen identifiziert wurden, aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wären.

T156 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH WÄHRUNGEN

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Währung – USD		
+10%	-336	785
-10%	277	-642
Währung – JPY		
+10%	-51	-9
-10%	42	7
Währung – CHF		
+10%	44	-3
-10%	-37	3
Währung – GBP		
+10%	4	-12
-10%	-3	10
Währung – CNY		
+10%	11	-15
-10%	-8	13
Währung – INR		
+10%	2	-
-10%	-2	-

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Zinsrisiko

Die Lufthansa Group verfolgt grundsätzlich das Ziel, ihre Finanzverbindlichkeiten in Euro zu verzinsen. Dazu können für zinstragende, festverzinsliche Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten Zinsswaps abgeschlossen werden, wobei in Euro denominierte Finanzverbindlichkeiten mittels Plain-Vanilla-Zinsswaps gesichert werden, während in Fremdwährung denominierte Finanzverbindlichkeiten mit Cross-Currency-Zinsswaps gesichert werden. Je nach Ausgestaltung des Zinses im abzusichernden Exposure 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 (→ T152, T153, S. 229).

Die untenstehenden Tabellen beschreiben die Float/Fix-Ratio der langfristigen Geldaufnahmen aus Sicht des Geschäftsjahresendes 2021 nach Berücksichtigung von Zinssicherungsgeschäften sowie die Verteilung der Nominalvolumina der Zinssicherungen. Das verbleibende variable Zinsexposure nach Zinssicherungsgeschäften der langfristigen Geldaufnahmen entspricht dabei in etwa dem Exposure der variabel verzinsten Geldanlagen.

T157 ZINSEXPOSURE NACH ZINSSICHERUNGEN

in Mio. €	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Fix	7.158	7.104	6.435	5.511	4.084	2.429	1.391	534	27	20	12
Variabel	5.941	5.041	4.408	3.029	2.534	2.064	1.758	1.387	873	482	88
Float/Fix-Ratio	45%	42%	41%	35%	38%	46%	56%	72%	97%	96%	88%

T158 NOMINALVOLUMEN DER ZINSSICHERUNGSGESCHÄFTE

in Mio. €	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Fix	-2.730	-2.350	-1.292	-1.050	-1.102	-1.382	-1.091	-649	-338	-50	-
Variabel	2.695	2.330	1.283	1.063	1.108	1.384	1.087	646	335	49	-

Die nebenstehende Sensitivitätsanalyse zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändert hätten, 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.

T159 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH ZINSNIVEAU

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Zins		
+100 Basispunkte	27	-
-50 Basispunkte	-14	-

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 2021 insgesamt 6,9 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.

T160 NOMINALVOLUMEN VARIABLE VERZINSTER FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

Varibler Referenzzinssatz nach Währung	Nominalvolumen variabler Zinsderivate in Mio. €	Nominalvolumen variabler finanzieller Verbindlichkeiten (exkl. Derivaten) in Mio. €
EUR – EURIBOR	4.326	1.156
USD – LIBOR	677	760
CHF – LIBOR	–	–
Summe	5.003	1.916

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 und der Lufthansa Group auf die neuen Overnight-Referenzzinssätze €STR (EUR) und SOFR (USD) ist vollzogen. Nach aktuellem Stand werden für den USD-LIBOR letztmals Quotierungen zum 30. Juni 2023 veröffentlicht, sodass spätestens zu diesem Zeitpunkt auf einen nachfolgenden Referenzzinssatz umgestellt werden muss, der sich aktuell im Markt noch nicht etabliert hat. Aus der damit noch offenen Umstellung des USD-LIBORs werden allerdings, aufgrund der geringen Volumina von Geschäften im Bestand, keine signifikanten Auswirkungen auf das eigene Portfolio erwartet.

Die Lufthansa Group hat die „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 im Geschäftsjahr 2020 bereits vorzeitig angewendet, 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 2021 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa Group 11,6 % (Vorjahr: 9,0 %). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis der Lufthansa Group erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisrisikos werden Rohölpreisicherungsgeschäfte abgeschlossen. Grundsätzlich erfolgt hierbei eine monatliche Absicherung von jeweils bis zu 4 % 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 65 %. Die beschriebene Sicherungsstrategie wurde im Geschäftsjahr angepasst von vormals bis zu 85 % Zielsicherungsgrad.

Das Treibstoffexposure betrug aus Sicht des Geschäftsjahresendes:

T161 TREIBSTOFFEXPOSURE

		2022	2023
Treibstoffbedarf	Tsd. t	7.668	8.712
Sicherungen	Tsd. t	4.569	1.703
Sicherungsgrad	%	60	20
Sicherungskurs	USD/bbl	72,12	78,73

Die folgende Sensitivitätsanalyse zeigt, wie sich das Eigenkapital durch die reine Marktwertänderung der zum Bilanzstichtag gehaltenen Sicherungsgeschäfte verändert hätte, 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.

T162 SENSITIVITÄTSANALYSE DES TREIBSTOFFPREISES

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Treibstoffpreis		
+10 %	–	170
–10 %	–	–148

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:

T163 ZU SICHERUNGSZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE 31.12.2021

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	133	-27	31	-	-30	-	-	1	-
Absicherung von Cashflows									
Treibstoffpreis- sicherung – Optionen	305	-	146	159	-	144	156	2	3
Devisensicherung – Termingeschäfte	937	-480	789	-137	-	681	-66	107	-71
Zinssicherung – Zinsswaps	49	-	25	-	-	28	-	-3	-
Gesamt	1.424	-507	991	22	-30	853	90	107	-68
davon kurzfristig	535	-247							

T163 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	0
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	0
Gesamt	621	-737	-1.274	135	60	-1.101	147	-113	-11
davon kurzfristig	258	-354							

Die angegebenen Marktwerte der Finanzderivate entsprechen jeweils dem Preis, zu dem eine unabhängige Dritte 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 abweichenden Eckdaten zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft sowie dem 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 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 2021 bei 1,013 (Q1), 1,012 (Q2), 1,013 (Q3) und 1,011 (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 die Spot-to-Spot-Methode an. Dabei wird die Spot-Komponten eines Termingeschäfts als Sicherungsinstrument designiert und effektive Wertänderungen werden in der Cashflow Hedge-Rücklage erfasst. Die weiteren, effektiven Komponenten eines Termingeschäfts, die Terminkomponten und der Basis-Spread, werden den Vorgaben des Cost of Hedging folgend in einer separaten OCI-Komponten 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. 181.**

Aufgrund des coronabedingten Rückgangs der Flugleistungen lagen in der Treibstoffpreis- und der operativen Währungssicherung im Geschäftsjahr teilweise weiterhin Übersicherungen vor, sodass Sicherungsbeziehungen, die im Hedge Accounting designiert waren, vorzeitig beendet werden mussten. Die entsprechenden Sicherungsgeschäfte wurden somit als freistehende Derivate bilanziert. Zum 31. Dezember 2021 lag das realisierte Ergebnis bisher ausgelaufener freistehender Derivate bei 4 Mio. EUR (Vorjahr: –730 Mio. EUR), das im Finanzergebnis ausgewiesen wird. Davon entfiel ein Ertrag von 18 Mio. EUR (Vorjahr: –758 Mio. EUR) auf Treibstoffpreissicherungen und ein Aufwand von –14 Mio. EUR (Vorjahr: 28 Mio. EUR) auf operative Währungssicherungen.

Die Wertänderungen von im Hedge Accounting designierten Grundgeschäften werden bei der Lufthansa Group mit der hypothetischen Derivate-Methode ermittelt.

T164 IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN DESIGNIERTE GRUNDGESCHÄFTE 2021

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	-4.875	-30	-	-228
Absicherung von Cashflows				
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-	-144	-156	-
Devisensicherung – Termingeschäfte	-	-735	60	-
Zinssicherung – Zinsswaps	-	-25	-	-
Gesamt	-4.875	-934	-96	-228

T164 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

T165 EIGENKAPITALÜBERLEITUNGSRECHNUNG FÜR CASHFLOW HEDGES 2021

in Mio. €	Stand 01.01.2021	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 31.12.2021
OCI – Cashflow Hedge-Rücklage	-54	999	-10	207	37	711
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-21	373	22	207	-	123
Devisensicherung – Termingeschäfte	-42	638	-32	-	37	591
Zinssicherung – Zinsswaps	9	-12	-	-	-	-3
OCI – Cost of Hedging	468	96	-	-	-	564
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-68	162	-	-	-	94
Devisensicherung – Termingeschäfte	536	-66	-	-	-	470
Gesamt	414	1.095	-10	207	37	1.275

T165 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

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 der Übersicht der übrigen Finanzposten [Erläuterung 14, S. 181](#), 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 2021 über freie Kreditlinien in Höhe von 735 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR).

Zur Vermeidung künftig möglicher 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 die Mittel für 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 vom Bilanzstichtag 31. Dezember 2021 aus betrachtet. Aufgrund der eingesetzten Sicherungsgeschäfte bestehen zum überwiegenden Teil unmittelbare Zusammenhänge zwischen den dargestellten Zahlungsmittelzuflüssen und -abflüssen der derivativen Finanzinstrumente.

T166 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN

in Mio. €	Aus Treibstoff- derivaten	Mittelzufluss aus Brutto- ausgleich für Zins- und Devisen- derivate	Mittelabfluss aus Brutto- ausgleich für Zins- und Devisen- derivate	Netto
Im 1. Quartal	-	-1.912	1.987	75
Bis 1 Jahr ¹⁾	-	-3.223	3.395	172
1 – 5 Jahre	-	-4.993	5.339	346
Später	-	-344	359	15

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

**T167 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN
AUS NICHT DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN**

in Mio. €	Abflüsse
Im 1. Quartal	-4.046
Bis 1. Jahr ¹⁾	-2.039
1 - 5 Jahre	-9.994
Später	-4.770

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 Agenturen 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 Agenturen, 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 mittels eines eigenständigen Kreditrisikomanagement-Systems überwacht und gesteuert. Dies umfasst sowohl die Ermittlung, Vergabe und Überwachung von kundenspezifischen Kreditlimits 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 und Leistungen 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-segmenteigenen Kreditrisikomanagement-Systems, welches sowohl Fundamentaldaten und 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 Herausgeberin 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.

T168 RISIKOVORSORGESPIEGEL 2021

in Mio. €	Anfangs- bestand Risikovor- sorge zum 01.01.2021	Ergebnis- wirksame Zuführung	Ergebnis- wirksame Auflösung	Inanspruch- nahme	End- bestand Risikovor- sorge zum 31.12.2021	Anfangs- bestand Bruttobuch- wert zum 01.01.2021	End- bestand Bruttobuch- wert zum 31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	551	59	-81	-24	505	1.475	1.951
davon aus erwarteten Verlusten	63	19	-31	0	51	926	1.453
davon aus Einzelwertberichtigungen	488	40	-50	-24	454	549	498
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kreditkartenforderungen)	14	3	-7	-2	8	210	458
davon Stufe 1	12	0	-6	0	6	204	450
davon Stufe 2	0	0	0	0	0	1	0
davon Stufe 3	2	3	-1	-2	2	5	8
Summe	565	62	-88	-26	513	1.685	2.409

T168 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

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 2020 stark an. Besonders betroffen war hiervon das Kundenportfolio des Geschäftsfelds Technik.

Insbesondere in diesem Geschäftsfeld kam es im aktuellen Geschäftsjahr aufgrund des wieder anziehenden Geschäftsbetriebs in Verbindung mit einem erfolgreichen Kreditrisiko- und Außenstandsmanagement zu einem Rückgang von Ausfallquoten und damit von Wertberichtigungen im Forderungsportfolio.

Im Rahmen der Wertminderungsmatrix für den vereinfachten Ansatz des Wertminderungsmodells wendet die Lufthansa Group im Geschäftsjahr die folgenden Ausfallquoten pro Überfälligkeitsband an:

T169 WERTMINDERUNGSMATRIX FÜR FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2021

		nicht überfällig	1 – 30 Tage überfällig	31 – 60 Tage überfällig	61 – 90 Tage überfällig	mehr als 90 Tage überfällig	Summe
Ausfallquote	%	2,8	3,2	6,3	6,3	12,0	–
Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Mio. €	1.142	188	32	16	75	1.453
Erwarteter Verlust	Mio. €	33	6	2	1	9	51

T169 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

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.

T170 KREDITRISIKOKONZENTRATIONEN VON KREDITKARTENFORDERUNGEN

Internes Bonitätsrating	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. €
Bilanzielles Exposure						
Niedriges Risiko	≤ 2 %	0,5 %	9	448	–	1
Mittleres Risiko	> 2,0 % bis ≤ 6,5 %	3,1 %	30	2	–	–
Hohes Risiko	> 6,5 %	58,4 %	1.703	–	–	7
Gesamt				450	–	8
Außerbilanzielles Exposure						
Niedriges Risiko	≤ 2 %	0,5 %	39	1.298	1	–
Mittleres Risiko	> 2,0 % bis ≤ 6,5 %	3,2 %	298	11	–	–
Hohes Risiko	> 6,5 %	58,4 %	90	–	–	–
Gesamt				1.309	1	–

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

T171 RATINGS DER WERTPAPIERE – FREMDKAPITAL

in Mio. €

AAA	151
AA+	47
AA	67
AA-	59
A+	74
A	136
A-	269
BBB+	170
BBB	86
Unter BBB bzw. kein Rating	112
Gesamt	1.171

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

T172 HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2021	31.12.2020
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	1.102	664
Aus Gewährleistungsverträgen	224	192
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	6	16
	1.332	872

In den Bürgschaften betreffen 3 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR) gewährte Sicherheiten für Gemeinschaftsunternehmen. In den Gewährleistungen ist ein Betrag von 146 Mio. EUR (Vorjahr: 68 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: 4 Mio. EUR) auf Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt 1.145 Mio. EUR (Vorjahr: 721 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 1.112 Mio. EUR (Vorjahr: 692 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 76 Mio. EUR (Vorjahr: 61 Mio. EUR) verzichtet.

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. 208 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 des 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.

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 Gerichtshofs 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 Group Airlines 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 der Deutschen Lufthansa AG, der Austrian Airlines AG und der Brussels Airlines SA/NV in Höhe von insgesamt rund 7,6 Mrd EUR. Die Klage im Hinblick auf die Beihilfe für Austrian Airlines wurde mittlerweile in der ersten Instanz abgewiesen, Ryanair hat allerdings hiergegen Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt. Die Lufthansa Group schätzt die Erfolgsaussichten der Kläger in allen vorgenannten Verfahren 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.

Verhaltenspflichten im Zusammenhang mit der Mittelgewährung des WSF

Der Rahmenvertrag mit dem WSF sieht neben Informations- und Prüfrechten für den WSF auch umfassende Verhaltenspflichtungen für die Lufthansa Group unter anderem in Bezug auf das Verbot von Dividendenzahlungen sowie das Verbot der Quersubventionierung von Gesellschaften der Lufthansa Group vor, die bereits am 31. Dezember 2019 in Schwierigkeiten im Sinne der EU VO Nr. 651/2014 waren. Es bestehen potenzielle Risiken aufgrund möglicher unterschiedlicher Auffassungen zwischen der Lufthansa Group und der EU-Kommission über die Anwendbarkeit dieser

Verhaltenspflichtungen. Der Informationsaustausch (einschließlich der Bereitstellung entsprechender Unterlagen) zwischen der Bundesregierung, der EU-Kommission und der Lufthansa Group zur vollständigen Aufklärung der Sachverhalte dauert an.

Bezüglich des Verbots von Dividendenzahlungen liegen der Lufthansa Group vorläufige Stellungnahmen der Dienststellen der EU-Kommission vor, in denen der Argumentation des Konzerns zur Nichtanwendbarkeit des Verbots auf bestimmte Gesellschaften nicht gefolgt wird. In diesem Zusammenhang wurden im Konzernabschluss 2021 Rückstellungen in Höhe von 49 Mio. EUR insbesondere aufgrund von Ausschüttungen von Beteiligungsgesellschaften an auch externe Gesellschafter gebildet. Die Lufthansa Group muss zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgehen, dass die EU-Kommission die Auszahlung der Dividenden entsprechend ihren vorläufigen Stellungnahmen unverändert als Verstoß gegen die genannte Verhaltenspflichtung bewerten und deshalb die Zahlung eines Betrags in der oben genannten Höhe durch die Gesellschaft in einem förmlichen Beschluss fordern wird, auch wenn die EU-Kommission die Sachverhalte weiter analysiert. Ausgehend von der Argumentation des Konzerns und der Würdigung der gegenteiligen Äußerungen der Dienststellen der EU-Kommission geht die Lufthansa Group für nahezu sämtliche Dividendenzahlungen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon aus, dass der Vorwurf der EU-Kommission eines Verstoßes gegen die genannte Verhaltenspflichtung einer gerichtlichen Überprüfung nicht standhalten würde. Entsprechende weitere Stellungnahmen auch zu den Rahmenbedingungen der betroffenen Gesellschaften gegenüber der zuständigen Dienststelle der EU-Kommission stehen aus. Ein mögliches Urteil, mit dem die Zahlungspflicht rückgängig gemacht würde, erginge erst zu einem späteren Zeitpunkt, wahrscheinlich 2024 oder 2025. Da jedoch eine für die Bilanzierung einer Rückerstattungsforderung nach IAS 37 geforderte nahezu vollständige Sicherheit eines Gerichtsurteils zugunsten des Unternehmens nicht unterstellt werden kann, wurde für die wahrscheinliche Zahlungsverpflichtung vorgenannte Rückstellung gebildet.

Zum Ausgang der Gespräche bezüglich der Verhaltenspflichtung „Verbot der Quersubventionierung“ können derzeit keine belastbaren Aussagen getroffen werden. Es ist daher nicht auszuschließen, dass sich hieraus weitere wesentliche finanzielle Risiken für das Unternehmen aus letztlich festgestellten Verstößen gegen vereinbarte Verhaltenspflichtungen ergeben könnten.

STEUERRECHTLICHE RISIKEN

Steuerrechtliche Risiken bestehen im Wesentlichen aufgrund unterschiedlicher Rechtsauffassungen zwischen der bundesdeutschen Finanzverwaltung und dem Unternehmen. Im Rahmen steuerlicher Betriebsprüfungen für die Geschäftsjahre 2003 bis 2018 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. Durch weitere Urteile im Jahr 2021 wurde diese geänderte Rechtsprechung allerdings nochmals adjustiert. Auf Grundlage der aktuellen Beurteilung ergeben sich nunmehr Chancen, dass zumindest für Teilbeträge die Abzugsfähigkeit anerkannt wird. Eine finale Entscheidung liegt hierzu noch nicht vor. Soweit für die strittigen 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

Die Verschärfung des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine, die am 24. Februar 2022 in kriegerischen Auseinandersetzungen in der Ukraine mündete, schafft Unsicherheiten für die Entwicklung der Weltwirtschaft, der Airline-Branche und der Lufthansa Group. Der Konzern hat diese Unsicherheiten in seinen Finanzausblick für das Geschäftsjahr 2022 einbezogen. ➔ **Prognosebericht, S. 136 ff.**

47 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2021 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 14,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 13,0 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- beziehungsweise Gesellschafterdarlehenszusagen in Höhe von 216 Mio. EUR (Vorjahr: 228 Mio. EUR).

Des Weiteren bestehen zum 31. Dezember 2021 Zahlungsverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen, für die die geleasteten Gegenstände noch nicht zugegangen sind, von insgesamt 172 Mio. EUR. Davon entfallen 22 Mio. EUR auf das Jahr 2022, 115 Mio. EUR auf die Jahre 2023 bis 2026 und 35 Mio. EUR auf den Zeitraum danach.

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:

T173 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2021	2020
Abschlussprüfungsleistungen	4,6	3,2
Andere Bestätigungsleistungen	1,6	0,2
Steuerberatungsleistungen	0,1	0,1
Sonstige Leistungen	-	1,6
Gesamt	6,3	5,1

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 Aufwendungen für die anderen Bestätigungsleistungen fielen vor allem im Zusammenhang mit den Eigen- und Fremdkapitalbeschaffungsmaßnahmen des Geschäftsjahres an. Die Steuerberatungsleistungen betreffen im Wesentlichen steuerliche Beratungen zu Steuerdeklarationen, Verrechnungspreisfragestellungen, internationalen Steuern und Steuerprüfungen durch Steuerbehörden.

Zusätzlich wurden mit Gesellschaften des weltweiten EYs-Verbunds, insbesondere im Ausland, folgende Honorare als Aufwand erfasst:

T174 ZUSÄTZLICHE HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2021	2020
Abschlussprüfungsleistungen	2,4	2,3
Andere Bestätigungsleistungen	0,1	-
Steuerberatungsleistungen	0,3	0,5
Sonstige Leistungen	-	0,1
Gesamt	2,8	2,9

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer bei der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Lufthansa Group ist Siegfried Keller. Er hat diese Funktion im Geschäftsjahr 2021 zum zweiten 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 **➤ T181 – T184, S. 249 ff.**, die Liste des Anteilsbesitzes in **➤ T185, S. 256 ff.**

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive strukturierter Unternehmen 48 inländische und 253 ausländische Gesellschaften (Vorjahr: 50 inländische und 242 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:innen verteilt.

Die Veränderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2021 sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

T175 VERÄNDERUNGEN KONSOLIDIERUNGSKREIS IM ZEITRAUM 01.01.2021 BIS 31.12.2021

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Network Airlines			
EW Discover GmbH, Frankfurt am Main	01.01.2021		Aufnahme Geschäftstätigkeit
NBB-8783 Lease Partnership, Tokio, Japan	16.03.2021		Gründung
NBB-8761 Lease Partnership, Tokio, Japan	28.01.2021		Gründung
NBB Goshawk Co., Ltd., Tokio, Japan	18.02.2021		Gründung
NBB Dresden Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	28.04.2021		Gründung
LS-Aviation No.35 Co., Ltd., Tokio, Japan	28.04.2021		Gründung
LS-Aviation No.26 Co., Ltd., Tokio, Japan	30.04.2021		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 46, Salzburg, Österreich	10.06.2021		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 47, Salzburg, Österreich	10.06.2021		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 48, Salzburg, Österreich	23.06.2021		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 49, Salzburg, Österreich	10.06.2021		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 51, Salzburg, Österreich	10.06.2021		Gründung
NTL8 Ltd., Tokio, Japan	29.07.2021		Gründung
LS-Aviation No.36 Co., Ltd., Tokio, Japan	28.10.2021		Gründung
LS-Aviation No.37 Co., Ltd., Tokio, Japan	28.10.2021		Gründung
LS-Aviation No.38 Co., Ltd., Tokio, Japan	28.10.2021		Gründung
Oriental Leasing 24 Company Limited, Dublin, Irland	28.10.2021		Gründung
Oriental Leasing 37 Company Limited, Dublin, Irland	28.10.2021		Gründung
Austrian Airlines Lease and Finance Company Ltd., Guernsey, Großbritannien		03.12.2021	Liquidation
Gina Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan		16.12.2021	Liquidation
NBB Cologne Lease Co. Ltd., Tokio, Japan		13.12.2021	Liquidation
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 36, Salzburg, Österreich		01.10.2021	Fusion
AirNavigator Ltd., Tokio, Japan		29.06.2020	Liquidation
ALIP No. 4 Co. Ltd., Tokio, Japan		26.10.2021	Liquidation
ALIP No. 6 Co. Ltd., Tokio, Japan		26.10.2021	Liquidation
Heike LH8 Kumiai, Okayama, Japan		28.09.2021	Liquidation
ALIP No. 5 Co. Ltd., Tokio, Japan		26.10.2021	Liquidation
ALIP No. 7 Co., Ltd., Tokio, Japan		26.10.2021	Liquidation
Geschäftsfeld Logistik			
Flip No. 252 Co., Ltd., Tokio, Japan	26.02.2021		Gründung
Flip No. 251 Co., Ltd., Tokio, Japan	26.02.2021		Gründung
Flip No. 250 Co., Ltd., Tokio, Japan	26.02.2021		Gründung
FLIP No. 267 Co., Ltd., Tokio, Japan	21.04.2021		Gründung
FLIP No. 268 Co., Ltd., Tokio, Japan	21.04.2021		Gründung
FLIP No. 269 Co., Ltd., Tokio, Japan	21.04.2021		Gründung
Flip No. 275 Co., Ltd., Tokio, Japan	17.11.2021		Gründung
Flip No. 276 Co., Ltd., Tokio, Japan	17.11.2021		Gründung
Flip No. 277 Co., Ltd., Tokio, Japan	17.11.2021		Gründung
time:matters GmbH, Neu-Isenburg		01.01.2021	Fusion
time:matters Spare Parts Logistics GmbH, Neu-Isenburg		01.01.2021	Fusion
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 50, Salzburg, Österreich		30.11.2021	Fusion
Geschäftsfeld Catering			
LSG Sky Chefs Malmö AB, Kungsör, Schweden		30.10.2020	Liquidation
AVIAPIT-SOCHI OOO, Sotschi, Russische Föderation		09.06.2021	Liquidation
LSG Sky Chefs Sverige AB, Kungsör, Schweden		09.06.2021	Liquidation
LSG Sky Chefs Norge AS, Gardemoen, Norwegen		09.06.2021	in Liquidation
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
Aquila FFM S.à.r.l., Luxemburg, Luxemburg	04.08.2021		Gründung
Strategic Liquidity, Düsseldorf	28.10.2021		Gründung
TGV DLH, Düsseldorf		08.09.2020	Liquidation
Crane Strategic Investment S.C.S., Grevenmacher, Luxemburg		25.05.2021	Liquidation
Lufthansa Aviation Training Berlin GmbH, Berlin		10.11.2021	Fusion

INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2021 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. III HGB beziehungsweise des § 264b HGB Gebrauch.

T176 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 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
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH	Hamburg
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Miles & More GmbH	Frankfurt am Main
Retail in Motion GmbH	Neu-Isenburg
time:matters GmbH	Neu-Isenburg

Die Gesellschaften sind unmittelbar beziehungsweise mittelbar durch einen Gewinnabführungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa AG verbunden.

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 28 Gemeinschaftsunternehmen und 34 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 29 Gemeinschaftsunternehmen und 35 assoziierte Unternehmen), von denen neun Gemeinschaftsunternehmen (Vorjahr: zehn) und 14 assoziierte Unternehmen (Vorjahr: 14) 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. Oktober 2021 indirekt über den Wirtschaftsstabilisierungsfonds – WSF mit insgesamt 14,09 % an der Deutschen Lufthansa AG beteiligt. Der WSF kann einen maßgeblichen Einfluss ausüben und stellt ein nahestehendes Unternehmen der Deutschen Lufthansa AG dar. Die vollständige Rückführung der in Deutschland in Anspruch genommenen Stabilisierungsmittel im Jahr 2021 sowie die Beteiligung an der Kapitalerhöhung im Oktober 2021 sind signifikante Geschäftsvorfälle mit dem WSF.

➔ Erläuterung 2, S. 160 ff.

Abgesehen vom Wirtschaftsstabilisierungsfonds – WSF gibt es keine einzelnen Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern ➔ Erläuterung 51, S. 248.

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.

T177 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHTE BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2021	2020	2021	2020
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen				
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Deutschland	1	0	40	40
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Slowakei	1	1	14	15
Aviation Services Network GmbH, Deutschland	0	0	5	2
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Deutschland	0	0	10	5
Delvag Versicherungs-AG, Deutschland	6	5	2	4
DLH Fuel Company mbH, Deutschland	0	0	201	131
handling counts GmbH, Deutschland	1	0	7	9
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Portugal	0	0	7	5
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Österreich	2	2	6	7
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Deutschland	1	2	11	13
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Deutschland	1	1	3	6
Lufthansa Aviation Training USA Inc., USA	3	1	3	11
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Deutschland	3	3	20	26
Lufthansa Global Business Services Sp. z o. o., Polen	1	2	26	30
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Deutschland	6	3	48	57
Lufthansa Group Business Services New York LLC, USA	0	0	5	5
Lufthansa Group Security Operations GmbH, Deutschland	1	1	20	6
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Albanien	0	0	7	6
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Deutschland	2	2	13	13
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Deutschland	0	0	11	0
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Thailand	0	0	2	5
Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz	0	0	21	22
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Ungarn	0	0	25	24
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Polen	1	1	37	33
Lufthansa Technical Training GmbH, Deutschland	4	5	14	15
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, China	0	2	2	6
Lufthansa Technik Middle East FZE, Vereinigte Arabische Emirate	1	3	5	10
Lufthansa Technik Miskolc Kft., Ungarn	1	2	0	7
Lufthansa Technik Shenzhen Co. Ltd., China	15	15	24	26
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Irland	1	3	9	9
LZ-Catering GmbH, Deutschland	2	3	9	11
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., China	25	17	5	12
time:matters Americas, Inc., USA	13	1	1	0
time:matters Austria GmbH, Österreich	2	25	0	0
time:matters Courier Terminals GmbH, Deutschland	4	1	11	9
time:matters Netherlands B.V., Niederlande	7	2	1	0
Wings Handling Palma S.L., Spanien	0	0	5	0

**T177 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	
	2021	2020	2021	2020
Gemeinschaftsunternehmen				
EME Aero Sp.z.o.o., Polen	0	0	149	18
LG-LHT Aircraft Solutions GmbH, Deutschland	6	3	0	0
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., China	0	1	5	6
Spairliners GmbH, Deutschland	20	30	8	36
Star Alliance Services GmbH, Deutschland	0	1	3	5
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, Deutschland	1	0	8	11
Terminal One Group Association, L.P., USA	0	0	9	7
XEOS Sp.z.o.o., Polen	2	10	3	16
Assoziierte Unternehmen				
AFS Aviation Fuel Services GmbH, Deutschland	0	0	6	1
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, China	9	4	0	6
Airmail Center Frankfurt GmbH, Deutschland	0	0	13	9
AviationPower GmbH, Deutschland	0	0	1	7
HEICO Aerospace Holdings Corp., USA	0	0	5	5
Sonstige nahestehende Unternehmen				
Shanghai Pudong International Airport Public Cargo Terminal Co. Ltd. (West), Shanghai, China	0	0	10	17
SunExpress Deutschland GmbH i.L., Deutschland	0	7	0	65

Aus den folgenden Tabellen sind die offenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen ersichtlich.

T178 OFFENE FORDERUNGEN AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN

in Mio. €	2021	2020
Forderungen aus Lieferung und Leistung an verbundene Unternehmen	40	39
Forderungen aus Lieferung und Leistung an Gemeinschaftsunternehmen	4	11
Forderungen aus Lieferung und Leistung an assoziierte Unternehmen	6	5
Forderungen aus Lieferung und Leistung an sonstige nahestehende Unternehmen	2	5
Forderungen aus Lieferung und Leistung gesamt	52	60
Sonstige Forderungen an verbundene Unternehmen	68	19
Sonstige Forderungen an Gemeinschaftsunternehmen	18	19
Sonstige Forderungen an assoziierte Unternehmen	11	11
Sonstige Forderungen an sonstige nahestehende Unternehmen	-	5
Sonstige Forderungen gesamt	97	54
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	68	99
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	4	5
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	-	-
Langfristige Forderungen gesamt	72	104

T179 OFFENE VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN

in Mio. €	2021	2020
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber verbundenen Unternehmen	35	37
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	11	15
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber assoziierten Unternehmen	2	2
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	1	1
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gesamt	49	55
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	286	282
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	6	26
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	0	8
Sonstige Verbindlichkeiten gesamt	292	316

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. 141 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 2021, [S. 271 ff.](#)

Die Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS betrug 10,0 Mio. EUR (Vorjahr: 9,7 Mio. EUR) einschließlich Dienstzeitaufwand für Pensionen von 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR).

Die in den jeweiligen Berichtsjahren aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

T180 VORSTANDSVERGÜTUNG (IFRS)

in Tsd. €	2021	2020
Grundvergütung	5.934	5.226
Sonstiges ¹⁾	1.241	58
Einjährige variable Vergütung	-	1.058
Summe der kurzfristigen Vergütung	7.175	6.342
Mehrjährige variable Vergütung ²⁾	-84	-1.339
Aktienbasierte Vergütung	-297	-1.976
Dienstzeitaufwand aus Altersvorsorge	3.159	3.179
Summe der langfristigen Vergütung	2.778	-136
Abfindungszahlungen	-	3.500
Gesamt	9.953	9.706

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. 212 ff.](#)) sowie aus Beförderungsgünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen. Zudem ist hier eine Ausgleichszahlung an Remco Steenbergen für den Verfall von Leistungen beim vorherigen Arbeitgeber in Höhe von 975 Tsd. EUR enthalten.

²⁾ Im Berichtsjahr erfasste Aufwandsminderung für die mehrjährige variable Vergütung der Geschäftsjahre 2019 und 2020.

Die Pensionsrückstellungen für die im Geschäftsjahr 2021 aktiven Vorstandsmitglieder betrugen 18,3 Mio. EUR (Vorjahr: 17,9 Mio. EUR).

In Geschäftsjahr 2021 erfolgte keine Zuführung von Rückstellungen für die einjährige variable Vergütung (Vorjahr: 1.058 Tsd. EUR).

Die Rückstellungen für die zukünftige Auszahlung der mehrjährigen variablen Vergütung für die im Geschäftsjahr 2021 aktiven Vorstandsmitglieder wurden insgesamt -84 Tsd. EUR vermindert (Vorjahr: Reduktion um 1.339 Tsd. EUR). Darüber hinaus bestanden für die zukünftige Auszahlung der langfristigen aktienbasierten Vergütung für die zum 31. Dezember 2021 aktiven Vorstandsmitglieder Rückstellungen von insgesamt 8 Tsd. EUR (Vorjahr: 519 Tsd. EUR).

Die im Geschäftsjahr 2021 gewährten Gesamtbezüge (HGB) beliefen sich für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG auf 7.147 Tsd. EUR (Vorjahr: 12.078 Tsd. EUR).

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betrugen 5,6 Mio. EUR (Vorjahr: 6,9 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 67,2 Mio. EUR (Vorjahr: 67,8 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter [Erläuterung 35, S. 200 ff.](#), enthalten.

Der Aufwand für die fixen Vergütungen des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2021 2.170 Tsd. EUR (Vorjahr: 1.887 Tsd. EUR). Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 29 Tsd. EUR (Vorjahr: 23 Tsd. EUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 26 Tsd. EUR (Vorjahr: 16 Tsd. EUR) vergütet.

Im Berichtsjahr wurden, wie im Vorjahr, keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährt.

Die Arbeitnehmervertreter:innen im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2021 Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR).

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

T181 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2021

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	
AirTrust AG, Zug, Schweiz	100,00	100,00	
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 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⁾	
Emprée S.A.S., Paris-Cedex, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
Evans Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
EW Discover GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
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	
Global Brand Management AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
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⁾	
LHBD Holding Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00 ²⁾	
LS-Aviation No.26 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.35 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.36 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.37 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.38 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Lufthansa CityLine GmbH, München-Flughafen	100,00	100,00	

T181 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2021 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechts- anteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
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. 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. 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 Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 46, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 47, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 48, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 49, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 51, 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 Dresden Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Goshawk 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⁾	
NBB-8761 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-8783 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL8 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⁾	
Oriental Leasing 24 Company Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00 ¹⁾	

T181 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2021 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechts- anteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Oriental Leasing 37 Company Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00 ¹⁾	
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⁾	
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, Allschwil, 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 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	
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	

T181 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2021 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechts- anteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Logistik			
Flip No. 250 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 251 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 252 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FLIP No. 267 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FLIP No. 268 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FLIP No. 269 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 275 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 276 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 277 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Jettainer Americas, Inc., East Meadow, USA	100,00	100,00	
Jettainer GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
time:matters GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
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 Repülögép Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Component Services LLC, Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Landing Gear Services UK Ltd., Kestrel Way, Hayes, Großbritannien	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Malta Limited, Luqa, Malta	92,00	92,00	
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51,00	51,00	
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Shannon Limited, 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, Stockholm, Schweden	100,00	100,00	
Airo Catering Services Ukraine, Boryspil, Ukraine	100,00	100,00	
AO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russische Föderation	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	
Bahia Catering Ltda., Salvador, Brasilien	100,00	100,00	
Belém Serviços de Bordo Ltda., Belém, Brasilien	70,00	70,00	
Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
Cater Suprimento de Refeições, Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	

T181 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2021 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechts- anteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Caterair Serviços de Bordo e Hotelaria Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
Charm Food Service Co. Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	100,00	
CLS Catering Services Ltd., Vancouver, British Columbia, Kanada	70,00	70,00	
Comercializadora de Servicios Limitada, 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., Torreon, Mexiko	51,00	51,00	
Constance Food Group, Inc., New York, USA	100,00	100,00	
Fortaleza Serviços de Bordo Ltda., Fortaleza, Brasilien	70,00	70,00	
Inflight Catering (Proprietary) Limited, 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	
LSG Catering (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00	
LSG Catering China Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Catering Guam, Inc., Tamuning, 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 Holding Asia Ltd., Hongkong, China	86,88	80,00	
LSG Lufthansa Service – Sky Chefs do Brasil Catering, Participações Ltda., Guarulhos, Brasilien	100,00	100,00	
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 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 Havacılık Hizmetleri A.S., İstanbul, Türkei	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs (India) Private Ltd., Bangalore, Indien	100,00	100,00	März
LSG Sky Chefs İstanbul Catering Hizmetleri A.S., İstanbul, Türkei	100,00	100,00 ⁴⁾	
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 New Zealand Limited, Auckland, Neuseeland	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs (Qingdao) Co., Ltd., Laixi City, China	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs South Africa (Proprietary) Limited, Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Supply Chain Solutions, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs TAAG 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	
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	
OOO LSG Sky Chefs Rus, Moskau, Russische Föderation	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 México S. de R.L. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00	100,00	

T181 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2021 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechts- anteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Retail inmotion Middle East L.L.C., Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	100,00	
Retail in Motion North America, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
SCIS Air Security Corporation, Wilmington, USA	100,00	100,00	
ServCater Internacional Ltda., Guarulhos, Brasilien	90,00	90,00	
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, Santiago, Chile	100,00	100,00	
Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00	51,00	
Sky Chefs de Panamá S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
Sky Chefs Things Remembered Services FZE, Ikeja, 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	
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	
Aquila FFM S.à.r.l., Luxemburg, Luxemburg	0,00	0,00 ¹⁾	
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 Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training GmbH, München	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00	
Lufthansa Commercial Holding Gesellschaft mit beschränkter Haftung, 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⁾	
Strategic Liquidity, 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.

T182 WESENTLICHE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN ZUM 31.12.2021¹⁾

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Network Airlines			
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen ³⁾	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 ³⁾	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., Środa Śląska, Polen	51,00	50,00	

T183 GEMEINSCHAFTLICHE TÄTIGKEITEN ZUM 31.12.2021²⁾

Aerologic GmbH, Leipzig	50,00	50,00	
-------------------------	-------	-------	--

T184 WESENTLICHE ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2021¹⁾

Geschäftsfeld Technik			
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, Peking, China	25,00	28,57	
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00	20,00	Oktober
Geschäftsfeld Catering			
AO Aeromar, Moskau-Region, Russland	49,00	49,00	
Cosmo Enterprise Co., Ltd., Narita, 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., George Town, 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, Russische Föderation	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	

¹⁾ Einbeziehung at equity.

²⁾ Gemäß IFRS 11 anteilige Einbeziehung.

³⁾ Ausweis als Gemeinschaftsunternehmen aufgrund gemeinschaftlicher Führung.

Übrige Anteile

T185 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2021

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen		
26. INCORPORATION, Inc., East Meadow, USA	100,00	100,00
Air Dolomiti Deutschland GmbH, München	100,00	100,00
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 Financial Solutions 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	100,00	100,00
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 Gesellschaft mit beschränkter Haftung, 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 India Private Limited, 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., Brunn, Tschechische Republik	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
LSG Sky Chefs Norge AS i.L., Gardermoen, Norwegen	100,00	100,00
LSI Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Crew Academy GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00

T185 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2021 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
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 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 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
Lufthansa Technik Vostok Services OOO, Moskau, Russische Föderation	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

T185 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2021 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Marriott Export Services, C.A., Caracas, Venezuela	99,99	100,00
Marriott International Trade Services, C.A., Caracas, Venezuela	99,99	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
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 (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., Shanghai, China	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 Netherlands B.V., Schiphol-Rijk, Niederlande	100,00	100,00
VPF Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Wings Handling Palma S.L., Madrid, Spanien	100,00	100,00
Yilu Travel Services GmbH, Berlin	100,00	100,00
ZeroG GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Beteiligungen		
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	14,29	14,29
AUS Fuel Company, LLC, Austin, USA	6,67	6,67
AviationPower GmbH, Hamburg	40,83	40,83
Beijing Lufthansa Center Co. Ltd., Peking, China	11,23	12,50
Berlin Fuelling Services GbR, Berlin	12,50	12,50
Cargo One GmbH, Berlin	14,35	14,35
Charlotte Fuel Facilities LLC, Wilmington, USA	10,00	10,00
Chelyabinsk Catering Service OOO, Chelyabinsk, Russische Föderation	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
Finairport Service S.r.l. i.L., Rom, 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
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	49,00	49,00
FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co OG, Wien-Flughafen, Österreich	14,29	14,29
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald	40,00	39,99
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München	40,00	40,00
Guangzhou Baiyun International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Guangzhou, China	30,00	28,57
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

T185 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2021 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
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
Orlando Fuel Facilities LLC, Orlando, USA	5,88	5,88
PHL Fuel Facilities LLC, Philadelphia, USA	10,00	10,00
Rydes GmbH, Berlin	8,00	8,00
SAN Fuel Company, LLC, San Diego, 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, DC, USA	5,26	5,26
Vancouver Airport Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	5,72	5,72
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 25. Februar 2022
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. 3a HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrundeliegende 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, Köln

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 2021, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021, 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 sowie die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene nichtfinanzielle Konzernerklärung haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Des Weiteren haben wir die über die Vorjahresangabe hinausgehenden lageberichtsfremden Angaben zu den Geschäftsjahren 2017, 2018 und 2019 in den Tabellen mit Mehrjahresvergleichen des zusammengefassten Lageberichts nicht inhaltlich geprüft. Lageberichtsfremde 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 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 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 und auch bedingt durch neu auftretende Virusvarianten, wie die Omikron-Variante, führen nationale wie internationale Reisebeschränkungen dazu, dass der Flugreiseverkehr wesentlich eingeschränkt wurde. Die Einschränkungen haben den Geschäftsverlauf und die Liquidität der Lufthansa Group auch im Geschäftsjahr 2021 erheblich belastet.

Während im Vorjahr die Zahlungsfähigkeit der Lufthansa Group durch mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik Deutschland (WSF) sowie mit den Regierungen aus der Schweiz, Österreich und Belgien vereinbarte Stabilisierungsmaßnahmen und Kredite in Höhe von bis zu EUR 9 Mrd. gesichert wurde, hat sich die Lufthansa Group im Berichtsjahr am freien Kapitalmarkt mittels Flugzeugfinanzierungen i. H. v. EUR 1,4 Mrd., der Begebung von Anleihen i. H. v. EUR 4,1 Mrd. sowie durch die Ausgabe neuer Aktien mit einem Nettoemissionserlös von EUR 2,1 Mrd. refinanziert. In diesem Zusammenhang sind alle vom WSF erhaltenen Stabilisierungsmaßnahmen zurückgezahlt und nicht ausgenutzte Mittel gekündigt worden. Darüber hinaus sind auch im Jahr 2021 weltweit Unterstützungsmaßnahmen anderer Regierungen in Anspruch genommen worden, wie z. B. in den USA.

Die Lufthansa Group hat die angebotene Flugreise-Kapazität im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019 deutlich verringert und darüber hinaus bereits im Jahr 2020 Maßnahmen initiiert, um Kosten und Investitionsausgaben zu senken. Der Vorstand hat eine Operative Konzernplanung für die Geschäftsjahre 2022 bis 2025, 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 Zahlungs-mittelabflüssen getroffen haben. Die Planung für 2022 und die Folgejahre beruht auf der Annahme erfolgter Impfungen, der Wirksamkeit des Impfschutzes und verfügbarer Corona-Tests auch für Virus-Varianten sowie von Hygienekonzepten und damit einhergehend im Vergleich zu 2020 und 2021 gelockerten Reiserestriktionen sowie eines sich normalisierenden Buchungsverhaltens. Darüber hinaus werden erhebliche Kosteneinsparungen aufgrund eingeleiteter bzw. umgesetzter Reorganisierungs- und Effizienzmaßnahmen berücksichtigt.

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. Ebenso haben die gesetzlichen Vertreter aktuell-geopolitische Entwicklungen in der Ukraine gewürdigt.

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 und vom Aufsichtsrat gebilligte 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 den Status der im Rahmen der Reorganisierungs- und Effizienzprogramme 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 Bestellobligos und Rahmenverträgen abgeglichen.

Zur Beurteilung der in der Liquiditätsplanung enthaltenen Zahlungsmittelzuflüsse, haben wir u. a. die Verträge zu staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen, Flugzeug- und weiteren Finanzierungen als auch die jeweiligen Emissionsprospekte 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 Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter zur Entwicklung der aktuellen Reisebeschränkungen und der Nachfrage sowie das aktuelle Buchungsverhalten und die Berücksichtigung dieser Faktoren in der Konzernplanung mit den gesetzlichen Vertretern und dem Management der Gesellschaft sowie Vertretern des Aufsichtsrats 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.

Ebenso haben wir mit den gesetzlichen Vertretern potentielle Auswirkungen aus den aktuellen geopolitischen Entwicklungen in der Ukraine und den daraufhin weltweit ausgelösten Sanktionen, einschließlich eventueller Gegenmaßnahmen, auf die Entwicklung der Weltwirtschaft, die Preise wichtiger Energieträger wie Öl und Gas und die Verfügbarkeit des russischen Luftraums für Überflüge und damit auf den kurz- bis mittelfristig erwarteten Geschäftsverlauf und die Liquidität der Lufthansa Group besprochen.

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 Unternehmensestätigkeit 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 auf den Abschnitt „Ausblick Lufthansa Group – Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group“.

2. Bilanzierung der Pensionsverpflichtungen

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Pensionsverpflichtungen der Lufthansa Group sind auf eine Vielzahl unterschiedlicher Pensionspläne bzw. Tarifvereinbarungen für die verschiedenen Konzerngesellschaften und Mitarbeitergruppen zurückzuführen. Es handelt sich sowohl um leistungs- als auch beitragsorientierte Pläne für insbesondere Alters- und Übergangsversorgungen für Mitarbeiter im In- und Ausland.

Unsere Gründe für die Klassifizierung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt liegen zum Einen in der Vielfalt und Komplexität der Vertragslandschaft sowie in den Schätzkomponenten in den der Bewertung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Annahmen, die selbst bei geringfügigen Änderungen wesentliche Effekte auf die Pensionsverpflichtungen haben können. Zum Anderen ist das Geschäftsjahr der Lufthansa Group durch Personalanpassungsmaßnahmen geprägt. Insbesondere für Mitarbeiter der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, die die tarifvertraglichen Voraussetzungen einer Übergangsversorgung erfüllen, führt die Annahme der angebotenen Freiwilligenprogramme im Berichtsjahr zu einer Aufstockung der bereits bilanzierten Verpflichtung für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Weitere wesentliche Effekte auf die Bilanzierung der Pensionsverpflichtungen ergeben sich aus den Restrukturierungsmaßnahmen der Swiss International Air Lines Ltd.

Prüferisches Vorgehen

In unsere Prüfungshandlungen zu den Pensionsverpflichtungen haben wir interne Spezialisten aus dem Bereich People Advisory Services eingebunden. Zunächst haben wir unser Verständnis der Pensionslandschaft, der Klassifizierung und grundsätzlichen Bewertung und Bilanzierung der Pensionspläne im Hinblick auf mögliche Änderungen im Geschäftsjahr im Rahmen unserer Aufbauprüfung aktualisiert und Änderungen im Konsolidierungskreis nachvollzogen.

Die Bewertung der Pensionsverpflichtungen wird von externen versicherungsmathematischen Gutachtern (Aktuaren) vorgenommen. Wir haben deren fachliche Qualifikation und berufliche Unabhängigkeit beurteilt, indem wir die relevante Berufserfahrung und Ausbildung erfragt sowie Prüfungsnachweise zur Mitgliedschaft in lokalen Aktuarvereinigungen und zur Unabhängigkeit gegenüber der Lufthansa Group eingeholt haben.

Im Hinblick auf das Mengengerüst haben wir analytische Prüfungshandlungen auf Einzelpersonenbasis vorgenommen, indem wir Veränderungen der Meldedaten unter Berücksichtigung der verwendeten demografischen Annahmen mit dem Vorjahr verglichen haben. Auffälligkeiten haben wir mit dem Mandanten besprochen und deren Ursachen hinterfragt. Die an den Aktuar übermittelten Daten haben wir zur Beurteilung der Vollständigkeit mit den Personalbeständen aus dem HR-System der Lufthansa Group und in Stichproben die im HR-System hinterlegten relevanten Personalstammdaten zu den Meldedaten abgestimmt.

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen wie den verwendeten Zinssatz, Gehalts- und Rententrend sowie Sterbe- und Invaliditätswahrscheinlichkeiten haben wir anhand von öffentlich verfügbaren Daten oder internen Auswertungen der Lufthansa Group nachvollzogen und verplausibilisiert.

Zur Beurteilung der Bewertung der Pensionsverpflichtungen (defined benefit obligation) haben wir analytische Prüfungshandlungen auf Einzelpersonenbasis vorgenommen, indem wir Veränderungen der Verpflichtung unter Berücksichtigung von Änderungen in den aktuariellen Annahmen sowie in den zusätzlich erdienten Ansprüchen mit dem Vorjahr verglichen haben.

Sondereffekte aus den aktuellen Restrukturierungs- bzw. Freiwilligenprogrammen haben wir methodisch nachvollzogen. Dabei haben wir in Stichproben die Aufhebungsvereinbarungen und das Austrittsdatum aus dem Konzern in den Personalstammdaten eingesehen. Des Weiteren haben wir die Entwicklung der Verpflichtung für die Übergangsversorgung vom Vorjahr auf den 31. Dezember 2021 für diese Stichproben mittels eigenständiger Alternativberechnung nachvollzogen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen gegen die Bilanzierung der Pensionsverpflichtungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der Bilanzierung der Pensionsverpflichtungen verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Kapiteln „3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ und „35 Pensionsrückstellungen“.

3. 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 des Lufthansa Konzerns dar. Zu den ausgewiesenen Flugzeugen gehören Flugzeuge, die im rechtlichen Eigentum des Konzerns stehen und von diesem genutzt werden sowie geleaste Flugzeuge.

Die Werthaltigkeit der Flugzeuge, welche im Rahmen der Operativen Konzernplanung (OKP) weiterhin für den Einsatz im Flugbetrieb vorgesehen sind, wird anhand der Werthaltigkeit der Zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGE) ermittelt, denen die Flugzeuge zugeordnet sind. Im Rahmen der Einschätzung der Werthaltigkeit eigener und geleaster Flugzeuge im Konzernabschluss hat das Management Planungsannahmen im Rahmen der OKP zu treffen, die maßgeblichen Einfluss auf die Bewertung der jeweiligen ZGE haben.

Die Werthaltigkeit von Flugzeugen, die im Vorjahr von einem Beschluss zur Stilllegung, zum Langzeitparken oder zum Verkauf betroffen waren, wurde nicht anhand der Werthaltigkeit von ZGE, sondern separat beurteilt.

Aus unserer Sicht war die Werthaltigkeit von Flugzeugen vor dem Hintergrund des Covid-19 Pandemie Geschehens einschließlich der Omikron-Variante und deren Rückwirkungen auf die Flugreisebranche im Rahmen unserer Prüfung einer der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, da die Bewertung dieser betragsmäßig bedeutsamen Posten in einem wesentlichen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter insbesondere in Bezug auf die Bewertung der ZGE zugrunde liegenden OKP beruht.

Prüferisches Vorgehen

Für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Flugzeuge im Konzernabschluss ist die Zuordnung der Flugzeuge zu und die Werthaltigkeit der jeweiligen ZGE als Ganzes ausschlaggebend. Die Zuordnung der Flugzeuge zu den einzelnen ZGE haben wir zum einen durch Abstimmung der übertragenen Bilanzwerte in den ZGE Werthaltigkeitstest nachvollzogen. Zum anderen haben wir die inhaltliche Zuordnung anhand eines Abgleichs zu einer Flottenliste pro Fluggesellschaft nachvollzogen, da die Zuordnung des Flugzeugs in die ZGE der Fluggesellschaft erfolgt, die das Flugzeug betreibt. Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Flugzeuge, die im wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns stehen und weiter im Flugbetrieb eingesetzt werden sollen, haben wir die Flottenplanung in Verbindung mit der OKP 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 methodisch gewürdigt und beurteilt, ob sich ein Abschreibungsbedarf für die jeweiligen ZGE ergibt, der auf die Flugzeuge allokiert werden muss.

Wir haben ebenfalls nachvollzogen, dass Flugzeuge, die im Vorjahr wertberichtet wurden und aktuell nicht als aktive Flugzeuge eingesetzt werden, in der OKP weiterhin nicht für den Flugbetrieb vorgesehen und nicht einer ZGE zugeordnet sind. Für die Bewertung dieser Flugzeuge, einschließlich der Flugzeuge, die nach IFRS 5 klassifiziert werden, wurde eine Einzelbewertung durchgeführt, für deren Höhe der erzielbare Betrag, mithin der Verkaufspreis, Markt- oder Schrottwert der Flugzeuge ausschlaggebend ist. 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 (TAVR) der Aircraft Value Analysis Company Ltd., Derby, Vereinigtes Königreich, vergleichbaren Kaufverträgen aus der Vergangenheit oder aus bereits abgeschlossenen Kaufverträgen nachvollziehbar abgeleitet wurden.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Beurteilung der Werthaltigkeit von eigenen und geleasten Flugzeugen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der Bilanzierung der Flugzeuge verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang Kapitel „3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie „19 Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechte“, „22 Leasingverhältnisse“ und „10 Abschreibungen“.

4. Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die im Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ausgewiesenen aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und abzugsfähige temporäre Differenzen stellen einen wesentlichen Teil der Vermögenswerte der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften dar. Für die Bilanzierung der aktiven latenten Steuern schätzt die Lufthansa Group ein, inwieweit in Zukunft ausreichend zu versteuernde Ergebnisse wahrscheinlich zur Verfügung stehen werden, um die latenten Steueransprüche zu nutzen.

Die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ist von den Einschätzungen und den Annahmen des Vorstands in Bezug auf den künftigen operativen Geschäftsverlauf der steuerpflichtigen Konzerngesellschaften abhängig. Der Vorstand hat für die Geschäftsjahre 2022 bis 2025 eine Operative Konzernplanung aufgestellt und darauf aufbauend künftige steuerliche Ergebnisse für die steuerpflichtigen Konzerngesellschaften prognostiziert.

Aus unserer Sicht war die Beurteilung der Werthaltigkeit dieses betragsmäßig wesentlichen Postens im Rahmen unserer Prüfung daher einer der bedeutsamsten Sachverhalte, da sie in hohem Maße von den Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich eines ausreichenden zu versteuernden Einkommens insbesondere vor dem Hintergrund der andauernden Covid-19 Pandemie und den damit verbundenen Unsicherheiten bezüglich der künftigen Entwicklung des Flugreiseverkehrs abhängig ist.

Prüferisches Vorgehen

Wir haben uns zunächst mit dem von den gesetzlichen Vertretern eingerichteten internen Kontrollsystem zur Ermittlung und Bilanzierung von latenten Steuern auseinandergesetzt, indem wir Prozesse einer Aufbauprüfung unterzogen und das Fehlriskiko beurteilt haben.

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern haben wir die Prognosen der gesetzlichen Vertreter über die künftig zur Verfügung stehenden zu versteuernden Ergebnisse unter Einbeziehung unserer Spezialisten aus dem Bereich Strategy und Transaction analysiert, mathematisch nachvollzogen und mit der zuständigen Managementebene erörtert. Dabei haben wir die Erläuterungen des Managements zu den zugrunde gelegten wesentlichen Planannahmen, strategischen Zielsetzungen, erwarteten Entwicklungen und operativen Maßnahmen und deren Verarbeitung/Abbildung in den Zahlungsströmen analysiert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt. Basis unserer Analyse waren 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. Darüber hinaus haben wir die Überleitung von der Operativen Konzernplanung zur steuerlichen Ergebnisplanung durch Befragungen der zuständigen Mitarbeiter der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft sowie wesentlicher Tochtergesellschaften und des Managements, Nachrechnen und Verplausibilisieren durch Analyse der Überleitungspositionen nachvollzogen.

Wir haben die von Seiten des Managements für den Ansatz der aktiven latenten Steuern berücksichtigten positiven und negativen Hinweise auf wahrscheinlich ausreichendes zukünftiges zu versteuerndes Einkommen sowie deren individuelle Bedeutung für die Gesamtbeurteilung gewürdigt, mit der zuständigen Managementebene erörtert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt.

In allen Phasen der Prüfung waren unsere Steuerspezialisten in die Prüfung einbezogen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der Bilanzierung der aktiven latenten Steuern und den im Rahmen der Bilanzierung angewandten Ermessensentscheidungen des Vorstandes und zu Quellen von Schätzungsunsicherheiten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ und „15 Ertragsteuern“.

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 Konzernklärung 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 Konzernklärung zur Unternehmensführung, die oben genannte nichtfinanzielle Konzernklärung sowie die oben genannten im Konzernlagebericht enthaltenen lageberichts-fremden 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 „Versicherung der gesetzlichen Vertreter“ des Geschäftsberichts
- 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. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei „Deutsche_Lufthansa_AG_ESEF-2021-12-31.zip“ (SHA-256-Prüfsumme: c20500f07665d33f40a5db0dd8f00985fa0d55d8961cf13dc555d2f8ba0f44eb) 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 Vorschriften 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 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 2021 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 Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (10.2021)) 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.

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) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 4. Mai 2021 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 5. Mai 2021 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen 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:

- Prüferische Durchsicht des Zwischenabschlusses der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft zum 31. März 2021
- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nicht-finanziellen Erklärung nach §§ 289b ff. sowie 315b ff. HGB
- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit des Berichts über den Stand der Umsetzung von Bedingungen und Auflagen gemäß § 18 Abs. 1 und 2 des Rahmenvertrags zur Gewährung von Stabilisierungsmaßnahmen
- Unterstützung bei der Erteilung von Auskünften gegenüber der das Enforcementverfahren durchführenden Stelle

- Vereinbarte Untersuchungshandlungen im Zusammenhang mit der Immigration Air Passenger User Fee Calculation
- Prüfung des Systems der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft zur Einhaltung der sich aus § 32 Abs. 1 WpHG ergebenden Anforderungen für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2020
- Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG
- Freiwillige Jahresabschlussprüfungen zum 31. Dezember 2021
- Projektbegleitende Prüfung einer Migration IT-gestützter rechnungslegungsbezogener Systeme nach IDW PS 850 für die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg
- Projektbegleitender Review im Zusammenhang mit generellen IT-Kontrollen rechnungslegungsbezogener Systeme für die Lufthansa Cargo AG, Kelsterbach, sowie für die Miles & More GmbH, Frankfurt am Main
- Erteilung einer Umsatzbescheinigung für die Miles & More GmbH, Frankfurt am Main
- 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.

SONSTIGER SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die im Bundesanzeiger bekanntzumachenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Siegfried Keller.

Eschborn/Frankfurt am Main, 1. März 2022

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Sven Hayn	Siegfried Keller
Wirtschaftsprüfer	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 2021 gewährte und geschuldete Vergütung sowie für das Geschäftsjahr zugesagte Zielvergütung. Der Bericht entspricht den Anforderungen des § 162 AktG sowie den relevanten Rechnungslegungsvorschriften (HGB, IFRS). Eine Zusammenfassung des Vergütungssystems für den Vorstand im Geschäftsjahr 2021 findet sich in **T 186, S. 273**. 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/corporate-governance.

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 und des jeweiligen Vorstandsmitglieds sowie die aktuelle Lage der Gesellschaft berücksichtigt. Aus diesem Grund basiert das Vergütungssystem auf transparenten, leistungsbezogenen und auf den Unternehmenserfolg sowie auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Parametern.

Der Aufsichtsrat ist 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.

Das Vergütungsjahr 2021

WIRTSCHAFTLICH WEITER GEPRÄGT VON DER CORONAKRISE

Wirtschaftlich war auch das Geschäftsjahr 2021 geprägt von den anhaltenden Auswirkungen der weltweiten Verbreitung des Coronavirus auf den globalen Luftverkehr und damit auf das Geschäft der Lufthansa Group. Die Corona-Pandemie belastet weiterhin die Nachfrage nach Flugreisen, sodass die Umsatzerlöse und damit insgesamt das Ergebnis der Lufthansa Group noch immer stark beeinträchtigt sind.

Nach dem dramatischen Geschäftseinbruch und der Abwendung der Insolvenz im Jahr 2020 stellte das Geschäftsjahr 2021 aber auch einen Wendepunkt dar. So konnten bereits im Februar 2021 der KfW-Kredit in Höhe von 1 Mrd. EUR frühzeitig getilgt und bis November die gesamten Stillen Einlagen der Bundesrepublik Deutschland zurückgeführt beziehungsweise gekündigt werden. Damit sind nunmehr alle deutschen staatlichen Kredite und Stillen Einlagen inklusive Zinsen zurückgezahlt beziehungsweise gekündigt. Der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) hat sich verpflichtet, seine Beteiligung an der Deutschen Lufthansa AG bis spätestens Oktober 2023 zu veräußern. Möglich war dies vor allem durch die erneut steigende Nachfrage nach Flugreisen und das damit verbundene Vertrauen unserer Kund:innen, die durch den Vorstand vorangetriebene schnelle Restrukturierung und Transformation der Lufthansa Group sowie durch das Vertrauen der Kapitalmärkte in das Unternehmen.

VERGÜTUNGSBESCHRÄNKUNGEN WÄHREND DER WSF-STABILISIERUNGSMASSNAHMEN

Der zwischen der Deutschen Lufthansa AG und dem WSF abgeschlossene Rahmenvertrag vom 29. Juni 2020 sieht signifikante Beschränkungen der Vorstandsvergütung vor. So dürfen den Vorstandsmitgliedern – vorbehaltlich bereits vor dem 21. Juni 2020 begründeter vertraglicher Ansprüche gegen die Gesellschaft – während der Dauer der Stabilisierungsmaßnahmen 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 durfte kein Vorstandsmitglied eine Grundvergütung (unter Einbeziehung etwaiger Bezüge aus Konzernmandaten) erhalten, die über die Grundvergütung des jeweiligen Vorstandsmitglieds zum 31. Dezember 2019 hinausging, 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 waren. Für neue Vorstandsmitglieder galt analog die niedrigste Grundvergütung eines Vorstandsmitglieds in entsprechender Position zum 31. Dezember 2019 als Obergrenze.

Mit der vollzogenen Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen im Berichtsjahr entfällt nun die Beschränkung in Bezug auf die Grundvergütung. Solange der WSF allerdings seine Beteiligung an der Deutschen Lufthansa AG nicht vollständig veräußert hat, gelten die Beschränkungen in Bezug auf die Gewährung von Boni unter dem WSF-Rahmenvertrag weiterhin.

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.

ABWEICHUNG VOM VERGÜTUNGSSYSTEM IM GESCHÄFTSJAH 2021

Vor dem Hintergrund der weiterhin angespannten wirtschaftlichen Lage beziehungsweise der Vorgaben aus dem vorgenannten Rahmenvertrag mit dem WSF hat der Aufsichtsrat die Zusage variabler Vergütungskomponenten für das Geschäftsjahr 2021 für die Mitglieder des Vorstands ausgesetzt. Damit entfielen für die Mitglieder des Vorstands sämtliche variablen Vergütungsbestandteile, also etwa zwei Drittel der gemäß Vergütungssystem vorgesehenen Zielvergütung.

Damit wird für das Geschäftsjahr 2021 von der Vergütungsstruktur abgewichen, sodass diese im Berichtsjahr ausschließlich erfolgsunabhängige Vergütungselemente vorsieht. Vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Lage und der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen liegt dies im Interesse des langfristigen Wohlergehens der Gesellschaft.

Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2021

DAS VERGÜTUNGSSYSTEM IM ÜBERBLICK

Das aktuelle Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gilt seit dem Geschäftsjahr 2020 und wurde von der ordentlichen Hauptversammlung am 5. Mai 2020 gemäß § 120a (1) AktG mit einer Mehrheit von 88,2 % gebilligt.

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2021 grundsätzlich geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands, die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile sowie die diesen jeweils zugrunde liegenden Zielsetzungen.

T186 VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2021

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, branchenüblichen Flugvergünstigungen für private Flugreisen entsprechend den internationalen IATA-Standards für Airline-Mitarbeitende, 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 (ausgesetzt für das Geschäftsjahr 2021)		
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) Cap: 200 % des Zielbetrags Auszahlung: in bar oder in Aktien
Mehrfährige variable Vergütung (LTI)	Soll eine nachhaltig absolut und relativ positive Entwicklung des Unternehmenswerts fördern, bei gleichzeitiger Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit denen der Aktionär:innen	<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 Cap: 200 % des Zielbetrags 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 100 % der Abfindungshöchstgrenze (Altverträge: 150 % der Abfindungshöchstgrenze)
Weitere Vergütungsregelungen		
Share Ownership Guidelines	Soll die Aktienkultur und die enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder und der Aktionär:innen 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. 282](#).

ZIELE FÜR DEN VORSTAND IM GESCHÄFTSJAHR 2021

Obschon der Aufsichtsrat die Zusage variabler Vergütungselemente für die Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2021 ausgesetzt hat, hat er gleichwohl im Sinne der Unternehmenssteuerung den Vorstandsmitgliedern konkrete Ziele gesetzt. Dabei hat er abgeleitet aus dem bestehenden Vergütungssystem sowohl kurzfristige Jahresziele einschließlich individueller Zielvereinbarungen mit jedem Vorstandsmitglied als auch Ziele für die Vier-Jahres-Periode (2021 bis 2024) festgelegt.

Aufgrund der durch die aktuelle Krisensituation veränderten Unternehmens- und Finanzstrategie hat der Aufsichtsrat dabei vom Vergütungssystem abweichende Leistungskriterien gewählt. So standen insbesondere die kurz- und langfristige Krisenbewältigung, die Restrukturierung des Unternehmens, die Beendigung der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen sowie die Rückkehr zu Profitabilität im Vordergrund.

Dementsprechend standen im Geschäftsjahr 2021 das Erreichen eines ausgeglichenen Cashflows und die Umsetzung nachhaltiger Kostensenkungsmaßnahmen (anstelle der Adjusted EBIT-Marge und des Adjusted ROCE, wie im Vergütungssystem für den Jahresbonus vorgesehen) bei gleichzeitigem Schwerpunkt auf Mitarbeiter- und Kundenzufriedenheit im Fokus. Gleichzeitig wurden im Rahmen der individuellen Zielvereinbarungen auch für 2021 sowohl übergreifende Ziele für den Gesamtvorstand als auch auf die individuellen Verantwortungsbereiche der Vorstandsmitglieder zugeschnittene Ziele vereinbart. In den nachfolgenden Tabellen sind die Themenfelder der für den Gesamtvorstand vom Aufsichtsrat gesetzten gemeinsamen Ziele sowie die in den individuellen Zielvereinbarungen berücksichtigten Themenfelder für das Berichtsjahr dargestellt.

T187 ÜBERGREIFENDE ZIELE FÜR DEN GESAMTVORSTAND 2021

Themenbereich	Ziele
Krisenbewältigung	<ul style="list-style-type: none"> – Management der Auswirkungen der Coronakrise – Erreichen eines ausgeglichenen Cashflows – Wiederaufbau der Kapazität – Umsetzung nachhaltiger Kostensenkung
Konzernstrategie	<ul style="list-style-type: none"> – Operationalisierung der Konzernstrategie und Transformation der Lufthansa Group: <ul style="list-style-type: none"> – Weitere Schärfung des Konzernportfolios Richtung Airline Group – Umsetzung Corporate Responsibility-Strategie – Förderung kundenzentrierter Entwicklungen, Digitalisierung und Innovationen
Führungs- und Unternehmenskultur	<ul style="list-style-type: none"> – Modernisierung der Führungs- und Unternehmenskultur – Intensivierung der Talentsicherung und Management-Nachfolgeplanung – Förderung schlanker Prozesse, Beschleunigung von Entscheidungen; Abbau von Komplexität

T188 INDIVIDUELLE ZIELVEREINBARUNGEN 2021

Vorstand	Themenfelder für die individuellen Zielvereinbarungen
Carsten Spohr	<ul style="list-style-type: none"> – Operationalisierung der langfristigen (10+ Jahre) Konzernstrategie – Intensivierung politischer und regulatorischer Aktivitäten des Konzerns – Modernisierung der Leadership-Kultur
Christina Foerster	<ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Kundenorientierung: Aufbau einer durchgängigen Sicht über alle Kundenschnittstellen – Verfeinerung und Umsetzung der ESG-Strategie – Definition einer Sustainable Aviation Fuel (SAF)-Strategie und Roadmap – Vorantreiben von Innovationen im Bereich IT & Digitalisierung
Harry Hohmeister	<ul style="list-style-type: none"> – Weiterentwicklung und Umsetzung des Multi-Traffic-Systems – Expansion des touristischen Segments und interner touristischer Kompetenzen – Ausbau der Distributionsfähigkeit zur Erhöhung des „Global & Segment Reach“ – Weiterer Ausbau des Qualified Performance Management Systems
Detlef Kayser	<ul style="list-style-type: none"> – Optimierung von Flotteninvestitionen und -modernisierung – 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"> – Redimensionierung: Anpassung der Personalstärke bzw. -kosten an krisenbedingte Rahmenbedingungen – Weiterentwicklung der Führungs- und Unternehmenskultur – Talentsicherung & Diversity; Förderung von Frauen in Führungspositionen – Konzernstruktur: Entwicklung einer wettbewerbsfähigen und zeitgemäßen Legalstruktur
Remco Steenbergen	<ul style="list-style-type: none"> – Entwicklung eines Refinanzierungs- und Entschuldungsplans – Wiederherstellung der Investitionsfähigkeit – Einleitung Portfolioprozesse – Vorantreiben der Management-Nachfolgeplanung

Für die Vier-Jahres-Periode 2021 bis 2024 stehen die Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen und die Rückkehr in die Gewinnzone gemessen am kumulierten Adjusted EBIT der Jahre 2022 bis 2024 (anstelle des Adjusted ROCE und des relativen Total Shareholder Return, wie im Vergütungssystem für die mehrjährige variable Vergütung vorgesehen) im Fokus. Als Schwerpunkt für die Strategischen und Nachhaltigkeitsziele hat der Aufsichtsrat den Parameter Umwelt festgelegt, da die Bedeutung der ökologischen Nachhaltigkeit ungeachtet der Krise weiterhin ein wesentliches Ziel im Rahmen der langfristigen Unternehmensstrategie darstellt. Über die betrachtete Vier-Jahres-Periode wurde dabei eine Reduzierung des spezifischen CO₂-Ausstoßes der Flotte pro geflogenen Passagierkilometer als Ziel fortgeführt. Dabei wird die jährlich angestrebte Reduktion im Jahr 2024 anhand des Vergleichs mit dem Vorkrisenniveau 2019 gemessen.

ZIELVERGÜTUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2021

In der nachfolgenden Tabelle ist die den Vorstandsmitgliedern für das Geschäftsjahr 2021 zugesagte Vergütung dargestellt. Dabei wird die variable Vergütung in Anlehnung an die bisher im Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung

vom 7. Februar 2017 als Mustertabelle 1 zu Ziffer 4.2.5 Abs. 3 empfohlene Form ausgewiesen. Die Vergütungselemente werden um Angaben individuell erreichbarer Minimal- und Maximalvergütungen ergänzt.

T189 ZIELVERGÜTUNG 2021

		Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011				Christina Foerster Vorstand seit 01.01.2020			
in Tsd. €		2021	2020	2021 (Min.)	2021 (Max.)	2021	2020	2021 (Min.)	2021 (Max.)
Feste Vergütung	Grundvergütung	1.634	1.471 ¹⁾	1.634	1.634	860	774 ¹⁾	860	860
	Nebenleistungen	42	19	42	42	44	1	44	44
	Summe	1.676	1.490	1.676	1.676	904	775	904	904
Variable Vergütung	Einh jährige variable Vergütung	–	1.140 ²⁾	–	–	–	600 ²⁾	–	–
	Mehrh jährige variable Vergütung	–	2.090	–	–	–	1.100	–	–
	Summe	0	3.230	0	0	0	1.700	0	0
Versorgungsaufwand		871	925	871	871	461	450	461	461
Gesamtvergütung		2.547	5.645	2.547	2.547	1.365	2.925	1.365	1.365

		Harry Hohmeister Vorstand seit 01.01.2013				Detlef Kayser Vorstand seit 01.01.2019			
in Tsd. €		2021	2020	2021 (Min.)	2021 (Max.)	2021	2020	2021 (Min.)	2021 (Max.)
Feste Vergütung	Grundvergütung	860	774 ¹⁾	860	860	860	774 ¹⁾	860	860
	Nebenleistungen	41	15	41	41	33	6	33	33
	Summe	901	789	901	901	893	780	893	893
Variable Vergütung	Einh jährige variable Vergütung	–	600 ²⁾	–	–	–	600 ²⁾	–	–
	Mehrh jährige variable Vergütung	–	1.100	–	–	–	1.100	–	–
	Summe	0	1.700	0	0	0	1.700	0	0
Versorgungsaufwand		453	483	453	453	457	460	457	457
Gesamtvergütung		1.354	2.972	1.354	1.354	1.350	2.940	1.350	1.350

		Michael Niggemann Vorstand seit 01.01.2020				Remco Steenberg Vorstand seit 01.01.2021			
in Tsd. €		2021	2020	2021 (Min.)	2021 (Max.)	2021	2020	2021 (Min.)	2021 (Max.)
Feste Vergütung	Grundvergütung	860	774 ¹⁾	860	860	861	–	860	860
	Nebenleistungen	42	1	42	42	63	–	63	63
	Summe	902	775	902	902	923	0	923	923
Variable Vergütung	Einh jährige variable Vergütung	–	600 ²⁾	–	–	–	–	–	–
	Mehrh jährige variable Vergütung	–	1.100	–	–	–	–	–	–
	Summe	0	1.700	0	0	0	0	0	0
Sonstiges		–	–	–	–	975 ³⁾	–	975	975
Versorgungsaufwand		467	450	467	467	450	–	450	450
Gesamtvergütung		1.369	2.925	1.369	1.369	2.348	0	2.348	2.348

¹⁾ Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts auf 20 % der Grundvergütung für die Monate April bis September 2020.

²⁾ Auf die Ansprüche aus der Ein jährigen variablen Vergütung 2020 (Jahresbonus 2020) haben die im Geschäftsjahr aktiven Mitglieder des Vorstands verzichtet (→ S. 276).

³⁾ Für den Verfall von Leistungen beim vorherigen Arbeitgeber hat der Aufsichtsrat Remco Steenberg einen einmaligen Ausgleich in Höhe von 2.925.000 € brutto zugesagt. Die Ausgleichszahlung erfolgt in drei Raten zu jeweils 975 Tsd. € in den Jahren 2021, 2022 und 2023.

Im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 AktG

Im folgenden Abschnitt ist die jedem einzelnen aktiven und früheren Mitglied des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG individuell dargestellt. Danach enthalten die Tabellen alle Beträge, die im Berichtszeitraum fällig wurden und dem einzelnen Vorstandsmitglied tatsächlich zugeflossen sind („gewährte Vergütung“), sowie alle rechtlich fälligen, aber bisher noch nicht zugeflossenen Vergütungen („geschuldete Vergütung“).

IM GESCHÄFTSJAHRE 2021 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VARIABLE VERGÜTUNG

Zu den grundsätzlich im Geschäftsjahr fälligen variablen Vergütungsbestandteilen gehören neben dem Jahresbonus für das Geschäftsjahr 2020 das Deferral 2018 sowie Auszahlungen aus dem Optionsprogramm LH Performance 2017.

Alle im Geschäftsjahr 2021 aktiven Vorstandsmitglieder haben erklärt, auf etwaige Ansprüche aus dem Jahresbonus 2020 zu verzichten. Gleichzeitig haben die betroffenen aktiven Vorstandsmitglieder Carsten Spohr und Harry Hohmeister sowie die bereits aus dem Vorstand ausgeschiedenen Mitglieder Bettina Volkens und Thorsten Dirks erklärt, bis auf Weiteres auf die Auszahlung ihrer Ansprüche aus dem Deferral 2018 zu verzichten; die Beträge waren damit im Geschäftsjahr 2021 noch nicht fällig. Da im Berichtsjahr aufgrund des Unterschreitens der relevanten Schwellenwerte (→ S. 212 ff.) ebenfalls keine Auszahlung aus der Outperformance-Option und der Performance-Option im Rahmen des LH Performance-Programms 2017 erfolgte, wurde den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2021 keinerlei variable Vergütung gewährt oder geschuldet.

Einjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 (Jahresbonus 2020)

Im Rahmen des Jahresbonus 2020 gingen als finanzielle Ziele die Adjusted EBIT-Marge und der Adjusted ROCE mit jeweils 42,5 % in die Zielerreichung ein. 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 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 %.

Als Schwerpunkte für die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele hatte der Aufsichtsrat die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ festgelegt. Für den Nachhaltigkeitsparameter „Kunde“ wird der Net Promoter Score (Der Net Promoter Score ist eine eingetragene Marke von Bain & Company, Inc., Fred Reichheld und Satmetrix Systems, Inc.), also die Weiterempfehlungsrate der Kund:innen, herangezogen. Hierfür wurden 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 wurden linear interpoliert.

Für den Parameter „Mitarbeiter“ wurde der sogenannte Engagement Index betrachtet, der die Verbundenheit von Mitarbeitenden mit dem Unternehmen, die Einsatzbereitschaft wie auch die Bereitschaft zur Weiterempfehlung des Arbeitgebers misst. Jedem Indexwert ist ein Zielerreichungswert zugeordnet. Der 100 %-Zielwert orientiert sich am Durchschnitt des externen Benchmarks.

Die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ gingen jeweils mit 7,5 % in den Jahresbonus ein. Für das Kundenziel ergab sich im Geschäftsjahr 2020 insgesamt eine Zielerreichung in Höhe von 140 % (→ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung im Geschäftsbericht 2020, S. 102) und für das Mitarbeiterziel in Höhe von 200 % (→ Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung im Geschäftsbericht 2020, S. 105). Die Gesamtziel-erreichung für die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele für den Jahresbonus 2020 liegt damit bei 170 %.

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 festgelegten individuellen Zielvereinbarungen. Nach Ablauf des Geschäftsjahres wurden diese von Präsidium und Aufsichtsrat bewertet. Im Rahmen der Festlegung der individuellen Zielvereinbarungen hatte der Aufsichtsrat aufgrund der sich damals bereits abzeichnenden Coronakrise als übergeordnetes Ziel den Fokus auf die Bewältigung der Krisensituation gelegt. Für eine ausführliche Darstellung der individuellen Ziele siehe → Vergütungsbericht 2020 im Geschäftsbericht 2020, S. 255 f.

Präsidium und Aufsichtsrat haben am Ende des Geschäftsjahres 2020 die Erreichung der individuellen Ziele bewertet. Für jedes Vorstandsmitglied erfolgte dann eine Multiplikation des zwischen 0,8 und 1,2 liegenden Faktors mit der Gesamtziel-erreichung 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 den Jahresbonus 2020 für die Mitglieder des Vorstands somit insgesamt ein Zielerreichungsgrad in Höhe von 25,5 % bis 30,6 %. Zu den individuellen Ansprüchen aus dem Jahresbonus 2020 siehe → Vergütungsbericht 2020 im Geschäftsbericht 2020, S. 256.

Alle im Geschäftsjahr 2021 aktiven Vorstandsmitglieder haben am 2. März 2021 erklärt, auf die Auszahlung ihrer Ansprüche aus dem Jahresbonus 2020 zu verzichten.

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 vom 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 ergab sich aufgrund des durch die Coronakrise bedingten Geschäftseinbruchs im Geschäftsjahr 2020 ein EACC-Faktor in Höhe von 0 (kumulierter Dreijahres-EACC 2018 bis 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. Für Herrn Spohr ergibt sich danach für den aus dem Geschäftsjahr 2018 vorgetragenen Betrag ein Auszahlungsanspruch in Höhe von 498.398 EUR und für Herrn Hohmeister, Herrn Dirks, Herrn Svensson und Frau Volkens jeweils in Höhe von 311.499 EUR. Die Herren Spohr, Hohmeister, Dirks sowie Frau Volkens haben erklärt, auf die Auszahlung des Deferral 2018 im März 2021 zu verzichten und diese bis auf Weiteres zu stunden. Diese Stundungsvereinbarung besteht unverändert fort.

Aktienkursbasierte Vergütung – LH Performance 2017

Bis einschließlich des Geschäftsjahres 2018 hat der Vorstand verpflichtend an den Aktienprogrammen für Lufthansa Vorstände 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 mit Aktien 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 2017 ist eine Auszahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 23 % verbessert. Das Cap wird bei einer Verbesserung von mehr als 35 % 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.

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.

Im Berichtsjahr erfolgte keine Auszahlung aus der Outperformance-Option des Jahres 2017 für die Mitglieder des Vorstands. Dies galt wegen Unterschreitens des Schwellenwerts von 23 % ebenso für die Performance-Option 2017. Weitere Informationen zu den laufenden LH Performance-Programmen finden sich unter [Erläuterung 39, S. 212 ff.](#)

Informationen zu den im Rahmen der LH Performance-Programme zum 31. Dezember 2021 (2020) von den Vorstandsmitgliedern gehaltenen Aktien beziehungsweise Optionspaketen sowie zur Wertentwicklung der LH Performance-Programme für die Mitglieder des Vorstands im Berichtsjahr sind in den folgenden Tabellen dargestellt.

T190 LH PERFORMANCE-PROGRAMME

Anzahl der Aktien	Programm 2018	
	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Optionspakete
Carsten Spohr	10.125 (10.125)	45 (45)
Thorsten Dirks (bis 30. Juni 2020)	6.750 (6.750)	30 (30)
Harry Hohmeister	6.750 (6.750)	30 (30)
Ulrik Svensson (bis 30. April 2020)	6.750 (6.750)	30 (30)
Bettina Volkens (bis 31. Dezember 2019)	6.750 (6.750)	30 (30)

T191 WERTENTWICKLUNG LH PERFORMANCE-PROGRAMME

in €	Geschäftsjahr 2021			Geschäftsjahr 2020		
	Auszahlung von fälligen Aktien- programmen	Zeitwert- veränderung noch laufender Aktienprogramme	Gesamt	Auszahlung von fälligen Aktien- programmen	Zeitwert- veränderung noch laufender Aktienprogramme	Gesamt
Carsten Spohr	-	-178.406	-178.406	-900.000	-248.558	-1.148.558
Thorsten Dirks	-	-118.937	-118.937	-	-15.633	-15.633
Christina Foerster	-	-	-	-	-	-
Harry Hohmeister	-	-118.937	-118.937	-600.000	-165.705	-765.705
Detlef Kayser	-	-	-	-	-	-
Michael Niggemann	-	-	-	-	-	-
Ulrik Svensson	-	-89.843	-89.843	-	-46.453	-46.453
Bettina Volkens	-	-142.053	-142.053	-600.000	-465.370	-1.065.370
	-	-648.176	-648.176	-2.100.000	-941.719	-3.041.719

IM GESCHÄFTSJAHRE AKTIVE MITGLIEDER DES VORSTANDS

In den nachfolgenden Tabellen ist die den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2021 gewährte beziehungsweise geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG sowie die relativen Anteile der festen und variablen Vergütungsbestandteile individuell dargestellt. Obschon der Versorgungsaufwand für die betriebliche Altersversorgung

nicht als gewährte oder geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG zu klassifizieren ist, wird dieser aus Gründen der Transparenz in den folgenden Tabellen zusätzlich ausgewiesen. Dieser entspricht dem Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 aus Zusagen für Pensionen und sonstige Versorgungsleistungen.

**T192 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG –
IM GESCHÄFTSJAHR 2021 AKTIVE MITGLIEDER DES VORSTANDS**

		Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011				Christina Foerster Vorstand seit 01.01.2020			
in Tsd. €		2021	2021 ¹⁾	2020	2020 ¹⁾	2021	2021 ¹⁾	2020	2020 ¹⁾
Feste Vergütung	Grundvergütung	1.634	97,5%	1.471 ²⁾	38,4%	860	95,1%	774 ²⁾	99,9%
	Nebenleistungen	42	2,5%	19	0,5%	44	4,9%	1	0,1%
	Summe	1.676	100,0%	1.490	38,9%	904	100,0%	775	100,0%
Variable Vergütung	Einjährige variable Vergütung 2020 ³⁾ (2019)	-	-	576	15,0%	-	-	-	-
	Mehrfachjährige variable Vergütung								
	Dreijährige variable Vergütung Deferral 2018 ⁴⁾ (Deferral 2017)	-	-	864	22,6%	-	-	-	-
	Auszahlung Optionsprogramme LH Performance 2017 (LH Performance 2016)	0	0,0%	900	23,5%	-	-	-	-
	Summe	0	0,0%	2.340	61,1%	0	0,0%	0	0,0%
Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG		1.676	100,0%	3.830	100,0%	904	100,0%	775	100,0%
Versorgungsaufwand		871	-	925	-	461	-	450	-
Gesamtvergütung		2.547	-	4.755	-	1.365	-	1.225	-

		Harry Hohmeister Vorstand seit 01.01.2013				Detlef Kayser Vorstand seit 01.01.2019			
in Tsd. €		2021	2021 ¹⁾	2020	2020 ¹⁾	2021	2021 ¹⁾	2020	2020 ¹⁾
Feste Vergütung	Grundvergütung	860	95,4%	774 ²⁾	34,7%	860	96,3%	774 ²⁾	73,6%
	Nebenleistungen	41	4,6%	15	0,7%	33	3,7%	6	0,6%
	Summe	901	100,0%	789	35,3%	893	100,0%	780	74,1%
Variable Vergütung	Einjährige variable Vergütung 2020 ³⁾ (2019)	-	-	303	13,6%	-	-	272	25,9%
	Mehrfachjährige variable Vergütung								
	Dreijährige variable Vergütung Deferral 2018 ⁴⁾ (Deferral 2017)	-	-	540	24,2%	-	-	-	-
	Auszahlung Optionsprogramme LH Performance 2017 (LH Performance 2016)	-	-	600	26,9%	-	-	-	-
	Summe	0	0,0%	1.443	64,7%	0	0,0%	272	25,9%
Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG		901	100,0%	2.232	100,0%	893	100,0%	1.052	100,0%
Versorgungsaufwand		453	-	483	-	457	-	460	-
Gesamtvergütung		1.354	-	2.715	-	1.350	-	1.512	-

¹⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung i. S. v. § 162 AktG ohne Versorgungsaufwand.

²⁾ Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts auf 20 % der Grundvergütung für die Monate April bis September 2020.

³⁾ Unter Berücksichtigung des Verzichts auf die Ansprüche aus der einjährigen variablen Vergütung 2020.

⁴⁾ Unter Berücksichtigung des Verzichts auf die Auszahlung des Deferral 2018 im März 2021 und der Stundung der Auszahlung bis auf Weiteres.

**T192 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG –
IM GESCHÄFTSJAHR 2021 AKTIVE MITGLIEDER DES VORSTANDS** (Fortsetzung)

in Tsd. €		Michael Niggemann Vorstand seit 01.01.2020				Remco Steenberg Vorstand seit 01.01.2021			
		2021	2021 ¹⁾	2020	2020 ¹⁾	2021	2021 ¹⁾	2020	2020 ¹⁾
Feste Vergütung	Grundvergütung	860	95,3%	774 ²⁾	99,9%	860	45,3%	–	–
	Nebenleistungen	42	4,7%	1	0,1%	63	3,3%	–	–
	Summe	902	100,0%	775	100,0%	923	48,6%	–	–
Variable Vergütung	Einjährige variable Vergütung 2020 ³⁾ (2019)	–	–	–	–	–	–	–	–
	Mehrjährige variable Vergütung								
	Dreijährige variable Vergütung Deferral 2018 ⁴⁾ (Deferral 2017)	–	–	–	–	–	–	–	–
	Auszahlung Optionsprogramme LH Performance 2017 (LH Performance 2016)	–	–	–	–	–	–	–	–
	Summe	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	–	–
	Sonstiges	–	–	–	–	975 ⁵⁾	51,4%	–	–
	Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG	902	100,0%	775	100,0%	1.898	100,0%	–	–
	Versorgungsaufwand	467	–	450	–	450	–	–	–
	Gesamtvergütung	1.369	–	1.225	–	2.348	–	–	–

¹⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung i. S. v. § 162 AktG ohne Versorgungsaufwand.

²⁾ Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts auf 20 % der Grundvergütung für die Monate April bis September 2020.

³⁾ Unter Berücksichtigung des Verzichts auf die Ansprüche aus der einjährigen variablen Vergütung 2020.

⁴⁾ Unter Berücksichtigung des Verzichts auf die Auszahlung des Deferral 2018 im März 2021 und der Stundung der Auszahlung bis auf Weiteres.

⁵⁾ Für den Verfall von Leistungen beim vorherigen Arbeitgeber hat der Aufsichtsrat Remco Steenberg einen einmaligen Ausgleich in Höhe von 2.925.000 € brutto zugesagt. Die Ausgleichszahlung erfolgt in drei Raten zu jeweils 975 Tsd. € in den Jahren 2021, 2022 und 2023.

Die Mitglieder des Vorstands haben im Geschäftsjahr 2021 von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten noch sind sie ihnen zugesagt worden.

FRÜHERE MITGLIEDER DES VORSTANDS

Die nachfolgende Tabelle zeigt die den früheren Mitgliedern des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162. Abs. 1 Satz 1 AktG. Entsprechend § 162 Abs. 5 AktG erfolgen dabei keine personenbezogenen Angaben für ehemalige Vorstandsmitglieder, die vor dem 31. Dezember 2011 aus dem Vorstand ausgeschieden sind.

T193 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG FRÜHERER MITGLIEDER DES VORSTANDS

in Tsd. €	Feste und variable Vergütung			Pensionen		Gesamt
	Nebenleistungen	Einjährige variable Vergütung 2020	Dreijährige variable Vergütung Deferral 2018	Rente	Kapitalzahlung	
Ulrik Svensson Mitglied des Vorstands bis 30. April 2020	–	51	311	–	–	362
Christoph Franz Mitglied des Vorstands bis 7. Februar 2014	–	–	–	–	2.794	2.794
Stefan Lauer Mitglied des Vorstands bis 6. Mai 2012	2	–	–	369	–	371

Insgesamt beliefen sich die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder (inklusive der in **T193, S. 280**, individuell ausgewiesenen Bezüge mit Ausnahme der Kapitalzahlung an Christoph Franz) und ihre Hinterbliebenen im Berichtsjahr auf 5,6 Mio. EUR (Vorjahr: 5,2 Mio. EUR). Darin enthalten sind unter anderem geldwerte Leistungen und Beförderungsvergünstigungen. Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 67,2 Mio. EUR (Vorjahr: 67,8 Mio. EUR).

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 Einhalts steht im pflichtgemäßen Ermessen des Aufsichtsrats.

Im Geschäftsjahr 2021 ist von der Möglichkeit, variable Vergütungsbestandteile einzubehalten beziehungsweise zurückzufordern, durch den Aufsichtsrat kein Gebrauch gemacht 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 gutgeschrieben.

Die Anlageregeln richten sich nach dem Anlagekonzept für den Lufthansa Pension Trust, das auch für Mitarbeitende 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 Arbeitsverhältnis vor Eintritt des Versorgungsfalls, erwerben die Berechtigten beziehungsweise deren Hinterbliebenen einen Anspruch auf das Versorgungsguthaben gemäß Anlagekonzept. Dabei garantiert die Deutsche Lufthansa AG den Bestand der bereitgestellten Beiträge.

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

Die Auszahlung des Versorgungsguthabens erfolgt grundsätzlich in zehn Raten. Auf Antrag des Vorstands oder von dessen Hinterbliebenen ist mit Zustimmung des Unternehmens auch eine Auszahlung als Einmalkapital oder in weniger als zehn Teilbeträgen möglich. Für die bis zum 31. Dezember 2018 aufgebauten Versorgungsguthaben von Carsten Spohr und Harry Hohmeister ist darüber hinaus ebenfalls auf Antrag und mit Zustimmung der Gesellschaft eine Verrentung des Versorgungsguthabens möglich.

Carsten Spohr hat aus seinem derzeit ruhenden Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer Anspruch auf eine 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 2021

Der Gesamtbetrag für die im Geschäftsjahr 2021 von den aktiven und ehemaligen Vorstandsmitgliedern erworbenen Pensionsanwartschaften von 3,0 Mio. EUR (Vorjahr: 4,0 Mio. EUR) nach HGB beziehungsweise 3,2 Mio. EUR

(Vorjahr: 3,9 Mio. EUR) nach IFRS wurde im Personalaufwand (Dienstzeitaufwand) berücksichtigt. Es ergeben sich folgende individuelle Dienstzeitaufwendungen und Barwerte von Pensionsanwartschaften:

T194 PENSIONSANWARTSCHAFTEN NACH HGB UND IFRS

in Tsd. €	HGB		HGB		IFRS		IFRS	
	Dienstzeitaufwand		Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen		Dienstzeitaufwand		Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	
	2021	2020	31.12.2021	31.12.2020	2021	2020	31.12.2021	31.12.2020
Carsten Spohr	810	797	9.413	8.018	871	925	9.415	8.024
Christina Foerster	428	651	1.114	654	461	450	1.118	666
Harry Hohmeister	431	427	4.265	3.572	453	483	4.265	3.573
Detlef Kayser	430	434	1.828	1.304	457	460	1.828	1.305
Michael Niggemann	435	680	1.154	684	467	450	1.159	701
Remco Steenberg	513	-	513	-	450	-	514	-
Thorsten Dirks (bis 30. Juni 2020)	-	200	-	1.770	-	251	-	1.770
Ulrik Svensson (bis 30. April 2020)	-	142	-	1.890	-	160	-	1.890
Bettina Volkens (bis 31. Dezember 2019)	-	651	-	3.768	-	698	-	3.768
	3.047	3.982	18.287	21.660	3.159	3.877	18.299	21.697

Maximalvergütung

Ergänzend zu betragsmäßigen Höchstgrenzen für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung hat der Aufsichtsrat 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 seit dem Geschäftsjahr 2019 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 (inklusive Versorgungsaufwand). Sollte die Vergütung für ein Geschäftsjahr die genannte Höchstgrenze überschreiten, erfolgt eine entsprechende Kürzung der variablen Bezüge.

Da der Auszahlungsbetrag für die mehrjährige variable Vergütungskomponente aufgrund der vierjährigen Performanceperiode erst im dritten Jahr nach Abschluss des Berichtsjahres vorliegt, kann normalerweise über die Einhaltung der Maximalvergütung abschließend erst im Rahmen des Vergütungsberichts für das dritte Geschäftsjahr nach dem Geschäftsjahr der Zusage berichtet werden. Da die Zusage auf variable Vergütung für das Berichtsjahr 2021 für die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat ausgesetzt wurde, ist bereits heute gewährleistet, dass die Maximalvergütung im Sinne von § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG für das Geschäftsjahr 2021 eingehalten wird.

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 Bruttogrundvergütung 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 zu Beginn der Vorstandstätigkeit anhand des durchschnittlichen Aktienkurses über die 125 Börsenhandelstage vor dem Beginn des Anstellungsvertrags ermittelt. Für den Aufbau des Aktienbestands gilt grundsätzlich eine vierjährige Aufbauphase. Vorhandene Aktienbestände können dabei angerechnet werden. 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.

T195 AKTIENBESITZ DER AKTUELLEN VORSTANDSMITGLIEDER

	Anzahl LH Aktien gemäß SOG	Aktienbestand am 31.12.2021
Carsten Spohr	155.969	309.960
Christina Foerster	56.126	9.852
Harry Hohmeister	41.044	152.096
Detlef Kayser	41.044	44.640
Michael Niggemann	56.126	100.000
Remco Steenbergen	99.113	100.000

Die im Rahmen der SOG erworbenen 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.

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 aktuell nur in den nach Inkrafttreten des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 abgeschlossenen Vorstandsanstellungsverträgen mit Harry Hohmeister, Detlef Kayser und Remco 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 (DCGK 2019) gilt für die seit dem Inkrafttreten des DCGK 2019 abgeschlossenen Vorstandsanstellungsverträge von Harry Hohmeister, Detlef Kayser und Remco Steenbergen sowie bei zukünftigen Neu- und Wiederbestellungen die Abfindungshöchstgrenze auch im Fall des Wechsels der Unternehmenskontrolle.

Überprüfung der Angemessenheit der Vorstandsvergütung

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2021 die Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung überprüft. Dabei hat er insbesondere auch vor dem Hintergrund des Aussetzens sämtlicher variabler Vergütungskomponenten die Angemessenheit der Vorstandsvergütung erneut 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

Die für das Geschäftsjahr 2021 geltende Regelung für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats geht zurück auf einen Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Mai 2012. Die Vergütung ist seit dem Geschäftsjahr 2013 als reine Festvergütung zuzüglich eines Sitzungsgeldes ausgestaltet. Sie trägt der Verantwortung und dem Tätigkeitsumfang der Aufsichtsratsmitglieder Rechnung. So werden der höhere zeitliche Aufwand des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie der Mitglieder und des Vorsitzenden von Ausschüssen durch eine zusätzliche Vergütung angemessen berücksichtigt.

Gemäß § 113 Abs. 3 AktG hat die Hauptversammlung einer börsennotierten Gesellschaft mindestens alle vier Jahre über die Aufsichtsratsvergütung zu beschließen. Dabei ist auch ein die Vergütung bestätigender Beschluss zulässig. Die ordentliche Hauptversammlung hat am 4. Mai 2021 einen entsprechenden Beschluss gefasst und das Vergütungssystem sowie die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats mit 97,6% gebilligt.

Gemäß § 14 Abs. 1 der Satzung erhalten die ordentlichen Mitglieder des Aufsichtsrats 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 2021 erfolgte die Auszahlung der Sitzungsgelder jeweils im Anschluss an die Sitzungen. Die Auszahlung der Aufsichtsratsvergütung erfolgte im Januar 2022.

Im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 AktG

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2021 gewährte und geschuldete Vergütung (Festvergütung sowie Vergütung für die Ausschusstätigkeit) betrug für das Geschäftsjahr 2021 insgesamt 2.170 Tsd. EUR (Vorjahr: 1.887 Tsd. EUR).

Die nachfolgende Tabelle zeigt die auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallenden Beträge.

T196 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 AKTG – MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

	2021 ¹⁾					2020 ²⁾				
	Festvergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		AR-Vergütung gesamt	Festvergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		AR-Vergütung gesamt
	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €
Karl-Ludwig Kley	240	80,0	60	20,0	300	210	79,8	53	20,2	263
Christine Behle	120	85,7	20	14,3	140	105	85,4	18	14,6	123
Alexander Behrens	80	72,7	30	27,3	110	70	72,9	26	27,1	96
Jörg Cebulla	80	72,7	30	27,3	110	70	72,9	26	27,1	96
Erich Clementi	80	100,0	–	0,0	80	44	100,0	–	–	44
Thomas Enders	80	66,7	40	33,3	120	44	80,0	11	20,0	55
Herbert Hainer (bis 05.05.2020)	–	–	–	–	–	26	66,7	13	33,3	39
Christian Hirsch (bis 31.12.2020)	–	–	–	–	–	70	100,0	–	–	70
Jürgen Jennerke	80	100,0	–	0,0	80	5	100,0	–	–	5
Michael Kerkloh	80	72,7	30	27,3	110	25	75,8	8	24,2	33
Carsten Knobel	80	72,7	30	27,3	110	70	72,9	26	27,1	96
Holger Benjamin Koch	80	100,0	–	0,0	80	70	100,0	–	–	70
Martin Koehler (bis 31.08.2020)	–	–	–	–	–	45	80,4	11	19,6	56
Harald Krüger	80	57,1	60	42,9	140	44	100,0	–	–	44
Martina Merz (bis 05.05.2020)	–	–	–	–	–	26	100,0	–	–	26
Michael Nilles (bis 05.05.2020)	–	–	–	–	–	26	100,0	–	–	26
Monika Ribar (bis 31.08.2020)	–	–	–	–	–	45	72,6	17	27,4	62
Birgit Rohleder	80	100,0	–	0,0	80	70	100,0	–	–	70
Miriam Sapiro	80	100,0	–	0,0	80	70	100,0	–	–	70
Ilja Schulz	80	80,0	20	20,0	100	70	80,5	17	19,5	87
Britta Seeger (seit 04.05.2021)	53	100,0	–	0,0	53	–	–	–	–	–
Birgit Spineux (seit 01.01.2021)	80	100,0	–	0,0	80	–	–	–	–	–
Astrid Stange	80	100,0	–	0,0	80	44	100,0	–	–	44
Olivia Stelz	80	100,0	–	0,0	80	70	100,0	–	–	70
Stephan Sturm	27	57,4	20	42,6	47	70	56,9	53	43,1	123
Angela Titzrath	80	100,0	–	0,0	80	25	100,0	–	–	25
Christina Weber (bis 02.12.2020)	–	–	–	–	–	74	75,5	24	24,5	98
Klaus Winkler	80	72,7	30	27	110	70	100,0	–	–	70
Matthias Wissmann (bis 05.05.2020)	–	–	–	–	–	26	100,0	–	–	26
Gesamt	1.800	82,9	370	17,1	2.170	1.584	83,9	303	16,1	1.887

¹⁾ Gemäß § 162 AktG geschuldete Vergütung für das Geschäftsjahr 2021, ausbezahlt im Januar 2022.

²⁾ Gemäß § 162 AktG geschuldete Vergütung für das Geschäftsjahr 2020, ausbezahlt im Januar 2021. Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts auf 25 % der Vergütung für die Monate April bis September 2020 sowie auf 25 % der Sitzungsgelder für die Sitzung im März 2020 und alle weiteren Sitzungen von April bis September 2020.

Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 29 Tsd. EUR (Vorjahr: 23 Tsd. EUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 26 Tsd. EUR (Vorjahr: 16 Tsd. EUR).

Angaben zur relativen Entwicklung der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung, der Vergütung der übrigen Belegschaft sowie zur Ertragsentwicklung der Gesellschaft

Die nachfolgende Übersicht stellt die jährliche Veränderung der Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, der Vergütung und der jährlichen Veränderung der durchschnittlichen Vergütung der übrigen Belegschaft sowie ausgewählter Ertragskennziffern der Lufthansa Group gegenüber dem Vorjahr dar. Die in der Tabelle enthaltenen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats bilden entsprechend den Darstellungen in den Tabellen **T192, S. 279 f.**, und **T196, S. 285**, die im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ab.

Die Ertragsentwicklung wird zum einen 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. Ergänzend dazu wird die Entwicklung des Jahresüberschusses der Deutschen Lufthansa AG dargestellt.

Für die Darstellung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmenden auf Vollzeitäquivalenzbasis wird auf den Kreis der Mitarbeitenden der deutschen Konzerngesellschaften im Lufthansa Tarifverbund (ohne die Lufthansa CityLine GmbH und Germanwings GmbH) abgestellt. Hierbei wird jeweils noch einmal zwischen der Gesamtbelegschaft und den Tarifmitarbeiter:innen differenziert. Der Rückgang bei der Vergütung der Mitarbeitenden im Vergleich zum Geschäftsjahr 2020 ist im Wesentlichen auf Beiträge zur Krisenbewältigung sowie strukturelle Veränderungen zurückzuführen.

T197 VERGLEICHENDE DARSTELLUNG DER VERÄNDERUNG DER VERGÜTUNG DES VORSTANDS, DES AUFSICHTSRATS UND DER BELEGSCHAFT SOWIE DER ERTRAGSENTWICKLUNG¹⁾

in %	Veränderung 2020 zu 2019	Veränderung 2021 zu 2020
I. Vorstandsvergütung		
Aktive Vorstandsmitglieder²⁾		
Carsten Spohr	-22,9	-56,2
Christina Foerster (seit 01.01.2020)	-	+16,6
Harry Hohmeister	-26,2	-59,6
Detlef Kayser	+11,9	-15,1
Michael Niggemann (seit 01.01.2020)	-	+16,4
Ehemalige Vorstandsmitglieder³⁾		
Ulrik Svensson (bis 30.04.2020)	-35,6	-67,7
Stefan Lauer (bis 06.05.2013)	+2,2	+/- 0
II. Belegschaft		
Gesamtbelegschaft in Deutschland	-14,5	-5,4
Tarifmitarbeiter in Deutschland	-13,5	-3,2
III. Ertragskennziffern		
Jahresergebnis Deutsche Lufthansa AG	-231,1	-196,2
Adjusted EBIT Lufthansa Group	-369,1	+56,9
Umsatz Lufthansa Group in Mio. EUR	-62,7	+23,7
IV. Aufsichtsratsvergütung⁴⁾		
Karl-Ludwig Kley	-12,3	+14,1
Christine Behle	-12,1	+13,8
Alexander Behrens	-12,7	+14,6
Jörg Cebulla	-12,7	+14,6
Erich Clementi (seit 05.05.2020)	-	+81,8
Thomas Enders (seit 05.05.2020)	-	+118,2
Jürgen Jennerke (seit 08.12.2020)	-	+1.500
Michael Kerkloh (seit 02.09.2020)	-	+233,3
Carsten Knobel	-12,7	+14,6
Holger Benjamin Koch	-12,5	+14,3
Harald Krüger (seit 05.05.2020)	-	+218,2
Birgit Rohleder	-12,5	+14,3
Miriam Sapiro	-12,5	+14,3
Ilja Schulz	-13,0	+14,9
Astrid Stange (seit 05.05.2020)	-	+81,8
Olivia Stelz	-12,5	+14,3
Stephan Sturm (bis 04.05.2021)	-12,1	-61,8
Angela Titzrath (seit 02.09.2020)	-	+220
Klaus Winkler	-12,5	+57,1

¹⁾ Die Angaben für die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats sowie die Belegschaft beruhen auf der im Geschäftsjahr 2021 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 Remco Steenbergen, da dieser erst seit dem 1. Januar 2021 Mitglied des Vorstands ist und daher vorher keine Vorstandsbezüge erhalten hat.

³⁾ Angaben ohne Christoph Franz, da dieser in den Geschäftsjahren 2019 und 2020 keine Vergütung erhalten hat.

⁴⁾ Angaben ohne Britta Seeger und Birgit Spineux, da diese erst seit dem Jahr 2021 im Aufsichtsrat sind und daher in den Jahren 2020 und 2019 noch keine Aufsichtsratsvergütung erhalten haben.

WEITERE INFORMATIONEN

- 288 GRI-Index
- 289 Sustainable Development Goals (SDG) Index
- 296 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit
der nichtfinanziellen Erklärung
- 298 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
über die Prüfung des Vergütungsberichts
nach § 162 Abs. 3 AktG
- 299 Zehn-Jahres-Übersicht
- 301 Glossar
- 303 Grafik- und Tabellenverzeichnis
- 306 Impressum/Kontakt/
Finanzkalender 2022 und Disclaimer



GRI-Index

T198 GRI-INHALTSINDEX



	Angaben beziehen sich auf	Seite
Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	GRI 102-1	Name der Organisation ↗ S. 95
	GRI 102-16	Werte, Richtlinien, Standards und Verhaltensnormen ↗ S. 95 f.
	GRI 102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen ↗ S. 96
	GRI 102-43	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern ↗ S. 96
	GRI 102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen ↗ S. 96 f.
	GRI 102-47	Liste der wesentlichen Themen ↗ S. 97
	GRI 102-50	Berichtszeitraum ↗ S. 95
	GRI 102-55	GRI-Inhaltsindex ↗ S. 288
	GRI 102-56	Externe Prüfung ↗ S. 296
Umweltbelange		
Klimaschutz	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 100 ff.
	GRI 305-1	Direkte THG-Emissionen Scope 1 ↗ S. 106
	GRI 305-4	Intensität der THG-Emissionen ↗ S. 106
Aktiver Schallschutz	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 106 ff.
	Leistungsindikator	Anteil der Flugzeuge, die das 10 dB-Kriterium des ICAO-Kapitel 4-Standards erfüllen ↗ S. 108
Abfallvermeidung	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 108 ff.
Kundenbelange		
Operationelle Stabilität	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 111 f.
	Leistungsindikator	Abfluggpünktlichkeit ↗ S. 112
Produkt und Services	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 112 ff.
	Leistungsindikator	Net Promoter Score ↗ S. 115
Arbeitnehmerbelange		
Arbeitgeberattraktivität	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 116 ff.
	GRI 102-41	Tarifverträge ↗ S. 119
	Leistungsindikator	Engagement Index ↗ S. 118
Vielfalt und Chancengleichheit	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 119 ff.
	Leistungsindikator	Frauenanteil auf Führungsebene ↗ S. 121
Transformationsfähigkeit	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 121 f.
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 123 ff.
	GRI 403-3	Arbeitsmedizinische Dienste ↗ S. 123 ff.
	GRI 403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz ↗ S. 123 ff.
	GRI 403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter ↗ S. 123 ff.
	GRI 403-8	Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind ↗ S. 125
	GRI 403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen ↗ S. 125
	Leistungsindikator	Gesundheitsindex ↗ S. 125
Sozialbelange	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 126 f.
Geschäftsethik & Compliance		
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 127 ff.
	GRI 205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden ↗ S. 128
	GRI 205-2	Kommunikation und Schulung zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung ↗ S. 128
Achtung der Menschenrechte	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 129 ff.
Verantwortungsvolles politisches Engagement	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 132
Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz ↗ S. 133 f.

Sustainable Development Goals (SDG) Index


T199 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
 3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN	3.3	Arbeitnehmerbelange/ Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Gripeschutzimpfung wurde 2021 den Mitarbeitenden von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines angeboten	↗ S. 123
			Vielfältige Maßnahmen schaffen Voraussetzungen für die Fortführung der Corona-Infektionsprävention	↗ S. 124 f.
			Eine Besonderheit im Berichtsjahr stellte die Bereitstellung von drei Impfzentren in Hamburg, Frankfurt und München für die Corona-Impfung durch den Medizinischen Dienst der Deutschen Lufthansa dar	↗ S. 125
			Zwischen Juni und August 2021 wurde bei mehr als 14.000 Mitarbeitenden der Lufthansa Group in Deutschland eine Corona-Schutzimpfung durchgeführt	↗ S. 125
			Im Dezember 2021 hat die Lufthansa Group ergänzend das Angebot einer Auffrischimpfung den Mitarbeitenden in Deutschland unterbreitet	↗ S. 125
		Sozialbelange	Lufthansa Cargo unterstützt globale Impfstoffverteilung von UNICEF	↗ S. 127
	3.4	Arbeitnehmerbelange/ Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Psychosoziale Beratung und Betriebliches Gesundheitsmanagement stärken Führungskräfte und Mitarbeitende in der Krise	↗ S. 125
	3.8	Arbeitnehmerbelange/ Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind seit mehreren Jahrzehnten zentrale Handlungsfelder der Lufthansa Group	↗ S. 123 ff.
			Der Medizinische Dienst agiert an den drei Standorten Hamburg, Frankfurt und München als ganzheitliches Kompetenzzentrum und in enger Kooperation mit den Medizinischen Diensten der Lufthansa Group Gesellschaften der SWISS und Austrian Airlines	↗ S. 123 ff.
			Die Medizinischen Dienste von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines bieten das volle Leistungsspektrum der Flugmedizin, Arbeitsmedizin, Impf- und Reisemedizin, eine Ambulanzversorgung, eine umfassende sozialmedizinische Beratung sowie weitere Präventions- und Versorgungsleistungen an	↗ S. 123
			Die Medizinischen Dienste, samt Psychosozialer Beratung, verfügen über ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem gemäß DIN ISO 9001:2015	↗ S. 123
			Im Berichtsjahr wurde erneut ein Gesundheitsindex als Teil der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben. Der Wert liegt bei 2,3 – Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert)	↗ S. 125
			Im Bereich Arbeitssicherheit werden präventive Maßnahmen konsequent umgesetzt, um Unfälle, Gesundheitsbeeinträchtigungen und Berufskrankheiten zu vermeiden	↗ S. 123
			Arbeitssicherheit wird kontinuierlich weiterentwickelt. Zur Sicherung eines hohen und einheitlichen Unterweisungsstandards im Arbeitsschutz wurden im Berichtsjahr umfassende Schulungsunterlagen und mehrere webbasierte Trainings entwickelt und großflächig eingeführt	↗ S. 125
			Unfallzahlen ermöglichen Wirksamkeitskontrolle: 48 % der Mitarbeitenden der Lufthansa Group weltweit beziehungsweise 83 % der in Deutschland Beschäftigten wurden erfasst. Dabei fließen alle Ereignisse in diese Kennzahl ein, die eine Ausfallzeit von mindestens einem Kalendertag zur Folge hatten. Bezogen auf 1 Mio. Arbeitsstunden ergeben sich somit 3,7 arbeitsbedingte Verletzungen. Die Erfassung weiterer Gesellschaften wird sukzessive ausgebaut	↗ S. 125
 4 HOCHWERTIGE BILDUNG	4.5	Sozialbelange	Beitrag zur nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung	↗ S. 126 f.
			Schwerpunkt des Engagements von help alliance ist es, benachteiligten jungen Menschen Zugang zu Bildung zu verschaffen und sie dazu zu befähigen, ein selbstbestimmtes Leben zu führen	↗ S. 126
			2021 verantwortete help alliance 48 Hilfsprojekte in rund 20 Ländern mit einem Projektvolumen von 2,7 Mio. EUR, wobei 87 % der Mittel in die Bildungsförderung gingen. Insgesamt erhielten circa 40.000 benachteiligte Menschen weltweit eine Unterstützung	↗ S. 127



T199 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	7.2	Umweltbelange/ Klimaschutz	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. Über gezielte Kooperationen treibt die Lufthansa Group seither Schlüsseltechnologien zur Erzeugung nachhaltiger Flugkraftstoffe voran	S. 101
			Bei der Entwicklung von SAF fokussiert sich die Lufthansa Group auf synthetisches Kerosin auf Basis von Reststoffen, holzartiger Biomasse und erneuerbarer elektrischer Energie (Power-to-Liquid – PtL) sowie die Erforschung der direkten Nutzung von Sonnenlicht für die Kraftstoffsynthese	S. 103
			Die Kooperation mit der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) Zürich und ihren beiden Ausgründungen Synhelion und Climeworks wurde im Berichtsjahr vertieft	S. 103
			In einer Absichtserklärung (Letter of Intent) bekundete SWISS ihr Interesse, Erstkunde für solaren Flugkraftstoff von Synhelion zu werden	S. 103
			2021 wurde die Lufthansa Group Launching-Customer für synthetisches Kerosin aus der weltweit ersten industriellen Produktionsanlage für PtL-Kraftstoff in Werlte	S. 103
			Die Lufthansa Group beteiligt sich an der Initiative HySupply des BDI sowie von acatech. Ziel ist es, eine Lieferkette für grünen Wasserstoff aus Australien aufzubauen	S. 103
			Um die Versorgung mit SAF dauerhaft zu sichern, hat die Lufthansa Group eine dreigliedrige Strategie entwickelt	S. 103
	8.2	Über diese zusammen- gefasste nichtfinanzielle Erklärung	Die wertorientierte Unternehmenssteuerung ist für die Lufthansa Group ein integraler Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung. Die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten trägt zunehmend zur Sicherung der finanziellen Resilienz bei. Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet	S. 96
			Auswirkungen des Unternehmens auf die nichtfinanziellen Aspekte werden im Konzern-Risikomanagement-System der Lufthansa Group mit berücksichtigt	S. 95
			Die variable Vergütung des Managements ist ergänzend an nichtfinanzielle Faktoren wie den spezifischen CO ₂ -Ausstoß gekoppelt	S. 96
		Arbeitnehmerbelange/ Transformationsfähigkeit	Transformationsbegleitung und Weiterbildung als Routineprozesse etabliert	S. 121
			Transformationsfähigkeit wird weiterentwickelt	S. 122
			Ausbildung zum Service Management Professional wird fortgeführt. 2021 schlossen 581 Mitarbeitende das Qualifizierungsprogramm erfolgreich ab. Seit Beginn des Programms haben somit 1.170 Mitarbeitende die Ausbildung zum Service Management Professional erfolgreich absolviert	S. 122
	8.5	Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität	Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeitende und Führungskräfte werden kontinuierlich angepasst und flexibel gehalten	S. 117
			Einkommenseinbußen und Personalabbau sollen sozialverträglich gestaltet werden	S. 118
			Der Engagement Index gibt auch Auskunft über die Arbeitgeberattraktivität und wird seit 2015 mittels der jährlichen freiwilligen Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben. 2021 lag der Wert für den Engagement Index bei 2,3	S. 118
	8.7	Geschäftsethik und Compliance/Achtung der Menschenrechte	Die Achtung der Menschenrechte ist für die Lufthansa Group wesentlich. Dies spiegelt sich unter anderem in den Arbeitsbedingungen der Konzerngesellschaften, der Gewährleistung der Vereinigungs- und Versammlungsfreiheit, in Regelungen zur Gleichstellung der Geschlechter sowie der selbstverständlichen Inklusion von Minderheiten wider, aber auch in der im Supplier Code of Conduct zum Ausdruck gebrachten Erwartungshaltung, dass auch die in die Wertschöpfungskette einbezogenen Geschäftspartner:innen dieselben Grundsätze einhalten	S. 129 ff.
			Der deutsche Nationale Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP) bildet den Orientierungsrahmen für menschenrechtsbezogene Maßnahmen	S. 130
			Die Lufthansa Group entwickelt Managementansatz zum Umgang mit Human Trafficking	S. 130
			Führungskräfte und Mitarbeitende werden zielgruppenorientiert sensibilisiert	S. 130 f.
			Verfahren zur Anzeige von Menschenrechtsverletzungen sind implementiert	S. 131
			„Null Toleranz“ gilt bei Vorfällen sexueller Belästigung	S. 131
			Vorbereitungen auf das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz werden getroffen	S. 131

T199 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	8.8	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement/ Beschaffungspraktiken	Konzerneinkaufsrichtlinie beinhaltet Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung	S. 133
			Für die vorgelagerte Lieferkette wurde 2021 ein Projekt für die gruppenweite, einheitliche und fristgerechte Umsetzung der Anforderungen aus dem Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetz aufgesetzt	S. 134
			Detailliertes Konzept zur Erweiterung des etablierten Risikomanagement-Systems wird erarbeitet	S. 134
	Arbeitsnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität		Uneingeschränkte Vereinigungsfreiheit ist fest in der Lufthansa Group verankert	S. 117
			Sozialpartnerschaften sind bei der Lufthansa Group fest etabliert	S. 119
			Zum 31. Dezember 2021 profitierten von den 60.517 Mitarbeitenden der Lufthansa Group in Deutschland 83 % direkt von tariflichen Regelungen. Bei den restlichen 17 % handelt es sich weitestgehend um Führungskräfte und auf gehobenen Positionen beschäftigte, außertariflich angestellte Mitarbeitende. Viele Regelungen für diese außertariflich angestellten Mitarbeitenden basieren jedoch ebenfalls auf den tariflichen Vertragsgrundlagen	S. 119
	Arbeitsnehmerbelange/ Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		siehe SDG 3.3, 3.4 und 3.8	
	9.1	Über diese zusammen- gefasste nichtfinanzielle Erklärung	Beitrag zur Eindämmung der Corona-Pandemie und Aufrechterhaltung globaler Lieferketten 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 bei der Aufrechterhaltung globaler Lieferketten eine wichtige Rolle und trägt zur Stärkung des Welthandels bei. Deshalb haben die Airlines der Lufthansa Group auch im Berichtsjahr 2021 entschieden, relevante Flugverbindungen trotz andauernder Reiserestriktionen aufrechtzuerhalten. So konnte auch die Versorgung mit dringend benötigten Gütern sichergestellt werden	S. 98
	9.4	Umweltbelange/ Klimaschutz	Die Lufthansa Group investiert kontinuierlich in moderne und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge und Triebwerkstechnologien, die in diesem Jahrzehnt den wichtigsten Baustein zur Reduzierung der CO ₂ -Emissionen aus dem Flugbetrieb darstellen. Auch Maßnahmen zur technischen Modifizierung der Bestandsflotte werden kontinuierlich überprüft und in Zusammenarbeit mit Partnern aus Forschung und Industrie gegebenenfalls umgesetzt	S. 100
	9.5	Umweltbelange/ Klimaschutz	Der CleanTech Hub wurde 2021 von der Lufthansa Group gegründet und mit finanziellen Mitteln ausgestattet, um innovative Projekte im Bereich Nachhaltigkeit zu fördern	S. 103
			Per Vorstandsentscheid wurden bis zu 250 Mio. USD für die Beschaffung von SAF auf dem Spot-Markt freigegeben	S. 103
			Zusammen mit der DFS sucht die Lufthansa Group im Rahmen eines Forschungs- und Entwicklungsprojekts nach neuen Möglichkeiten zur Flugspurenanalyse, die auf Methoden der künstlichen Intelligenz beruhen. Die erstmalige Anwendung dieses innovativen Konzepts soll künftig ein „grüneres Fliegen“ durch die Entwicklung von neuen Luftraumstrukturmaßnahmen ermöglichen	S. 105
			Lufthansa Technik initiiert 2021 zusammen mit den Partnern aus Industrie und Forschung ein von der Hansestadt Hamburg gefördertes Projekt, in dem umfangreiche Wartungs- und Bodenprozesse im Umgang mit der Wasserstofftechnologie konzipiert und erprobt werden	S. 105
			Flugzeuge der Lufthansa Group sammeln Daten für die Klimaforschung Auf mehr als 30.000 Flügen von Lufthansa German Airlines wurden Daten gesammelt, die für die globale Forschung frei und offen zugänglich sind und derzeit von rund 300 Organisationen weltweit genutzt werden	S. 106
			Die Lufthansa Group hat 2021 gemeinsam mit Partnern ein Forschungsprojekt zur Machbarkeit von klimaoptimierten Flugrouten konzipiert und im Luftfahrtforschungsprogramm des Bundes zur Förderung beantragt. Ziel des Projekts ist es, Wege zur Vermeidung von Kondensstreifen aufzuzeigen, deren Klimaauswirkungen im Jahr 2020 erstmals beziffert wurden	S. 106

T199 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite					
	9.4/9.5	Umweltbelange/ Aktiver Schallschutz	Die Lufthansa Group beteiligt sich seit 2001 aktiv und kontinuierlich an Forschungsprojekten und Maßnahmenpaketen zur Lärminderung	➔ S. 106					
			Investitionen in moderne und damit leisere Flugzeuge	➔ S. 107					
			Lärmreduzierende Technologien für die Bestandsflotte	➔ S. 107					
			Beteiligung an der Lärmforschung	➔ S. 107					
			Entwicklung optimierter Flugverfahren und Flugrouten gemeinsam mit Systempartnern	➔ S. 108					
			Dialog mit Flughafenanrainern und weiteren Interessengruppen	➔ S. 108					
			99,6 % der operativen Konzernflotte erfüllen Fluglärmstandard (10-Dezibel-Kriterium des ICAO-Kapitel 4-Standards)	➔ S. 108					
	10.2	Arbeitnehmerbelange/ Vielfalt und Chancengleichheit	Vielfalt und Chancengleichheit sind zentrale Elemente der Personalstrategie	➔ S. 119 ff.					
			Die Lufthansa Group verfolgt die Erhöhung des Frauenanteils im Management (Führungskräfte auf Leadership Circle Level) von 18,7 % zum Stichtag 31. Dezember 2021 auf 25 % bis zum Jahr 2025. Die Zielgrößen für den Frauenanteil auf den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands wurden für die Deutsche Lufthansa AG auf 25,7 % für die erste Führungsebene und auf 30,6 % für die zweite Führungsebene mit Erreichung bis Ende 2025 festgelegt	➔ S. 120					
			Im Rahmen des Gesetzes zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat sich die Deutsche Lufthansa AG im Jahr 2016 folgende Ziele zum Frauenanteil auf Führungsebene mit Stichtag 31. Dezember 2021 gesetzt: 20 % auf Führungsebene 1 und 30 % auf Führungsebene 2. Das Ziel konnte für Führungsebene 1 erfüllt werden, mit einem Frauenanteil von 20,5 %. Auf Führungsebene 2 verfehlte die Deutsche Lufthansa AG das Ziel von 30 %, mit einer aktuellen Frauenquote von 26,9 %	➔ S. 120 / S. 121					
			Flexible Arbeitszeitmodelle sind in der Lufthansa Group seit vielen Jahren ein wichtiger Bestandteil, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie bestmöglich zu unterstützen	➔ S. 117					
			Die Lufthansa Group unterstützt die Vereinbarkeit von Beruf und Familie	➔ S. 119					
			Die Lufthansa Group bedient sich eines breiten Portfolios an Maßnahmen und Aktivitäten, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie Angehörigenpflege zu ermöglichen						
			Inklusion von Menschen mit Behinderung ist Teil der sozialen Verantwortung	➔ S. 119					
			Geschlechtergleichstellung wird mit vielfältigen Maßnahmen gefördert	➔ S. 120					
			LGBTI-Belange werden im Unternehmen unterstützt	➔ S. 120					
			Gründung neuer Unternehmensnetzwerke soll Vielfalt ein Gesicht geben	➔ S. 121					
			Konzernweit arbeiten bereits heute Menschen aus 172 verschiedenen Nationen	➔ S. 121					
				12.2	Umweltbelange/ Klimaschutz	Treibstoffeffizienz (siehe SDG 13.1)			
						12.4	Umweltbelange/ Abfallmanagement	Airlines der Lufthansa Group reduzieren Plastik- und Lebensmittelabfälle im Einklang mit international geltenden Richtlinien	➔ S. 108 ff.
								12.5	Umweltbelange/ Abfallmanagement
Reduce: Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines haben im Geschäftsjahr 2021 das Speisen- und Getränkeangebot auf Kontinentalflügen für Gäste der Economy Class auf ein Kaufangebot umgestellt. Hierdurch wurden erheblich weniger Plastikartikel beladen	➔ S. 109								
						Reuse: Der Einsatz von wiederverwendbaren Bordprodukte ist fester Bestandteil der Produktkonzepte. Potenziale für eine Umstellung auf Mehrwegprodukte werden regelmäßig bei Produktanpassungen geprüft und die Beladung gegebenenfalls angepasst. SWISS hat im Berichtsjahr die Umstellung auf Mehrwegbesteck und -teller auf Kontinentalflügen für Gäste der Economy Class umgesetzt	➔ S. 109		

T199 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
			Recycle: Zusammen mit Zulieferern, Caterern, Reinigungsdienstleistern und Entsorgern werden Prozesse zum verstärkten Einsatz wiederverwertbarer Produkte entwickelt und umgesetzt	➔ S. 109 f.
			– Bei Austrian Airlines sind seit 2019 Einwegplastikbecher im Einsatz, die mit weiteren Einwegverpackungen in einem patentierten Verfahren wieder zu synthetischem Rohöl umgewandelt werden. Aus 1 Kilogramm gesammeltem Plastik lässt sich bis zu 1 Liter Rohöl gewinnen	
			– Bei Lufthansa German Airlines lief 2021 ein Feldversuch bei eingehenden Flügen, die aus recyceltem PET bestehenden Wasserflaschen, die in der Kabine liegen geblieben sind, in einen geschlossenen Kreislauf zur Wiederverwendung als Wasserflasche im Lebensmittelbereich zu überführen. Pro Monat wurden so rund 5 Tonnen recyceltes PET zur erneuten Befüllung wiederverwertet. Die Erkenntnisse werden analysiert und auf eine permanente Einführung hin überprüft	
			– In Vorbereitung für einen zukünftigen Kreislauf wurden 2021 bei Lufthansa German Airlines Becher aus recyceltem PET eingeführt, die aufgrund einer besonderen behördlichen Genehmigung in Deutschland in einen Recyclingprozess aufgenommen werden können. Dies betrifft circa 135 Mio. Becher pro Jahr	
			Replace:	➔ S. 110
			– Lufthansa German Airlines fördert die Entwicklung neuartiger Materialien für den Einsatz an Bord. Einwegplastikartikel, die im Produkt- und Servicekonzept der Network Airlines heute unverzichtbar sind, werden sukzessive durch solche aus nachwachsenden (zum Beispiel Bambus) oder recycelten Rohstoffen (zum Beispiel recyceltes PET) ersetzt	
			– Ein Großteil der frischen Lebensmittel für Economy Class-Gäste auf Kontinentalflügen wird bei der Umstellung des Speisen- und Getränkeangebots von Lufthansa German Airlines und SWISS in Verpackungen aus agrarischem Restmaterial angeboten, das mit 100 % erneuerbaren Energien und somit CO ₂ -neutral hergestellt wird	
			2021 wurde der jährliche Verbrauch von Einwegkunststoffartikeln im Bordprodukt von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines um 71 % reduziert	➔ S. 110
			Die Lufthansa Group initiiert Maßnahmen zur Vermeidung von Lebensmittelabfällen an Bord	➔ S. 110
			Methodik zur Erfassung von Abfällen wird aufgebaut	➔ S. 110
12.6	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement	Nachhaltigkeit in der Lieferkette ist fest im Unternehmen verankert		➔ S. 133 f.
		Die Erwartungen der Lufthansa Group an ihre Lieferanten bezüglich sozialer, ökologischer und ethischer Verantwortung sind in einem Supplier Code of Conduct zusammengefasst, der auf der Internetseite der Lufthansa Group einsehbar ist		➔ S. 133
12.8	Kundenbelange/ Produkt und Services	Dem in Kundenumfragen ermittelten Wunsch, Nachhaltigkeitsaspekte stärker bei Produkten und Services zu berücksichtigen, trägt die Lufthansa Group auf verschiedene Weise Rechnung		➔ S. 114 f.
		Bedarfsorientiertes Catering und verantwortungsvolle Produktauswahl werden erweitert		➔ S. 114 f.
		Intermodale Angebote bieten nachhaltige alternative Reiseformen zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group		➔ S. 115
		CO ₂ -Emissionen können freiwillig kompensiert beziehungsweise reduziert werden		➔ S. 115
13.1	Umweltbelange/ Klimaschutz	Die Lufthansa Group erweitert ihre eigenen Emissionsminderungsziele		➔ S. 102
		Die Nettoemissionen sollen sich 2030 gegenüber 2019 halbieren. Im Jahr 2050 will die Lufthansa Group CO ₂ -neutral sein		➔ S. 102
		Der Konzern will in seinen Heimatmärkten bis 2030 auf CO ₂ -neutrale Mobilität am Boden umstellen		➔ S. 102
		Im November 2021 hat die Lufthansa Group ihre Emissionsminderungsziele weiter verfeinert und darüber hinaus eine Verpflichtung zu den Science-based Targets abgegeben und sich um eine Validierung dieser Reduktionsziele für 2030 gemäß der Aviation Sector Guidance der Science-based Targets Initiative (SBTi) beworben		➔ S. 102
		Sustainable Aviation Fuel soll vermehrt nutzbar sein (siehe SDG 7.2)		
		2021 wurden von den Airlines der Lufthansa Group neben einem gebrauchten weitere zehn neue Flugzeuge in Betrieb genommen		➔ S. 102
		Technische Maßnahmen werden für bestehende Flotte entwickelt		➔ S. 102 f.
		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 und Navigationstechnologien, die Ermittlung optimaler Routen und Geschwindigkeiten und das Monitoring der zahlreichen Maßnahmen zur Treibstoffeinsparung		➔ S. 101



T199 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
			2021 wurden konzernweit 22 Projekte zur Treibstoffeinsparung verfolgt. Diese Projekte umfassen Maßnahmen aus den Bereichen Performance & Procedures, Gewichtsreduktion, Flugroutenoptimierung sowie technische Entwicklungen. Hiermit konnten weitere 30,4 Tsd. Tonnen CO ₂ -Emissionen dauerhaft vermieden und rund 9,6 Tsd. Kerosin eingespart werden	↗ S. 104
			Effizientere Konzepte für Ab- und Anflug werden implementiert und Digitalisierung der Anflugtechnologien vorangetrieben	↗ S. 104 f.
			CO ₂ -Emissionen werden verpflichtend kompensiert (ICAO/CORSIA, EU-ETS, CH-EHS, UK-ETS)	↗ S. 105
			Die Lufthansa Group kompensiert freiwillig eigene Dienstreisen. 2021 wurden hierfür 24.989 Tonnen CO ₂ über die Klimaschutzorganisation myclimate, mit der die Lufthansa Group seit 2008 zusammenarbeitet, kompensiert	↗ S. 105
			Die Lufthansa Group hat 2021 den Prozess für die freiwillige CO ₂ -Kompensation durch den Kunden im Verlauf des Buchungsprozesses vereinfacht sowie bestehende Programme mit Geschäftskunden erweitert	↗ S. 105
			2021 stiegen die absoluten CO ₂ -Emissionen auf 13,7 Mio. Tonnen, der spezifische CO ₂ -Ausstoß pro Passagierkilometer sank auf 101,6 Gramm	↗ S. 106
13.2	Umweltbelange/ Klimaschutz	Einheitlicher europäischer Luftraum soll Emissionen reduzieren		↗ S. 103 f.
		Die Lufthansa Group engagiert sich seit vielen Jahren für SESAR (Single European Sky ATM Research Program) in der klaren Erwartung, dass messbare operative Verbesserungen im Bereich Air Traffic Management umgesetzt werden. Aktuell beteiligt sich die Lufthansa Group an 17 Projekten und ist darüber hinaus auch an den SESAR-Forschungs- und Demonstrationsprojekten mit verschiedenen Airlines der Lufthansa Group und Lufthansa Systems als IT-Provider aktiv beteiligt		↗ S. 104
13.3	Über diese zusammen- gefasste nichtfinanzielle Erklärung	2021 wurde die Abteilung Corporate Responsibility, die direkt an den Chief Customer Officer berichtet, inhaltlich und personell erheblich erweitert, um den wachsenden Anforderungen und dem Anspruch der Lufthansa Group gerecht zu werden		↗ S. 97
		2021 wurde das Group Policy Committee (GPC) etabliert unter dem Vorsitz des Chief Executive Officer. Im GPC werden politisch bedeutsame, einschließlich nachhaltigkeitsrelevante, Themen besprochen und Entscheidungen vorbereitet		↗ S. 97
		2021 wurde der Sustainability Circle etabliert, dem die Leitung der Abteilung Corporate Responsibility mit der Zielsetzung des gruppenweiten Austauschs zu Nachhaltigkeitsthemen vorsteht		↗ S. 97
		Nachhaltigkeitsmanagement der Lufthansa Group wird extern überdurchschnittlich bewertet		↗ S. 98
	Umweltbelange/ Klimaschutz	Die Abteilung Corporate Responsibility ist für die Klimaschutzstrategie verantwortlich und erarbeitet entsprechende Maßnahmen		↗ S. 101
		Um der wachsenden Bedeutung von CO ₂ -Bilanzierung und Umweltregulierung Rechnung zu tragen und den betroffenen Bereichen und Mitarbeitenden relevante Informationen zur Verfügung zu stellen, haben die Bereiche Corporate Responsibility und Konzerncontrolling zusätzlich das Emissionsmanagementgremium gegründet		↗ S. 101
		Um der großen Bedeutung nachhaltiger Flugkraftstoffe für die Lufthansa Group gerecht zu werden, hat der Bereich Corporate Responsibility zwei SAF Gremien etabliert		↗ S. 101
13.1 – 13.3	Umweltbelange/ Klimaschutz	Klimaschutzziele der Luftfahrtbranche werden von der Lufthansa Group unterstützt (IATA, „Destination 2050“, EU Green Deal)		↗ S. 101 f.
		Intermodale Transportangebote zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group werden ausgebaut		↗ S. 104
		Jeweils drei nationale Ziele sind per Bahn an die Drehkreuze Wien und Zürich angebunden und mit dem Ausbau der Kooperation mit der Deutschen Bahn vergrößert sich das Express Rail-Netzwerk um sieben weitere Ziele im Jahr 2021. Passagiere der Lufthansa German Airlines können nun unter anderem auf fast allen innerdeutsch aus Frankfurt angeflogenen Zielen alternativ auch eine Express-Rail-Verbindung zu ihren Flügen buchen. Seit Ende 2021 werden mehr als 220 tägliche Verbindungen von und nach Frankfurt angeboten		
	EU-Taxonomie	Erstmalige Anwendbarkeit der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852 berichtet		↗ S. 134 f.

T199 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	16.5	Geschäftsethik und Compliance/ Compliance Management und Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Code of Conduct gibt Rahmen für integrires Handeln vor	➔ S. 127
			Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist integraler Bestandteil des Compliance Management Systems	➔ S. 128
			Alle Konzerngesellschaften weltweit wurden auf Korruptionsrisiken geprüft	➔ S. 128
			Webbasierte Compliance Trainings schaffen Bewusstsein für Risiken	➔ S. 128
			Risikobasierte Business Partner Due Diligence soll Integrität von Lieferanten und Dienstleistern sicherstellen	➔ S. 128
	16.10	Über diese zusammen- gefasste nichtfinanzielle Erklärung	Für das Geschäftsjahr 2021 veröffentlicht die Deutsche Lufthansa AG eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c in Verbindung mit §§ 289b bis 289e HGB	➔ S. 95
			Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden im August 2021 nach § 289c (3) HGB einer Überprüfung durch das Management unterzogen und bildeten auch im Berichtsjahr die Grundlage für die Auswahl der zu berichtenden Aspekte und Sachverhalte in der vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung	➔ S. 96
			Die Lufthansa Group berichtet nach TCFD, SASB und orientiert sich am GRI 2016	➔ S. 95
		Geschäftsethik und Compliance/ Compliance Management und Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Ombudssystem ermöglicht vertrauliche Abgabe von Hinweisen auf Verdachtsfälle	➔ S. 128
			Elektronisches Hinweisgebersystem ergänzt bestehendes Ombudssystem	➔ S. 129
		Geschäftsethik und Compliance/ Verantwortungsvolles politisches Engagement	Die Lufthansa Group ist bestrebt, ihre legitimen Interessen auch auf politischer Ebene zu artikulieren und mit Vertreter:innen unterschiedlicher nationaler und internationaler Behörden und Institutionen zu erörtern sowie spezifische Informationen zu konkreten Sachverhalten zur Verfügung zu stellen	➔ S. 132
			Schwerpunkte des politischen Engagements liegen in den Bereichen Verkehr (Markzugänge und Verkehrsrechte), Klimapolitik und fairer Wettbewerb	➔ S. 132
			Bei ihrem politischen Engagement legt die Lufthansa Group Wert auf Transparenz. So ist das Unternehmen seit 2008 in dem Transparenzregister der EU unter der Nr. 0714344663-32 aufgeführt. Mit dem an politische Entscheidungsträger:innen gerichteten, aber auch der Allgemeinheit zugänglichen „Politikbrief“ veröffentlicht die Lufthansa Group regelmäßig ihre Position zu aktuellen politischen Fragestellungen und anstehenden Entscheidungen. 2021 erschienen sechs Ausgaben des „Politikbriefs“, die auch auf der Internetseite des Unternehmens abrufbar sind	➔ S. 132
			Kundenbelange	➔ S. 111
	17.16	Über diese zusammen- gefasste nichtfinanzielle Erklärung	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	➔ S. 95
		Umweltbelange	Die Lufthansa Group bringt sich aktiv in relevanten nationalen und internationalen Wirtschafts- und Industrieverbänden sowie deren Umwelt- und Nachhaltigkeitsgruppen ein. Hierzu zählen unter anderem die aktiven Mitgliedschaften bei der International Air Transport Association (IATA), Airlines for Europe (A4E), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), dem Deutschen Aktieninstitut (DAI) sowie bei econsense	➔ S. 99
			Weitere Partnerschaften und Kooperationen (siehe SDG 9.4, 9.5 und 13.1 – 13.3)	

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 Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, (im Folgenden die „Gesellschaft“), die mit der nichtfinanziellen Erklärung der Deutschen Lufthansa Group zusammengefasst ist, zusätzlich bestehend aus dem durch Verweisung als Bestandteil qualifizierten Abschnitt „Grundlagen des Konzerns“ des Lageberichts der Gesellschaft und des Konzernlageberichts für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2021 (im Folgenden der „nichtfinanzielle Bericht“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Sonstige Verweise auf Angaben außerhalb des nichtfinanziellen Berichts waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des nichtfinanziellen Berichts in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „Erstmalige Anwendbarkeit der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852“ des nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines nichtfinanziellen Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation des nichtfinanziellen Berichts) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „Erstmalige Anwendbarkeit der EU-Taxonomieverordnung

(EU) 2020/852“ des nichtfinanziellen Berichts niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über den nichtfinanziellen Bericht abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche 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 IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Erstmalige Anwendbarkeit der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852“ des nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist. Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren sonstige Verweise auf Angaben außerhalb des nichtfinanziellen Berichts.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen 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 haben wir u. a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern.
- Befragung von Mitarbeitern hinsichtlich der Auswahl der Themen für den nichtfinanziellen Bericht, der Risikoeinschätzung und der Konzepte der Gesellschaft und des Konzerns für die als wesentlich identifizierten Themen.
- Befragung von Mitarbeitern, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung sowie der Erstellung des nichtfinanziellen Berichts betraut sind, zur Beurteilung des Berichtserstattungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung der Angaben im nichtfinanziellen Bericht relevant sind.
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im nichtfinanziellen Bericht.
- 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 im nichtfinanziellen Bericht auf Ebene der Gesellschaft und des Konzerns.
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben im nichtfinanziellen Bericht.
- Beurteilung der Darstellung der Angaben im nichtfinanziellen Bericht.

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

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 der nichtfinanzielle Bericht der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft und der Deutschen

Lufthansa Group für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Erstmalige Anwendbarkeit der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852“ des nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu den sonstigen Verweisen auf Angaben außerhalb des nichtfinanziellen Berichts ab.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

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 anderweitige 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, 1. März 2022

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

Prüfungsurteile

Wir haben den Vergütungsbericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 beigefügten 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 IDW Prüfungsstandards: Die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG (IDW PS 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, 1. März 2022

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Prof. Dr. Sven Hayn
Wirtschaftsprüfer

Siegfried Keller
Wirtschaftsprüfer

Zehn-Jahres-Übersicht

T200 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

		2021	2020	2019	2018 ⁷⁾	2017 ⁶⁾	2016	2015	2014 ⁵⁾	2013 ⁴⁾	2012 ³⁾
Gewinn- und Verlustrechnung Lufthansa Konzern											
Umsatz	Mio. €	16.811	13.589	36.424	35.542	35.579	31.660	32.056	30.011	30.027	30.135
Ergebnis											
Adjusted EBITDA	Mio. €	-90	-2.890	4.718	5.016	5.009	3.338				
Adjusted EBIT (ab 2014)/ Operatives Ergebnis (bis 2013)	Mio. €	-2.349	-5.451	2.026	2.836	2.969	1.752	1.817	1.171	699	839
Adjusted EBIT-Marge (ab 2014)/ Operative Marge (bis 2013)	%	-14,0	-40,1	5,6	8	8,3	5,5	5,7	3,9	2,3	2,8
EBIT	Mio. €	-2.316	-7.353	1.857	2.974	3.297	2.275	1.676	1.000	936	1.668
Ergebnis vor Ertragsteuern	Mio. €	-2.606	-8.631	1.860	2.784	3.158	2.248	2.026	180	546	1.296
Ertragsteuern	Mio. €	413	1.865	-615	-588	-784	-445	-304	-105	-220	-91
Auf Aktionäre der Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	Mio. €	-2.191	-6.725	1.213	2.163	2.340	1.776	1.698	55	313	1.228
Wesentliche Aufwandspositionen											
Personalaufwand	Mio. €	6.328	6.436	9.121	8.811	8.172	7.354	8.075	7.335	7.356	6.741
Gebühren	Mio. €	2.155	1.796	4.523	4.457	6.357	5.736	5.651	5.265	5.167	5.167
Treibstoff	Mio. €	2.409	1.875	6.715	6.087	5.232	4.885	5.784	6.751	7.115	7.392
Abschreibungen	Mio. €	2.351	4.389	2.776	2.205	2.383	1.769	1.715	1.528	1.767	1.839
Zinssaldo	Mio. €	-441	-334	-315	-144	-195	-218	-170	-256	-346	-372
Bilanz Lufthansa Konzern											
Vermögensstruktur											
Langfristiges Vermögen	Mio. €	29.063	29.444	31.374	27.559	24.749	24.504	23.526	22.227	19.419	18.782
Kurzfristiges Vermögen	Mio. €	13.475	10.040	11.285	10.654	11.029	10.193	8.936	8.247	9.689	9.777
davon flüssige Mittel	Mio. €	7.666	5.460	3.385	3.235	3.948	3.937	3.093	2.738	4.698	4.966
Kapitalstruktur											
Eigenkapital	Mio. €	4.490	1.387	10.256	9.573	9.110	7.149	5.845	4.031	6.108	4.839
davon Gezeichnetes Kapital	Mio. €	3.060	1.530	1.224	1.217	1.206	1.200	1.189	1.185	1.180	1.177
davon Rücklagen	Mio. €	3.581	6.542	7.710	6.083	5.461	4.084	2.881	2.728	4.563	2.374
Fremdkapital	Mio. €	38.048	38.097	32.403	28.640	26.668	27.548	26.617	26.443	23.000	23.720
davon Pensionsrückstellungen	Mio. €	6.676	9.531	6.659	5.865	5.116	8.364	6.626	7.231	4.718	5.844
davon Finanzschulden	Mio. €	16.670	15.368	10.030	6.685	6.814	6.575	6.370	5.958	6.337	6.910
Bilanzsumme	Mio. €	42.538	39.484	42.659	38.213	35.778	34.697	32.462	30.474	29.108	28.559
Sonstige Finanzdaten Lufthansa Konzern											
Investitionen	Mio. €	1.356	1.312	3.666	3.805	3.529	2.231	2.568	2.773	2.499	2.358
davon Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	Mio. €	1.318	1.249	3.486	3.709	3.338	2.160	2.454	2.699	2.444	2.291
davon Finanzanlagen	Mio. €	38	63	180	96	191	71	114	74	55	67
Operativer Cashflow	Mio. €	618	-2.328	4.030	4.109	5.368	3.246	3.393	1.977	3.290	2.842
(Adjusted) Free Cashflow ¹⁾	Mio. €	-855	-3.669	203	288	2.117	1.138	834	-297	1.307	1.397
Kreditverschuldung											
Brutto	Mio. €	16.689	15.382	10.047	6.724	6.832	6.638	6.440	6.156	6.393	6.919
Netto	Mio. €	9.023	9.922	6.662	3.489	2.884	2.701	3.347	3.418	1.695	1.953
Lufthansa Aktie											
Aktienkurs ²⁾	€	6,18	7,72	11,71	14,06	21,92	8,76	10,39	9,87	11	10,16
Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ausgezahlt	Mio. €	-	-	-	380	377	234	232	-	207	-
Dividende vorgeschlagen/ausgezahlt	€	-	-	-	0,80	0,80	0,50	0,50	-	0,45	-

T200 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT (Fortsetzung)

		2021	2020	2019	2018 ¹⁾	2017 ⁶⁾	2016	2015	2014 ⁵⁾	2013 ⁴⁾	2012 ³⁾
Wirtschaftliche Kennzahlen											
Lufthansa Konzern											
Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Umsatz)	%	-15,5	-63,5	5,1	7,8	8,9	7,1	6,3	0,6	1,8	4,3
Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern plus Zinsen auf Fremdkapital/Bilanzsumme)	%	-5,1	-20,8	5,3	7,8	9,9	7,3	7,3	2	3,6	6,4
Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	-48,8	-487,8	12,1	22,9	26,1	25,2	29,5	1,9	5,3	25,6
Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	-58,0	-622,3	18,1	29,1	34,7	31,4	34,7	4,5	8,9	26,8
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	10,6	3,5	24	25,1	25,5	20,6	18,0	13,2	21	16,9
Gearing (Nettokreditverschuldung plus bilanzierte Pensionsverpflichtungen/Eigenkapital)	%	349,6	1.402,5	129,9	97,7	87,8	154,8	170,6	264,2	105	161,1
Verschuldungsgrad (Nettokreditverschuldung/Bilanzsumme)	%	21,2	25,1	15,6	9,1	8,1	7,8	10,3	11,2	5,8	6,8
Innenfinanzierung (Cashflow/Investitionen)	%	45,6	-177,4	109,9	108	152,1	145,5	132,1	71,3	131,7	120,5
Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA (ab 2017)											
Dynamische Tilgungsquote (bis 2016)	%	-	-	2,8	1,8	1,5	28,7	30,7	20,8	37	34,4
Umsatzeffektivität (Cashflow/Umsatz)	%	3,7	-17,1	11,1	11,6	15,1	10,3	10,6	6,6	11	9,7
Adjusted ROCE (Adjusted EBIT plus Zinserträge auf Liquidität minus 25% Steuern)/Durchschnittlich eingesetztes Kapital	%	-7,5	-16,7	6,6	10,6	11,9	7,0	8,3	5,4		
Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte minus kurzfristiges Fremdkapital)	Mrd. €	-1,2	-4,6	-4,7	-5,6	1,6	-0,8	-3,5	-2,7	-1,3	0,0
Anlagevermögensintensität (Anlagevermögen/Gesamtvermögen)	%	68,3	74,6	73,5	72,1	69,2	70,6	72,5	72,9	66,7	65,8
Abschreibungsquote Flugzeuge/Reservetriebwerke (kumulierte Abschreibung/kumulierte Anschaffungskosten)	%	58,8	55,9	50,7	51,7	52,5	49,7	51,6	51,4	52,6	54,2
Personalkennziffern											
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	107.643	125.207	137.784	134.330	128.856	123.287	119.559	118.973	117.414	118.368
Umsatz/Mitarbeiter	€	156.174	108.532	264.356	264.587	276.114	256.799	268.119	252.251	255.736	254.587
Personalaufwand/Umsatz	%	37,6	47,4	25,0	24,8	23	23,2	25,2	24,4	24,5	22,4
Leistungsdaten											
Lufthansa Konzern											
Fluggäste	Mio.	46,9	36,4	145,3	141,9	129,3	109,7	107,7	106	104,6	103,6
Angebote Sitzkilometer	Mio.	145.139	109.828	358.803	349.391	322.875	286.555	273.975	268.104	262.682	260.169
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	89.397	69.462	296.217	284.639	261.149	226.639	220.396	214.643	209.649	205.015
Sitzladefaktor	%	61,6	63,2	82,6	81,5	80,9	79,1	80,4	80,1	79,8	78,8
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	11.867	10.560	17.379	16.349	15.754	15.117	14.971	14.659	14.893	14.749
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8.477	7.373	10.664	10.896	10.819	10.071	9.930	10.249	10.285	10.240
Fracht-Nutzladefaktor	%	71,4	69,8	61,4	66,6	68,7	66,6	66,3	69,9	69,1	69,4
Flüge	Anzahl	460.029	390.263	1.187.728	1.163.565	1.128.745	1.021.919	1.003.660	1.001.961	1.028.260	1.067.362
Verkehrsflugzeuge	Anzahl	713	757	763	763	728	617	600	615	622	627

¹⁾ Ab 2018 Adjusted Free Cashflow (Free Cashflow bereinigt um den IFRS 16-Effekt).²⁾ Vorjahreszahlen bereinigt um die Effekte aus der Ausgabe neuer Aktien im Rahmen der Kapitalerhöhung im September 2021.³⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2012 wurden aufgrund der Anwendung des geänderten IAS 19 rückwirkend angepasst.⁴⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2013 wurden aufgrund von IFRS 11 rückwirkend angepasst.⁵⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2014 wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik rückwirkend angepasst.⁶⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2017 wurden aufgrund des Restatements der Aktivierung von Triebwerkswartungsereignissen und IFRS 9 rückwirkend angepasst.⁷⁾ 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 Sekundärflughafen, 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** Leitbild der Lufthansa Group
- G06** Finanzstrategie
- G07** Anzahl der Mitarbeitenden
- G08** Mitarbeitende nach Geschäftsfeldern
- G09** Mitarbeitende nach Regionen

Wirtschaftsbericht

- G10** Preisentwicklung Brent und Kerosin
- G11** Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz
- G12** Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge
- G13** Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen
- G14** Cashflow und Investitionen
- G15** Adjusted Free Cashflow
- G16** Fälligkeitenprofil der Finanzverbindlichkeiten
- G17** Bilanzstruktur

Geschäftsfelder

- G18** Network Airlines: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge
- G19** Eurowings: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge
- G20** Logistik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge
- G21** Technik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge
- G22** Catering: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge

Chancen- und Risikobericht

- G23** Risikomanagement bei der Lufthansa Group
- G24** Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken
- G25** Gesicherter Ölpreis Lufthansa Group 2022

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

- G26** Relevante Sustainable Development Goals (SDG) der Lufthansa Group
- G27** Aspekte, Sachverhalte und Leistungsindikatoren
- G28** Nachhaltigkeitsratings
- G29** Vier Säulen für den Klimaschutz
- G30** Maßnahmen für aktiven Schallschutz
- G31** Kernelemente menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht

Prognosebericht

- G32** Entwicklung Branchennettoergebnis

Corporate Governance

- G33** Ausschüsse des Aufsichtsrats

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 |

Bericht des Aufsichtsrats

- | | | |
|----|---|---|
| 27 | T007 Individuelle Sitzungsteilnahme 2021 | 9 |
|----|---|---|

Lufthansa Aktie

- | | | |
|----|--|----|
| 34 | T008 Kennzahlen zur Lufthansa Aktie | 12 |
| 40 | T009 Daten zur Lufthansa Aktie | 13 |

Grundlagen des Konzerns

- | | | |
|----|---|----|
| 42 | T010 Berechnung Adjusted ROCE | 21 |
| 44 | T011 Entwicklung der Ratings | 23 |
| 45 | T012 Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA | 23 |
| 45 | T013 Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge | 24 |
| 47 | T014 Flottenbestellungen Lufthansa Group | 25 |

Wirtschaftsbericht

- | | | |
|----|--|----|
| 55 | T015 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) | 33 |
| 64 | T016 Währungsentwicklung | 33 |
| 68 | T017 Zinsentwicklung | 33 |
| 70 | T018 Absatzentwicklung in der Luftfahrt 2021 | 35 |
| 73 | T019 Ergebnisentwicklung in der Luftfahrt | 35 |
| | T020 Umsatz und Erträge | 40 |
| | T021 Aufwendungen | 41 |
| | T022 Überleitung Ergebnisse | 43 |
| | T023 Ergebnisstruktur Lufthansa Group | 44 |
| | T024 Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group | 48 |
| | T025 Entwicklung von Konzernergebnis, Eigenkapital, Eigenkapitalquote und Eigenkapitalrendite | 50 |
| | T026 Berechnung Nettokreditverschuldung | 50 |
| | T027 Entwicklung wesentlicher KPIs | 52 |

Geschäftsfelder

- | | | |
|----|---|----|
| 78 | T028 Kennzahlen Network Airlines | 53 |
| 91 | T029 Leistungsdaten Network Airlines | 54 |
| | T030 Entwicklung der Verkehrsgebiete Network Airlines | 54 |
| | T031 Operative Kennzahlen Network Airlines | 55 |
| | T032 Aufwendungen Network Airlines | 55 |
| | T033 Kennzahlen Lufthansa German Airlines | 56 |
| | T034 Kennzahlen SWISS | 58 |
| | T035 Kennzahlen Austrian Airlines | 59 |
| | T036 Kennzahlen BRUSSELS Airlines | 60 |
| | T037 Kennzahlen Eurowings | 61 |
| | T038 Leistungsdaten Eurowings | 63 |
| | T039 Operative Kennzahlen Eurowings | 63 |
| | T040 Aufwendungen Eurowings | 64 |
| | T041 Kennzahlen Logistik | 65 |
| | T042 Leistungsdaten und Operative Kennzahlen Logistik | 66 |
| | T043 Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Cargo | 67 |
| | T044 Aufwendungen Logistik | 67 |
| | T045 Kennzahlen Technik | 68 |
| | T046 Aufwendungen Technik | 70 |
| | T047 Kennzahlen Catering | 71 |
| | T048 Aufwendungen Catering | 73 |
| | T049 Kennzahlen Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen | 74 |

Chancen- und Risikobericht

- | | | |
|--|---|----|
| | T050 Top-Risiken Lufthansa Group | 82 |
|--|---|----|

Prognosebericht

- | | | |
|--|--|-----|
| | T051 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) Prognose 2021 bis 2025 gegenüber Vorjahr | 136 |
| | T052 Prognose Wesentlicher KPIs | 140 |

Erläuterungen zum Einzelabschluss

T053	Entwicklung der Verkehrsgebiete der Deutschen Lufthansa AG	149
T054	Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB	150
T055	Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB	151

Konzernabschluss

T056	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	154
T057	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	155
T058	Konzernbilanz – Aktiva	156
T059	Konzernbilanz – Passiva	157
T060	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	158
T061	Konzern-Kapitalflussrechnung	159

Allgemeine Angaben

T062	IFRS-Verlautbarung (mit Anwendungspflicht ab Geschäftsjahr 2021)	162
T063	IFRS-Verlautbarung (von EU übernommen)	162
T064	IFRS-Verlautbarung (bisher noch kein EU-Endorsement erfolgt)	163
T065	Wechselkurse	167
T066	Nutzungsdauern für Sachanlagen	168

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

T067	Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen 2020/2021	176
T068	Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen 2020/2021	177
T069	Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	178
T070	Sonstige betriebliche Erträge	178
T071	Vertraglich vereinbarte Leasingzahlungen (Leasinggeber)	178
T072	Materialaufwand	179
T073	Personalaufwand	179
T074	Mitarbeitende	179
T075	Abschreibungen	179
T076	Sonstige betriebliche Aufwendungen	180
T077	Beteiligungsergebnis	181
T078	Zinsergebnis	181
T079	Übrige Finanzposten	181
T080	Ertragsteuern	181
T081	Steuerüberleitungsrechnung	182
T082	Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten	182
T083	Nutzungsbegrenzungen nicht aktivierter Verlustvorräte	183
T084	Ergebnis je Aktie	183

Erläuterungen zur Konzernbilanz

T085	Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	184
T086	Werthaltigkeitsprüfungen der Firmenwerte 2020/2021	185
T087	Werthaltigkeitsprüfungen der Slots 2020/2021	186
T088	Werthaltigkeitsprüfungen der Marken 2020/2021	187
T089	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	188
T090	Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten	189
T091	Erläuterung der reparaturfähigen Flugzeugersatzteile	190
T092	Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten	190
T093	Zum Stichtag fest bestellte Sachanlagen	191
T094	Nutzungsrechte	191
T095	Erfolgswirksame Leasingaufwendungen	192
T096	Angaben zu Verlängerungsoptionen und variablen Leasingzahlungen 2020/2021	192
T097	Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse	193
T098	Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	193

T099	Bilanzdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	194
T100	Ergebnisdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	194
T101	Bilanzdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen	194
T102	Ergebnisdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen	194
T103	Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter Gemeinschaftsunternehmen	195
T104	Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter assoziierter Unternehmen	195
T105	Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere	195
T106	Langfristige Ausleihungen und Forderungen	195
T107	Vorräte	195
T108	Vertragsvermögenswerte	196
T109	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	196
T110	Zum Verkauf stehende Vermögenswerte und zugehörige Passiva	197
T111	Eigen- und Fremdkapital	199
T112	Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income)	199
T113	Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern	200
T114	Leistungsorientierte Versorgungszusagen	203
T115	Aufteilung der leistungsorientierten Zusagen	203
T116	Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitgeber	204
T117	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei deutschen Gesellschaften	205
T118	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei ausländischen Gesellschaften	205
T119	Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen, Stand 2020/2021	205
T120	Zusammensetzung des Planvermögens	206
T121	Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen, Stand 2020/2021	207
T122	Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen	208
T123	Finanzierungsstand	208
T124	Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2020/2021	209
T125	Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen, Stand 2020/2021	210
T126	Finanzschulden 31.12.2020/31.12.2021	211
T127	Fälligkeitsanalyse von Leasingverbindlichkeiten	211
T128	Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	212
T129	Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	212
T130	Outperformance-Option – Übersicht	212
T131	Performance-Option – Performanceziele	212
T132	Performance-Option – Auszahlungsbeträge	212
T133	Relativer TSR – Zielerreichung und Auszahlung Programm 2019	213
T134	Entwicklung des Bestands an Optionen und virtuellen Aktien	213
T135	Beizulegende Zeitwerte der Optionsrechte und virtuellen Aktien zum 31.12.2020/31.12.2021	214
T136	Referenzpreis	215
T137	Erwartete Volatilitäten	215
T138	Vertragsverbindlichkeiten	216
T139	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	217
T140	Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	217

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

T141	Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2020/2021	219
T142	Aussenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen 2020/2021	221
T143	Aussenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern 2020/2021	221

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

T144	Wesentliche nicht zahlungswirksame Erträge und Aufwendungen	223
T145	Finanzschulden 2020/2021	224

Sonstige Erläuterungen

T146	Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2020/31.12.2021	225
T147	Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2020/31.12.2021	226
T148	Nettoergebnis für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien 2020/2021	227
T149	Finanzschulden	227
T150	Fair Value-Hierarchie von Vermögenswerten zum 31.12.2020/31.12.2021	228
T151	Fair Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten zum 31.12.2020/31.12.2021	228
T152	Saldierungen von finanziellen Vermögenswerten zum 31.12.2020/31.12.2021	229
T153	Saldierungen von finanziellen Verbindlichkeiten zum 31.12.2020/31.12.2021	229
T154	Währungsexposure, Stand 2021	230
T155	USD-Investitionsexposure, gesichert in EUR	230
T156	Sensitivitätsanalyse nach Währungen	231
T157	Zinsexposure nach Zinssicherungen	231
T158	Nominalvolumen der Zinssicherungsgeschäfte	231
T159	Sensitivitätsanalyse nach Zinsniveau	231
T160	Nominalvolumen variabel verzinsten Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	232
T161	Treibstoffexposure	232
T162	Sensitivitätsanalyse des Treibstoffpreises	232
T163	Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente 31.12.2020/31.12.2021	233
T164	In Sicherungsbeziehungen designierte Grundgeschäfte 2020/2021	235
T165	Eigenkapitalüberleitungsrechnung für Cashflow Hedges 2020/2021	235
T166	Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	236
T167	Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus nicht derivativen Finanzinstrumenten	237
T168	Risikovorrespiegel 2020/2021	238
T169	Wertminderungsmatrix für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2020/2021	239
T170	Kreditrisikokonzentrationen von Kreditkartenforderungen	239
T171	Ratings der Wertpapiere – Fremdkapital	240
T172	Haftungsverhältnisse	240
T173	Honorar des Abschlussprüfers	242
T174	Zusätzliche Honorare des Abschlussprüfers	242

Zusammensetzung des Konzerns

T175	Veränderungen Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.01.2021 bis 31.12.2021	244
T176	Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften	245
T177	An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen	246
T178	Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen	247
T179	Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	247
T180	Vorstandsvergütung (IFRS)	248
T181	Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2021	249
T182	Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2021	255
T183	Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2021	255
T184	Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2021	255
T185	Übrige Anteile zum 31.12.2021	256

Vergütungsbericht

T186	Vorstandsvergütungssystem 2021	273
T187	Übergreifende Ziele für den Gesamtvorstand 2021	274
T188	Individuelle Zielvereinbarungen 2021	274
T189	Zielvergütung 2021	275
T190	LH Performance-Programme	278
T191	Wertentwicklung LH Performance-Programme	278
T192	Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – im Geschäftsjahr 2021	279
T193	Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – im Geschäftsjahr 2021	279
T194	früherer Mitglieder des Vorstands	280
T195	Pensionsanwartschaften nach HGB und IFRS	282
T196	Aktienbesitz der aktuellen Vorstandsmitglieder	283
T197	Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 AktG – Mitglieder des Aufsichtsrats	285
T198	Vergleichende Darstellung der Veränderung der Vergütung des Vorstands, des Aufsichtsrats und der Belegschaft sowie der Ertragsentwicklung	286

Weitere Informationen

T198	GRI-Inhaltsindex	288
T199	Sustainable Development Goals (SDG)	289
T200	Zehn-Jahres-Übersicht	299

Impressum

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG
Venloer Str. 151 – 153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion

Dennis Weber (Ltg.)
Patrick Winter
Malte Happel



Fotos

Jens Görlich, Oberursel; MO CGI
Claus Morgenstern, Berlin und Mannheim
Oliver Rösler, Rödermark
oro photography

Konzept und Gestaltung

HGB Hamburger Geschäftsberichte GmbH & Co. KG,
Hamburg

Zeichenerklärung

-  Querverweise
-  Internetverweise

Kontakt

Dennis Weber

+49 69 696 – 28001

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 696 – 28001
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:

 www.lufthansagroup.com/investor-relations

Finanzkalender 2022

- 3. März** Veröffentlichung Geschäftsbericht 2021
- 5. Mai** Veröffentlichung 1. Zwischenbericht Januar – März 2022
- 4. Aug.** Veröffentlichung 2. Zwischenbericht Januar – Juni 2022
- 3. Nov.** Veröffentlichung 3. Zwischenbericht Januar – September 2022

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Geschäftsbericht 2021 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind erkennbar an zukunftsgerichteten Begriffen wie zum Beispiel „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“, „können“, „könnten“, „sollten“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrunde liegenden Erwartungen oder Annahmen könnten die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen.

Es besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den in den zukunftsgerichteten Aussagen vorhergesehenen Ergebnissen wesentlich unterscheiden. Lufthansa übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt nicht, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse bzw. Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Hinweis

Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Geschäftsbericht als Synonyme verwendet. 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