

Geschäftsbericht 2019

NACHHALTIG WERT SCHAFFEN



Die Lufthansa Group

Die Lufthansa Group ist die führende europäische Airline Group. Sie setzt sich aus den Geschäftsfeldern Network Airlines, Eurowings sowie den Aviation Services zusammen.

T001 KENNZAHLEN LUFTHANSA GROUP¹⁾

		2019	2018	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis				
Umsatzerlöse	Mio. €	36.424	35.542	2
davon Verkehrserlöse	Mio. €	28.136	27.801	1
Operative Aufwendungen	Mio. €	37.124	35.164	6
Adjusted EBITDA	Mio. €	4.718	5.016	-6
Adjusted EBIT	Mio. €	2.026	2.836	-29
EBIT	Mio. €	1.857	2.974	-38
Konzernergebnis	Mio. €	1.213	2.163	-44
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
Bilanzsumme	Mio. €	42.659	38.213	12
Eigenkapitalquote	%	24,0	25,1	-1,1 P.
Nettokreditverschuldung	Mio. €	6.662	3.489	91
Pensionsrückstellungen	Mio. €	6.659	5.865	14
Operativer Cashflow	Mio. €	4.030	4.109	-2
Investitionen (brutto) ²⁾	Mio. €	3.559	3.757	-5
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	203	288	-30
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen				
Adjusted EBITDA-Marge	%	13,0	14,1	-1,1 P.
Adjusted EBIT-Marge	%	5,6	8,0	-2,4 P.
EBIT-Marge	%	5,1	8,4	-3,3 P.
ROCE	%	6,1	11,1	-5,0 P.
Adjusted ROCE	%	6,6	10,6	-4,0 P.
Lufthansa Aktie				
Jahresschlusskurs	€	16,41	19,70	-17
Ergebnis pro Aktie	€	2,55	4,58	-44
Dividendenvorschlag	€	-	0,80	-100
Leistungsdaten³⁾				
Flüge	Anzahl	1.177.315	1.163.565	1
Fluggäste	Tsd.	145.190	141.935	2
Angebote Sitzkilometer	Mio.	359.567	349.391	3
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	296.511	284.639	4
Sitzladefaktor	%	82,5	81,5	1,0 P.
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	17.378	16.349	6
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10.664	10.896	-2
Fracht-Nutzladefaktor	%	61,4	66,6	-5,2 P.
Mitarbeiter				
Mitarbeiter zum Stichtag	Anzahl	138.353	135.534	2
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	137.784	134.330	3

¹⁾ Die hier und im weiteren Bericht dargestellten Kennzahlen enthalten Effekte aus der Erstanwendung neuer Rechnungslegungsstandards und weiteren Veränderungen in der Rechnungslegung. Details dazu sowie eine detaillierte Übersicht zu den Effekten sind im Kapitel **Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, S. 33 ff.**, des vorliegenden Geschäftsberichts erläutert. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Für die Berechnung von Performanceindikatoren im Vergleich zum Vorjahr (Durchschnittserlöse, RASK, CASK) wurden zur besseren Vergleichbarkeit mit Prognosewerten in diesem Geschäftsjahr nochmals die bisherigen Definitionen fortgeführt.

²⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

³⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Zahlen 2019

36.424

Umsatz in Mio. €

2.026

Adjusted EBIT in Mio. €

5,6

Adjusted EBIT-Marge in %

3.559

Investitionen in Mio. €

203

Adjusted Free Cashflow in Mio. €

6,6

Adjusted ROCE in %

Geschäftsfelder

NETWORK AIRLINES

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

T002 NETWORK AIRLINES

		2019	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	23.106	2
davon Verkehrserlöse	Mio. €	21.375	3
Adjusted EBIT	Mio. €	1.805	- 26
Adjusted EBIT-Marge	%	7,8	- 3,0 P.
Adjusted ROCE	%	12,2	- 7,2 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	2.605	1
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	52.741	2

EUROWINGS

Das Geschäftsfeld Eurowings besteht aus den Flugbetrieben Eurowings und Brussels Airlines. Darüber hinaus zählt die Beteiligung an SunExpress zum Geschäftsfeld. Eurowings bietet ein innovatives Angebot für preissensible und serviceorientierte Kunden im wachsenden Segment der europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehre.

T003 EUROWINGS

		2019	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	4.123	1
davon Verkehrserlöse	Mio. €	3.987	0
Adjusted EBIT	Mio. €	- 166	28
Adjusted EBIT-Marge	%	- 4,0	1,6 P.
Adjusted ROCE	%	- 4,8	3,4 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	260	- 50
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	8.809	- 5

G01 Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz in %

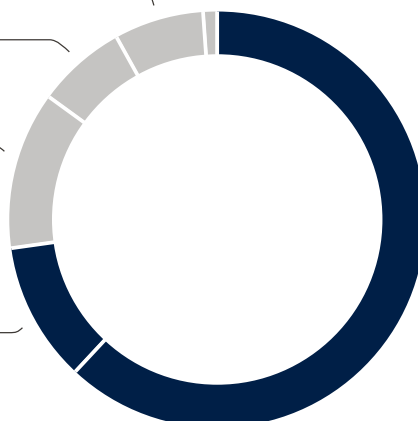
Weitere Gesellschaften
und Konzernfunktionen 1

Catering 7

Logistik 7

Technik 12

Eurowings 11



LOGISTIK

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

T004 LOGISTIK

		2019	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	2.478	- 9
davon Verkehrserlöse	Mio. €	2.318	- 9
Adjusted EBIT	Mio. €	1	- 100
Adjusted EBIT-Marge	%	0	- 9,9 P.
Adjusted ROCE	%	0	- 14,6 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	286	- 24
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4.539	1

TECHNIK

Lufthansa Technik ist der weltweit führende hersteller-unabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. Die Lufthansa Technik AG betreut weltweit mehr als 850 Kunden, darunter neben Airlines auch Hersteller, Flugzeug-Leasinggesellschaften und VIP-Jet-Betreiber.

T005 TECHNIK

		2019	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	6.921	13
davon Außenumsatz	Mio. €	4.378	11
Adjusted EBIT	Mio. €	493	11
Adjusted EBIT-Marge	%	7,1	- 0,2 P.
Adjusted ROCE	%	6,8	- 0,6 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	313	28
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	26.650	8

CATERING

Die LSG Group offeriert eine ganzheitliche Palette von Produkten, Konzepten und Dienstleistungen rund um den Bordservice. LSG Sky Chefs bietet als umsatzstärkste Marke der LSG Group klassisches Catering für Fluggesellschaften und Zugbetreiber sowie das Management von Lounges an. Sie ist an 205 Flughäfen in 59 Ländern für mehr als 300 Fluggesellschaften und eine wachsende Zahl europäischer Bahnbetreiber präsent.

T006 CATERING

		2019	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	3.360	4
davon Außenumsatz	Mio. €	2.623	5
Adjusted EBIT	Mio. €	128	11
Adjusted EBIT-Marge	%	3,8	0,2 P.
Adjusted ROCE	%	6,4	- 0,5 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	127	61
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	35.679	0

INHALT

4 An unsere Aktionäre	65 Chancen- und Risikobericht
4 Brief des Vorstands	79 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
7 Bericht des Aufsichtsrats	79 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
11 Lufthansa Aktie	81 Umweltbelange
14 Zusammengefasster Lagebericht	88 Kundenbelange
15 Grundlagen des Konzerns	93 Arbeitnehmerbelange
15 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur	98 Bekämpfung von Korruption und Bestechung
16 Ziele und Strategien	99 Achtung der Menschenrechte
24 Flotte und Streckennetz	101 Sozialbelange
26 Mitarbeiter	102 Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette
27 Forschung und Entwicklung	103 Zusammenfassung
27 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren	106 Prognosebericht
28 Wirtschaftsbericht	110 Corporate Governance
28 Gesamtwirtschaftliche Lage	133 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)
29 Branchenentwicklung	137 Konzernabschluss
31 Geschäftsverlauf	243 Weitere Informationen
33 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	244 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung
43 Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage	246 Zehn-Jahres-Übersicht
45 Geschäftsfelder	250 Glossar
45 Geschäftsfeld Network Airlines	252 Grafik- und Tabellenverzeichnis
52 Geschäftsfeld Eurowings	Impressum/Kontakt/Finanzkalender 2020 und Disclaimer
55 Geschäftsfeld Logistik	
58 Geschäftsfeld Technik	
61 Geschäftsfeld Catering	
63 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	

Der Vorstand

Deutsche Lufthansa AG



Von links:

Detlef Kayser, Vorstandsmitglied, Ressort Airline Resources & Operations Standards. Geb. 1965, Luft- und Raumfahrtstechniker, Vorstandsmitglied seit 2019, bei der Lufthansa Group seit 2016

Thorsten Dirks, Vorstandsmitglied, Ressort IT, Digital & Innovation. Geb. 1963, Diplom-Ingenieur, Vorstandsmitglied seit 2017, bei der Lufthansa Group seit 2017

Christina Foerster, Vorstandsmitglied, Ressort Customer & Corporate Responsibility. Geb. 1971, B. Sc. Hotel Administration, MBA, Vorstandsmitglied seit 2020, bei der Lufthansa Group seit 2002

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

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

Michael Niggemann, Vorstandsmitglied, Ressort Personal und Recht. Geb. 1974, Jurist, Vorstandsmitglied seit 2020, bei der Lufthansa Group seit 2007

Harry Hohmeister, Vorstandsmitglied, Ressort Commercial Passenger Airlines. Geb. 1964, Luftverkehrskaufmann, Vorstandsmitglied seit 2013, bei der Lufthansa Group seit 1985

Sehr geehrte Damen und Herren,

2019 war erneut ein anspruchsvolles Jahr für die globale Airline-Industrie. Die Abschwächung des weltweiten Wirtschaftswachstums, Handelskonflikte, Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Brexit sowie Überkapazitäten vor allem im deutschen Markt und der daraus resultierende Preisverfall haben auch die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group beeinflusst.

Trotz dieser schwierigen Bedingungen können wir einige Erfolge vorweisen: So haben wir im vierten Jahr in Folge unsere Stückkosten reduziert. Lufthansa German Airlines und SWISS haben sich auf der Langstrecke gut entwickelt. Das spiegelt sich auch in der Zahl unserer Fluggäste wider, die insgesamt neue Rekordwerte erreicht hat. Der umfassende Turnaround-Plan für Eurowings zeigt bereits erste Erfolge, und wir freuen uns, dass es uns gelungen ist, unsere Marktposition vor allem in Deutschland trotz der Konkurrenz durch Low-Cost-Carrier weiter zu verbessern. Lufthansa Technik hat auch 2019 wieder einen wesentlichen Beitrag zum Konzernergebnis geleistet. Und nicht zuletzt hat die LSG Group – trotz der Unsicherheit im Zusammenhang mit dem Verkauf des Europa-geschäfts – ihr Ergebnis verbessert. Insgesamt haben wir im Geschäftsjahr 2019 unsere zum Halbjahr angepassten Ziele erreicht – das Adjusted EBIT lag bei 2.026 Mio. EUR und die Adjusted EBIT-Marge betrug 5,6 %.

Zufrieden sind wir damit nicht, aber der Erfolg der Maßnahmen, die wir im Jahr 2019 eingeleitet haben, bestärkt uns darin, noch intensiver an der Weiterentwicklung des Konzerns zu arbeiten. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, unsere Marktposition als führende europäische Airline Group durch profitables Wachstum langfristig zu sichern und weiter zu stärken. NACHHALTIG WERT SCHAFFEN – für unsere Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter und für Gesellschaft und Umwelt – das ist unser Anspruch und deshalb auch Titel des diesjährigen Geschäftsberichts.

In diesem Zusammenhang haben wir 2019 die strategische Weiterentwicklung der Lufthansa Group vom Aviation-Konzern zur Airline-Gruppe noch stärker vorangetrieben. Mit dem Verkauf des europäischen Geschäfts der LSG Group trennen wir uns von einem Geschäftsbereich, der nur geringe Synergien mit den Airlines aufweist. Durch den Abschluss eines langfristigen Cateringvertrags bleiben wir jedoch eng mit der LSG Group verbunden und stellen sicher, dass das gastronomische Erlebnis an Bord auch unter dem neuen Besitzer gategroup von höchster Qualität ist.

Mit Fokus auf unsere Airlines haben wir im zurückliegenden Geschäftsjahr die Flotte weiter modernisiert und innovative Produkte und Services vorgestellt. Damit stärken wir unsere Premium-Positionierung und können unseren Kunden ein hochwertiges Reiseerlebnis bieten. Die neuerliche Bestätigung des Five-Star-Ratings von Skytrax unterstreicht den Erfolg unserer Qualitätsoffensive.

Auch die inhaltliche und personelle Neuausrichtung des Vorstands trägt der Konzentration auf unser Kerngeschäft Rechnung. So ist Harry Hohmeister nun im neu geschaffenen Ressort Commercial Passenger Airlines für die kommerziellen Aktivitäten sämtlicher Passagier-Airlines der Lufthansa Group zuständig. Thorsten Dirks übernimmt die Verantwortung für das neue Ressort IT, Digital & Innovation. Gemeinsam freuen wir uns auf die Zusammenarbeit mit Christina Foerster und Michael Niggemann, die in den Vorstand aufgerückt sind. Michael Niggemann verantwortet als Nachfolger von Bettina Volkens den Geschäftsbereich Personal und Recht. Mit der Ernennung von Christina Foerster als Vorstand für das neue Ressort Customer & Corporate Responsibility stärken wir unseren Kundenfokus und etablieren die Verantwortung für Gesellschaft und Umwelt auf höchster Ebene.

Obwohl nur etwa 3% des weltweiten, durch Menschen verursachten CO₂-Ausstoßes auf den Luftverkehr zurückzuführen sind, fühlen wir eine wachsende Verantwortung, die Auswirkungen des Fliegens auf die Umwelt zu minimieren. Dafür haben wir eine umfassende Strategie aus sofort und langfristig wirksamen Maßnahmen entwickelt. Sie reichen von der Fortsetzung unserer Flottenerneuerung über unterschiedliche Kompensationsmöglichkeiten bis hin zur Unterstützung der Produktion von alternativen Kraftstoffen. Nachhaltiger wirtschaftlicher Erfolg ist Voraussetzung für all diese Investitionen, auch für unser soziales Engagement. Deshalb müssen wir sicherstellen, dass alle Geschäftsbereiche ihre Kapitalkosten verdienen. Mit diesem Ziel haben wir im Jahr 2019 auch bei Austrian Airlines, Brussels Airlines und Lufthansa Cargo umfangreiche Kostensenkungs- und Ergebnis-sicherungsprogramme aufgesetzt.

Der Start in das Jahr 2020 war schwierig – die Ausbreitung des Coronavirus und der dadurch verursachte Rückgang in der Nachfrage nach Flugreisen belasten uns erheblich. Wir begegnen dieser Herausforderung, indem wir unser Flugangebot flexibel an die Nachfragerückgänge anpassen und in allen Bereichen Kosten einsparen. Aufgrund dieser außergewöhnlichen Situation und zur weiteren Stärkung der Bilanz haben wir entschieden der Hauptversammlung vorzuschlagen, für das Geschäftsjahr 2019 keine Dividende auszuzahlen. Die langfristige Ausrichtung des Konzerns werden wir dabei nicht aus den Augen verlieren. Wir werden weiter daran arbeiten, für Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, Wert zu schaffen, indem wir die Balance zwischen den Interessen aller Stakeholder herstellen – von Anteilseignern, Kunden, Mitarbeitern sowie Gesellschaft und Umwelt. Diesem Ziel werden wir uns im Vorstand mit ganzer Kraft widmen.

Wir würden uns freuen, wenn Sie uns weiterhin auf unserem Weg begleiten.

Frankfurt, im März 2020



Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

An unsere Aktionäre

Bericht des Aufsichtsrats



Karl-Ludwig Kley,
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch im Geschäftsjahr 2019 hat der Aufsichtsrat die Aufgaben wahrgenommen, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnungen verantwortlich ist. Wir haben die Arbeit der Mitglieder des Vorstands überwacht und sie beratend begleitet.

Der Vorstand hat uns regelmäßig, zeitnah und umfassend über das Wettbewerbsumfeld, den Geschäftsverlauf und die beabsichtigte Geschäftspolitik sowie über alle wichtigen strategischen und operativen Entscheidungen informiert. Turnusmäßig hat uns der Vorstand außerdem über die Veränderungen der Aktionärsstruktur, die Entwicklung der Lufthansa Aktie, die Geschäfte mit derivativen Finanzinstrumenten sowie über die Dotierung und Rendite des Lufthansa Pensionsfonds unterrichtet. Als Vorsitzender des Aufsichtsrats habe ich die Protokolle der Vorstandssitzungen eingesehen und mit dem Vorstandsvorsitzenden laufend die aktuelle Geschäftsentwicklung erörtert.

Zentrale Themen der Beratung des Aufsichtsrats

Im Jahr 2019 kam der Aufsichtsrat zu insgesamt vier Sitzungen zusammen. Im Mittelpunkt unserer Sitzungen standen die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Beteiligungsgesellschaften. Die größeren Investitions- und Beteiligungsvorhaben sowie die geplanten Maßnahmen zur Konzernfinanzierung wurden im Aufsichtsrat behandelt.

So stimmte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im März 2019 dem Erwerb von insgesamt bis zu 40 Langstreckenflugzeugen verschiedener Muster durch Gesellschaften der Lufthansa Group zu.

Die Sitzung im September widmeten wir Überlegungen zur strategischen Weiterentwicklung des Konzerns, die intensiv mit dem Vorstand erörtert wurden.

In seiner Sitzung im Dezember 2019 hat der Aufsichtsrat dem Verkauf des Europageschäfts der LSG Group an gategroup zugestimmt. Zeitgleich mit dem Verkauf wurde ein langjähriger Vertrag für das Catering an den Drehkreuzen Frankfurt und München geschlossen. Die strategische Fokussierung auf das Airline-Geschäft wird damit weiter umgesetzt.

Anpassungen der Vorstandsvergütung

Im Dezember verabschiedete der Aufsichtsrat Anpassungen der seit 2019 geltenden Vergütungsstruktur für die Mitglieder des Vorstands, um gesetzlichen Neuregelungen, der Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) sowie Anforderungen von Investorenseite gerecht zu werden. So wurde unter anderem beschlossen, die mehrjährige variable Vergütung auf einen sogenannten Performance Share Plan umzustellen und eine Compliance- und Performance-Clawback-Regelung in die Anstellungsverträge des Vorstands aufzunehmen. Im Sinne einer wertorientierten Unternehmenssteuerung erfolgte außerdem eine Umstellung der finanziellen Zielgrößen in der einjährigen variablen Vergütung auf den Adjusted ROCE und die Adjusted EBIT-Marge. Damit wird auf die wesentlichen Steuerungsgrößen des Konzerns abgestellt und insbesondere der Kapitaleinsatz stärker berücksichtigt. Die 2019 eingeführten Aktienhaltevorschriften wurden darüber hinaus dahingehend ausgebaut, dass eine feste Aufbauperiode von vier Jahren eingeführt und die Aktienhalteverpflichtung auf einen Zeitraum von vier Jahren nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand verlängert wurde. Dabei kann der zu haltende Aktienanteil nach dem Ende der Dienstzeit anteilig abgebaut werden. Gleichzeitig wurde die vorgesehene Investitionsverpflichtung aus der variablen Vergütung abgeschafft. Das neue System wird der Hauptversammlung 2020 zur Abstimmung vorgelegt. 📄 <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/verguetung.html>.

Neue Vorstandsstruktur

Ebenfalls in seiner Sitzung im Dezember hat der Aufsichtsrat eine neue Vorstandsstruktur beschlossen und eine entsprechend angepasste Geschäftsverteilung des Vorstands genehmigt. Mit der Einrichtung der beiden neuen Ressorts Customer & Corporate Responsibility sowie IT, Digital & Innovation werden für die Lufthansa Group wichtige Zukunftsthemen im Vorstand als eigene Ressorts etabliert. Gleichzeitig erfolgt die Auflösung des Ressorts Eurowings. Dieses soll zukünftig koordiniert mit den anderen Passagier-Airlines

des Konzerns geführt werden. Entsprechend wurde das bisherige Ressort des Chief Commercial Officer Network Airlines in Commercial Passenger Airlines umbenannt. Die bereits existierende und zunehmende kommerzielle Zusammenarbeit zwischen Network Airlines und Eurowings wird damit organisatorisch unterstützt. Insgesamt richtet die neue Struktur den Vorstand noch funktionaler und stärker an der Wertschöpfungskette einer Airline aus und stellt somit Konsistenz mit der aktuellen Unternehmensstrategie her. Das neue Ressort Customer & Corporate Responsibility stellt den ständigen Fokus auf Kundenbedürfnisse im Sinne des hohen Qualitätsanspruchs der Lufthansa Group Airlines sicher und verankert die Verantwortung der Lufthansa Group für Umwelt und Gesellschaft direkt auf Vorstandsebene.

Personelle Veränderungen im Vorstand

Als verantwortlichen Vorstand für das neu eingerichtete Ressort Customer & Corporate Responsibility bestellte der Aufsichtsrat im Dezember 2019 Christina Foerster mit Wirkung zum 1. Januar 2020 für eine Laufzeit von drei Jahren bis zum 31. Dezember 2022 zum Mitglied des Vorstands.

Des Weiteren bestellte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im Dezember 2019 Michael Niggemann mit Wirkung ab dem 1. Januar 2020 für eine Laufzeit von drei Jahren bis zum 31. Dezember 2022 zum Mitglied des Vorstands, Ressort Personal und Recht. Michael Niggemann ist damit Nachfolger von Bettina Volkens, die das Unternehmen zum 31. Dezember 2019 in beiderseitigem Einvernehmen verlassen hat. In den sechs Jahren ihrer Vorstandstätigkeit hat Bettina Volkens einen wichtigen und tiefgreifenden Kulturwandel eingeleitet, der wesentlich zum Erfolg der Lufthansa Group beigetragen hat. Der Aufsichtsrat dankt Bettina Volkens für das Geleistete und würdigt ihr großes Engagement.

Thorsten Dirks, dessen Bestellung zum Mitglied des Vorstands der Aufsichtsrat bereits im Mai 2019 mit Wirkung zum 1. Mai 2020 für eine Laufzeit von drei Jahren bis zum 30. April 2023 verlängert hatte, hat nach der Auflösung des Ressorts Eurowings zum 1. Januar 2020 das neue Ressort IT, Digital & Innovation übernommen.

In seiner Sitzung im März 2019 hatte der Aufsichtsrat bereits die Bestellung von Ulrik Svensson zum Finanzvorstand der Deutschen Lufthansa AG für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2022 verlängert.

Aufsichtsratswahl

Monika Ribar, deren Amtszeit mit Ablauf der Hauptversammlung am 7. Mai 2019 endete, wurde als Vertreterin der Anteilseigner für weitere fünf Jahre in den Aufsichtsrat gewählt.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat hat die grundsätzliche Zielgröße von 30 % für den Frauenanteil im Vorstand bestätigt und als Frist für deren Erreichung den 31. Dezember 2021 festgelegt. Bis zum 31. Dezember 2019 lag der Frauenanteil im Vorstand bei 17 %, seit dem 1. Januar 2020 liegt er bei 14 %.  www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung.

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

Auf der Grundlage eines detaillierten Fragebogens haben wir die Effizienz unserer Arbeit überprüft. Zu den wesentlichen Ergebnissen zählt insbesondere die Weiterentwicklung der Sitzungsstruktur. So konnten durch die Verlängerung der Sitzungsdauer, die Durchführung der Sitzungen an verschiedenen Lufthansa Standorten sowie den Ausbau themenspezifischer Informations- und Weiterbildungsveranstaltungen am Vortag der Aufsichtsratssitzungen insbesondere die Diskussionskultur sowie die Arbeit des Aufsichtsrats insgesamt weiter verbessert werden.

Turnusgemäß hat der Aufsichtsrat außerdem gemeinsam mit dem Vorstand eine aktualisierte Entsprechenserklärung zum DCGK abgegeben. Darüber hinaus haben wir das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat aktualisiert. Dabei wurden insbesondere die von der Regierungskommission DCGK verabschiedeten neuen beziehungsweise überarbeiteten Kodexregelungen zur Unabhängigkeit von Aufsichtsratsmitgliedern und der Begrenzung ihrer Mandatszahl aufgenommen beziehungsweise angepasst.  www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung. Im Geschäftsjahr 2019 sind keine Interessenkonflikte angezeigt worden.

Arbeit der Ausschüsse

Das Präsidium hat 2019 viermal getagt. Es bereitete die Aufsichtsratssitzungen vor, beschäftigte sich mit der Nachfolgeplanung und dem Vergütungssystem für den Vorstand und gab dem Aufsichtsratsplenum Beschlussempfehlungen zu allen den Vorstand betreffenden Personalentscheidungen. Der Nominierungsausschuss hat 2019 ebenfalls viermal getagt. Der Prüfungsausschuss hat 2019 fünfmal, davon viermal im Beisein der Abschlussprüfer, getagt. Im Prüfungsausschuss wurden der Jahresabschluss 2018 und die Zwischenberichte 2019 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 2020 bis 2023, die mittelfristige Finanzplanung sowie die zusammengefasste nichtfinanzielle Berichterstattung, die von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, einer betriebswirtschaftlichen Prüfung unterzogen wurde.  **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 79 ff.** Der Vermittlungsausschuss ist im Berichtsjahr nicht einberufen worden. Über die Tätigkeit der Ausschüsse wurde jeweils zu Beginn der folgenden Aufsichtsratssitzung informiert.

Sitzungsteilnahme

Die Sitzungspräsenz der Aufsichtsratsmitglieder über alle Ausschuss- und Aufsichtsratssitzungen betrug insgesamt 99 %. Eine Übersicht der individuellen Sitzungsteilnahme findet sich unter  <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/aufsichtsrat.html>.

Die Aufsichtsratsmitglieder sind außerdem regelmäßig zu Aus- und Fortbildungsveranstaltungen zusammengekommen, die von der Gesellschaft im Vorfeld von Sitzungen angeboten wurden.

Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2019, Billigung des Konzernabschlusses, Gewinnverwendungsvorschlag

Die von der Hauptversammlung 2019 als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer gewählte PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, ist vom Aufsichtsrat beauftragt worden, den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht und das Risikofrüherkennungssystem zu prüfen. Der Prüfungsausschuss hat die von PricewaterhouseCoopers vorgelegte Unabhängigkeitserklärung zur Kenntnis genommen und die Schwerpunkte der Abschlussprüfung abgestimmt. Während der Prüfung sind keine möglichen Ausschluss- oder Befangenheitsgründe aufgetreten.

Der Konzernabschluss wurde nach Maßgabe der International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Die Abschlussprüfer haben den Jahres- und den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2019 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 13. März 2020 die Prüfungsberichte in Anwesenheit der beiden den Bestätigungsvermerk unterzeichnenden Abschlussprüfer mit dem Finanzvorstand eingehend erörtert. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 18. März 2020 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 haben wir geprüft und keine Einwendungen erhoben. Jahres- und Konzernabschluss wurden gebilligt. Damit ist der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss 2019 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben wir uns angeschlossen.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeitern für ihren geleisteten Beitrag und ihr dabei gezeigtes persönliches Engagement.

Frankfurt, 18. März 2020



Für den Aufsichtsrat
Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender

Lufthansa Aktie

Lufthansa Aktie beeinflusst von schwierigem Marktumfeld. | Hauptversammlung wird Aussetzung der Dividende aufgrund der Corona-Krise vorgeschlagen.

Lufthansa schließt schwieriges Börsenjahr mit Aufschwung zum Jahresende ab

Die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Jahr 2019 war von dem wirtschaftlichen Abschwung in den Heimatmärkten und einem scharfen Wettbewerb auf der europäischen Kurzstrecke, vor allem in Deutschland und Österreich, geprägt. In den ersten neun Monaten des Jahres verzeichnete die Aktie Kurseinbußen von insgesamt 26 %. Im vierten Quartal erholte sich der Kurs deutlich und stieg um 13 %, vor allem getrieben durch den Ausblick auf eine stärkere Kapazitätsdisziplin in der Branche sowie eine Beruhigung auf dem Ölmarkt.

Den höchsten Stand hatte die Aktie am 26. Februar 2019 mit einem Kurs von 23,51 EUR, der Jahrestiefststand von 12,85 EUR wurde am 15. August 2019 verzeichnet. Zum Jahresende notierte die Lufthansa Aktie bei 16,41 EUR. Sie verzeichnete damit im Geschäftsjahr 2019 einen Verlust von 17 %. Der Vergleichsindex DAX entwickelte sich in diesem Zeitraum mit einem Plus von 26 % positiv. Die schwächere

Entwicklung im Vergleich zu den wesentlichen Wettbewerbern, die Kursgewinne zwischen 5 % und 39 % verzeichneten, begründet sich durch die strukturellen Unterschiede in den Geschäftsmodellen, vor allem hinsichtlich des Anteils an Geschäftsreisenden, der bei den Network Airlines der Lufthansa Group deutlich höher ist als bei den Wettbewerbern. Außerdem ist die Lufthansa Group stärker von dem deutschen und dem österreichischen Markt abhängig, in denen der wirtschaftliche Abschwung besonders stark und der Wettbewerb am intensivsten war.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Aussetzung der Dividende vor

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, angesichts der Auswirkungen der Corona-Krise auf die Geschäftsentwicklung und zur weiteren Stärkung der Bilanz keine Dividende für das Geschäftsjahr 2019 auszuzahlen.

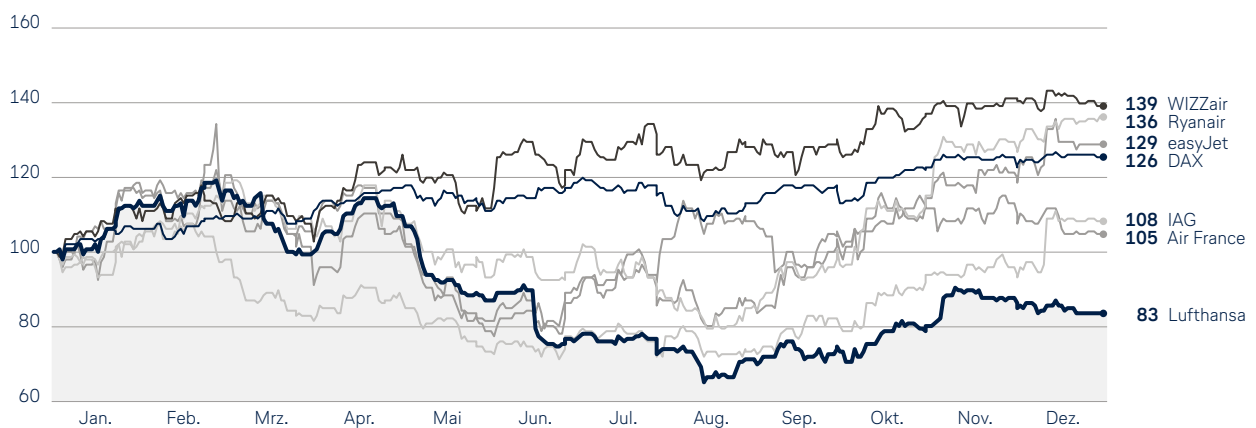
➤ Dividende, S. 38.

G02 KURSVERLAUF DER LUFTHANSA AKTIE

indiziert auf 31.12.2018, im Vergleich zum DAX und zu Wettbewerbern, in %

BÖRSENKURS DER LUFTHANSA AKTIE ZUM 31.12.2019

16,41 €



T007 KENNZAHLEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

		2019	2018	2017	2016	2015
Börsenkurs (zum Jahresende)	€	16,41	19,70	30,72	12,27	14,57
Höchster Kurs	€	23,51	30,90	31,12	15,29	15,35
Niedrigster Kurs	€	12,85	17,31	11,32	9,30	10,48
Anzahl der Aktien	Mio.	478,2	475,2	471,3	468,8	464,5
Marktkapitalisierung (zum Jahresende)	Mrd. €	7,8	9,4	14,5	5,8	6,7
Ergebnis je Aktie	€	2,55	4,58	4,98	3,81	3,67
Dividende je Aktie	€	-	0,80	0,80	0,50	0,50
Dividendenrendite (brutto)	%	-	4,1	2,6	4,1	3,4
Ausschüttungssumme	Mio. €	-	380	377	234	232
Total Shareholder Return	%	- 12,6	- 33,3	154,4	- 12,3	5,3

Empfehlungen der Analysten sind ausgeglichen

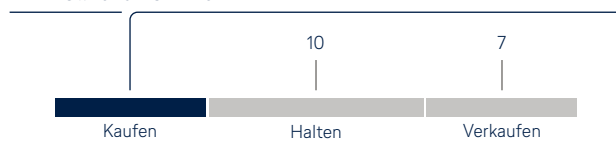
Zum Jahresende empfahlen von den 24 Aktienanalysten, die das Unternehmen verfolgen, sieben Analysten, die Aktie zu kaufen, zehn Analysten, die Aktie zu halten, und sieben Analysten, die Aktie zu verkaufen. Das durchschnittliche Kursziel lag bei 17,25 EUR.

G03 ANALYSTENEMPFEHLUNGEN¹⁾

KAUFEN

7

Stand zum 31.12.2019



¹⁾ Durchschnittliches Kursziel: 17,25 EUR, Durchschnitt von 24 Analysten.
Spanne: 12,70 EUR bis 21,00 EUR.

Auslandsquote und Aktionärsstruktur zeigen leichte Veränderungen

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

Der Anteil deutscher Investoren lag Ende 2019 gemäß Aktienregister bei 67,3 % (Vorjahr: 72,1%). Den zweitgrößten Anteil hielten Aktionäre aus Luxemburg mit 10,4 %. Auf Anleger aus den USA entfielen 8,1%, gefolgt von Irland und Großbritannien mit jeweils 3,6%. Die Voraussetzungen des LuftNaSiG werden damit erfüllt.

Lufthansa Aktien befinden sich zu 100 % im Streubesitz gemäß der Definition der Deutschen Börse. Dabei wurden zum Bilanzstichtag 58 % (Vorjahr: 53 %) der Aktien von institutionellen Investoren gehalten, auf Privataktionäre entfielen 42 % (Vorjahr: 47 %).

Lansdowne Partners International Ltd. und BlackRock, Inc. waren mit 4,9 % beziehungsweise 3,1% zum Jahresende die größten Aktionäre der Lufthansa Group.

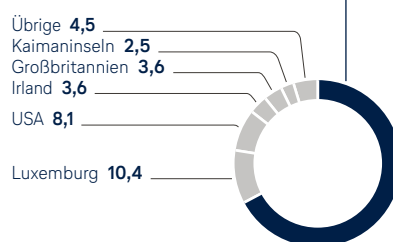
Alle während des Geschäftsjahres 2019 veröffentlichten meldepflichtigen Transaktionen werden, ebenso wie die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur, auf der Website www.lufthansagroup.com/investor-relations dargestellt.

G04 AKTIONÄRSSTRUKTUR NACH NATIONALITÄTEN

DEUTSCHLAND

67,3

Stand zum 31.12.2019 in %



Streubesitz: 100 %

Lufthansa ist im DAX sowie weiteren wichtigen Indizes vertreten

Als DAX-Mitglied gehört die Lufthansa Group zu den 30 größten börsennotierten Gesellschaften Deutschlands. Die Gewichtung im Index betrug zum Jahresende 0,75 %. Mit einer Marktkapitalisierung von 7,8 Mrd. EUR nahm die Lufthansa Group zum Jahresende Platz 34 (Vorjahr: 28) in der Rangordnung der DAX-Unternehmen nach Marktkapitalisierung ein. Auf den Börsenumsatz bezogen lag die Lufthansa Aktie auf Platz 21 (Vorjahr: 21). Das durchschnittliche tägliche Handelsvolumen der Aktie belief sich 2019 auf 4.304.869 Stück (Vorjahr: 3.989.209 Stück).

Die Lufthansa Aktie ist international in vielen klassischen Börsenindizes enthalten. Daneben ist sie auch Teil der Nachhaltigkeitsindizes MSCI Global Sustainability und FTSE4Good.

Neben den Börsennotierungen in Deutschland können sich Investoren, die beispielsweise nur in Wertpapiere in US-Dollar investieren können, über das Sponsored American Depositary Receipt Program (ADR) an der Lufthansa Group beteiligen. Lufthansa ADRs sind auch auf der standardisierten Handels- und Informationsplattform OTCQX registriert.

T008 DATEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

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

Lufthansa Group setzt intensiven Anlegerdialog fort

Wie in den Vorjahren hat die Lufthansa Group auch im Geschäftsjahr 2019 alle Anleger zeitnah, ausführlich und sachlich informiert. Vorstand und Investor Relations informierten 2019 über die Quartalskonferenzen hinaus auf zahlreichen Roadshows und Investorenkonferenzen institutionelle Investoren über die aktuellen Entwicklungen des Konzerns. Im Juni gab das Management im Rahmen eines Kapitalmarkt-tages am Konzernsitz in Frankfurt ein umfassendes Update zur Unternehmensstrategie. Zur Hauptversammlung im Mai begrüßte der Konzern mehr als 1.000 Aktionärinnen und Aktionäre. Auch auf speziell für Privatanleger ausgerichteten Foren standen Vertreter von Investor Relations den Fragen der Anleger regelmäßig Rede und Antwort. Das Angebot für Privataktionäre wurde durch den Online-Geschäftsbericht und die „Aktionärsinfo“ ergänzt, die 2019 vier Mal erschien.

Neben den Geschäfts- und Zwischenberichten wurde der Kapitalmarkt monatlich über die jüngste Verkehrsentwicklung der fliegenden Gesellschaften informiert. Alle Veröffentlichungen, Finanzberichte und Präsentationen sowie aktuelle Nachrichten werden ebenfalls 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
 - 25 Streckennetz
- 26 Mitarbeiter
- 27 Forschung und Entwicklung
- 27 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

28 Wirtschaftsbericht

- 28 Gesamtwirtschaftliche Lage
- 29 Branchenentwicklung
- 31 Geschäftsverlauf
 - 31 Überblick über den Geschäftsverlauf
 - 31 Wesentliche Ereignisse
 - 32 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 33 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
 - 33 Wesentliche Änderungen im Finanzreporting
 - 34 Ertragslage
 - 38 Finanzlage
 - 41 Vermögenslage
- 43 Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage
 - 43 Zielerreichung
 - 44 Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Entwicklung

45 Geschäftsfelder

- 45 Geschäftsfeld Network Airlines
- 52 Geschäftsfeld Eurowings
- 55 Geschäftsfeld Logistik
- 58 Geschäftsfeld Technik
- 61 Geschäftsfeld Catering
- 63 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

65 Chancen- und Risikobericht

- 65 Chancen- und Risikomanagement
- 68 Chancen und Risiken in der Einzelbetrachtung
- 77 Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation
- 78 Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB

79 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

- 79 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
- 81 Umweltbelange
- 88 Kundenbelange
- 93 Arbeitnehmerbelange
- 98 Bekämpfung von Korruption und Bestechung
- 99 Achtung der Menschenrechte
- 101 Sozialbelange
- 102 Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette
- 103 Zusammenfassung

106 Prognosebericht

- 106 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
- 107 Branchenausblick
- 107 Änderungen in Geschäft und Organisation
- 108 Ausblick Lufthansa Group
- 109 Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

110 Corporate Governance

- 110 Aufsichtsrat und Vorstand
- 111 Mandate
- 113 Corporate Governance Bericht
- 115 Vergütungsbericht
- 131 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 1 HGB und § 315a Abs. 1 HGB
- 132 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB

133 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

- 133 Ertragslage
- 135 Finanzlage
- 135 Vermögenslage
- 136 Weitere Angaben

Soweit der zusammengefasste Lagebericht auf Quellen außerhalb des zusammengefassten Lageberichts oder des Konzernabschlusses (zum Beispiel Internetseiten) verweist, sind die Inhalte dieser Quellen nicht Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts und dienen ausschließlich der weiteren Information. Die im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen Verweise sind nicht zwingend Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts.

Grundlagen des Konzerns

Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur

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

Lufthansa Group ist führende europäische Airline Group

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierendes Luftverkehrsunternehmen. In ihrem Heimatmarkt Europa nimmt sie eine führende Rolle ein. Mit 138.353 Mitarbeitern erzielte die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2019 einen Umsatz von 36.424 Mio. EUR.

Die Lufthansa Group setzt sich aus den Geschäftsfeldern Network Airlines, Eurowings sowie den Aviation Services zusammen. Alle Geschäftsfelder zählen in ihren jeweiligen Branchen zu den führenden Anbietern. ➔ **Geschäftsfelder, S. 45 ff.**

Zu den Network Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines. Die Integration von Brussels Airlines in die Eurowings wurde im Verlauf des Berichtsjahres gestoppt. Brussels Airlines rückt stattdessen näher an die Network Airlines heran und wird ab dem Geschäftsjahr 2020 als Teil dieses Geschäftsfelds berichtet. Darüber hinaus ging die kommerzielle Verantwortung für das Langstreckengeschäft von Eurowings auf Lufthansa German Airlines über. Damit fokussiert sich Eurowings zukünftig auf Kurzstrecken im Punkt-zu-Punkt-Verkehr.

Zu den Aviation Services zählen insbesondere die Geschäftsfelder Logistik, Technik und Catering. Im Rahmen der Fokussierung auf das Airline-Geschäft wurde Ende des Geschäftsjahres 2019 ein Vertrag mit gategroup über den Verkauf des Europageschäfts der LSG Group geschlossen. Zur Lufthansa Group gehören darüber hinaus auch die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen, welche unter anderem AirPlus, Lufthansa Aviation Training sowie die IT-Gesellschaft Lufthansa Systems umfassen.

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

G05 STRUKTUR LUFTHANSA GROUP

Aufsichtsrat				
Carsten Spohr Vorstandsvorsitzender				
Ulrik Svensson Ressort Finanzen				
Michael Niggemann Ressort Personal und Recht				
	Detlef Kayser Ressort Airline Resources & Operations Standards	Harry Hohmeister Ressort Commercial Passenger Airlines	Christina Foerster Ressort Customer & Corporate Responsibility	 Lufthansa Technik
 Lufthansa Frankfurt	•	•	•	 Lufthansa Cargo
 Lufthansa München	•	•	•	
 SWISS Zürich	•	•	•	
Austrian  Wien	•	•	•	LSG group
 brussels airlines	•	•	•	
Eurowings 	•	•	•	
Thorsten Dirks Ressort IT, Digital & Innovation				

Vorstand neu ausgerichtet

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG wurde zum 1. Januar 2020 inhaltlich und personell neu ausgerichtet. Mit der neuen Aufstellung wird der strategischen Weiterentwicklung der Lufthansa Group vom Aviation-Konzern zur Airline-Gruppe Rechnung getragen. So sollen der Kundenfokus gestärkt, die Anstrengungen in der Digitalisierung erhöht und die Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft auf Vorstandsebene etabliert werden.

Der Vorsitz des Vorstands obliegt unverändert Carsten Spohr.

Thorsten Dirks, dessen Vertrag im Geschäftsjahr 2019 vorzeitig bis zum 30. April 2023 verlängert wurde, ist seit Anfang 2020 für das neu geschaffene Ressort IT, Digital & Innovation verantwortlich. Bis Ende 2019 steuerte er das Ressort Eurowings.

Christina Foerster, zuvor CEO von Brussels Airlines, wurde vom Aufsichtsrat neu für drei Jahre in den Vorstand berufen und ist seit Anfang 2020 für das neu geschaffene Ressort Customer & Corporate Responsibility verantwortlich.

Harry Hohmeister verantwortet seit Anfang des Jahres 2020 im neu geschaffenen Vorstandsressort Commercial Passenger Airlines die Koordination der Netzwerkplanung und des Revenue Managements sowie die Distribution und den Vertrieb für sämtliche Passagier-Airlines der Lufthansa Group. Bis Ende 2019 war er als Chief Commercial Officer Network Airlines für die kommerzielle Steuerung der Network Airlines zuständig.

Detlef Kayser verantwortet nach wie vor das Vorstandsressort Airline Resources & Operations Standards.

Michael Niggemann, zuvor CFO von SWISS, wurde ebenfalls vom Aufsichtsrat neu für drei Jahre in den Vorstand berufen und ist seit Anfang 2020 für das Ressort Personal und Recht zuständig. Das Ressort wurde zuvor von Bettina Volken geführt, die das Unternehmen zum 31. Dezember 2019 in beiderseitigem Einvernehmen verlassen hat.

Ulrik Svensson, dessen Vertrag vom Aufsichtsrat im Berichtsjahr vorzeitig bis zum 31. Dezember 2022 verlängert wurde, führt nach wie vor das Ressort Finanzen.

Ziele und Strategien

Marktposition als führende europäische Airline Group soll durch profitables Wachstum weiter gestärkt werden. | Airlines bilden den Kern der Lufthansa Group. | Fokus liegt auf Ausbau von Premium-Positionierung, Kostensenkungen und Profitabilitätssteigerung. | Konsolidierung, Flexibilisierung und Digitalisierung bieten große Chancen. | Strategie zielt auf nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ab.

KONZERNSTRATEGIE

Positionierung als führende europäische Airline Group soll gestärkt werden

Ziel der Lufthansa Group ist es, die Marktposition als führende europäische Airline Group durch profitables Wachstum zu stärken und damit auch zukünftig erste Wahl für Aktionäre, Kunden und Mitarbeiter zu sein. Vor diesem Hintergrund ist die Strategie auf die konsequente Weiterentwicklung des Konzerns bestehend aus den Network Airlines, Eurowings und den Aviation Services ausgerichtet.

Die Airlines bilden den Kern der Lufthansa Group. Das differenzierte Portfolio aus Network Airlines und der auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen ausgerichteten Eurowings ermöglicht die umfassende Bedienung aller relevanten Marktsegmente und geografischen Märkte mit einem attraktiven Angebot

sowohl für Premium-Kunden als auch für preissensiblere Reisende. Für die Airlines wird zukünftig ein im Vergleich zu den Aviation Services überdurchschnittliches Wachstum angestrebt.

Konsolidierung, Flexibilisierung und Digitalisierung gelten weiterhin als maßgebliche Werttreiber im Luftverkehrsmarkt. Sie bilden Kernelemente der Konzernstrategie und werden geschäftsfeldübergreifend sowie innerhalb der einzelnen Geschäftsfelder vorangetrieben. Die laufende Optimierung der Kostenstrukturen und die Sicherstellung der operativen Qualität bilden dabei die Basis für den langfristigen Erfolg der Lufthansa Group. Darüber hinaus ist verantwortungsbewusstes Handeln ein integraler Bestandteil der Konzernstrategie, weshalb die Lufthansa Group ihr Engagement im Bereich Corporate Responsibility ausbaut.

Marktführerschaft in den Heimatmärkten soll profitabel ausgebaut werden

In der schnell wachsenden Airline-Branche operieren die Airlines der Lufthansa Group in Europas attraktivsten Märkten. Dabei ist die Lufthansa Group Marktführer in ihren Heimatmärkten Deutschland, Österreich und der Schweiz und einer der führenden Anbieter in Belgien. Darüber hinaus verfügt sie über attraktive Marktpositionen an ihren Drehkreuzen Frankfurt, München, Wien und Zürich. Die begrenzten Kapazitäten an den genannten Flughäfen sowie Engpässe im Bereich der Flughafeninfrastruktur und der Flugsicherung werden für ein geringeres Marktwachstum im Vergleich zu den Niveaus der vergangenen Jahre sorgen, was Profitabilitätsverbesserungen vor allem bei den führenden Anbietern unterstützen sollte. Für die Network Airlines wird zukünftig ein Wachstum von rund 2% pro Jahr angestrebt.

Kerngeschäft wird weiter gestärkt

Der Verkauf des Catering-Geschäfts ist Ausdruck des Wandels von einem Aviation-Konzern hin zur Airline Group. Er trägt zu einer stärkeren Fokussierung auf das Airline-Kerngeschäft bei und soll gleichzeitig Wachstumsperspektiven für die LSG Group eröffnen.

Darüber hinaus wurde zum 1. Januar 2020 durch die Überführung der Line Maintenance an den Drehkreuzen Frankfurt und München von Lufthansa Technik in die Verantwortung von Lufthansa German Airlines der fliegerische Kern der Lufthansa Group weiter gestärkt.

Die Konzernstruktur entlang der Airline-Wertschöpfungskette fördert die Maximierung geschäftsfeldübergreifender Synergien und ermöglicht gleichzeitig eine Skalierung des Drittmarktgeschäfts. Ziel ist, die möglichen Synergien rund um den Kern der Lufthansa Group konsequent zu steigern. Wesentliche Treiber hierfür sind zum Beispiel die Kuppelproduktion im Frachtgeschäft, bei der Lufthansa Cargo rund die Hälfte ihrer Fracht in den Frachträumen von Passagierflugzeugen der Lufthansa Group transportiert, oder die Erlössynergien zwischen den Airlines und Miles & More im Bereich Loyalty.

Konsolidierung schreitet voran

Die europäische Airline-Branche ist nach wie vor stark fragmentiert. So erreichen die fünf größten Airline-Gruppen Lufthansa Group, Air France-KLM, International Airlines Group (IAG), Ryanair und easyJet kumuliert einen Marktanteil von lediglich 51%. In den USA liegt der Anteil der führenden fünf Anbieter dagegen bei 86%. Die Lufthansa Group geht insofern davon aus, dass sich die Konsolidierung des europäischen Markts fortsetzen wird. Damit sollte sich auch die Ergebnisentwicklung in der Industrie verbessern.

Die Lufthansa Group prüft fortlaufend organische und anorganische Optionen zur Marktkonsolidierung in allen Geschäftsfeldern. Dabei setzt die Lufthansa Group auf eine disziplinierte M&A-Strategie.

G06 ZIEL: NUMMER EINS FÜR KUNDEN, AKTIONÄRE UND MITARBEITER



Flexibilisierung ermöglicht schnelle Reaktion in dynamischem Umfeld

Die Airline-Branche ist weiterhin von dynamischen Markt- und Wettbewerbsbedingungen geprägt, unter anderem zunehmenden exogenen Unsicherheiten und Verschiebungen in der Wertschöpfungskette. Darunter fallen zum Beispiel neue datengestützte Entscheidungshilfen, welche zunehmend einen Einfluss auf die Airline-Distribution haben, stärkere Aktivitäten von Flugzeug- und Triebwerksherstellern im Wartungsgeschäft sowie ein von zunehmender Unsicherheit geprägtes politisches und makroökonomisches Umfeld. Diese Dynamik macht Wandlungsfähigkeit und flexible Kostenstrukturen zu zunehmend wichtigen Erfolgsfaktoren. Als Gestalter und Innovationstreiber der Airline-Branche richtet die Lufthansa Group daher ihre Dienstleistungen, Geschäftsmodelle und organisatorischen Strukturen konsequent auf das komplexe, vernetzte und dynamische Marktumfeld aus. Die Kosteneffizienz und Anpassungsfähigkeit der Lufthansa Group wird beispielsweise durch flexible Strukturen in der Organisation sowie durch Wettbewerb zwischen Infrastruktur-anbietern und anderen Zulieferern sichergestellt. Zusätzlich wird die Flotte durch die Reduzierung der Anzahl der Teilflotten und deren Standardisierung flexibler einsetzbar. Die Inbetriebnahme neuer Flugzeugtechnologien trägt zur weiteren Kostensenkung bei.

Die Lufthansa Group strebt eine weitere Steigerung der Effektivität und Effizienz in den administrativen Bereichen an, steigert die Verankerung der Lean-Methodik als intuitiven Bestandteil der täglichen Arbeit und fördert konzernübergreifendes Projektmanagement. Diese Maßnahmen tragen zu einer andauernden Verbesserung der Prozesseffizienz und -qualität und der Verringerung von Komplexität bei.

Darüber hinaus fördert die Weiterentwicklung der Leistungs- und Kostenkultur sowie die Etablierung agiler Projekt- und Entscheidungsorganisationen eine hohe Umsetzungsgeschwindigkeit, Flexibilität und Arbeitgeberattraktivität.

Digitalisierung wird gezielt vorangetrieben

Durch gezielte Maßnahmen im Bereich der Digitalisierung baut die Lufthansa Group ihre Position als eine der innovativsten Airline-Gruppen weiter aus. Die Schwerpunkte liegen dabei auf der Effizienz- und Umsatzsteigerung im Kerngeschäft sowie der Etablierung neuer, innovativer Geschäftsmodelle. Im Kerngeschäft reicht der Fokus von der Optimierung der eingesetzten Assets über die verbesserte Vermarktung der angebotenen Sitzplätze bis hin zum Ausbau digitaler Services für den Kunden entlang der Reisekette. Als Beispiel kann das biometrische Boarding – zunächst in Miami und Los Angeles gestartet – genannt werden, welches das Reiseerlebnis komfortabler für die Kunden und die Prozesse effizienter gestaltet.

Erfolgreiche Beispiele für den Aufbau innovativer, digitaler Geschäftsmodelle sind die CO₂-Kompensationsplattform Compensaid und die App Rydes für intermodale Loyalität junger Kundengruppen. Darüber hinaus investiert die Lufthansa Group gezielt in komplementäre, digitale Geschäftsmodelle, wie beispielsweise in das kanadische Start-up Hopper.

Die Entwicklung und Identifikation solcher neuen Geschäftsmodelle treibt der mehrfach ausgezeichnete Lufthansa Innovation Hub voran. Um der enormen Relevanz des asiatischen Marktumfelds für Reise- und Mobilitäts-Start-ups gerecht zu werden, hat der Lufthansa Innovation Hub 2019 einen zweiten Standort in Singapur eröffnet.

Vor dem Hintergrund der großen Bedeutung von IT, Digitalisierung und Innovation wurde die Verantwortung für diese Themen zum 1. Januar 2020 in dem neu geschaffenen Vorstandsressort IT, Digital & Innovation unter der Führung von Thorsten Dirks gebündelt.

Network Airlines setzen konsequent auf Qualitätsstrategie und steigern die Wirtschaftlichkeit

Die Network Airlines der Lufthansa Group verfolgen mit einem lokal differenzierten Premium-Produkt eine konsequente Qualitätsstrategie, um das attraktive Kundenpotenzial in ihren Heimatmärkten optimal auszuschöpfen. Das Five-Star-Rating der renommierten Agentur Skytrax, das Lufthansa German Airlines als erste Airline außerhalb Asiens erhalten hat, ist ein konkretes Resultat dieser Qualitätsstrategie.

Auch künftig stehen die weitere Verbesserung des Reiseerlebnisses für den Kunden, die Optimierung des Streckennetzes und der Flotte sowie Kostensenkungsinitiativen im Fokus. So tragen beispielsweise die konsequente Nutzung von Digitalisierungspotenzialen entlang der Reisekette sowie individualisierte Produkte dazu bei, das Angebot noch stärker auf die Kundenbedürfnisse auszurichten und neue Erlöspotenziale zu erschließen.

Um Opportunitäten im wachsenden Markt der touristischen Fernreisen konsequent zu nutzen, wird das Angebot an privatreiseorientierten Langstreckenverbindungen aus den Drehkreuzen Frankfurt und München verstärkt. Diese werden teilweise unter der Marke Eurowings durchgeführt, wobei zum einen die Passagiere von dem breiten Zubringernetz und den hochwertigen Bodenprozessen von Lufthansa German Airlines profitieren, zum anderen deren globale Vertriebsstärke genutzt wird. Ergänzend werden die Ausstattung der Flugzeuge und der Service an allen Kundenkontaktpunkten stetig verbessert. Darüber hinaus wird Brussels Airlines näher an den Network Airlines positioniert, um Synergiepotenziale optimal zu nutzen. Um auch zukünftig führende Produktqualität anbieten zu können, investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in ihre Flotte. Die Network Airlines wachsen dabei organisch im Wesentlichen durch den Ersatz älterer Flugzeuge durch moderne Muster mit höheren Sitzplatzkapazitäten und gesteigerter Treibstoffeffizienz, ohne dass dabei die Gesamtzahl der Flugzeuge wesentlich erhöht wird.

Die Network Airlines streben an, auf Basis eines operativ stabilen Multi-Hub-Systems auch langfristig ein attraktives und qualitativ hochwertiges Produkt zu bieten. Hierzu setzt die Lufthansa Group Qualitätsmaßnahmen in den durch sie kontrollierbaren Bereichen um. Beispielsweise unterstützen Kapazitätsverschiebungen innerhalb des Multi-Hub-Systems eine gleichmäßigere Auslastung der Flughafeninfrastruktur. Zusätzlich arbeitet die Lufthansa Group gemeinsam mit ihren Systempartnern daran, die Voraussetzungen für eine hohe operationelle Stabilität bei nachhaltigem, an der Nachfrage orientiertem Wachstum zu schaffen. Die Position der Network Airlines als eine der führenden Airline-Gruppen im europäischen sowie globalen Hub-Verkehr wird gemeinsam mit Partnern weiter ausgebaut. Bereits heute unterhalten die Network Airlines kommerzielle Joint Ventures auf wesentlichen Langstreckenmärkten.

Mit den strategischen Initiativen der Network Airlines wird eine nachhaltige Steigerung der Stückerlöse angestrebt. So sollen zunehmend individualisierte Serviceangebote, eine dynamische Preisgestaltung und der Ausbau des Direktvertriebs einen positiven Einfluss von rund 3 % auf die Entwicklung der Stückerlöse bis 2022 haben.

Weiterhin bildet ein konsequenter Kostenfokus die Basis für nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg. Hierzu werden Kostensenkungen vor allem in den Bereichen vorangetrieben, die außerhalb der Kundenwahrnehmung liegen. Dazu gehören die Verschlankeung der Organisation sowie die gezielte Vereinheitlichung der kommerziellen Steuerung und der Systemlandschaft der Network Airlines, Kosteneinsparungen bei Zulieferern und Infrastrukturanbietern sowie die Modernisierung von Tarifverträgen. Weitere Treiber für eine Senkung der Stückkosten sind Effizienzsteigerungen im Crew-Bereich und die Verbesserung der operativen Performance. Insgesamt sollen die Stückkosten der Network Airlines (ohne Treibstoff) damit kontinuierlich um 1 % bis 2 % pro Jahr sinken.

Darüber hinaus haben Austrian Airlines und Brussels Airlines konkrete Turnaround-Programme zur Senkung der Kosten und zur Steigerung der Profitabilität beschlossen. Austrian Airlines zielt mit dem Prozesseffizienzprogramm PE20 auf die Steigerung der Produktivität durch eine deutliche Senkung von Sach- und Personalkosten ab. Ab 2021 sollen jährliche Kosteneinsparungen von 90 Mio. EUR erzielt werden. Brussels Airlines beabsichtigt, die Adjusted EBIT-Marge auf 8 % im Jahr 2022 zu steigern. Im Fokus stehen dabei die Vereinfachung und Standardisierung operativer Strukturen und Prozesse. Damit sollen die Kosten deutlich verringert, das Streckennetz neu ausgerichtet, die Flotte standardisiert und die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit verbessert werden. Brussels Airlines wird dabei von der engen Kooperation mit den Network Airlines profitieren.

Eurowings fokussiert sich auf den Turnaround bis 2021

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

Nach ihrem starken Wachstum im Jahr 2018 hat sich Eurowings 2019 insbesondere auf die Umsetzung der Turnaround-Maßnahmen fokussiert. Dabei stehen die Vereinfachung des Geschäftsmodells und der Abbau operativer Komplexität im Vordergrund. Im Rahmen ihrer neuen strategischen Ausrichtung konzentriert sich Eurowings zukünftig ausschließlich auf die Kurzstrecke, während die Verantwortung für die kommerzielle Steuerung der Langstrecke ab 2020 auf Lufthansa German Airlines übergeht. Brussels Airlines wird zukünftig separat geführt und näher an den Network Airlines positioniert. Die Verbesserung der Kostenstruktur von Eurowings ist insbesondere getrieben durch die Reduzierung auf nur einen Flugbetrieb in Deutschland, die Steigerung der Flugzeug- und der Crew-Produktivität durch Netzanpassungen sowie die Reduktion von Crew-Fehlstationierungen, die Modernisierung und Harmonisierung der Flotte durch die Ausflottung alter, wartungsintensiver Flugzeuge sowie die Kostenreduktion im Verwaltungsbereich entsprechend der geänderten Ausrichtung allein auf die europäische Kurzstrecke. Durch die Vereinfachung des Geschäftsmodells und die nachhaltige Kostensenkung wird Eurowings die Grundlage für künftiges Wachstum legen. So soll im Jahr 2021 wieder ein positives Ergebnis erreicht und die Stückkosten bis 2022 um 15 % reduziert werden. Die Adjusted EBIT-Marge soll langfristig bei 7 % liegen.

Um im anhaltend wettbewerbsintensiven Marktumfeld dauerhaft erfolgreich zu sein, entwickelt Eurowings das Punkt-zu-Punkt-Geschäftsmodell sowie digitale Kompetenzen fortlaufend weiter. Technologische Weiterentwicklungen ermöglichen eine zunehmende Personalisierung des Angebotsportfolios zur Steigerung der Ticket- und Nebenerlöse. Die im Sommer 2018 gegründete Eurowings Digital ist die kanalübergreifende Vertriebsplattform und verantwortet die Anbindung neuer Partner, beispielsweise FREE NOW (vormals: myTaxi) und den Vertrieb von Zusatzleistungen über die gesamte Reisekette. Eurowings

hat die Ambition, die Nebenerlöse durchschnittlich um rund 9 % pro Passagier und Jahr zu steigern, beispielsweise durch die Einführung dynamischer Preise für Gepäck und Sitzplätze. Im Geschäftsjahr 2019 lag die Steigerung auf dem angestrebten Niveau.

Eurowings wird weitgehend unabhängig von den Network Airlines geführt, um die strukturellen Kostenvorteile des Punkt-zu-Punkt-Produktionsmodells optimal zu nutzen. Gleichzeitig profitiert sie von der Zugehörigkeit zu einem der weltweit größten Airline-Konzerne und seinem umfangreichen Angebot an Aviation Services, zum Beispiel durch Skaleneffekte im Flotteneinkauf und die Nutzung der Wartungskompetenz von Lufthansa Technik.

Aviation Services nutzen Wachstumschancen und werden differenziert weiterentwickelt

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 auszubauen und profitabel zu wachsen, passen die Aviation Services ihre Geschäftsmodelle fortlaufend an sich ändernde Wertschöpfungsketten und Wettbewerbsbedingungen an. Lufthansa Technik wird zum Beispiel ihr Geschäftsportfolio im Bereich der intelligenten Wartungssteuerung durch datenbasierte Produkte und Leistungen erweitern und zur Verbesserung ihres Produktportfolios auch künftig in digitale Innovationen investieren. Attraktive, synergetische Geschäftsfelder, die das digitale Umfeld der Lufthansa Group zunehmend bereichern, werden gezielt ausgebaut. Miles & More fokussiert sich hierbei verstärkt auf die Steigerung des Kundennutzens und des Synergiepotenzials mit den Airlines, während AirPlus im lukrativen Markt der Bezahl- und Abrechnungslösungen für Geschäftsreisen wächst.

Die Aviation Services werden kontinuierlich auf ihren Wertbeitrag überprüft und fokussiert weiterentwickelt. Dabei überprüft die Lufthansa Group regelmäßig die Attraktivität einzelner Marktsegmente, die gegenwärtige Wettbewerbsposition und künftige Erlöspotenziale der Geschäftsfelder sowie die von diesen realisierten Synergien – insbesondere den Wertbeitrag für die Airlines. Hierbei kann auf Geschäftsfeldebene eine differenzierte Weiterentwicklung der Aviation Services-Gesellschaften innerhalb oder außerhalb der Lufthansa Group beziehungsweise gemeinsam mit Partnern sinnvoll sein, um langfristiges Wachstum und nachhaltige Profitabilität sicherzustellen. Ein Beispiel ist der Verkauf des Europageschäfts der LSG Group.

Lufthansa Group baut ihr Engagement im Bereich Corporate Responsibility aus

Verantwortungsbewusstes Handeln zählt unmittelbar auf den unternehmerischen Erfolg ein und ist daher ein integraler Bestandteil der Konzernstrategie. Die Lufthansa Group baut daher ihr Umweltengagement kontinuierlich aus, engagiert sich in zahlreichen gesellschaftlichen Belangen und pflegt einen verantwortungsvollen und fairen Umgang mit ihren Mitarbeitern.

Im Bereich Umweltschutz investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in die Erneuerung ihrer Flotte und in operative Maßnahmen mit dem Ziel, den spezifischen Treibstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen je Passagierkilometer zu reduzieren. Zusätzlich kompensiert die Lufthansa Group die CO₂-Emissionen aller dienstlichen Flüge ihrer Mitarbeiter weltweit und hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2030 die Bodenverkehrsdienste in Deutschland, in der Schweiz und in Österreich CO₂-neutral zu betreiben. Darüber hinaus engagiert sich die Lufthansa Group auch im Bereich Lärminderung und Abfallreduzierung an Bord.

Über ihre eigentliche Geschäftstätigkeit hinaus übernimmt die Lufthansa Group weiterhin Verantwortung bei aktuellen sozialen Herausforderungen. Zentrale Säule ihres weltweiten gesellschaftlichen Engagements für benachteiligte Menschen ist die help alliance, die 2019 ihr 20-jähriges Jubiläum feierte. Die help alliance fördert im Wesentlichen durch Mitarbeiter initiierte Projekte im Bereich Bildung. Des Weiteren leistet die Lufthansa Group bei humanitären Krisen und Katastrophen schnelle und professionelle Soforthilfe.

Um der insgesamt wachsenden Bedeutung von Corporate Responsibility für das Unternehmen gerecht zu werden, hat die Lufthansa Group die Zuständigkeit hierfür im neuen Vorstandsressort Customer & Corporate Responsibility gebündelt.

FINANZSTRATEGIE UND WERTORIENTIERTE STEUERUNG

G07 FINANZSTRATEGIE

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts			
			
	Steigerung der Profitabilität	Fokussierung des Kapitaleinsatzes	Sicherung der finanziellen Stabilität
Fokus	– Nachhaltige Wertschöpfung – Kontinuierliche Stückkostensenkungen	– Rentable Investitionen – Working Capital Management – Beteiligung der Aktionäre am Unternehmenserfolg	– Bewahrung Investment Grade Rating – Hedging von Finanzrisiken – Zugang zu verschiedenen Finanzierungsformen und Aufrechterhaltung angemessener Liquidität
Zielgröße	– Adjusted ROCE – Adjusted EBIT-Marge	– Adjusted Free Cashflow – Dividende	– Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA

Finanzstrategie zielt auf Steigerung des Unternehmenswerts ab

Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet. Die drei Dimensionen Steigerung der Profitabilität, Fokussierung des Kapitaleinsatzes und Sicherung der finanziellen Stabilität stehen hierbei im Vordergrund.

Steigerung der Profitabilität

Nachhaltige Wertschöpfung im Unternehmen

Das Steuerungssystem der Lufthansa Group folgt einem wertorientierten Ansatz. Im Mittelpunkt steht dabei die Pro-

fitabilität des Unternehmens. Diese wird durch das Adjusted EBIT gemessen. Um die Profitabilität in sämtlichen Entscheidungsprozessen zu verankern, ist die variable Vergütung des Managements insbesondere an die wirtschaftliche Unternehmensentwicklung, aber auch an nichtfinanzielle Faktoren wie den spezifischen CO₂-Ausstoß gekoppelt. ➤ **Vergütungsbericht, S. 115 ff.** Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2019 bei 2.026 Mio. EUR und damit 29 % unter Vorjahr. Der spezifische CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, lag 2019 bei 92,2 Gramm und damit auf dem Niveau des Vorjahres. Positive Effekte aus der verbesserten Treibstoffeffizienz infolge der Flottenmodernisierung und des gestiegenen Sitzladefaktors wurden durch den geringeren Anteil der Fracht an der Gesamtnutzlast ausgeglichen.

Die Kapitalrentabilität der Lufthansa Group und der einzelnen Gesellschaften 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. Im Jahr 2019 hat die Lufthansa Group einen Adjusted ROCE nach Steuern von 6,6% erzielt. Er lag damit um 4,0 Prozentpunkte unter Vorjahr und über dem WACC, der unverändert zum Vorjahr bei 4,2% lag. Das Unternehmen hat damit auch im Jahr 2019 Wert geschaffen.

T009 BERECHNUNG ADJUSTED ROCE UND KAPITALKOSTEN

	2019	2018	Veränderung in %
in Mio. €			
Umsatzerlöse	36.424	35.542	2
Sonstige betriebliche Erträge	2.574	2.349	10
Betriebliche Erträge	38.998	37.891	3
Betriebliche Aufwendungen	37.309	35.091	6
Beteiligungsergebnis	168	174	-3
EBIT	1.857	2.974	-38
Adjusted EBIT	2.026	2.836	-29
Zinserträge auf Liquidität	79	68	16
Steuern (pauschal 25% des EBIT + Zinserträge auf Liquidität)	-484	-761	36
Kapitalkosten ¹⁾	-1.007	-860	-17
EACC	445	1.422	-69
ROCE²⁾ in %	6,1	11,1	-5,0 P.
Adjusted ROCE³⁾ in %	6,6	10,6	-4,0 P.
Bilanzsumme	42.659	38.213	12
Abzugskapital			
davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	4.071	3.969	3
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige Rückstellungen	5.868	6.306	-7
davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	3.089	2.830	9
davon weitere	4.575	4.099	12
Eingesetztes Kapital	25.056	21.009	19
Durchschnittlich eingesetztes Kapital⁴⁾	23.982	20.502	17
WACC in %	4,2	4,2	-

¹⁾ WACC x Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

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

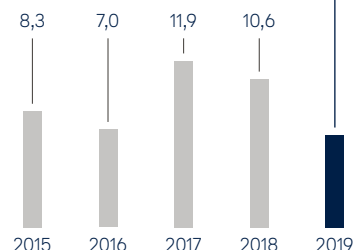
³⁾ (Adjusted EBIT + Zinserträge auf Liquidität - 25% Steuern)/
Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

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

G08 ENTWICKLUNG ADJUSTED ROCE (NACH STEUERN)

in %

2019
6,6



Kontinuierliches Kostenmanagement trägt zu struktureller Erhöhung der Profitabilität bei

Durch kontinuierliche Stückkostensenkungen, eine zunehmende Vereinfachung von Prozessen und eine Steigerung der Produktivität soll die Profitabilität strukturell erhöht werden. Die um Treibstoffkosten und Währungseffekte bereinigten Stückkosten der Passagier-Airlines sollen jährlich um 1% bis 2% gesenkt werden. Auch in den Aviation Services werden kontinuierlich Maßnahmen zur Kostenreduktion implementiert.

Fokussierung des Kapitaleinsatzes

Ausgewogenes Investitionsniveau zur Modernisierung der Flotte

Die Lufthansa Group legt Wert auf ein ausgewogenes Investitionsniveau. Dabei wird in diejenigen Projekte investiert, die die höchste Rendite erwarten lassen. Auch zukünftig wird die Lufthansa Group stetig in die Modernisierung der Flotte, des Bord- und Bodenprodukts sowie der Infrastruktur investieren. Die bis 2025 bestellten Flugzeuge dienen dabei vorwiegend dem Ersatz älterer, weniger effizienter Modelle. Wachstumschancen, die sich kurz- und mittelfristig ergeben, können dennoch über die Aktivierung von Reserveflugzeugen oder die Beschaffung von Gebrauchtflugzeugen genutzt werden. 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. So soll auch der Handlungsspielraum für gegebenenfalls weitere Konsolidierungsschritte zunehmend erweitert werden. Die Investitionen sollen aus dem eigenen Cashflow finanziert werden. Der Adjusted Free Cashflow soll mittelfristig wieder auf über 1 Mrd. EUR steigen. ➔ G14 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen, S. 38.

Die Bruttoinvestitionen (ohne Ausgaben für den Erwerb von Anteilen an Unternehmen) sind im Geschäftsjahr 2019 um 5% auf 3.559 Mio. EUR gesunken und wurden im Wesentlichen für An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen geleistet.

Dividendenpolitik wurde angepasst und zielt auf kontinuierliche Ausschüttung ab

Die Aktionäre sollen direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden. Der Vorstand der Lufthansa Group hat im Jahr 2019 entschieden, zukünftig 20 % bis 40 % seines Konzerngewinns, bereinigt um einmalige Gewinne und Verluste, auszuschütten. Die bisherige Dividendenpolitik sah eine Ausschüttung von 10 % bis 25 % des EBIT des Konzerns vor. Mit der Veränderung seiner Dividendenpolitik bekennt sich der Konzern zu dem Ziel, eine attraktive Rendite für seine Aktionäre zu erwirtschaften. Die Ausschüttungsspanne der neuen Dividendenpolitik bietet dem Konzern im Vergleich zur bisherigen Dividendenpolitik mehr Flexibilität, um kontinuierliche Dividendenzahlungen zu ermöglichen. Unverändert sieht auch die neue Dividendenpolitik grundsätzlich die Möglichkeit vor, die Aktionäre in Form einer Sonderdividende oder eines Aktienrückkaufs an einer besonders positiven Entwicklung des Unternehmens teilhaben zu lassen.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung am 5. Mai 2020 vor, angesichts der Auswirkungen der Corona-Krise auf die Geschäftsentwicklung und zur weiteren Stärkung der Bilanz für das Geschäftsjahr 2019 keine Dividende auszuzahlen. ➤ **Dividende, S. 38.**

Sicherung der finanziellen Stabilität

Investment Grade Ratings sichern finanziellen Handlungsspielraum

Die Beurteilung der Unternehmensbonität mit Investment Grade sichert niedrige Finanzierungskosten und damit den finanziellen Handlungsspielraum des Unternehmens. Die Deutsche Lufthansa AG möchte deshalb die aktuelle Bewertung mit Investment Grade langfristig sichern. Standard & Poor's und Scope Ratings haben das Rating des Konzerns im Jahr 2019 angehoben. Standard & Poor's stuft die Deutsche Lufthansa AG nun mit BBB (Ausblick stabil), Moody's mit Baa3 (Ausblick stabil) und Scope Ratings mit BBB (Ausblick stabil) ein.

T010 ENTWICKLUNG DER RATINGS

Rating/Ausblick	2019	2018	2017	2016	2015
Standard & Poor's	BBB/ stabil	BBB-/ positiv	BBB-/ stabil	BBB-/ negativ	BBB-/ stabil
Moody's	Baa3/ stabil	Baa3/ stabil	Baa3/ stabil	Ba1/ stabil	Ba1/ positiv
Scope Ratings	BBB/ stabil	BBB-/ positiv	BBB-/ positiv	BBB-/ stabil	

T011 LUFTHANSA BEWERTUNG DURCH DIE RATINGAGENTUREN

Standard & Poor's (April 2019) ¹⁾	Langfristig: BBB Kurzfristig: A-2 Ausblick: Stabil	Moody's Investors Service (August 2019) ¹⁾	Langfristig: Baa3 Kurzfristig: N/A Ausblick: Stabil	Scope Ratings (September 2019) ¹⁾	Langfristig: BBB Kurzfristig: S-2 Ausblick: Stabil
Stärken		Stärken		Stärken	
⊕ Eine der weltweit führenden Fluggesellschaften mit einem der weltweit größten Streckennetze und einer hervorragenden Wettbewerbsposition; starke Marktstellung an den Drehkreuzen Frankfurt, München, Zürich und Wien		⊕ Eine der größten Fluggesellschaften weltweit und eine führende Position im europäischen Airline-Sektor mit einem geografisch stark diversifizierten Streckennetz		⊕ Umfassendes, weltweites Streckennetz, Mitglied in der globalen Airline-Allianz Star Alliance sowie ein hoher Anteil an Geschäftsreisenden mit starker Marktstellung an den Drehkreuzen Frankfurt, München, Zürich und Wien	
⊕ Gute Marktposition im margenstarken hochwertigen Langstreckengeschäft sowie Marktführer in Deutschland; regionale Marken sind gut etabliert		⊕ Robustes Geschäftsprofil mit diversifizierten Geschäftsbereichen verringert die Abhängigkeit von der Volatilität im Passagier- und Frachtgeschäft		⊕ Führende Marktposition im Heimatmarkt Deutschland; Wettbewerbsvorteil im hochwertigen Langstreckengeschäft	
⊕ Neben dem Passagiergeschäft gut diversifiziertes Geschäftsprofil mit führender Marktposition in den Bereichen der Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie im Airline-Catering führt zu einer Stabilität des Ergebnisses der Lufthansa Group		⊕ Vielfalt an Geschäftsbereichen; Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie das Airline-Catering liefern stabile Ergebnisbeiträge		⊕ Diversifizierung (Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen sowie das Airline-Catering) mit starker Marktstellung reduziert zyklische Risiken im Passagier- und Frachtgeschäft	
⊕ Starke Liquiditätsausstattung		⊕ Gute Liquiditätsausstattung; konservative Finanzstrategie		⊕ Solide Liquiditätsausstattung	
Schwächen		Schwächen		Schwächen	
⊖ Kostenposition als Wettbewerbsnachteil		⊖ Profitabilität der Fluggesellschaft hängt von externen Faktoren wie Treibstoffpreisen und wirtschaftlicher Entwicklung innerhalb Europas ab		⊖ Zyklizität der Luftfahrtbranche; Profitabilität der Lufthansa Group geringer als bei den Wettbewerbern	
⊖ Stark kapitalintensives Geschäftsmodell		⊖ Restrukturierung und Turnaround der Eurowings wird wahrscheinlich noch andauern		⊖ Kostenvorteile könnten unter Konkurrenzdruck erodieren	

¹⁾ Jüngster Bericht.

Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA dient als Maß für Schuldentragfähigkeit

Zur Beurteilung der Schuldentragfähigkeit des Konzerns wird die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA betrachtet. Die Kennzahl berücksichtigt mit dem Adjusted Net Debt neben der klassischen Nettokreditverschuldung auch die Pensionsrückstellungen und die finanziellen Verpflichtungen aus Lease-Verträgen (unter anderem Immobilien und Flugzeuge) des Konzerns.

Ende 2019 lag die Kennzahl bei 2,8. Damit lag sie vor allem aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 und eines zinsbedingten Anstiegs der Pensionsverpflichtungen um 1,0 Punkte über dem Vorjahreswert, aber weiterhin im Zielkorridor eines Verschuldungsgrads von unter 3,5.

➔ Vermögenslage, S. 41 f.

T012 ADJUSTED NET DEBT/ADJUSTED EBITDA

	2019 in Mio. €	2018 in Mio. €	Veränderung in %
Nettokreditverschuldung ¹⁾	6.415	3.242	98
Pensionsrückstellungen	6.659	5.865	14
Adjusted Net Debt	13.074	9.107	44
Adjusted EBIT	2.026	2.836	-29
Abschreibungen	2.692	2.180	23
Adjusted EBITDA	4.718	5.016	-6
Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA	2,8	1,8	56

¹⁾ Zur Ermittlung der Nettokreditverschuldung wurden hier 50 % der 2015 begebenen Hybrid-Anleihe (247 Mio. EUR) herausgerechnet. Herleitung der Nettokreditverschuldung ➔ S. 42.

Strukturiertes Risikomanagement minimiert Finanzrisiken

Ein integriertes Risikomanagement, insbesondere für 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. ➔ Chancen- und Risikobericht, S. 65 ff.; Konzernanhang, Erläuterung 43, S. 200 ff.

Vielfältige Finanzierungsformen sichern Liquidität

Durch einen optimalen Finanzierungsmix werden die Finanzierungskosten reduziert, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil bewahrt und das Portfolio der Fremdkapitalgeber der Lufthansa Group diversifiziert. Dabei soll auch in Zukunft der Großteil der Flotte finanziell unbelastet und in uneingeschränktem Eigentum der Lufthansa Group verbleiben, um die hohe finanzielle und operative Flexibilität zu erhalten.

Die wesentlichen Finanzierungsinstrumente umfassen zum einen Flugzeugfinanzierungen und zum anderen unbesicherte Finanzierungen wie beispielsweise Schuldscheindarlehen und börsennotierte Anleihen. Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group bilaterale Kreditlinien mit einer Vielzahl von Banken, die eine zusätzliche Liquiditätsreserve darstellen. Zum 31. Dezember 2019 betrugen diese Kreditlinien insgesamt 774 Mio. EUR (Vorjahr: 849 Mio. EUR) und wurden nicht in Anspruch genommen. Für den Konzern soll jederzeit eine Liquidität von mindestens 2,3 Mrd. EUR aufrechterhalten werden, um insbesondere in Zeiten schwankender Kunden- und Finanzmärkte die Liquiditäts- und Refinanzierungsrisiken für die Lufthansa Group jederzeit beherrschen zu können.

Im Jahr 2019 wurden insgesamt 19 Japanese-Operating-Lease (JOLCO)-Transaktionen abgeschlossen. Damit wurden Finanzmittel in Höhe von insgesamt 1.159 Mio. EUR zu günstigen Konditionen aufgenommen. Diese JOLCO-Finanzierungen werden über die jeweilige Vertragslaufzeit von rund elf Jahren kontinuierlich getilgt.

Im Geschäftsjahr 2019 hat die Lufthansa Group ein Schuldscheindarlehen über 800 Mio. EUR bei Investoren platziert. Das Schuldscheindarlehen ist mit unterschiedlichen Laufzeiten sowie mit fixen und variablen Tranchen ausgestattet. Darüber hinaus hat die Lufthansa Group mehrere kurzfristige Schuldscheindarlehen über rund 600 Mio. EUR begeben, die der Refinanzierung vorzeitig zurückgeführter variabler Schuldscheintranchen dienen.

Im Juli 2019 wurde das EMTN-Programm (Euro Medium Term Note-Programm oder Debt Issuance Program) erneuert. Dieses Programm ermöglicht es, Kapitalmarktanleihen innerhalb kürzester Zeit zu begeben. Das Programm ist an der Luxemburger Börse gelistet.

Im September 2019 hat die Lufthansa Group die attraktiven Kapitalmarktkonditionen genutzt und eine fünfjährige Anleihe über 500 Mio. EUR unter ihrem bestehenden EMTN-Programm begeben. Die Anleihe mit einer Laufzeit bis zum 6. September 2024 hat einen Kupon von 0,250 % pro Jahr. Die Emission war mehr als sechsfach überzeichnet. Die erzielten Konditionen der Anleihe unterstreichen das hohe Vertrauen in die Lufthansa Group auch als Kreditnehmer.

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

Wesentliche Finanzierungen außerhalb der Bilanz gab es im abgelaufenen Jahr nicht.

Flotte und Streckennetz

Flotte wird fortlaufend modernisiert. | Flottenstrategie zielt auf Standardisierung und Reduktion der Flugzeugmuster. | Flottengröße kann flexibel an Nachfrageschwankungen angepasst werden. | Umfangreiches Streckennetz wird kontinuierlich optimiert.

FLOTTE

T013 KONZERNFLOTTE – BESTAND VERKEHRSFLUGZEUGE

Lufthansa German Airlines inklusive Regionalgesellschaften (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Eurowings (EW) inklusive Brussels Airlines und Germanwings sowie Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.12.2019

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	EW	LCAG	Konzern- flotte	davon Lease	Veränderung zum 31.12.2018
Airbus A220		29				29		+ 1
Airbus A319	30	3	7	73		113	37	- 2
Airbus A320	95	29	25	76		225	35	+ 3
Airbus A321	68	9	6	5		88	2	+ 5
Airbus A330	15	16		22 ¹⁾		53	11	- 3
Airbus A340	34	9				43		- 1
Airbus A350	15					15		+ 3
Airbus A380	14					14		
Boeing 747	32					32		
Boeing 767			6			6		
Boeing 777		12	6			18	2	+ 2
Boeing 777F					11 ²⁾	11	4	+ 4
Boeing MD-11F					8	8		- 4
Bombardier CRJ	35					35		
Bombardier Q Series			15	15 ³⁾		30	15	- 8
Embraer	26		17			43		
Flugzeuge gesamt	364	107	82	191	19	763	106	0

¹⁾ Operiert von Brussels Airlines und SunExpress.

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

³⁾ Operiert von Luftfahrtgesellschaft Walter.

Flotte wird kontinuierlich modernisiert

Die Flotte der Lufthansa Group bestand zum Jahresende 2019 aus 763 Flugzeugen. Gegenüber Vorjahr blieb die Anzahl der Flugzeuge unverändert.

Dabei stießen 27 neue Flugzeuge (vier Boeing 777F, zwei B777-300, drei Airbus A350-900, fünf A321neo, fünf A320neo, sieben A320ceo und eine A220-100) und vier gebrauchte Flugzeuge (zwei A330-300 sowie zwei A320ceo) zur Flotte hinzu. Demgegenüber wurden im Jahr 2019 19 Flugzeuge verkauft und für zwölf Flugzeuge die Leasingvereinbarung beendet.

Das Durchschnittsalter der Flotte betrug 12,1 Jahre (Vorjahr: 11,9 Jahre).

T014 FLOTTENBESTELLUNGEN LUFTHANSA GROUP

	Fest- bestellungen	Auslieferungs- zeitraum	Zusätzliche Optionen
Langstreckenflotte			
Airbus A350	30	2020 bis 2027	10
Boeing 787	20	2022 bis 2025	20
Boeing 777	20	2020 bis 2025	24
Boeing 777F	2	2020	1
Kurzstreckenflotte			
Airbus A220	1	2020	30
Airbus A320	82	2020 bis 2025	17 ¹⁾
Airbus A321	43	2020 bis 2025	
Flugzeuge gesamt	198	2020 bis 2027	102

¹⁾ Airbus A320-Familie.

Ende 2019 standen 198 Flugzeuge auf der Bestellliste der Lufthansa Group. Davon wurden bis Anfang März 2020 bereits sechs Flugzeuge ausgeliefert und zwei Bestellungen storniert. Darüber hinaus bestehen Optionen auf weitere 102 Flugzeuge. Im Geschäftsjahr 2020 erwartet die Lufthansa Group insgesamt die Auslieferung von bis zu 32 Flugzeugen.

Flottenstrategie zielt auf Standardisierung und Reduktion der Flugzeugmuster

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

Im Rahmen der Flottenstrategie wird die Anzahl der betriebenen Flugzeugmuster zur Komplexitätsreduzierung konzernübergreifend kontinuierlich reduziert. Mit der im Jahr 2019 getätigten Bestellung von 20 neuen A350-900 und 20 neuen B787-9 sowie der Entscheidung, die A380-Teilflotte durch Veräußerung von sechs Flugzeugen zu optimieren, wurde der Grundstein zur grundsätzlichen Modernisierung und Optimierung der Langstreckenflotte hinsichtlich ihrer Einsatzflexibilität gelegt. Im Zuge dessen werden sieben Flugzeugmuster die Flotte bis zur Mitte der nächsten Dekade verlassen und durch standardisierte Flugzeuge der neusten Generation ersetzt. Durch die im Jahr 2019 getätigte Bestellung von zwei weiteren B777F-Frachtflugzeugen für 2020 wird mit der MD-11F der erste Flugzeugtyp bis Ende 2020 ausgemustert. Mit den umfangreichen, zusätzlich bestehenden Flugzeugbestellungen auf der Kurz- und Langstrecke wird somit die Restrukturierung im Sinne der Flottenstrategie auch in Zukunft kontinuierlich fortgesetzt.

Insgesamt befinden sich rund 86 % der Gesamtflotte im Eigentum, rund 14 % sind geleast. Mehr als 87 % der Eigentumsflotte der Lufthansa Group sind unbelastet. Gegenüber dem Leasing ist das Eigentum grundsätzlich kostengünstiger und gewährt eine höhere Flexibilität. Um flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren und das Angebot kurzfristig anpassen zu können, können abgeschriebene Flugzeuge, die sich im Eigentum der Lufthansa Group befinden, kurzfristig länger betrieben oder vor dem geplanten Phase-out stillgelegt werden. Zusätzlich werden bei Neuanschaffungen im Fall von Opportunitäten auch gebrauchte Flugzeuge in Erwägung gezogen.

STRECKENNETZ

Streckennetz wird erweitert und optimiert

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

Insgesamt bedienten die Airlines der Lufthansa Group im Sommerflugplan 2019 ein Streckennetz von 318 Destinationen in 102 Ländern.

Touristisches Angebot wird ausgebaut

Im Geschäftsjahr 2019 wurden wieder zahlreiche neue Destinationen in das Streckennetz aufgenommen. Dabei wurde insbesondere der touristische Bereich gestärkt, sowohl auf der Kurz- als auch auf der Langstrecke. Auf der touristischen Langstrecke wurden beispielsweise Flüge von Frankfurt nach Mauritius, Barbados, Las Vegas und Windhoek (Namibia) sowie von München nach Bangkok in das Flugangebot aufgenommen. Im Jahr 2020 soll das touristische Angebot weiter ausgebaut werden. Der Schwerpunkt liegt dabei auf nordamerikanischen Destinationen.

Mitarbeiter

Mitarbeiter sind wesentlicher Erfolgsfaktor. | Lufthansa Group ist mit weltweit mehr als 138.000 Mitarbeitern ein global aufgestellter Konzern. | Tarifstrukturen werden weiterentwickelt.

Mitarbeiter sind wesentlicher Erfolgsfaktor

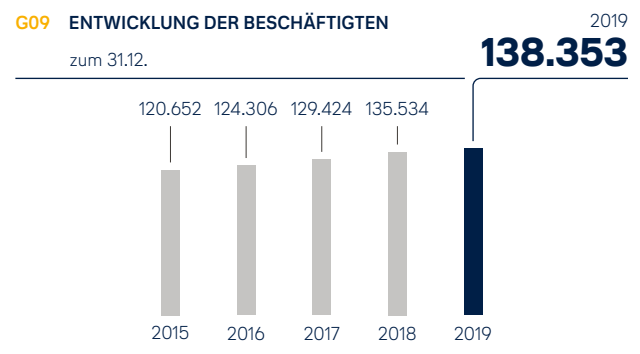
Die Mitarbeiter und Führungskräfte sind mit ihrem Know-how und ihren vielfältigen Talenten eine zentrale Einflussgröße für den unternehmerischen Erfolg der Lufthansa Group. Ziel des Konzerns ist es daher, sich dauerhaft als attraktiver Arbeitgeber zu etablieren und seiner sozialen Verantwortung nachzukommen. Die Lufthansa Group legt größten Wert darauf, ihrer Belegschaft ein ansprechendes Arbeitsumfeld mit transparenten Strukturen und Prozessen anzubieten, um den Anforderungen des digitalen Wandels gerecht zu werden sowie die Transformationsfähigkeit und Innovationskraft des Unternehmens nachhaltig zu stärken. Vielfältige Weiterbildungsangebote, bestmögliche Rahmenbedingungen für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Beruf und Privatleben, ein ganzheitlicher Ansatz für Chancengleichheit und Vielfalt in allen Diversity-Dimensionen sowie die intensive Förderung von Talenten sind maßgebliche Handlungsfelder, um den Anspruch der Lufthansa Group an einen fairen und partnerschaftlichen Umgang mit den Beschäftigten zu erfüllen.

➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Arbeitnehmerbelange, S. 93 ff.**

Lufthansa Group beschäftigt mehr Mitarbeiter

Zum Jahresende 2019 waren bei der Lufthansa Group weltweit 138.353 Mitarbeiter beschäftigt (Vorjahr: 135.534). Damit stieg die Zahl der Beschäftigten um 2 %. 73.552 Mitarbeiter arbeiteten in Deutschland (Vorjahr: 72.716). Dies entspricht 53 % der Gesamtbelegschaft (Vorjahr: 54 %).

Zum Stichtag lag das Durchschnittsalter der Belegschaft bei 41,6 Jahren (Vorjahr: 41,5). Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit betrug 12,1 Jahre (Vorjahr: 12,7). 29 % der Mitarbeiter arbeiteten 2019 in Teilzeit (Vorjahr: 29 %). Die Fluktuation lag bei 13 % (Vorjahr: 14 %).

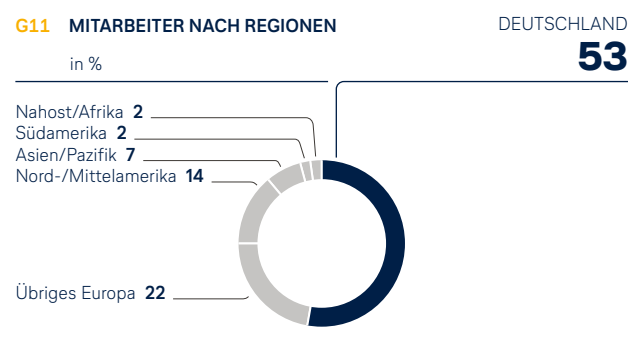
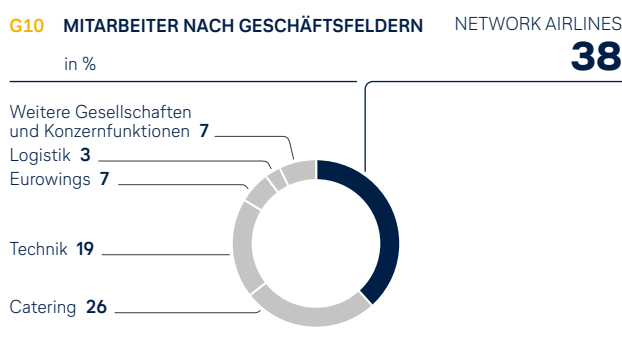


Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group weltweit mehr als 45 verschiedene Einstiegsmöglichkeiten für Schüler und Studenten angeboten. In den 28 Ausbildungsberufen der Lufthansa Group waren zum Jahresende 1.430 Auszubildende beschäftigt (Vorjahr: rund 1.100).

Tarifstrukturen werden weiterentwickelt

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

Die Lufthansa Group und die unabhängige Flugbegleitergewerkschaft UFO haben sich auf einen mehrgliedrigen Prozess zur Lösung des aktuellen Tarifkonflikts geeinigt. Der Prozess sieht die Trennung der tariflichen und der nicht tariflichen Themen in drei Verfahren vor: Mediation, Schlichtung und außergerichtliches Güteverfahren. In der Mediation werden Fragen des Miteinanders mit Fokus auf den künftigen Umgang miteinander besprochen und Lösungen zugeführt.



Parallel dazu steigen die Parteien in eine umfassende Schlichtung ein, welche die von UFO aufgestellten Tarifforderungen und weitere Tarifthemen umfasst. In einem davon getrennt geführten außergerichtlichen Güteverfahren werden darüber hinaus die materiellen juristischen Themen beider Parteien und einzelner Funktionäre von einem Arbeitsrichter möglichst abschließenden Lösungen zugeführt.

Zusätzlich wird für Kabinenmitarbeiter eine aktive Sozialpartnerschaft mit ver.di angestrebt. So haben die Lufthansa Group und ver.di bereits 2019 verschiedene notwendige Tarifvereinbarungen zum Tarifvertrag „Saisonalitätsmodelle Kabine“ getroffen.

Darüber hinaus haben sich Lufthansa CityLine, ver.di und UFO im Geschäftsjahr 2019 auf ein umfassendes Tarifpaket für die Kabinenmitarbeiter geeinigt. So wurden unter anderem neue Regelungen zur Einführung einer dauerhaften Ergebnisbeteiligung und zur betrieblichen Altersversorgung, Alterszeit und zur Ausbildungsförderung getroffen.

Die Tarifverträge mit den anderen großen Beschäftigtengruppen haben Laufzeiten über das Geschäftsjahr 2019 hinaus: Die mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit geschlossenen Verträge für Lufthansa German Airlines, Lufthansa Cargo und Germanwings haben eine Laufzeit bis mindestens Juni 2022.

Mit der Gewerkschaft ver.di wurden Tarifverträge für die Bodenmitarbeiter von Lufthansa German Airlines, Lufthansa Cargo, Lufthansa Technik und der LSG Group in Deutschland mit einer Laufzeit bis Ende September 2020 geschlossen.

Forschung und Entwicklung

Die Lufthansa Group und ihre Konzerngesellschaften arbeiten sowohl individuell als auch geschäftsfeldübergreifend fortlaufend an Produktinnovationen, Digitalisierungsinitiativen sowie Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Der Großteil dieser Aktivitäten wird, bedingt durch die unterschiedlichen Tätigkeitsschwerpunkte, dezentral in den Geschäftsfeldern betrieben. Dabei fokussieren sich die Network Airlines auf die weitere Verbesserung des Reiseerlebnisses für den Kunden entlang der gesamten Reisekette, wie zum Beispiel durch die Einführung des biometrischen Boardings. Eurowings treibt den Vertrieb von Zusatzleistungen über die kanalübergreifende Vertriebsplattform  **Eurowings.com** durch die Anbindung neuer Partnern wie beispielsweise FREE NOW (vormals: myTaxi) und FlixBus voran. Lufthansa Cargo

fokussiert sich auf die Digitalisierung der Kundenschnittstellen, um sich mit allen Teilnehmern der Transportkette von der Buchung bis zur Auslieferung digital zu vernetzen. Lufthansa Technik erweitert ihr Geschäftsportfolio im Bereich der intelligenten Wartungssteuerung durch datenbasierte Produkte und Leistungen, wie die Softwareplattform AVIATAR.  **Geschäftsfelder, S. 45 ff.**

Innovationen und Digitalisierung werden von der Lufthansa Group aber auch zentral über den Lufthansa Innovation Hub vorangetrieben. Dieser arbeitet an neuen digitalen Geschäftsmodellen, Partnerschaften sowie strategischen Investments entlang der gesamten Reise- und Mobilitätskette.

Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Die Lufthansa Group und ihre Geschäftsfelder unterliegen zahlreichen komplexen rechtlichen und regulatorischen Vorschriften. Die formalen Anforderungen an das Unternehmen nehmen kontinuierlich zu. Dies gilt für Regulierungen aus verschiedenen Bereichen wie zum Beispiel dem des Finanzrechts, des Daten- und Verbraucherschutzrechts, aber auch für allgemeine Anforderungen zur Vermeidung von Haftungsrisiken. Besonders relevant für die Lufthansa Group sind

hierbei operative Beschränkungen wie Nachtflugverbote an zahlreichen Flughäfen, der Verbraucherschutz, der EU-Emissionshandel, nationale Luftverkehrssteuern sowie von Luftfahrtgesellschaften zu tragende Luftsicherheitskosten, Embargovorschriften, die Verwirklichung des Single European Sky sowie fehlende Wettbewerbsregeln auf globaler Ebene, wie sie in anderen Branchen durch die Welthandelsorganisation (WTO) vorgegeben werden.

Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche Lage

Globales Wirtschaftswachstum hat sich weiter abgeschwächt. | Deutsche Wirtschaft wächst langsamer als Europa insgesamt. | Euro wertet gegenüber allen anderen Hauptwährungen ab. | Zinsen liegen auf historisch niedrigem Niveau. | Ölpreise sind weiterhin volatil.

Weltwirtschaft wächst 2019 langsamer

Das Wachstum der Weltwirtschaft hat sich vor allem aufgrund anhaltender Handelskonflikte im Jahr 2019 auf 2,6% verringert (Vorjahr: 3,2%). Dieser Trend zeigte sich auch in Nordamerika, wo die Wachstumsrate auf 2,3% gefallen ist, das schwächste Wachstum seit 2016 (Vorjahr: 2,9%). Trotz Einbußen verzeichnete die Region Asien/Pazifik mit einem Plus von 4,3% (Vorjahr: 4,8%) weiterhin das stärkste Wachstum. Das Wirtschaftswachstum in China verlangsamte sich auf 6,1% (Vorjahr: 6,7%). In Europa lag das Wirtschaftswachstum bei 1,4% (Vorjahr: 2,1%). Die deutsche Wirtschaft wuchs um 0,6% (Vorjahr: 1,5%) und damit langsamer als die europäischen Nachbarländer.

T015 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)

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

Quelle: Global Insight World Overview per 18.02.2020.

¹⁾ Prognosewerte.

²⁾ Exklusive Venezuela.

Euro wertet gegenüber anderen Hauptwährungen ab

Der Euro wertete im Jahresdurchschnitt gegenüber allen anderen Hauptwährungen ab. Der durchschnittliche Wechselkurs zum Japanischen Yen lag um 6% unter dem Vorjahresniveau. Gegenüber dem US-Dollar verbilligte sich der Euro um 5%, gegenüber dem Schweizer Franken um 4%. Gegenüber dem Britischen Pfund und dem Chinesischen Renminbi wertete der Euro jeweils um 1% ab.

T016 WÄHRUNGSENTWICKLUNG¹ EUR zu Fremdwährung

	2019	2018	2017	2016	2015
USD	1,1193	1,1800	1,1194	1,1062	1,1093
JPY	122,01	130,33	125,46	120,05	134,25
CHF	1,1122	1,1548	1,1022	1,0899	1,0675
CNY	7,7325	7,8083	7,5955	7,3491	6,9697
GBP	0,8768	0,8848	0,8745	0,8168	0,7259

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

Kurz- und langfristige Zinsen sinken

Die kurzfristigen Zinssätze im Euroraum sanken 2019 erneut auf ein historisch niedriges Niveau. So betrug der durchschnittliche 6-Monats-Euribor -0,30% (Vorjahr: -0,27%). Im langfristigen Bereich war im Jahresvergleich ein deutlicher Einbruch des durchschnittlichen 10-Jahres-Euro-Swaps von 0,96% auf 0,26% zu verzeichnen. Der für die Diskontierung der Pensionsverbindlichkeiten relevante Rechnungszins, der sich aus dem Durchschnittszinssatz eines Korbs hochwertiger Unternehmensanleihen ableitet, lag mit 1,4% ebenfalls deutlich unter dem Vorjahreswert von 2,0%.

T017 ZINSENTWICKLUNG in %

Instrument	2019	2018	2017	2016	2015
6-Monats-Euribor Durchschnittskurs	-0,30	-0,27	-0,26	-0,17	0,05
6-Monats-Euribor Jahresendwert	-0,32	-0,24	-0,27	-0,22	-0,04
10-Jahres-Euro-Swap Durchschnittskurs	0,26	0,96	0,81	0,53	0,88
10-Jahres-Euro-Swap Jahresendwert	0,21	0,81	0,89	0,66	1,00

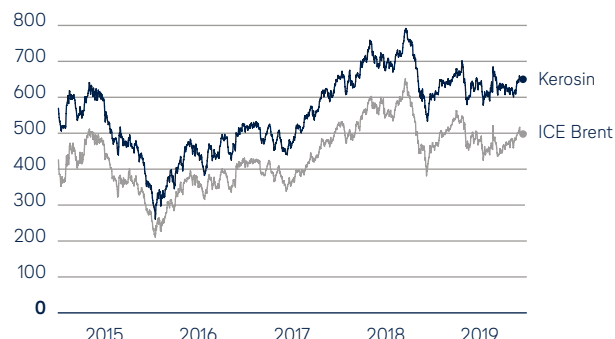
Quelle: Bloomberg.

Ölpreis liegt im Durchschnitt unter Vorjahresniveau

Die Entwicklung des Ölpreises war im Jahr 2019 erneut volatil. Mit Preisen zwischen 54,91 USD/bbl und 74,57 USD/bbl lag der Durchschnittspreis 2019 bei 64,21 USD/bbl und damit 10 % unter dem Vorjahresniveau. Zum Jahresende 2019 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 66,00 USD (Jahresende 2018: 53,80 USD). Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich 2019 innerhalb einer Bandbreite von 10,97 USD/bbl und 22,14 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt notierte er bei 15,82 USD/bbl und damit 5 % höher als im Vorjahr. Zum Jahresende 2019 betrug er 16,49 USD/bbl (Jahresende 2018: 13,93 USD/bbl).

G12 PREISENTWICKLUNG BRENT UND KEROSIN

in USD/t



Quelle: Lufthansa auf Basis von Marktdaten.

Branchenentwicklung

Globaler Passagierverkehr wächst langsamer. | Branchenweite Ergebnisentwicklung leidet unter steigenden Kosten. | Luftfrachtmarkt entwickelt sich rückläufig. | MRO- und Airline-Catering-Märkte profitieren vom Wachstum des globalen Luftverkehrs.

Die Entwicklung der Luftverkehrsbranche hat Auswirkungen auf die Geschäftsentwicklung aller Geschäftsfelder der Lufthansa Group – unmittelbar auf die Fluggesellschaften und mittelbar durch den Einfluss auf die Nachfrage der maßgeblichen Kundengruppen der Aviation Services. Der Konzern überwacht die Branchenentwicklung stetig, um falls notwendig schnell auf eine Veränderung der Rahmenbedingungen reagieren zu können.

Langsames Wachstum und höherer Preisdruck prägen globalen Passagierverkehr

Die Eintrübung der gesamtwirtschaftlichen Lage wirkte sich auch spürbar auf die Nachfrage nach Flugreisen aus. So verlangsamte sich das Wachstum der weltweit verkauften Passagierkilometer gemäß Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) und betrug im Jahr 2019 nur noch 4 % (Vorjahr: 7 %). Damit liegt das Wachstum im Jahr 2019 unter dem Niveau der durchschnittlichen Wachstumsrate der vergangenen fünf Jahre.

Regional zeigt sich erneut ein differenziertes Bild. Fluggesellschaften aus den Regionen Asien/Pazifik und Afrika wiesen dabei mit jeweils 5 % das höchste Wachstum an verkauften Passagierkilometern aus. Fluggesellschaften aus Europa zeigten ein Wachstum von 4 %. Der Absatz der deutschen Fluggesellschaften stieg gemäß den Angaben des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) um 1 %.

Die Durchschnittserlöse im globalen Passagierverkehr sanken gemäß Schätzungen der IATA um 3,0 % (Vorjahr: Rückgang um 2,1 %).

Der europäische Markt für Flugreisen war im Jahr 2019 deutlich von dem gesamtwirtschaftlichen Abschwung, Überkapazitäten und einem harten Wettbewerb geprägt. Dies belastete die Preisentwicklung in Europa über das gesamte Jahr hinweg negativ. Operativ verliefen jedoch vor allem die Sommermonate, in denen es im Jahr 2018 zu vielen Flugausfällen und Verspätungen durch infrastrukturelle Engpässe in der gesamten Luftfahrtbranche gekommen war, im Jahr 2019 deutlich stabiler.

T018 ABSATZENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT 2019

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	4	-2
Nordamerika	4	-2
Mittel- und Südamerika	4	0
Asien/Pazifik	5	-6
Mittlerer Osten	2	-5
Afrika	5	7
Industrie	4	-3

Quelle: IATA Air Passenger/Air Freight Market Analysis (12/2019).

Im Verkehrsgebiet Nordamerika zahlten sich der höhere Marktkonsolidierungsgrad und die dort herrschende Kapazitätsdisziplin insbesondere innerhalb der drei großen kommerziellen Joint Ventures weiterhin aus. Die Nachfrage auf der Langstrecke wurde jedoch im Jahresverlauf zunehmend preissensibler.

Im Verkehrsgebiet Asien/Pazifik war die Entwicklung ähnlich. Hier nahm der Preisdruck vor dem Hintergrund der Handelskonflikte und der daraus resultierenden wirtschaftlichen Abschwächung im Verlauf des Jahres zu.

Ergebnisrückgang für globale Airline-Industrie erwartet

Analog zu dem verlangsamten Wachstum im Passagierverkehr zeigt die weltweite Airline-Industrie auch eine schwächere Ergebnisentwicklung. Die IATA hat ihre Prognose des Nettogewinns für 2019 herabgesetzt und erwartet einen Rückgang auf 26 Mrd. USD (Vorjahr: 27 Mrd. USD). In der regionalen Betrachtung wird für Nordamerika mit 17 Mrd. USD der höchste Nettogewinn erwartet (Vorjahr: 15 Mrd. USD). Für die europäischen Fluggesellschaften wird ein Nettogewinn von 6 Mrd. USD prognostiziert (Vorjahr: 9 Mrd. USD).

T019 ERGEBNISENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT

in Mrd. USD	2019	2018
Europa	6	9
Nordamerika	17	15
Mittel- und Südamerika	0	-1
Asien/Pazifik	5	6
Mittlerer Osten	-2	-2
Afrika	0	0
Industrie	26	27

Quelle: IATA Industry Statistics (12/2019).

Luftfrachtmarkt entwickelt sich rückläufig

Der globale Markt für Luftfracht entwickelte sich aufgrund des geringeren Weltwirtschaftswachstums und Verunsicherungen durch Handelskonflikte und den Brexit deutlich schwächer als erwartet. Gemäß Angaben der IATA ist das weltweite Luftfrachtaufkommen im Jahr 2019 um 3 % gesunken (Vorjahr: 4 % Wachstum). Den größten Rückgang verzeichneten Frachtfluggesellschaften aus Asien/Pazifik mit 6 %. Europäische Anbieter zeigten einen Rückgang um 2 %.

Die Durchschnittserlöse im globalen Luftfrachtverkehr sind gemäß Schätzungen der IATA um 5,0 % gesunken (Vorjahr: Anstieg um 12,3 %).

MRO- und Airline-Catering-Märkte profitieren vom Wachstum im Luftverkehr

Mit dem Wachstum des globalen Luftverkehrs steigt auch die Nachfrage nach Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen für Flugzeuge (MRO). Gegenüber dem Vorjahr stieg das Volumen des MRO-Markts für kommerzielle Flugzeuge zum Jahresende 2019 um 8 % auf rund 96 Mrd. USD. In der Region Asien/Pazifik fiel das Wachstum mit 11 % auf 31 Mrd. USD besonders stark aus. Die Region EMEA (Europa/Mittlerer Osten/Afrika) verzeichnete mit rund 8 % ebenfalls ein deutliches Wachstum bei einem Marktvolumen von 36,5 Mrd. USD. Das Marktvolumen stieg in der Region Amerika hingegen nur um geschätzte 4 % auf 28,5 Mrd. USD an.

Steigende Passagier volumina sowie die zunehmende Nachfrage nach Convenience-Produkten prägen die von der LSG Group bedienten Marktsegmente Flugverkehr, Zugverkehr und Einzelhandel. Gerade auf Kurz- und Mittelstreckenflügen verdrängen Bordverkaufskonzepte zunehmend die traditionellen Full-Catering-Angebote. Nahrungsmittelhersteller sind stärker denn je gefordert, die hohen Ansprüche der Konsumenten nach Individualität, Vielfalt, Frische und Transparenz in der Lieferkette zu erfüllen, und müssen ihre Produktkonzepte und Produktionsmethoden fortlaufend modernisieren.

Geschäftsverlauf

Ergebnisentwicklung der Lufthansa Group durch schwieriges Marktumfeld und höhere Treibstoffkosten belastet. | Verkehrsleistung liegt erneut auf Rekordniveau. | Ergebnisse von Eurowings, Technik und Catering verbessern sich. | Bilanzielle Stärke ermöglicht strategische Weiterentwicklung.

ÜBERBLICK ÜBER DEN GESCHÄFTSVERLAUF

Schwieriges Marktumfeld und höherer Treibstoffaufwand belasten Ergebnisentwicklung

Die Lufthansa Group konnte im Geschäftsjahr 2019 trotz schwieriger Bedingungen ein solides Ergebnis erzielen.

Das Europageschäft war von einem Preisverfall aufgrund von marktweiten Überkapazitäten und dem gesamtwirtschaftlichen Abschwung in den Heimatmärkten der Lufthansa Group geprägt. Demgegenüber wies das Langstreckengeschäft der Network Airlines nach wie vor eine positive Entwicklung auf, insbesondere auf den Verbindungen nach Nordamerika.

Die Verkehrsleistung konnte im Geschäftsjahr erneut gesteigert werden. Mit über 145 Millionen wurden so viele Passagiere wie nie zuvor mit den Airlines der Lufthansa Group befördert. Ebenso erreichten Angebot, Absatz und Sitzladefaktor neue Höchstwerte.

Die Verkehrserlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 1 % auf 28.136 Mio. EUR (Vorjahr: 27.801 Mio. EUR). Positive Mengen- und Währungseffekte konnten die rückläufige Preisentwicklung kompensieren. Die Umsatzerlöse lagen mit 36.424 Mio. EUR um 2 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 35.542 Mio. EUR).

Das Adjusted EBIT sank im Geschäftsjahr 2019 um 29 % auf 2.026 Mio. EUR (Vorjahr: 2.836 Mio. EUR). Maßgeblich beeinflusst war diese Entwicklung durch rückläufige Stückerlöse, sicherungsbedingt höhere Treibstoffkosten sowie höhere Technikkosten, die durch die Senkung der Stückkosten nicht vollständig kompensiert werden konnten. Die Ergebnisentwicklung stabilisierte sich in der zweiten Jahreshälfte. Dazu haben insbesondere das verringerte Kapazitätswachstum, erste Erfolge bei der Umsetzung des Turnaround-Plans von Eurowings, Stückkostensenkungen bei den Network Airlines sowie Verbesserungen der operationellen Performance beigetragen. Die Adjusted EBIT-Marge sank im Geschäftsjahr 2019 um 2,4 Prozentpunkte auf 5,6 % (Vorjahr: 8,0 %).

Das Adjusted EBIT der Geschäftsfelder Eurowings, Technik und Catering lag im Geschäftsjahr 2019 jeweils über dem Vorjahr. Das Adjusted EBIT der Geschäftsfelder Network Airlines und Logistik ging jedoch zurück. Letzteres wurde von der rückläufigen Nachfrage im Luftfrachtmarkt beeinflusst.

Der operative Cashflow ist im Geschäftsjahr 2019 um 2 % auf 4.030 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 4.109 Mio. EUR). Der Adjusted Free Cashflow sank trotz niedrigerer Investitionen aufgrund geringerer Ergebniszuflüsse und höherer Steuerzahlungen gegenüber Vorjahr um 30 % auf 203 Mio. EUR (Vorjahr: 288 Mio. EUR).

Zum Jahresende 2019 wies die Lufthansa Group erneut eine starke Bilanz auf. Die Eigenkapitalquote sank um 1,1 Prozentpunkte auf 24,0 % (Vorjahr: 25,1 %). Der Verschuldungsgrad stieg zwar aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 16 und höherer Pensionsverbindlichkeiten, lag mit 2,8 aber weiterhin deutlich unter der Obergrenze des angestrebten Zielkorridors von 3,5 (Vorjahr: 1,8). Die bilanzielle Stärke ermöglicht der Lufthansa Group fortgesetzte Investitionen in die strategische Weiterentwicklung und die Modernisierung der Flotte.

WESENTLICHE EREIGNISSE

Lufthansa Group bestellt hochmoderne Flugzeuge für die Langstrecke

Die Lufthansa Group setzt konsequent die Modernisierung ihrer Langstreckenflotte fort. So hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG in seiner Sitzung vom 13. März 2019 dem Kauf von insgesamt 40 hochmodernen Flugzeugen für die Airlines der Lufthansa Group zugestimmt. Die 20 Flugzeuge vom Typ Boeing 787-9 und weitere 20 Flugzeuge vom Typ Airbus A350-900 werden in den Langstreckenflotten der Lufthansa Group insbesondere viermotorige Flugzeuge ersetzen. Die Auslieferung der neuen Flugzeuge ist von Ende 2022 bis 2027 vorgesehen.

Darüber hinaus sollen sechs der 14 Flugzeuge vom Typ A380 an Airbus veräußert werden und in den Jahren 2022 und 2023 die Flotte verlassen. ➤ **Geschäftsfeld Network Airlines, S. 45 ff.**

Verträge der Vorstandsmitglieder Ulrik Svensson und Thorsten Dirks werden vorzeitig verlängert

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner Sitzung vom 13. März 2019 beschlossen, den Vertrag mit Ulrik Svensson vorzeitig um drei weitere Jahre bis zum 31. Dezember 2022 zu verlängern.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 6. Mai 2019 beschlossen, den Vertrag mit Thorsten Dirks vorzeitig um drei weitere Jahre bis zum 30. April 2023 zu verlängern. ➤ **Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur, S. 15 f.**

Investment Grade Ratings werden angehoben

Sowohl die Ratingagentur Standard & Poor's am 15. April 2019 als auch Scope Ratings am 4. Juni 2019 haben die Bonitätseinstufung der Deutschen Lufthansa AG im Investment Grade-Bereich um jeweils eine Stufe von BBB- auf BBB mit stabilem Ausblick angehoben. Dies wird bei beiden Ratingagenturen vor allem mit einer weiteren Verbesserung des Finanzprofils begründet. ➤ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 20 ff.**

Dividendenpolitik wird verändert

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat am 24. Juni 2019 beschlossen, die Dividendenpolitik des Konzerns zu verändern. Zukünftig sollen 20 % bis 40 % des Konzerngewinns, bereinigt um einmalige Gewinne und Verluste, ausgeschüttet werden. Die Ausschüttungsspanne der neuen Dividendenpolitik bietet mehr Flexibilität, um kontinuierliche Dividendenzahlungen zu ermöglichen. ➤ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 20 ff.**

Eurowings passt strategische Ausrichtung an

Eurowings hat im Rahmen des Kapitalmarkttags am 24. Juni 2019 ihre neue strategische Ausrichtung vorgestellt. So fokussiert sich Eurowings zukünftig klar auf Kurzstrecken im Punkt-zu-Punkt-Verkehr. Im Rahmen der strategischen Neuausrichtung ging zu Beginn des Geschäftsjahres 2020 die Verantwortung für die kommerzielle Steuerung der Eurowings-Langstrecke auf Lufthansa German Airlines über. Darüber hinaus wird Brussels Airlines separat geführt und näher an den Network Airlines positioniert. ➤ **Geschäftsfeld Eurowings, S. 52 ff.**

Europageschäft der LSG Group wird an gategroup verkauft

Die Lufthansa Group und gategroup haben am 6./7. Dezember 2019 einen Kaufvertrag über das Europageschäft der LSG Group geschlossen. Teil des Kaufvertrags ist auch ein langjähriger Vertrag für das Catering an den Drehkreuzen Frankfurt und München. Der Verkauf steht noch unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die Kartellbehörden.

➤ **Geschäftsfeld Catering, S. 61 ff.**

Vorstand wird neu ausgerichtet

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat am 3. Dezember 2019 beschlossen, den Vorstand zum 1. Januar 2020 inhaltlich und personell neu auszurichten. ➤ **Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur, S. 15 f.**

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**Ausbreitung des Coronavirus beeinflusst finanzielle Entwicklung der Lufthansa Group erheblich**

Die zunehmende Ausbreitung des Coronavirus hat zu einer deutlichen Reduzierung der Nachfrage nach Flugreisen geführt. Einzelne Länder, darunter die USA, verhängten einen Einreisestopp für Fluggäste aus der Europäischen Union. Dies hat bei den Airlines des Konzerns zu Buchungsrückgängen und Flugstornierungen geführt. In Reaktion darauf hat der Konzern entschieden, sein Flugangebot deutlich zu verringern und umfassende Sparmaßnahmen im Personalbereich sowie bei Sachkosten und Projektbudgets umzusetzen. Durch Liquiditätsmaßnahmen wird außerdem die Kapitalausstattung weiter verbessert.

Die Lufthansa Group geht infolge der Corona-Krise von einem deutlichen Rückgang des Adjusted EBIT im Geschäftsjahr 2020 gegenüber dem Vorjahr aus. Das genaue Ausmaß des Rückgangs ist vor allem von der weiteren Ausbreitung des Virus, den notwendigen Kapazitätsanpassungen, dem Umfang und der Wirkung der Kosteneinsparmaßnahmen und der Entwicklung der Treibstoffkosten abhängig. ➤ **Prognosebericht, S. 106 ff.**

Einigung mit der UFO über Prozess zur Lösung des Tarifkonflikts erzielt

Die Lufthansa Group und die unabhängige Flugbegleitergewerkschaft UFO haben sich am 31. Januar 2020 auf einen mehrgliedrigen Prozess zur Lösung des Tarifkonflikts geeinigt. Der Prozess sieht die Trennung der tariflichen und der nicht tariflichen Themen in drei Verfahren vor: Mediation, Schlichtung und außergerichtliches Güteverfahren. In der Mediation werden Fragen des Miteinanders mit Fokus auf den künftigen Umgang miteinander besprochen und Lösungen zugeführt. Parallel dazu steigen die Parteien in eine umfassende Schlichtung ein, welche die von UFO aufgestellten Tarifforderungen und weitere Tarifthemen umfasst. In einem davon getrennt geführten außergerichtlichen Güteverfahren werden darüber hinaus die materiellen juristischen Themen beider Parteien und einzelner Funktionäre von einem Arbeitsrichter möglichst abschließenden Lösungen zugeführt.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Umsatzerlöse steigen um 2%. | Höhere Treibstoff- und Technikkosten belasten Ergebnisentwicklung. | Adjusted EBIT liegt bei 2.026 Mio. EUR. | Investitionen von 3.559 Mio. Euro dienen vor allem der Flottenmodernisierung. | Eigenkapitalquote von 24,0% unterstreicht bilanzielle Stärke.

WESENTLICHE ÄNDERUNGEN IM FINANZREPORTING

Die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ist beeinflusst von neu anzuwendenden Rechnungslegungsstandards, insbesondere IFRS 16, Leasing. Dabei werden Zahlungsverpflichtungen aus bisher als Operating Leasing-Verhältnissen qualifizierten Verträgen mit dem entsprechenden Grenzfremdkapitalzinssatz abgezinst und als Leasing-

verbindlichkeit passiviert. Gegenläufig werden Nutzungsrechte in gleicher Höhe aktiviert. Die erstmalige Anwendung von IFRS 16 zum 1. Januar 2019 erfolgte nach dem modifizierten retrospektiven Ansatz. Die Vergleichszahlen für das Geschäftsjahr 2018 wurden dementsprechend nicht angepasst.

Darüber hinaus musste aufgrund einer Klarstellung zur Bilanzierung nach IFRS 15 die Darstellung von Zahlungen an Passagiere für ausgefallene oder verspätete Flüge in der Gewinn- und Verlustrechnung umgestellt werden.

1020 EINFLUSS DER EFFEKTE AUS DER UMGliederung DER KOMPENSATIONSZAHlungen FÜR AUSGEFALLENE ODER VERSPÄTETE FLÜGE AUF DIE BETROFFENEN POSITIONEN

		inkl. Effekt ¹⁾ (berichtete Werte)			ohne Effekt		
		2019	2018	Veränderung in %	2019	2018	Veränderung in %
Network Airlines							
Verkehrserlöse	Mio. €	21.375	20.707	3	21.521	20.877	3
Umsatzerlöse	Mio. €	23.106	22.549	2	23.252	22.719	2
Materialaufwand	Mio. €	12.799	11.714	9	12.945	11.884	9
Operative Aufwendungen	Mio. €	22.132	20.854	6	22.278	21.024	6
Adjusted EBIT-Marge	%	7,8	10,8	-3,0 P.	7,8	10,7	-2,9 P.

¹⁾ 2019: 146 Mio. EUR, 2018: 170 Mio. EUR

		inkl. Effekt ¹⁾ (berichtete Werte)			ohne Effekt		
		2019	2018	Veränderung in %	2019	2018	Veränderung in %
Eurowings							
Verkehrserlöse	Mio. €	3.987	3.986	0	4.080	4.118	-1
Umsatzerlöse	Mio. €	4.123	4.098	1	4.216	4.230	0
Materialaufwand	Mio. €	3.005	3.042	-1	3.098	3.174	-2
Operative Aufwendungen	Mio. €	4.655	4.643	0	4.748	4.775	-1
Adjusted EBIT-Marge	%	-4,0	-5,6	1,6 P.	-3,9	-5,5	1,6 P.

¹⁾ 2019: 93 Mio. EUR, 2018: 132 Mio. EUR

		inkl. Effekt ¹⁾ (berichtete Werte)			ohne Effekt		
		2019	2018	Veränderung in %	2019	2018	Veränderung in %
Lufthansa Group							
Verkehrserlöse	Mio. €	28.136	27.801	1	28.375	28.103	1
Umsatzerlöse	Mio. €	36.424	35.542	2	36.663	35.844	2
Materialaufwand	Mio. €	19.827	18.367	8	20.066	18.669	7
Operative Aufwendungen	Mio. €	37.124	35.164	6	37.363	35.466	5
Adjusted EBIT-Marge	%	5,6	8,0	-2,4 P.	5,5	7,9	-2,4 P.

¹⁾ 2019: 239 Mio. EUR, 2018: 302 Mio. EUR

Hiernach werden derartige Kompensationen nicht mehr als Schadensersatz innerhalb des Materialaufwands gezeigt, sondern direkt erlösschmälernd innerhalb der Umsatzerlöse saldiert. Die Änderung wurde retrospektiv unter Anpassung der Vorjahreszahlen vorgenommen. Tabelle **T020, S. 33**, zeigt die Effekte in den betroffenen Positionen. Für die Berechnung von Performanceindikatoren (Durchschnittserlöse, RASK, CASK) wurden zur besseren Vergleichbarkeit mit dem Vorjahr mit den Prognosewerten nochmals die bisherigen Definitionen fortgeführt.

Weitere Informationen finden sich im **Anhang, S. 144 ff.**

ERTRAGSLAGE

Umsatz und Erträge

T021 UMSATZ UND ERTRÄGE

	2019 in Mio. €	2018 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	28.136	27.801	1
Andere Betriebserlöse	8.288	7.741	7
Umsatzerlöse	36.424	35.542	2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	685	531	29
Sonstige operative Erträge ¹⁾	1.830	1.753	4
Summe operative Erträge	38.939	37.826	3

¹⁾ Ohne Zuschreibungen Anlagevermögen und Buchgewinne.

Verkehrserlöse liegen 1% über Vorjahr

Die Verkehrserlöse stiegen im Geschäftsjahr 2019 um 1% auf 28.136 Mio. EUR (Vorjahr: 27.801 Mio. EUR). Das höhere Absatzvolumen im Passagiergeschäft sowie positive Währungseffekte konnten die negative Preisentwicklung kompensieren.

Die Verkehrserlöse von Network Airlines stiegen um 3% auf 21.375 Mio. EUR (Vorjahr: 20.707 Mio. EUR). Die Verkehrserlöse von Eurowings lagen mit 3.987 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 3.986 Mio. EUR). Die Zahl der Fluggäste im Passagiergeschäft insgesamt stieg um 2% auf 145,2 Mio. (Vorjahr: 141,9 Mio.), wobei sich die Kapazitätsauslastung (Sitzladefaktor) im Vorjahresvergleich um 1,0 Prozentpunkte auf 82,5% verbessert hat (Vorjahr: 81,5%).

Im Geschäftsfeld Logistik sanken die Verkehrserlöse im Vorjahresvergleich um 9% auf 2.318 Mio. EUR (Vorjahr: 2.550 Mio. EUR). In einem schwierigen Marktumfeld sanken die Durchschnittserlöse deutlich. Die Transportleistung bewegte sich auf Vorjahresniveau.

Weiterführende Informationen zu den regionalen Aufteilungen der Verkehrserlöse für die Geschäftsfelder Network Airlines, Eurowings und Logistik finden sich in den Kapiteln **➤ Geschäftsfelder, S. 45 ff.**

Andere Betriebserlöse steigen um 7%

Die anderen Betriebserlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 7% auf 8.288 Mio. EUR (Vorjahr: 7.741 Mio. EUR). Dieser Anstieg war im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg des Außenumsatzes im Geschäftsfeld Technik um 11% auf 4.378 Mio. EUR. Das Geschäftsfeld Catering erwirtschaftete externe andere Betriebserlöse in Höhe 2.623 Mio. EUR (+5%) und die Weiteren Gesellschaften (inklusive AirPlus und Lufthansa Aviation Training) 554 Mio. EUR (+4%). Die Airlines trugen 733 Mio. EUR (-6%) zu den anderen Betriebserlösen bei, insbesondere durch Erträge aus Kundenbindungsprogrammen, Abfertigungsleistungen und Bordverkauf.

Umsatzerlöse liegen 2% über Vorjahr, operative Erträge steigen um 3%

In der Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen stiegen die Umsatzerlöse um 2% auf 36.424 Mio. EUR (Vorjahr: 35.542 Mio. EUR).

Weiterführende Informationen zu der regionalen Aufteilung der Umsatzerlöse finden sich in den **➤ Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 193 ff.**

Bestandsveränderungen und sonstige aktivierte Eigenleistungen erhöhten sich insbesondere aufgrund des gestiegenen Volumens aktivierter Großwartungsereignisse für Triebwerke um 29% auf 685 Mio. EUR (Vorjahr: 531 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Erträge stiegen bedingt durch aperiodische Erträge wie Rückstellungsaufhebungen und Gutachten für Vorjahre um 4% auf 1.830 Mio. EUR (Vorjahr: 1.753 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen damit die operativen Erträge im Geschäftsjahr 2019 um 3% auf 38.939 Mio. EUR (Vorjahr: 37.826 Mio. EUR).

Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 6% auf 37.124 Mio. EUR (Vorjahr: 35.164 Mio. EUR).

Materialaufwand steigt primär bedingt durch höhere Treibstoffkosten um 8%

Der Materialaufwand ist im Geschäftsjahr 2019 um 8% auf 19.827 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 18.367 Mio. EUR).

Wesentlicher Treiber für den Anstieg war der Treibstoffaufwand, der sich gegenüber Vorjahr um 10% auf 6.715 Mio. EUR erhöhte (Vorjahr: 6.087 Mio. EUR). Der Durchschnittspreis für Kerosin inklusive Treibstoffpreissicherung lag 2019 bei 687,72 USD je Tonne. Inklusive Sicherung stiegen die Treibstoffpreise damit um 4%. Zusätzlich führte die Aufwertung des US-Dollar gegenüber dem Euro zu einer Erhöhung von 6%. Aufgrund von Effizienzsteigerungen in der Flotte wuchs der Verbrauch um lediglich 1%. Der Treibstoffaufwand beinhaltet ein negatives Preissicherungsergebnis in Höhe von 39 Mio. EUR (Vorjahr: positives Ergebnis von 689 Mio. EUR).

T022 AUFWENDUNGEN

	2019	2018	Veränderung	Anteil am
	in Mio. €	in Mio. €	in %	Gesamtaufwand in %
Materialaufwand	19.827	18.367	8	53
davon Treibstoff	6.715	6.087	10	18
davon Gebühren	4.523	4.457	1	12
davon Fremdleistungen Technik	1.911	1.848	3	5
davon Charteraufwand ¹⁾	814	718	13	2
Personalaufwand ²⁾	9.111	8.924	2	25
Abschreibungen ³⁾	2.692	2.180	23	7
Sonstiger operativer Aufwand ⁴⁾	5.494	5.693	-3	15
davon indirekter Personalaufwand und Fremdpersonal	1.201	1.226	-2	3
davon Miet- und Erhaltungsaufwand	742	923	-20	2
Summe operative Aufwendungen	37.124	35.164	6	100

¹⁾ 2018 inkl. Operating Lease-Aufwendungen nach IAS 17.

²⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

³⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

⁴⁾ Ohne Buchverluste und Wertberichtigungen auf zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte.

Die Aufwendungen für andere Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen gegenüber Vorjahr um 14 % auf 4.101 Mio. EUR (Vorjahr: 3.596 Mio. EUR), insbesondere aufgrund des Wachstums im Geschäftsfeld Technik und höherer Kosten für Emissionsrechte.

Der Gebührenanstieg von 1 % auf 4.523 Mio. EUR (Vorjahr: 4.457 Mio. EUR) liegt preisbedingt niedriger als die relevanten Entwicklungen der Flugleistungen.

Die Charteraufwendungen lagen im Geschäftsjahr 2019 vor allem aufgrund der verstärkten Nutzung von Reservetriebwerken und Charterflugzeugen zur Verbesserung der operationellen Stabilität mit 814 Mio. EUR um 13 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 718 Mio. EUR). Aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16 und des damit verbundenen Fortfalls der Leasingaufwendungen wurden in der Berichtsperiode die Charteraufwendungen um 165 Mio. EUR entlastet.

Die Aufwendungen für externe Technikleistungen stiegen aufgrund von internen Kapazitätsengpässen insbesondere im Triebwerkswartungsgeschäft um 3 % auf 1.911 Mio. EUR (Vorjahr: 1.848 Mio. EUR).

Die Aufwendungen im Zusammenhang mit Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb werden nunmehr für den Anteil, der Zahlungen an Kunden als Kompensation für Flugausfälle und -verspätungen betrifft, innerhalb der Verkehrserlöse saldiert ausgewiesen. Im Materialaufwand verbleiben sonstige Entschädigungen wie zum Beispiel für Gepäckbeschädigungen oder sonstige Sachleistungen. Diese betragen im Geschäftsjahr 199 Mio. EUR (Vorjahr: 216 Mio. EUR). Insgesamt, inklusive der im Umsatz saldierten Kompensationszahlungen, gingen die Aufwendungen für Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb um 15 % auf 438 Mio. EUR zurück (Vorjahr: 518 Mio. EUR). Hauptgrund war die verbesserte operationelle Stabilität, insbesondere bei Lufthansa German Airlines und Eurowings.

Anstieg des Personalaufwands liegt unter dem Anstieg der Mitarbeiterzahl

Der Personalaufwand erhöhte sich um 2 % auf 9.111 Mio. EUR (Vorjahr: 8.924 Mio. EUR). Die Veränderung basiert primär auf dem Anstieg der Mitarbeiterzahl, der im Jahresdurchschnitt 3 % betrug.

Anstieg der Abschreibungen vor allem aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16

Die planmäßigen Abschreibungen stiegen um 23 % auf 2.692 Mio. EUR (Vorjahr: 2.180 Mio. EUR). Davon entfielen 18 Prozentpunkte beziehungsweise 401 Mio. EUR auf Abschreibungen auf Nutzungsrechte gemäß IFRS 16. Die planmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge, Reservetriebwerke und Triebwerksüberholungen (ohne Nutzungsrechte) erhöhten sich um 5 % auf 1.931 Mio. EUR (Vorjahr: 1.833 Mio. EUR).

Sonstige operative Aufwendungen liegen 3 % unter Vorjahr

Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken um 3 % auf 5.494 Mio. EUR (Vorjahr: 5.693 Mio. EUR), im Wesentlichen bedingt durch die Auswirkungen der IFRS 16-Bilanzierung sowie geringere Aufwendungen aus Kurseffekten. Durch die Aktivierung von Nutzungsrechten an sonstigen Vermögenswerten (insbesondere Gebäuden) verminderten sich die Aufwendungen für Mieten um 267 Mio. EUR. Bereinigt um diesen Effekt stiegen die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 1 %.

Ergebnisentwicklung

Adjusted EBIT liegt bei 2.026 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT sank im Geschäftsjahr 2019 um 29 % auf 2.026 Mio. EUR (Vorjahr: 2.836 Mio. EUR). IFRS 16-Effekte wirkten sich mit 31 Mio. EUR positiv auf das Adjusted EBIT aus.

Die Adjusted EBIT-Marge ging um 2,4 Prozentpunkte auf 5,6 % zurück (Vorjahr: 8,0 %).

Im Geschäftsfeld Network Airlines sank das Adjusted EBIT um 26 % auf 1.805 Mio. EUR (Vorjahr: 2.429 Mio. EUR). Eurowings verzeichnete eine Verbesserung des Adjusted EBIT um 28 % auf – 166 Mio. EUR (Vorjahr: – 231 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT des Geschäftsfelds Logistik sank auf 1 Mio. EUR (Vorjahr: 268 Mio. EUR). Im Geschäftsfeld Technik stieg das Adjusted EBIT um 11 % auf 493 Mio. EUR (Vorjahr: 446 Mio. EUR). Das Geschäftsfeld Catering erwirtschaftete einen Anstieg des Adjusted EBIT um 11 % auf 128 Mio. EUR (Vorjahr: 115 Mio. EUR). Ergebniseffekte nach der Umgliederung der Catering-Aktivitäten in Europa als „zum Verkauf stehende Vermögensgruppe“ wurden auf Konzernebene erfasst. Diese beinhalten im Wesentlichen Wertberichtigungen im Hinblick auf den voraussichtlichen Veräußerungspreis in Höhe von 50 Mio. EUR. Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften

sowie die Konzernfunktionen gingen mit insgesamt – 227 Mio. EUR (Vorjahr: – 209 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

Nur geringe Unterschiede zwischen EBIT und Adjusted EBIT

Zur besseren Vergleichbarkeit der wesentlichen Ergebniskennzahl wird das EBIT um eindeutig definierte, nicht planbare Ergebnisbestandteile bereinigt. Diese beinhalten abschließend außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen, Ergebniseffekte aus Abgängen von Anlagevermögen sowie Effekte aus Pensionsplanänderungen.

Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 169 Mio. EUR über dem EBIT (Vorjahr: 138 Mio. EUR niedriger). Die Bereinigungen bezogen sich vor allem auf Verschrottungsverluste und außerplanmäßige Abschreibungen von zum Verkauf stehenden älteren Flugzeugen, außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen und langfristige Forderungen im Zusammenhang mit der Insolvenz der Thomas Cook-Gruppe sowie Wertberichtigungen auf Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe LSG Europa.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit verschlechterte sich gegenüber Vorjahr um 40 % auf 1.689 Mio. EUR (Vorjahr: 2.800 Mio. EUR).

T023 ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE

in Mio. €	2019		2018	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	36.424	–	35.542	–
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	685	–	531	–
Sonstige betriebliche Erträge	1.889	–	1.818	–
davon Erträge aus Buchgewinnen u. a.	–	– 20	–	– 51
davon Zuschreibungen Anlagevermögen	–	– 38	–	– 15
Summe betriebliche Erträge	38.998	– 58	37.891	– 66
Materialaufwand	– 19.827	–	– 18.367	–
Personalaufwand	– 9.121	–	– 8.811	–
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Planabgeltung	–	10	–	– 113
Abschreibungen	– 2.776	–	– 2.205	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen	–	84	–	24
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 5.585	–	– 5.708	–
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf	–	51	–	–
davon Aufwendungen aus Buchverlusten	–	39	–	17
Summe betriebliche Aufwendungen	– 37.309	184	– 35.091	– 72
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.689	–	2.800	–
Beteiligungsergebnis	168	–	174	–
Außerplanmäßige Abschreibung auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte	–	43	–	–
EBIT	1.857	–	2.974	–
Summe Überleitung Adjusted EBIT	–	169	–	– 138
Adjusted EBIT	–	2.026	–	2.836
Planmäßige Abschreibungen	–	2.692	–	2.180
Adjusted EBITDA	–	4.718	–	5.016

Finanzergebnis steigt auf 171 Mio. EUR

Das Finanzergebnis stieg um 187 Mio. EUR auf 171 Mio. EUR (Vorjahr: –16 Mio. EUR).

Das darin enthaltene Beteiligungsergebnis lag mit 168 Mio. EUR annähernd auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 174 Mio. EUR).

Das Zinsergebnis sank um 171 Mio. EUR auf –315 Mio. EUR (Vorjahr: –144 Mio. EUR), insbesondere aufgrund eines negativen Einmaleffekts in Höhe von rund 150 Mio. EUR im Zusammenhang mit gezahlten Zinsen auf Steuernachforderungen der Finanzbehörden in Deutschland, wie nachfolgend ausgeführt.

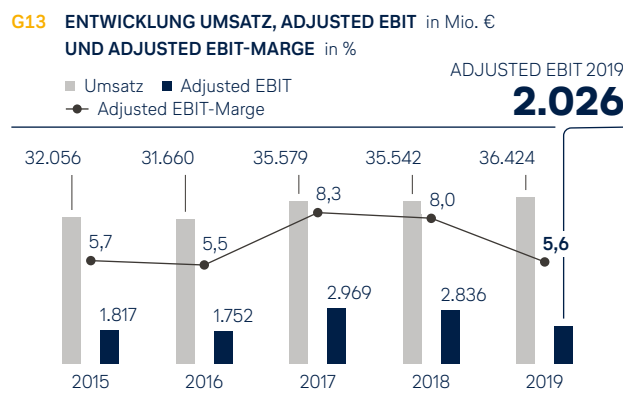
Das Ergebnis aus den übrigen Finanzposten stieg um 364 Mio. EUR auf 318 Mio. EUR (Vorjahr: –46 Mio. EUR), im Wesentlichen im Zusammenhang mit einem positiven Einmaleffekt durch die Auflösung von Währungssicherungsgeschäften aufgrund der Umwandlung der zugrunde liegenden Flugzeugbestellungen in Bestelloptionen (+402 Mio. EUR). Gegenläufige negative Bewertungseffekte bei derivativen Finanzinstrumenten und Finanzschulden kompensierten diesen teilweise.

Die Ertragsteueraufwendungen stiegen um 5 % auf 615 Mio. EUR (Vorjahr: 588 Mio. EUR). Steueraufwand in Höhe von 194 Mio. EUR betraf eine Steuerangelegenheit in Deutschland aus den Jahren 2001 bis 2005. Frühere Urteile des zuständigen Finanzgerichts und des Bundesfinanzhofs hatten die Rechtsauffassung des Unternehmens grundsätzlich bestätigt. Der Bundesfinanzhof hat jedoch die in den Vorjahren gültige Rechtsprechung geändert und das bislang zugunsten der Deutschen Lufthansa AG lautende Finanzgerichtsurteil aufgehoben.

Die Steuerquote betrug im Jahr 2019 33 % (Vorjahr: 21%).

Abzüglich der auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteile von 32 Mio. EUR (Vorjahr: 33 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis von 1.213 Mio. EUR, was einem Rückgang von 44 % entspricht (Vorjahr: 2.163 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie lag 44 % unter Vorjahr und betrug 2,55 EUR (Vorjahr: 4,58 EUR). ➔ **Konzernanhang, Erläuterung 15, S. 163.**



Mehrperiodenergebnis beeinflusst von Veränderungen in den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen

Das Geschäftsmodell der Lufthansa Group ist Konjunkturschwankungen und anderen externen Faktoren ausgesetzt. Der Einfluss ist in den verschiedenen Geschäftsfeldern unterschiedlich stark. Vor allem bei den Airlines hat das Unternehmen seine Kostenposition in den vergangenen Jahren kontinuierlich verbessert und Maßnahmen umgesetzt, um flexibler auf Veränderungen im wirtschaftlichen Umfeld zu reagieren. Insofern hat der Konzern seine Fähigkeit verbessert, auch in einem herausfordernden Umfeld profitabel zu wirtschaften und überproportional von wirtschaftlichen Aufschwungphasen zu profitieren.

Das operative Ergebnis lag somit auch im Jahr 2019 über den Niveaus von 2015 und 2016. Das im Vergleich zu den Vorjahren hohe Ergebnisniveau der Jahre 2017 und 2018 wurde im Berichtsjahr jedoch nicht erreicht. Maßgeblich hierfür waren das schwierige Marktumfeld in Europa, das 2019 durch einen Preisverfall aufgrund marktweiter Überkapazitäten und den gesamtwirtschaftlichen Abschwung gekennzeichnet war, sowie gegenüber Vorjahr gestiegene Treibstoff- und Technikkosten. Kostensenkungen konnten diese Entwicklungen nur teilweise kompensieren.

T024 ERGEBNISSTRUKTUR LUFTHANSA GROUP

	2019 in Mio. €	2018 in Mio. €	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	38.998	37.891	3
Betriebliche Aufwendungen	–37.309	–35.091	6
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	1.689	2.800	–40
Finanzergebnis	171	–16	
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.860	2.784	–33
Ertragsteuern	–615	–588	5
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	1.245	2.196	–43
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	–32	–33	3
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	1.213	2.163	–44

Dividende

Dividendenpolitik zielt auf kontinuierliche Ausschüttung ab

Die Aktionäre sollen direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden. Dabei sollen gemäß der angepassten Dividendenpolitik 20 % bis 40 % des Konzerngewinns, bereinigt um einmalige Gewinne und Verluste, ausgeschüttet werden. Die Dividendenpolitik sieht grundsätzlich auch die Möglichkeit vor, die Aktionäre neben der regulären Ausschüttung in Form einer Sonderdividende oder eines Aktienrückkaufs an einer besonders positiven Entwicklung des Unternehmens teilhaben zu lassen. ➤ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 20 ff.**

T025 ENTWICKLUNG VON ERGEBNISSEN UND DIVIDENDE

		2019	2018	2017	2016	2015
Konzernergebnis	Mio. €	1.213	2.163	2.340	1.776	1.698
Dividende pro Aktie	€	–	0,80	0,80	0,50	0,50
Ausschüttungsquote (vom Konzernergebnis)	%	–	18	16	13	14

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Aussetzung der Dividende vor

Für das Geschäftsjahr 2019 ergab sich bei der Deutschen Lufthansa AG ein Jahresüberschuss von 595 Mio. EUR. Nach Einstellung in andere Gewinnrücklagen von 297 Mio. EUR belief sich der Bilanzgewinn auf 298 Mio. EUR.

Angesichts der Auswirkungen der Corona-Krise auf die Geschäftsentwicklung und zur weiteren Stärkung der Bilanz schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 5. Mai 2020 vor, den im Jahresabschluss ausgewiesenen Bilanzgewinn von 298 Mio. EUR in voller Höhe in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen und entsprechend keine Dividende für das Geschäftsjahr 2019 auszuzahlen. Die grundsätzliche Politik der Lufthansa Group, 20 % bis 40 % des Konzerngewinns auszuschütten, bleibt unberührt.

FINANZLAGE

Investitionen

Investitionsvolumen liegt 5 % unter Vorjahr

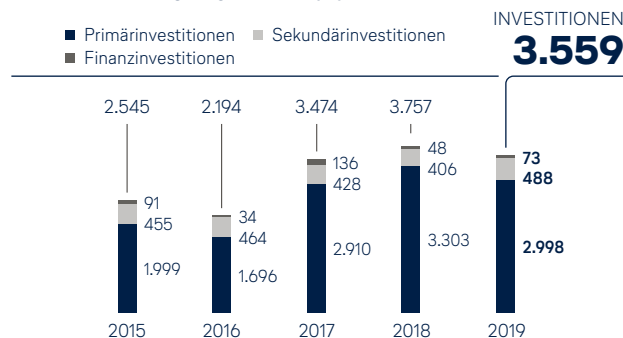
Die Bruttoinvestitionen (ohne Ausgaben für den Erwerb von Anteilen an Unternehmen) sanken im Geschäftsjahr 2019 um 5 % auf 3.559 Mio. EUR (Vorjahr: 3.757 Mio. EUR).

Die Primärinvestitionen in An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen verminderten sich um 9 % auf 2.998 Mio. EUR (Vorjahr: 3.303 Mio. EUR). Sie machten damit 84 % der Gesamtinvestitionen aus.

Die Sekundärinvestitionen, zusammengesetzt aus Investitionen in andere Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, erhöhten sich um 20 % auf 488 Mio. EUR (Vorjahr: 406 Mio. EUR). Davon entfielen 332 Mio. EUR (Vorjahr: 297 Mio. EUR) auf Sachanlagen, wie etwa technische Anlagen und Maschinen, sowie auf Betriebs- und Geschäftsausstattung. In immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen und Software wurden 156 Mio. EUR (Vorjahr: 109 Mio. EUR) investiert.

Finanzinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) von insgesamt 73 Mio. EUR (Vorjahr: 48 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Mittelabflüsse aus Darlehensgewährungen und Anlagen in festverzinsliche Festgelder.

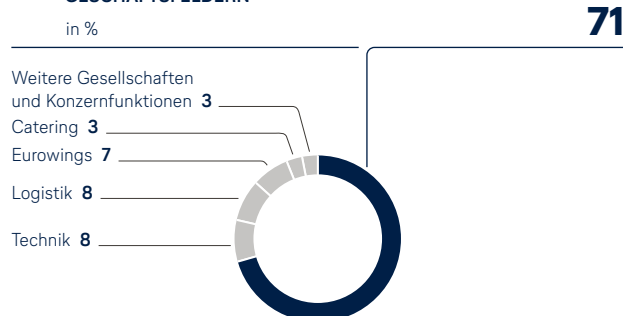
G14 PRIMÄR-, SEKUNDÄR- UND FINANZINVESTITIONEN in Mio. €¹⁾



¹⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

Mit 2.605 Mio. EUR (+1 % gegenüber Vorjahr) entfiel der größte Teil der Investitionen auf die Network Airlines. Die Investitionen bei Eurowings beliefen sich auf 260 Mio. EUR (– 50 %). ➤ **Flotte, S. 24 f.**

G15 INVESTITIONEN NACH GESCHÄFTSFELDERN in %



Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik in Höhe von 286 Mio. EUR (– 24 %) betrafen im Wesentlichen An- und Abschlusszahlungen bei Auslieferung für Frachtflugzeuge. Im Geschäftsfeld Technik entfielen Investitionen von 313 Mio. EUR (+ 28 %) vor allem auf den Erwerb von Reservetriebwerken sowie die Finanzierung von Joint Venture-Gesellschaften.

Die Investitionen im Geschäftsfeld Catering von 127 Mio. EUR (+ 61%) betrafen im Wesentlichen Ersatzinvestitionen in Catering-Betriebsstätten sowie die Finanzierung von Beteiligungsgesellschaften.

Cashflow

Operativer Cashflow sinkt gegenüber Vorjahr um 2 %

Der operative Cashflow des Konzerns lag mit 4.030 Mio. EUR um 2 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 4.109 Mio. EUR). Die Entwicklung resultiert insbesondere aus dem Rückgang des Ergebnisses vor Ertragsteuern um 33 % auf 1.860 Mio. EUR (Vorjahr: 2.784 Mio. EUR) und einem Anstieg der Steuerzahlungen um 51 % auf 1.009 Mio. EUR (Vorjahr: 670 Mio. EUR) im Zusammenhang mit den gestiegenen Ergebnissen der letzten Jahre sowie Nachzahlungen aus Betriebsprüfungen. Die Einführung des IFRS 16 führte durch den Wegfall von Leasingzahlungen, die bislang im operativen Cashflow abgebildet worden waren, zu einer Entlastung in Höhe von 432 Mio. EUR. Dem steht nun eine entsprechende Belastung des Finanzierungscashflows durch Zins- und Tilgungszahlungen gegenüber.

Adjusted Free Cashflow liegt 30 % unter Vorjahr

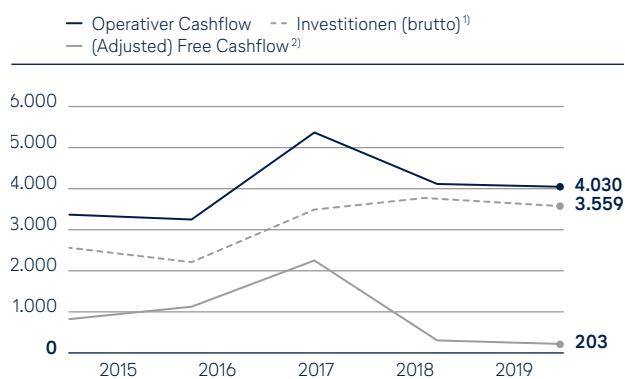
Die Bruttoinvestitionen (ohne Anteilskäufe) der Lufthansa Group betrugen 3.559 Mio. EUR und enthielten die zuvor angeführten Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen. Zusätzlich wurden noch Zahlungen für reparaturfähige Flugzeugersatzteile in Höhe von 231 Mio. EUR (Vorjahr: 388 Mio. EUR) sowie 107 Mio. EUR (Vorjahr: 60 Mio. EUR) für Anteilskäufe getätigt.

Durch die Veräußerung von Vermögenswerten wurden Einnahmen von 136 Mio. EUR (Vorjahr: 152 Mio. EUR) erzielt. Die Zins- und Dividendeneinnahmen erhöhten sich um 61 % auf 313 Mio. EUR (Vorjahr: 194 Mio. EUR). Die für die Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel betrugen somit insgesamt 3.448 Mio. EUR und lagen 11 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 3.859 Mio. EUR).

Nach Abzug dieser Nettozahlungsabflüsse aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2019 ein positiver Free Cashflow von 582 Mio. EUR (Vorjahr: 250 Mio. EUR).

Der Adjusted Free Cashflow (Free Cashflow bereinigt um den IFRS 16-Effekt) sank trotz geringerer Nettoinvestitionszahlungen aufgrund höherer Steuerzahlungen und der geringeren operativen Ergebniszuflüsse um 30 % auf 203 Mio. EUR (Vorjahr: 288 Mio. EUR). Leasingzahlungen werden entsprechend IFRS 16 als Tilgung und Zinszahlung innerhalb des Finanzierungs-Cashflows gezeigt. Der Adjusted Free Cashflow berücksichtigt den Mittelabfluss aus Leasingverhältnissen (Tilgungsanteil), der im Finanzierungs-Cashflow gezeigt wird.

G16 CASHFLOW UND INVESTITIONEN in Mio. €



¹⁾ Ausweis der Investitionen ohne anteilige Jahresergebnisse aus der Equity-Bewertung.

²⁾ Ab 2018: Adjusted Free Cashflow.

Finanzierungstätigkeit führt zu Abfluss an Nettozahlungsmitteln

Aus dem Erwerb und dem Verkauf von Wertpapieren inklusive der Dotierung von Pensionsvermögen ergaben sich Nettoabflüsse von 419 Mio. EUR (Vorjahr: Zufluss von 590 Mio. EUR).

Der Saldo der Finanzierungstätigkeit resultierte in einem Abfluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 161 Mio. EUR (Rückgang um 74 %, Vorjahr: Abfluss von 626 Mio. EUR). Dieser beinhaltete Abflüsse zur Tilgung von IFRS 16-Leasingverbindlichkeiten und korrespondierende Zinszahlungen in Höhe von 432 Mio. EUR.

Der Neuaufnahme von Finanzschulden in Höhe von 3.843 Mio. EUR, unter anderem aus einer Eurobond-Anleihe, zehn Schuldenscheindarlehen und 19 Flugzeugfinanzierungen, standen Mittelabflüsse von 3.413 Mio. EUR im Zusammenhang mit regelmäßigen und vorzeitigen Tilgungen gegenüber. Weitere Mittelabflüsse von 592 Mio. EUR ergaben sich insbesondere aus Zinsausgaben sowie Gewinnausschüttungen an die Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG und an Minderheitsgesellschafter.

Liquidität liegt 7 % über Vorjahresniveau

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente lagen mit 1.431 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 1.434 Mio. EUR). Der Bestand an kurzfristigen Wertpapieren stieg um 14 % auf 1.970 Mio. EUR (Vorjahr: 1.735 Mio. EUR). Insgesamt stieg die Liquidität um 7 % auf 3.385 Mio. EUR (Vorjahr: 3.169 Mio. EUR).

T026 VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG LUFTHANSA GROUP

	2019 in Mio. €	2018 in Mio. €	Veränderung in %
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.860	2.784	- 33
Abschreibungen/Zuschreibungen	2.837	2.201	29
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	20	- 34	
Zinsergebnis/Beteiligungsergebnis	147	- 30	
Gezahlte Ertragsteuern	- 1.009	- 670	51
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	- 134	- 276	- 51
Veränderung des Trade Working Capitals	490	410	20
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	- 181	- 276	- 34
Operativer Cashflow	4.030	4.109	- 2
Investitionen und Zugänge reparaturfähige Ersatzteile	- 3.897	- 4.205	- 7
Einnahmen aus Verkäufen von Anteilen/Abgang von Anlagevermögen	136	152	- 11
Zinseinnahmen und Dividenden	313	194	61
Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	- 3.448	- 3.859	- 11
Free Cashflow	582	250	133
Erwerb/Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	- 419	590	
Kapitalerhöhung	-	-	-
Transaktionen durch Minderheiten	1	1	0
Aufnahme/Rückführung langfristiger Finanzschulden	430	- 209	
Dividenden	- 414	- 349	19
Zinsausgaben	- 178	- 69	158
Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	- 161	- 626	- 74
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	- 5	2	
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	1.434	1.218	18
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	1.431	1.434	0
Abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 31.12. zum Verkauf stehen	16	-	
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 31.12. nicht zum Verkauf stehen	1.415	1.434	- 1

VERMÖGENSLAGE

Die Konzernbilanzsumme erhöhte sich zum 31. Dezember 2019 vor allem IFRS 16-bedingt um 12 % auf 42.659 Mio. EUR (Vorjahr: 38.213 Mio. EUR).

Dabei stiegen die langfristigen Vermögenswerte um 14 % auf 31.374 Mio. EUR (Vorjahr: 27.559 Mio. EUR). Sie machten damit 74 % der Bilanzsumme aus (Vorjahr: 72 %). Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 6 % auf 11.285 Mio. EUR (Vorjahr: 10.654 Mio. EUR). Ihr Anteil an der Bilanzsumme ging von 28 % im Vorjahr auf 26 % im Jahr 2019 zurück.

Das Eigenkapital erhöhte sich um 7 % auf 10.256 Mio. EUR (Vorjahr: 9.573 Mio. EUR). Insgesamt machten die langfristigen Mittel 63 % der Bilanzsumme aus (Vorjahr: 58 %). Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel deckten die langfristigen Vermögenswerte zu 85 % (Vorjahr: 80 %). Der Anteil der kurzfristigen Mittel an der Bilanzsumme sank auf 37 % (Vorjahr: 42 %).

Aktiva

Langfristiges Vermögen steigt aufgrund IFRS 16-Effekt und Flugzeuginvestitionen

Die langfristigen Vermögenswerte stiegen im Geschäftsjahr 2019 um 14 % auf 31.374 Mio. EUR (Vorjahr: 27.559 Mio. EUR). Ausschlaggebend hierfür war insbesondere der IFRS 16-Effekt in Höhe von 2.364 Mio. EUR. Darüber hinaus führten die Investitionen in Flugzeuge und Reservetriebwerke (ohne Nutzungsrechte) sowie hierauf geleistete Anzahlungen zu einem Nettoanstieg dieser Vermögenswerte um 7 % auf 17.878 Mio. EUR (Vorjahr: 16.776 Mio. EUR). Die aktiven latenten Steuern erhöhten sich um 6 % auf 2.268 Mio. EUR (Vorjahr: 2.131 Mio. EUR), insbesondere aufgrund zinsbedingter Bewertungseffekte bei den Pensionsverpflichtungen.

Kurzfristiges Vermögen liegt 6 % über Vorjahr

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen gegenüber Vorjahr um 6 % auf 11.285 Mio. EUR (Vorjahr: 10.654 Mio. EUR), vor allem aufgrund des Anstiegs von zum Verkauf stehenden Vermögenswerten in Höhe von 369 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR), von denen 358 Mio. EUR die Veräußerungsgruppe der europäischen Catering-Gesellschaften betrafen. Darüber hinaus wurden Wertpapiere in Höhe von 1.970 Mio. EUR als strategische Liquiditätsreserve gehalten (+14 %, Vorjahr: 1.735 Mio. EUR). Die Forderungen sanken dagegen um 3 % auf 5.417 Mio. EUR (Vorjahr: 5.576 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des rückläufigen Frachtgeschäfts sowie der Umgliederung des Forderungsbestands der Veräußerungsgruppe.

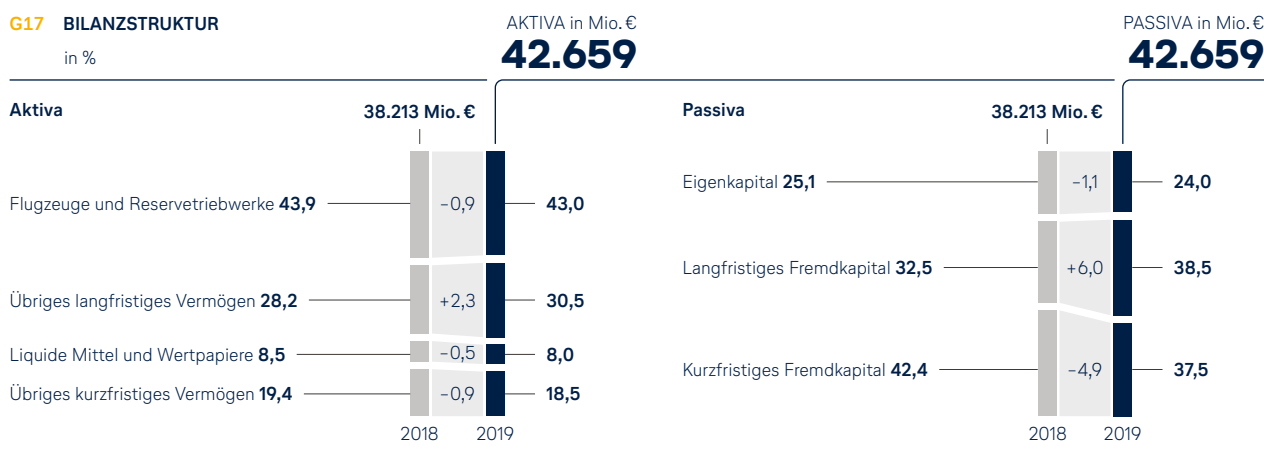
Passiva

Eigenkapital steigt um 7 %, Eigenkapitalquote sinkt um 1,1 Prozentpunkte

Das Eigenkapital (inklusive der Anteile der Minderheitsgesellschafter) erhöhte sich gegenüber Vorjahr um 7 % auf 10.256 Mio. EUR (Vorjahr: 9.573 Mio. EUR). Ausschlaggebend hierfür waren insbesondere das positive Nachsteuerergebnis sowie der Anstieg der Marktwerte von Derivaten in Höhe von 396 Mio. EUR. Dem standen negative ergebnisneutrale Bewertungseffekte aus Pensionen und latenten Steuern von 763 Mio. EUR sowie Dividendenausschüttungen an die Aktionäre der Gesellschaft in Höhe von 380 Mio. EUR gegenüber.

Die Eigenkapitalquote sank gegenüber Vorjahr um 1,1 Prozentpunkte auf 24,0 % (Vorjahr: 25,1 %). Der negative Effekt aus den Bilanzierungsänderungen nach IFRS 16 in Höhe von 1,5 Prozentpunkten wurde somit mehr als ausgeglichen.

G17 BILANZSTRUKTUR



T027 ENTWICKLUNG VON KONZERNERGEBNIS, EIGENKAPITAL, EIGENKAPITALQUOTE UND EIGENKAPITALRENDITE

		2019	2018	2017	2016	2015
Konzernergebnis ¹⁾	Mio. €	1.245	2.196	2.374	1.803	1.722
Eigenkapital ¹⁾	Mio. €	10.256	9.573	9.110	7.149	5.845
Eigenkapitalquote ¹⁾	%	24,0	25,1	25,5	20,6	18,0
Eigenkapitalrendite ¹⁾	%	12,1	22,9	26,1	25,2	29,5

¹⁾ Inkl. Minderheiten.**IFRS-Effekt und höhere Pensionsverpflichtungen bedingen Anstieg der langfristigen Verbindlichkeiten**

Die langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen stiegen im Geschäftsjahr 2019 um 32 % auf 16.417 Mio. EUR (Vorjahr: 12.425 Mio. EUR). Dabei stiegen insbesondere die langfristigen Finanzschulden um 68 % auf 8.396 Mio. EUR (Vorjahr: 5.008 Mio. EUR). Der IFRS 16-Einführungseffekt beträgt 1.958 Mio. EUR, davon 1.599 Mio. EUR im langfristigen Bereich. 2019 erhöhten sich die Leasingverbindlichkeiten um weitere 428 Mio. EUR, sodass sich zum Jahresende ein Betrag von 2.386 Mio. EUR (davon 1.983 Mio. EUR langfristig) ergab. Darüber hinaus stiegen die Pensionsverbindlichkeiten um 14 % auf 6.659 Mio. EUR (Vorjahr: 5.865 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des auf 1,4 % gesunkenen Zinssatzes zur Abzinsung von Pensionsverpflichtungen (Vorjahr: 2,0 %). Die positive Wertentwicklung des Planvermögens konnte diesen Effekt nur teilweise ausgleichen.

Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen sinken gegenüber Vorjahr um 1 %

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen sanken im Geschäftsjahr 2019 um 1 % auf 15.986 Mio. EUR (Vorjahr: 16.215 Mio. EUR). Maßgeblich hierfür waren insbesondere der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstiger finanzieller Verbindlichkeiten um 6 %, bedingt durch geringere Abgrenzungen für erfolgsabhängige Mitarbeitervergütungen sowie die Umgliederung der Schulden der Veräußerungsgruppe der europäischen Catering-Gesellschaften. Weiterhin sanken die effektiven Ertragsteuerverpflichtungen aufgrund erfolgter Zahlungen für Vorjahreszeiträume um 49 % sowie die negativen Marktwerte von Derivaten infolge steigender Rohölpreise um 65 %.

Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten in Höhe von 540 Mio. EUR betreffen die Veräußerungsgruppe der europäischen Catering-Gesellschaften und beinhalten unter anderem Pensionsverpflichtungen in Höhe von 289 Mio. EUR.

Nettokreditverschuldung liegt 91 % über Vorjahr

Die Nettokreditverschuldung lag mit 6.662 Mio. EUR um 91 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 3.489 Mio. EUR). Sie errechnet sich als Saldo aus den Bruttofinanzschulden und dem vorhandenen Finanzvermögen. Die Summe von Nettokreditverschuldung und Pensionsverpflichtungen belief sich zum Stichtag auf 13.321 Mio. EUR, was einem Anstieg von 42 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht (Vorjahr: 9.354 Mio. EUR).

Neben dem Effekt aus der rückläufigen Ergebnisentwicklung entfielen 26 Prozentpunkte beziehungsweise 2.386 Mio. EUR des Anstiegs auf die Bilanzierungsänderung nach IFRS 16. Der Anstieg der Pensionsverbindlichkeiten machte weitere 8 Prozentpunkte aus.

Das Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA stieg aufgrund der rückläufigen Ergebnisentwicklung sowie der zinsbedingt gestiegenen Pensionsrückstellungen und des IFRS 16-Effekts (zusammen 0,6 Punkte) gegenüber Vorjahr um 1,0 Punkte auf 2,8.

T028 BERECHNUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG

	2019 in Mio. €	2018 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	2.110	1.957	8
Anleihen	1.094	1.007	9
Leasingverbindlichkeiten (IFRS 16) ¹⁾	2.386	-	-
Übrige langfristige Finanzschulden	4.440	3.721	19
	10.030	6.685	50
Übrige Bankverbindlichkeiten	17	39	-56
Konzernkreditverschuldung	10.047	6.724	49
Bankguthaben und Kassenbestände	1.415	1.500	-6
Wertpapiere	1.970	1.735	14
Nettokreditverschuldung	6.662	3.489	91
Pensionsrückstellungen	6.659	5.865	14
Nettokreditverschuldung und Pensionsrückstellungen	13.321	9.354	42

¹⁾ Ohne die ehemaligen Finanzleasingverbindlichkeiten nach IAS 17.

Zielerreichung und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Lufthansa Group erreicht die im Juni 2019 angepasste Prognose für das Gesamtjahr. | Die Ergebnisentwicklung von Eurowings und des Geschäftsfelds Logistik blieb hinter der ursprünglichen Prognose zurück. | Marktumfeld in Europa, höhere Treibstoffkosten und rückläufiger Luftfrachtmarkt belasten. | Entwicklung der Geschäftsfelder Technik und Catering entspricht der Prognose.

ZIELERREICHUNG

G18 ZIELERREICHUNG 2019

	Passagier-Airlines			
	Network Airlines		Eurowings	
	Prognose 2019 ¹⁾	Ergebnis 2019	Prognose 2019 ¹⁾	Ergebnis 2019
Kapazitätswachstum (ASK)	ca. + 4 %	4 %	ca. + 2 %	- 1 %
Stückerlöse	stabil bis niedrig einstellig rückläufig	- 3,1 %	stabil bis niedrig einstellig steigend	- 0,4 %
Stückkosten	- 0,5 % bis - 1,5 %	- 1,0 %	- 7 % bis - 9 %	- 3,7 %
Treibstoffkosten	+ 550 Mio. EUR	+ 595 Mio. EUR	+ 100 Mio. EUR	+ 81 Mio. EUR
Adjusted EBIT-Marge	7,5 % bis 9,5 %	7,8 %	um 0 %	- 4,0 %

	Non-PAX							
	Logistik		Technik		Catering		Weitere	
	Prognose ¹⁾ 2019	Ergebnis 2019	Prognose ¹⁾ 2019	Ergebnis 2019	Prognose ¹⁾ 2019	Ergebnis 2019	Prognose ¹⁾ 2019	Ergebnis 2019
Umsatzwachstum	hoch einstellig steigend	- 9 %	im mittleren einstelligen Bereich steigend	13 %	stabil	4 %		
Adjusted EBIT-Marge	7 % bis 9 %	0,0 %	7 % bis 8 %	7,1 %	2 % bis 4 %	3,8 %		
Adjusted EBIT							- 150 Mio. EUR	- 227 Mio. EUR

	Lufthansa Group	
	Prognose 2019 ¹⁾	Ergebnis 2019
Umsatzwachstum	im mittleren einstelligen Bereich steigend	2 %
Adjusted EBIT-Marge	6,5 % bis 8,0 %	5,6 %

¹⁾ Wie im Geschäftsbericht 2018 berichtet.

Angepasste Prognose für das Geschäftsjahr 2019 wird erreicht

Die Lufthansa Group passte im Juni 2019 ihre Gesamtjahresprognose für die Adjusted EBIT-Marge von „6,5% bis 8,0%“ auf „5,5% bis 6,5%“ an. Gründe waren vor allem der hohe Preisdruck in Europa aufgrund von Überkapazitäten sowie die Abschwächung des globalen Luftfrachtmarkts. Die aktualisierte Prognose entsprach einem Adjusted EBIT zwischen 2,0 Mrd. EUR und 2,4 Mrd. EUR. Diese Prognose konnte mit einer Adjusted EBIT-Marge von 5,6% und einem Adjusted EBIT von 2.026 Mio. EUR erreicht werden.

Ursprüngliche Prognose für 2019 konnte nur in einzelnen Geschäftsfeldern erreicht werden

Der ursprünglich im Geschäftsbericht 2018 aufgestellte Ausblick für die finanzielle Entwicklung im Geschäftsjahr 2019 konnte nur in einzelnen Geschäftsfeldern erreicht werden. So lagen die Ergebnisse der Geschäftsfelder Network Airlines, Technik und Catering im Rahmen der ursprünglichen Prognose.

Die ursprüngliche Prognose für das Geschäftsfeld Eurowings konnte dagegen nicht erreicht werden. Maßgeblich hierfür war das durch intensiven Wettbewerb und Überkapazitäten geprägte schwierige europäische Marktumfeld. Der daraus resultierende Preisverfall konnte durch Verbesserungen der operationellen Stabilität und erste Effekte der Turnaround-Maßnahmen nur teilweise kompensiert werden.

Ebenso wurde die ursprüngliche Prognose für das Geschäftsfeld Logistik im Geschäftsjahr 2019 verfehlt. Maßgeblich hierfür war die rückläufige Entwicklung des globalen Luftfrachtmarkts. Dieser litt insbesondere unter Handelskonflikten und den Unsicherheiten rund um den Brexit.

Die Entwicklung von Bruttoinvestitionen und Verschuldungsgrad fiel wie prognostiziert aus. Der Adjusted ROCE blieb aufgrund der schwächeren Ergebnisentwicklung hinter der ursprünglichen Erwartung zurück.

T029 ZIELERREICHUNG UND ENTWICKLUNG WESENTLICHER KPIs

		Ergebnis 2018	Prognose 2019 ¹⁾	Ergebnis 2019
Bruttoinvestitionen	Mio. €	3.757	rund 3.600	3.559
Adjusted ROCE	%	10,6	leicht unter Vorjahr	6,6
Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA		1,8	deutlich unter 3,5	2,8

¹⁾ Wie im Geschäftsbericht 2018 berichtet.

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG

2019 war ein anspruchsvolles Jahr für die Lufthansa Group. Es war gekennzeichnet durch die Abschwächung des weltweiten Wirtschaftswachstums, Handelskonflikte, Brexit-Unsicherheiten sowie Überkapazitäten in den Heimatmärkten und den daraus resultierenden Preisverfall. Trotz dieser schwierigen Bedingungen konnte die Lufthansa Group im Berichtsjahr ein Adjusted EBIT von über 2 Mrd. EUR erzielen.

Die Stückkosten konnten im vierten Jahr in Folge reduziert werden. Das Langstreckengeschäft konnte weiter profitabel ausgebaut werden und der Konzern hat seine starke Position auf seinen Heimatmärkten weiter verbessert. Die Zahl der Fluggäste, die angebotenen und abgesetzten Sitzkilometer sowie der Sitzladefaktor erreichten im Geschäftsjahr neue Rekordwerte. Lufthansa Technik und die LSG Group konnten ihre Ergebnisse verbessern.

Mit dem Verkauf des europäischen Geschäfts der LSG Group wurde die strategische Weiterentwicklung der Lufthansa Group vom Aviation-Konzern zur Airline-Gruppe weiter vorangetrieben.

Die Premium-Positionierung der Network Airlines wurde durch die Modernisierung der Flotte und durch die Einführung innovativer Produkte und Services weiter gestärkt. Dabei wurde die Qualitätsoffensive erneut durch begehrte Auszeichnungen und die neuerliche Bestätigung des Five-Star-Ratings von Skytrax honoriert.

Die strategische Neuausrichtung von Eurowings mit der Fokussierung auf Kurzstrecken im Punkt-zu-Punkt-Verkehr zeigte bereits erste Erfolge. Mit einem umfassenden Maßnahmenpaket soll bis zum Jahr 2021 die Rückkehr in die Gewinnzone erreicht werden. Darüber hinaus wurden auch bei Austrian Airlines, Brussels Airlines und bei Lufthansa Cargo Programme zur nachhaltigen Ergebnisverbesserung initiiert.

Die Lufthansa Group hat außerdem eine umfassende Strategie aus kurz- und langfristig wirksamen Maßnahmen entwickelt, um die Auswirkungen des Fliegens auf die Umwelt zu minimieren und vor allem den CO₂-Ausstoß zu senken.

Die starken Marktpositionen der Airlines und der Aviation Services, die angestoßenen Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Konzerns sowie seine bilanzielle Stärke bilden eine solide Grundlage für nachhaltiges, profitables Wachstum.

Geschäftsfelder

Geschäftsfeld Network Airlines

Geschäftsfeld Network Airlines umfasst Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines. | Premium-Positionierung, Flottenmodernisierung und operationelle Stabilität stehen im Fokus. | Stückkosten weiter gesenkt. | Ergebnis von schwieriger Marktsituation und gestiegenen Treibstoffkosten belastet.

23,1

Umsatz in Mrd. €

1.805

Adjusted EBIT in Mio. €

T030 KENNZAHLEN NETWORK AIRLINES

		2019	2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	23.106	22.549	2
davon Verkehrserlöse	Mio. €	21.375	20.707	3
Adjusted EBITDA	Mio. €	3.483	3.926	- 11
Adjusted EBIT	Mio. €	1.805	2.429	- 26
EBIT	Mio. €	1.757	2.549	- 31
Adjusted EBIT-Marge	%	7,8	10,8	- 3,0 P.
Adjusted ROCE	%	12,2	19,4	- 7,2 P.
EACC	Mio. €	850	1.518	- 44
Segment- investitionen	Mio. €	2.605	2.573	1
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	52.741	51.778	2
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	52.378	51.327	2

Geschäftstätigkeit

Network Airlines stellen Qualität von Produkt und Service in den Fokus

Zum Geschäftsfeld Network Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines.

Die drei Airlines bieten ihren Kunden ein Premium-Angebot mit qualitativ hochwertigem Produkt und Service. Durch die Multi-Hub-Strategie wird den Passagieren ein umfassendes

Streckennetz bei gleichzeitig höchster Reiseflexibilität geboten. Im Sommerflugplan 2019 umfasste das über die internationalen Drehkreuze Frankfurt, München, Zürich und Wien bediente Streckennetz 273 Destinationen in 86 Ländern.

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

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Flottenerneuerung und -vereinheitlichung wird vorangetrieben

Die Network Airlines der Lufthansa Group modernisieren ihre Flotte kontinuierlich. Der Einsatz moderner Flugzeugtypen führt zu nachhaltigen Kostensenkungen, einem niedrigeren Treibstoffverbrauch sowie verringerten CO₂- und Geräuschemissionen. Darüber hinaus führt eine Vereinheitlichung der Flotte mit der einhergehenden Reduzierung der Flugzeugmuster zur Komplexitätsreduktion und damit zu weiteren Kostensenkungen.

Komplexität wird ebenfalls durch die Vereinheitlichung der Kabine reduziert. So werden alle Flugzeuge der Airbus A320-Familie, die seit 2019 an die Network Airlines ausgeliefert werden, mit einer einheitlichen Kabine ausgestattet. Dadurch können die Flugzeuge bei Bedarf innerhalb kurzer Zeit und mit geringem Aufwand angepasst und zwischen den Network Airlines transferiert werden. Weitere Synergien ergeben sich dabei auch beim Flugzeugeinkauf.

Operationelle Stabilität wird weiter verbessert

Die im Geschäftsjahr 2018 im Rahmen des Projekts „Operational Excellence“ eingeführten Maßnahmen zur Verbesserung der operationellen Stabilität wurden auch 2019 konsequent weiter umgesetzt und zeigen Wirkung. So konnten sowohl die Pünktlichkeit als auch die Zuverlässigkeit und damit einhergehend die Kundenzufriedenheit im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesteigert werden.

Kundenerlebnis wird fortlaufend verbessert

Die Network Airlines investieren kontinuierlich in die Verbesserung ihrer Produkte und Services, um dem Kunden ein qualitativ hochwertiges Reiseerlebnis zu bieten.

So wurde beispielsweise im Geschäftsjahr 2019 ein neuer, nochmals verbesserter Sitz eingeführt, der den Kunden der Network Airlines zukünftig einen noch höheren Komfort auf der Kurzstrecke bieten soll. Der innovative Sitz verfügt über einen USB-Anschluss, Tablet-Halter und bietet einen größeren Freiraum.

Unter dem strategischen Leitgedanken „New Premium“ fokussieren sich die Network Airlines darauf, die Bedürfnisse der Kunden entlang der gesamten Reisekette noch besser zu erfüllen. Digitalisierung und Nachhaltigkeitsaspekte spielen dabei eine zunehmend wichtige Rolle.

Die vielfältigen Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität werden vom Kunden honoriert. Dies spiegelt sich erneut in den diversen Auszeichnungen wider, welche die Network Airlines im abgelaufenen Geschäftsjahr erhalten haben.

Verkehrsleistung wächst auf neue Höchststände

Im Geschäftsjahr 2019 beförderten die Network Airlines insgesamt 107 Mio. Passagiere (Vorjahr: 104 Mio.). Mit einem Anstieg um 3 % gegenüber Vorjahr wurde erneut ein Passagierrekord aufgestellt. Die Zahl der Flüge stieg um 2 %. Das Angebot wurde um 4 % ausgebaut, der Absatz stieg um 5 %. Der Sitzladefaktor erhöhte sich um 1,0 Prozentpunkte auf 82,5 %. Die Durchschnittserlöse sanken um 2,0 %. Auf währungsbereinigter Basis lagen sie 3,9 % unter Vorjahr. Die Verkehrserlöse stiegen mengen- und währungsbedingt um 3 %.

T031 LEISTUNGSDATEN NETWORK AIRLINES

		2019	2018	Veränderung in %
Flüge ¹⁾	Anzahl	859.888	840.945	2
Fluggäste ¹⁾	Tsd.	106.978	103.639	3
Angebote Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	295.687	284.642	4
Verkaufte Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	243.982	232.030	5
Sitzladefaktor	%	82,5	81,5	1,0 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

In der regionalen Betrachtung wurden in allen Verkehrsgebieten Angebot und Absatz ausgebaut. Der Sitzladefaktor blieb im Verkehrsgebiet Europa unverändert, in allen anderen Verkehrsgebieten stieg er an. Die Durchschnittserlöse sanken in allen Verkehrsgebieten. Die Verkehrserlöse stiegen in allen Verkehrsgebieten.

T032 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Network Airlines

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebote Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2019 in Mio. €	Veränderung in %	2019 in Tsd.	Veränderung in %	2019 in Mio. €	Veränderung in %	2019 in Mio. €	Veränderung in %	2019 in %	Veränderung in P.
Europa	8.748	1	81.674	3	87.248	4	67.248	4	77,1	0,0
Amerika	7.121	4	12.346	4	111.070	3	94.990	5	85,5	1,6
Asien/Pazifik	4.030	4	7.325	4	69.796	3	59.505	5	85,3	1,0
Nahost/Afrika	1.622	9	5.633	9	27.573	8	22.239	10	80,7	1,6
Überleitungs- position ¹⁾	- 146	- 14	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamtverkehr	21.375	3	106.978	3	295.687	4	243.982	5	82,5	1,0

¹⁾ Darin enthalten 146 Mio. EUR Kompensationszahlungen für Flugausfälle und -verspätungen.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz entwickelt sich positiv

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Network Airlines stiegen im Geschäftsjahr 2019 aufgrund der gestiegenen Verkehrsleistung um 2 % auf 23.106 Mio. EUR (Vorjahr: 22.549 Mio. EUR). Die operativen Erlöse stiegen um 3 % auf 23.891 Mio. EUR (Vorjahr: 23.248 Mio. EUR). Die währungs-bereinigten Stückerlöse (RASK) sanken um 3,1%, primär bedingt durch Rückgänge im Europaverkehr aufgrund des Preisverfalls durch marktweite Überkapazitäten und des gesamtwirtschaftlichen Abschwungs in den Heimatmärkten, die durch Zuwächse auf der Langstrecke nur teilweise ausgeglichen wurden.

T033 OPERATIVE KENNZAHLEN NETWORK AIRLINES¹⁾

	2019	2018	Veränderung	Währungs- bereinigte Veränderung
	in € Cent	in € Cent	in %	in %
Durchschnitts- erlöse	8,8	9,0	-2,0	-3,9
Stückerlöse (RASK)	8,0	8,1	-1,0	-3,1
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff	5,6	5,6	0,5	-1,0

¹⁾ Ohne Effekte aus der Umgliederung der Kompensationszahlungen für Flugverspätungen.

Aufwendungen steigen gegenüber Vorjahr

Die operativen Aufwendungen stiegen im Geschäftsjahr 2019 um 6 % auf 22.132 Mio. EUR (Vorjahr: 20.854 Mio. EUR), insbesondere aufgrund höherer Treibstoff- und Technikkosten. Die währungs-bereinigten Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff sanken um 1,0 %, vor allem aufgrund von Produktivitätssteigerungen und geringer Aufwendungen für Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb.

Die Materialaufwendungen lagen mit 12.799 Mio. EUR um 9 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 11.714 Mio. EUR). Dabei stiegen die Treibstoffkosten um 13 % auf 5.326 Mio. EUR (Vorjahr: 4.731 Mio. EUR). Die Aufwendungen für Emissionszertifikate lagen bei 57 Mio. EUR, 73 % über Vorjahr (Vorjahr: 33 Mio. EUR). Die Aufwendungen für Technikleistungen stiegen um 13 % auf 1.912 Mio. EUR (Vorjahr: 1.691 Mio. EUR).

Der Personalaufwand stieg um 1 % auf 4.210 Mio. EUR (Vorjahr: 4.159 Mio. EUR), bei einem Anstieg der Mitarbeiterzahl um 2 %.

Die Abschreibungen stiegen um 12 % auf 1.678 Mio. EUR (Vorjahr: 1.497 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken um 1 % auf 3.445 Mio. EUR (Vorjahr: 3.484 Mio. EUR).

T034 AUFWENDUNGEN NETWORK AIRLINES

	2019 in Mio. €	2018 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	12.799	11.714	9
davon Treibstoff	5.326	4.731	13
davon Gebühren	3.282	3.224	2
davon Charteraufwand ¹⁾	246	181	36
davon Technikleistungen	1.912	1.691	13
Personalaufwand ²⁾	4.210	4.159	1
Abschreibungen ³⁾	1.678	1.497	12
Sonstiger operativer Aufwand ⁴⁾	3.445	3.484	-1
Summe operative Aufwendungen	22.132	20.854	6

¹⁾ 2018 inkl. Operating Lease-Aufwendungen nach IAS 17.

²⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

³⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

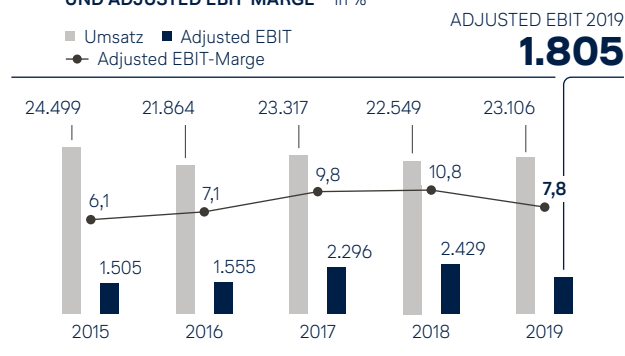
⁴⁾ Ohne Buchverluste.

Adjusted EBIT liegt 26 % unter Vorjahr

Die Network Airlines erzielten im Geschäftsjahr 2019 ein Adjusted EBIT in Höhe von 1.805 Mio. EUR. Damit lag es 26 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 2.429 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge sank um 3,0 Prozentpunkte auf 7,8 % (Vorjahr: 10,8 %). Das EBIT sank gegenüber Vorjahr um 31 % auf 1.757 Mio. EUR (Vorjahr: 2.549 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultierte im Geschäftsjahr 2019 vor allem aus Buchverlusten bei verschrotteten Flugzeugen sowie außerplanmäßigen Abschreibungen auf IT-Projekte und Finanzforderungen im Zusammenhang mit der Insolvenz der Thomas Cook-Gruppe.

G19 NETWORK AIRLINES:

ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. €
UND ADJUSTED EBIT-MARGE¹⁾ in %



¹⁾ Werte 2015 gemäß vormaligem Geschäftsfeld Passage Airline Gruppe.

Segmentinvestitionen steigen gegenüber Vorjahr

Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Segmentinvestitionen um 1 % auf 2.605 Mio. EUR (Vorjahr: 2.573 Mio. EUR), vor allem aufgrund der Modernisierung der Langstreckenflotten.

LUFTHANSA GERMAN AIRLINES

T035 KENNZAHLEN LUFTHANSA GERMAN AIRLINES¹⁾

		2019	2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	16.119	15.803	2
Adjusted EBITDA	Mio. €	2.336	2.750	-15
Adjusted EBIT	Mio. €	1.225	1.753	-30
EBIT	Mio. €	1.167	1.773	-34
Adjusted EBIT-Marge	%	7,6	11,1	-3,5 P.
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	35.221	34.754	1
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	34.996	34.599	1
Flüge ²⁾	Anzahl	561.510	554.615	1
Fluggäste ²⁾	Tsd.	71.307	69.886	2
Angebotene Sitzkilometer ²⁾	Mio.	204.202	196.789	4
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	168.085	160.074	5
Sitzladefaktor ²⁾	%	82,3	81,3	1,0 P.

¹⁾ Inkl. Regionalpartnern.²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Lufthansa German Airlines ist die größte deutsche Fluggesellschaft. Sie unterhält Drehkreuze an den beiden größten deutschen Flughäfen Frankfurt und München. Die Regionalfluggesellschaften CityLine und Air Dolomiti sind ebenfalls Teil von Lufthansa German Airlines. Insgesamt bedient Lufthansa German Airlines mit einer Flotte von 364 Flugzeugen ein Streckennetz von 214 Zielen in 75 Ländern.

Flotte wird kontinuierlich modernisiert

Lufthansa German Airlines hat das im Jahr 2013 gestartete Flottenerneuerungsprogramm auch im Geschäftsjahr 2019 konsequent fortgeführt. So wurden insgesamt 20 neue Flugzeuge in Dienst gestellt. Diese zählen zu den weltweit modernsten, leisesten und treibstoffsparsamsten Maschinen.

In München wurden drei neue A350-900 stationiert. Das hochmoderne Langstreckenflugzeug fliegt mit einem Treibstoffverbrauch von durchschnittlich 2,6 Liter/100 Passagierkilometer.

Darüber hinaus wurden für die Kurzstrecke 17 Flugzeuge der A320-Familie in Betrieb genommen, darunter fünf A320neo und sieben A320ceo. Zudem hat Lufthansa German Airlines 2019 den ersten A321neo in den Dienst gestellt. Dieser hochmoderne Nachfolger des A321 verbraucht bis zu 20 % weniger Treibstoff, ist deutlich leiser und stößt weniger CO₂ aus als das Vorgängermodell. Ende 2019 waren fünf Flugzeuge dieses Typs in Frankfurt stationiert.

Streckennetz wird optimiert und um touristische Langstrecken-Destinationen erweitert

Lufthansa German Airlines hat im Geschäftsjahr 2019 zahlreiche neue Destinationen in ihr Streckennetz integriert. Dabei wurden insbesondere auch die Aktivitäten im strategisch wichtigen touristischen Bereich gestärkt, sowohl auf der Kurz- und Mittel- als auch auf der Langstrecke. Auf der Langstrecke wurden beispielsweise Flüge von Frankfurt zu den Urlaubsinseln Mauritius und Barbados sowie nach Las Vegas und Windhoek in den Flugplan aufgenommen. Die Flüge werden von Eurowings durchgeführt, deren Langstreckenflotte zum 1. Januar 2020 kommerziell in die Organisation der Network Airlines verlagert wurde. Mit dem Sommerflugplan 2020 soll das touristische Langstreckenangebot ab Frankfurt, München und Düsseldorf weiter ausgebaut werden. Um den Passagieren eine umweltfreundliche Anbindung an den Flughafen Frankfurt anzubieten, wurde im innerdeutschen Verkehr im Jahr 2019 das Intermodalangebot in Kooperation mit der Deutschen Bahn ausgeweitet.

Kundenorientierung und Digitalisierung stehen im Fokus

Lufthansa German Airlines strebt die Qualitätsführerschaft in ihren Märkten an. Dafür werden kontinuierlich Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Kundenservice entlang der gesamten Reisekette identifiziert und umgesetzt. So wurde beispielsweise in einem Pilotprojekt gezeigt, dass der Einsteigevorgang mit Hilfe biometrischer Verfahren signifikant verkürzt werden kann. Durch die zunehmende Digitalisierung können über die Lufthansa App Produkte effizient und kostengünstig angeboten und von Kunden gebucht werden.

Durch die Einführung einer neuen Kundensegmentierung im Rahmen des „New Premium“-Konzepts können den Fluggästen maßgeschneiderte Produkte angeboten werden. Beispielsweise gibt es bei Lufthansa German Airlines auf ausgewählten Langstreckenflügen Tarife, die lediglich Handgepäck beinhalten. Zusatzleistungen wie Sondergepäck, Sitzplatzreservierungen und viele weitere können optional hinzugebucht werden.

Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung und Effizienzsteigerung zeigen Wirkung

Lufthansa German Airlines setzt weiterhin konsequent Maßnahmen zur nachhaltigen Ergebnisverbesserung und Effizienzsteigerung um. Diese resultierten auch im abgelaufenen Geschäftsjahr in einer Reduktion der Stückkosten. Zu den wesentlichen Themenfeldern zählen die voranschreitende Flottenmodernisierung und die damit einhergehende Reduktion des Treibstoffverbrauchs, die Optimierung des Streckennetzes sowie die Anpassung der Serviceabläufe an Bord. Weiterhin wurde das Programm zur Verbesserung der operativen Performance nachhaltig in der Organisation verankert, um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit weiter zu verbessern. Dadurch sollen die Kundenzufriedenheit weiter erhöht und Kosten durch Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb vermindert werden.

Qualitätsoffensive wird durch begehrte Auszeichnungen honoriert

Die vielfältigen Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit wurden mit in der Branche begehrten Preisen honoriert. So wurde Lufthansa German Airlines 2019 zum dritten Mal in Folge von dem renommierten Marktforschungsinstitut Skytrax nach einer Befragung von rund 20 Mio. Passagieren aus über 160 Ländern zur „Best Airline in Europe“ und „Best Western European Airline“ gekürt. Darüber hinaus besitzt Lufthansa German Airlines nach wie vor als einzige Fluggesellschaft außerhalb Asiens das begehrte Five-Star-Rating von Skytrax. Lufthansa German Airlines wurde 2019 weiterhin von der Fachzeitschrift Air Transport World als „ATW Airline of the Year“ und bei den Business Traveller Awards als „Beste Airline für Geschäftsreisende im Deutschland- und Europaverkehr“ ausgezeichnet.

Zahl der Passagiere und Auslastung steigen weiter an

Lufthansa German Airlines konnte im Jahr 2019 die Zahl der Passagiere um 2 % auf 71 Mio. steigern (Vorjahr: 70 Mio.). Das Angebot wurde um 4 % gesteigert, der Absatz lag 5 % über Vorjahr. Der Sitzladefaktor stieg um 1,0 Prozentpunkte auf 82,3 % (Vorjahr: 81,3 %). Die Durchschnittserlöse gingen vor allem aufgrund des intensiven Wettbewerbs und Überkapazitäten auf der europäischen Kurzstrecke währungsbereinigt um 4,4 % zurück. Die verstärkte Aufnahme von Zielen im touristischen Langstreckensegment hatte auf diese Entwicklung einen strukturell negativen Effekt. Die Verkehrserlöse von Lufthansa German Airlines sind im Geschäftsjahr 2019 primär mengenbedingt um 3 % auf 14.875 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 14.496 Mio. EUR).

Umsatz und Ergebnis steigen an

Die Umsatzerlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 2 % auf 16.119 Mio. EUR (Vorjahr: 15.803 Mio. EUR). Die operativen Erlöse nahmen ebenfalls um 2 % auf 16.635 Mio. EUR zu (Vorjahr: 16.300 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen 2019 mit 15.455 Mio. EUR um 6 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 14.581 Mio. EUR). Die Entwicklung war im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der Treibstoffkosten um 13 % und der Technikleistungen um 11 %.

Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2019 mit 1.225 Mio. EUR um 30 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 1.753 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge sank um 3,5 Prozentpunkte auf 7,6 % (Vorjahr: 11,1 %).

SWISS

T036 KENNZAHLEN SWISS¹⁾

		2019	2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5.144	4.870	6
Adjusted EBITDA	Mio. €	959	926	4
Adjusted EBIT	Mio. €	558	593	- 6
EBIT	Mio. €	572	686	- 17
Adjusted EBIT-Marge	%	10,8	12,2	- 1,4 P.
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	10.531	9.941	6
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	10.361	9.629	8
Flüge ²⁾	Anzahl	167.119	159.533	5
Fluggäste ²⁾	Tsd.	21.591	20.432	6
Angebotene Sitzkilometer ²⁾	Mio.	63.325	60.519	5
Verkaufte Sitzkilometer ²⁾	Mio.	53.120	50.283	6
Sitzladefaktor ²⁾	%	83,9	83,1	0,8 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

²⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

SWISS ist die größte Fluggesellschaft der Schweiz. Gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air bedient sie ab den Flughäfen Zürich und Genf mit einer Flotte von 107 Flugzeugen ein weltweites Streckennetz von 162 Destinationen in 58 Ländern. Die separat geführte Frachtdivision Swiss WorldCargo bietet mit den Frachträumen der SWISS-Flugzeuge umfassende Airport-to-Airport-Dienstleistungen für hochwertige Güter und betreuungsintensive Fracht zu 130 Destinationen in über 80 Ländern an.

Premium-Positionierung wird weiter gestärkt

SWISS hat im Geschäftsjahr 2019 weiter systematisch in ein hochwertiges Reiseerlebnis für ihre Kunden investiert und damit ihre Premium-Positionierung weiter gestärkt. So wurden vier der insgesamt fünf Flugzeuge vom Typ A340 modernisiert und mit neuen Sitzen in allen drei Reiseklassen, neuem Inflight-Entertainment-System inklusive Internet an Bord sowie einem neuen Beleuchtungskonzept ausgestattet. Im Januar 2020 wurde das fünfte Flugzeug umgebaut, so dass SWISS ihren Fluggästen seitdem auf der gesamten Langstrecke ein einheitliches Premium-Reiseerlebnis anbietet.

Auch am Boden hat SWISS ihr Angebot weiterentwickelt und im Terminal 1 am Flughafen Zürich einen modernisierten Check-in-Bereich eröffnet. Eine verbesserte Zonengestaltung, ein modernisiertes Schalterkonzept für Gruppen, Familien und Premium-Gäste sowie Wartezonen sorgen für eine optimale Orientierung und höheren Komfort für die abreisenden Fluggäste aller Reiseklassen. Im gleichen Terminal wurde zudem mit der SWISS Alpine Lounge eine neuartige Lounge mit alpinem Flair und einem modernen Verpflegungskonzept eröffnet.

Auszeichnungen belegen erstklassige Qualität

SWISS hat 2019 renommierte Auszeichnungen erhalten. Bei den Skytrax World Airline Awards 2019 wurde die SWISS First Class Lounge im Terminal E am Flughafen Zürich als „The World's Best First Class Lounge“ ausgezeichnet. Außerdem konnte SWISS bei den World Travel Awards zum zweiten Mal in Folge den Titel „Europe's Leading Airline – Economy Class“ für sich gewinnen.

Kosteneffizienz soll verbessert werden

SWISS wird auch im Geschäftsjahr 2020 intensiv an der Verbesserung der Kosteneffizienz arbeiten. Dazu investiert die Airline in die weitere Optimierung der operationellen Stabilität, wodurch Kosten, die durch Betreuungsleistungen und Entschädigungen bei Flugunregelmäßigkeiten entstehen, weiter reduziert werden.

Wesentliche Effizienzgewinne sollen zudem durch die weitere Modernisierung der Flotte realisiert werden. So hat SWISS Anfang 2020 bereits das erste Flugzeug vom Typ A320neo eingeflottet. Die Flugzeuge dieses Typs sind besonders treibstoffsparend und sollen ältere Flugzeugmodelle ersetzen. Weiterhin wird SWISS ihr Angebot an maßgeschneiderten Leistungen und Produkten für ihre Kunden ausweiten, vermehrt in digitale Projekte investieren, im Verbund mit den anderen Airlines der Lufthansa Group neue Erlösquellen erschließen und kostenreduzierende Maßnahmen vorantreiben.

Passagierzahlen liegen erneut auf Rekordniveau

Im Geschäftsjahr 2019 konnte SWISS erneut einen Passagierrekord aufstellen. Die Zahl der beförderten Fluggäste stieg gegenüber Vorjahr um 6 % auf 21,6 Mio. (Vorjahr: 20,4 Mio.). Die Zahl der Flüge stieg um 5 %. Das Angebot erhöhte sich ebenfalls um 5 %, der Absatz stieg um 6 %. Der Sitzladefaktor erhöhte sich um 0,8 Prozentpunkte auf 83,9 % (Vorjahr: 83,1 %). Die Durchschnittserlöse stiegen währungsbedingt um 0,8 %. Die Verkehrserlöse stiegen primär mengen- und währungsbedingt um 7 % auf 4.559 Mio. EUR (Vorjahr: 4.255 Mio. EUR).

Adjusted EBIT liegt unter Vorjahr

Die Umsatzerlöse von SWISS stiegen im Geschäftsjahr 2019 vor allem aufgrund der gestiegenen Verkehrsleistung und währungsbedingt um 6 % auf 5.144 Mio. EUR (Vorjahr: 4.870 Mio. EUR). Die operativen Erlöse stiegen ebenfalls um 6 % auf 5.356 Mio. EUR (Vorjahr: 5.060 Mio. EUR), trotz Rückgang der Cargo-Erlöse in Höhe von 9 %.

Die operativen Aufwendungen lagen mit 4.798 Mio. EUR um 7 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 4.467 Mio. EUR). Maßgeblich hierfür waren insbesondere Währungseffekte sowie der Anstieg der Treibstoff- und Technikkosten um jeweils 13 %.

Das Adjusted EBIT sank entsprechend um 6 % auf 558 Mio. EUR (Vorjahr: 593 Mio. EUR). Damit lag die Adjusted EBIT-Marge bei 10,8 %, 1,4 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 12,2 %).

AUSTRIAN AIRLINES**T037 KENNZAHLEN AUSTRIAN AIRLINES**

		2019	2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.108	2.149	- 2
Adjusted EBITDA	Mio. €	188	252	- 25
Adjusted EBIT	Mio. €	19	83	- 77
EBIT	Mio. €	15	90	- 83
Adjusted EBIT-Marge	%	0,9	3,9	- 3,0 P.
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	6.989	7.083	- 1
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	7.022	7.099	- 1
Flüge ¹⁾	Anzahl	139.230	135.293	3
Fluggäste ¹⁾	Tsd.	14.651	13.934	5
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	28.510	27.703	3
Verkaufte Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	23.050	21.965	5
Sitzladefaktor	%	80,8	79,3	1,5 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Austrian Airlines ist die größte Fluggesellschaft Österreichs. Sie betreibt mit ihrer 82 Flugzeuge umfassenden Flotte ein weltweites Streckennetz von 114 Destinationen in 47 Ländern.

Strategie wird im Rahmen des Programms #DriveTo25 neu ausgerichtet

Austrian Airlines hat Anfang 2019 das neue Strategieprogramm #DriveTo25 erfolgreich gestartet. Im Zentrum stehen Prozessverbesserungen, Digitalisierung und die Konzentration auf das Kerngeschäft. Zudem bedingt der zunehmende Wettbewerb in Wien eine strategische Weichenstellung in der Flotten- und Streckennetzpolitik. So sollen im Rahmen des Strategieprogramms die 18 Turboprop-Flugzeuge des Typs Dash 8-400 bis 2021 ausgeflottet und im Gegenzug sechs Flugzeuge vom Typ A320 eingeflottet sowie vier A320 von Eurowings im Wet-Lease betrieben werden. Damit kann Austrian Airlines die Komplexität in der Flotte reduzieren und die Produktivität erhöhen. Im Geschäftsjahr 2019 wurden bereits vier A320 im Gegenzug für vier Dash 8-400 in die Flotte integriert.

Ein wesentlicher Teil von #DriveTo25 stellt das Anfang 2020 beschlossene Prozesseffizienzprogramm PE20 dar. Ziel dieses Programms ist die Steigerung der Produktivität durch eine deutliche Senkung von Sach- und Personalkosten. Basis dafür bildet eine zuvor durchgeführte Prozessanalyse, welche zu einer Neuordnung der Arbeitsabläufe und der Aufbauorganisation führte. Ab Ende 2021 sollen jährliche Kosteneinsparungen von 90 Mio. EUR erzielt werden. Dabei werden auch 700 bis 800 Stellen wegfallen.

Dezentraler Verkehr zwischen Österreich und Deutschland wird neu organisiert

Austrian Airlines und Eurowings stellen sich in Österreich neu auf und verstärken ihre Zusammenarbeit. Gemeinsame Ziele sind die Stärkung des Drehkreuzes Wien und der Ausbau des dezentralen Verkehrs. Zur Optimierung der Transferverkehre wird Austrian Airlines die vollständige kommerzielle Verantwortung am Drehkreuz Wien übernehmen. Vier Flugzeuge von Eurowings werden bereits seit Anfang 2020 im Wet-Lease von Austrian Airlines eingesetzt. Darüber hinaus sollen die derzeit noch bestehenden dezentralen Crew-Basen nach Wien verlegt werden.

Streckennetz wird weiter ausgebaut und Verbindungen nach Nordamerika verdichtet

Austrian Airlines hat ihr Streckennetz 2019 weiter ausgebaut. Auf der Kurzstrecke fliegt Austrian Airlines seit dem Sommerflugplan 2019 verstärkt zwischen Österreich und Deutschland, ebenso stehen zahlreiche europäische Urlaubsdestinationen im Angebot. Auf der Langstrecke stand die Neuaufnahme der Verbindung zwischen Wien und Montreal im Zusammenhang mit dem Joint Venture mit Air Canada im Fokus. Die Strecke Toronto–Wien wurde im Gegenzug von Air Canada übernommen.

Catering der Premium Economy Class gewinnt renommierte Auszeichnungen

Austrian Airlines konnte bei den Skytrax World Airline Awards 2019 gemeinsam mit ihrem Catering-Partner DO & CO die Auszeichnung „Best Premium Economy Class Onboard Catering“ gewinnen.

Passagierzahlen und Auslastung liegen auf neuen Höchstständen

Mit einer Passagierzahl von 14,7 Mio. hat Austrian Airlines im Berichtsjahr 5 % mehr Passagiere befördert als im Vorjahr und damit auch mehr als je zuvor in ihrer 61-jährigen Geschichte. Das Angebot wurde um 3 % erweitert, der Absatz konnte um 5 % gesteigert werden. Der Sitzladefaktor lag mit 80,8 % um 1,5 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 79,3 %) und damit ebenfalls auf einem neuen Rekordwert. Die Durchschnittserlöse lagen währungsbereinigt um 6,7 % unter Vorjahr, vor allem aufgrund von Rückgängen auf der Kurzstrecke. Die Verkehrserlöse sanken preisbedingt um 1 % auf 1.941 Mio. EUR (Vorjahr: 1.956 Mio. EUR).

Adjusted EBIT sinkt gegenüber Vorjahr

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines lagen 2019 mit 2.108 Mio. EUR um 2 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 2.149 Mio. EUR). Die Erlössituation ist vor allem durch die steigende Konkurrenz durch Low-Cost-Carrier am Hub Wien geprägt. Um dem entgegenzuwirken, wurden Kapazitäten sowohl nach Nordamerika als auch zu europäischen Destinationen aufgestockt.

Die operativen Aufwendungen sind im Geschäftsjahr um 1 % auf 2.164 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 2.144 Mio. EUR). Positive Effekte aus der Flottenmodernisierung und Kostensenkungen in anderen Bereichen konnten den Anstieg der Treibstoffkosten um 12 % und der Technikkosten um 38 % teilweise kompensieren.

Das Adjusted EBIT lag mit 19 Mio. EUR um 77 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 83 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge sank um 3,0 Prozentpunkte auf 0,9 % (Vorjahr: 3,9 %).

Geschäftsfeld Eurowings

Eurowings fokussiert sich auf den wachsenden Markt der europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehre. | Kommerzielle Verantwortung für Eurowings-Langstrecke und Brussels Airlines wird in die Network Airlines verlagert. | Strategische Neuausrichtung zielt auf Rückkehr in die Gewinnzone im Jahr 2021 ab. | Ausbau von digitalen Services wird vorangetrieben. | Ergebnis liegt über Vorjahr.

4,1

Umsatz in Mrd. €

-166

Adjusted EBIT in Mio. €

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Eurowings passt strategische Ausrichtung an

Eurowings richtet sich strategisch neu aus. Durch ein umfassendes Maßnahmenpaket soll bis zum Jahr 2021 die Rückkehr in die Gewinnzone erreicht werden. Die Adjusted EBIT-Marge soll mittel- und langfristig bei 7% liegen.

Im Zentrum der neuen Strategie steht dabei die klare Fokussierung auf Kurzstrecken im Punkt-zu-Punkt-Verkehr. So wurde die kommerzielle Verantwortung für das Langstreckengeschäft von Eurowings zu Lufthansa German Airlines verlagert. Darüber hinaus wurde die Integration von Brussels Airlines in die Eurowings im Verlauf des Geschäftsjahres 2019 gestoppt. Brussels Airlines rückt stattdessen näher an die Network Airlines heran und wird ab dem Geschäftsjahr 2020 als Teil dieses Geschäftsfelds berichtet. Ziel des refokussierten Eurowings-Netzwerks ist es, in den Kernmärkten über eine höhere Produktivität zu wachsen und Positionen in strategisch wichtigen Märkten zu verteidigen.

Als weitere Maßnahme soll die Flotte harmonisiert und verjüngt werden. Durch Reduktion auf einen Flugbetrieb in Deutschland soll darüber hinaus die Komplexität verringert und die Produktivität gesteigert werden.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden bereits erste Maßnahmen erfolgreich umgesetzt. Einsparungen konnten insbesondere durch die Nachverhandlung von Verträgen, die Modernisierung der Flotte, die Verbesserung der operativen Performance, die Optimierung des Streckennetzes und durch die Steigerung der Produktivität von Flugzeugen und Crew erzielt werden.

Operationelle Performance liegt auf hohem Niveau

Das bereits 2018 entwickelte und im Geschäftsjahr 2019 umgesetzte Maßnahmenpaket für eine höhere Stabilität und Zuverlässigkeit im Flugbetrieb hat Wirkung gezeigt. Die Operationelle Performance hat sich 2019 deutlich verbessert. So gehörte Eurowings im Geschäftsjahr zu den pünktlichsten und zuverlässigsten Airlines in Europa. Dies schlug sich auch auf die kontinuierlich gestiegenen Kundenzufriedenheitswerte nieder.

T038 KENNZAHLEN EUROWINGS

		2019	2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4.123	4.098	1
davon Verkehrserlöse	Mio. €	3.987	3.986	0
Adjusted EBITDA	Mio. €	299	141	112
Adjusted EBIT	Mio. €	-166	-231	28
EBIT	Mio. €	-174	-231	25
Adjusted EBIT-Marge	%	-4,0	-5,6	1,6 P.
Adjusted ROCE	%	-4,8	-8,2	3,4 P.
EACC	Mio. €	-239	-262	9
Segmentinvestitionen	Mio. €	260	515	-50
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	8.809	9.255	-5
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	9.087	9.296	-2

Geschäftstätigkeit

Eurowings fokussiert sich auf den Markt der europäischen Direktverkehre

Das Geschäftsfeld Eurowings setzte sich im Geschäftsjahr 2019 aus den Flugbetrieben Eurowings, Eurowings Europe, Germanwings und Brussels Airlines zusammen. Darüber hinaus zählt die Beteiligung an SunExpress zum Geschäftsfeld. Im Sommerflugplan 2019 umfasste das von insgesamt 14 Basen bediente Streckennetz des Geschäftsfelds Eurowings 192 Destinationen in 60 Ländern.

Mit Eurowings verfügt die Lufthansa Group über ein innovatives Angebot für preissensible und serviceorientierte Kunden im wachsenden Segment der europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehre. Neben einem steigenden Anteil von Geschäftsreisenden ist Eurowings aufgrund des touristisch relevanten Streckenportfolios ein wichtiger Partner der Reiseveranstalter.

Digitale Services werden ausgebaut

Eurowings treibt den Ausbau ihrer digitalen Lösungen und Services voran. Die Kunden sollen entlang der gesamten Reisekette mit relevanten Services und Informationen versorgt werden. Die Plattform www.euowings.com soll dabei zu einem führenden digitalen Reisebegleiter ausgebaut werden. Ziel ist der Ausbau der Direktvertriebskanäle und die signifikante Erhöhung von Zusatzerlösen durch Personalisierung von Angeboten und die Integration neuer Partner. Die Eurowings Kunden-App wurde von Focus Money als kundenfreundlichste Airline-App ausgezeichnet.

Brussels Airlines fokussiert sich auf Verbesserung der Profitabilität

Brussels Airlines hat im Geschäftsjahr 2019 einen Turnaround-Plan zur deutlichen Verbesserung ihrer Profitabilität beschlossen. So soll die Adjusted EBIT-Marge der Airline langfristig auf 8 % gesteigert werden. Im Fokus des Plans steht die Vereinfachung und Standardisierung operativer Strukturen und Prozesse. Damit sollen die Kosten deutlich verringert, das Streckennetz neu ausgerichtet, die Flotte standardisiert und die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit verbessert werden. Brussels Airlines wird dabei von der engen Kooperation mit den Network Airlines profitieren.

Eurowings und Brussels Airlines stehen unter neuer Führung

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat für Eurowings und Brussels Airlines jeweils einen neuen CEO ernannt. Jens Bischof übernahm zum 1. März 2020 den Vorsitz der Geschäftsführung der Eurowings. Dieter Vranckx ist seit dem 1. Januar 2020 neuer CEO von Brussels Airlines.

Verkehrsleistung liegt annähernd auf Vorjahresniveau

Die Flugbetriebe des Geschäftsfelds Eurowings beförderten im Geschäftsjahr 2019 über 38 Mio. Fluggäste. Damit lag die Zahl der Passagiere auf dem Niveau des Vorjahres, die Zahl der Flüge sank um 2 %. Das Angebot wurde um 1 % reduziert, der Absatz lag auf Vorjahresniveau. Der intensive Wettbewerb und Überkapazitäten auf der europäischen Kurzstrecke, insbesondere im ersten Halbjahr 2019, übten einen hohen Preisdruck aus. Als Reaktion darauf wurden umfassende Kapazitätsanpassungen insbesondere im letzten Quartal 2019 vorgenommen. Der Sitzladefaktor verbesserte

sich im Geschäftsjahr um 0,9 Prozentpunkte auf 82,2 % (Vorjahr: 81,3 %). Die Durchschnittserlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 0,1 %, währungsbereinigt sanken sie um 0,4 %. Die Verkehrserlöse lagen ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres. Ohne den Effekt aus der Umgliederung der Kompensationszahlungen für Flugverspätungen sanken die Verkehrserlöse um 1 %.

T039 LEISTUNGSDATEN EUROWINGS

		2019	2018	Veränderung in %
Flüge	Anzahl	317.427	322.620	- 2
Fluggäste ¹⁾	Tsd.	38.212	38.297	0
Angebote Sitzkilometer	Mio.	63.880	64.748	- 1
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	52.529	52.609	0
Sitzladefaktor	%	82,2	81,3	0,9 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

In der regionalen Betrachtung wurde das Angebot sowohl auf der Kurz- als auch auf der Langstrecke reduziert. Der Absatz stieg auf der Kurzstrecke und ging auf der Langstrecke zurück. Der Sitzladefaktor stieg auf der Kurz- und Langstrecke. Die Durchschnitts- und Verkehrserlöse sanken auf der Kurzstrecke und stiegen auf der Langstrecke.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung**Umsätze sinken aufgrund intensiven Wettbewerbs und Überkapazitäten auf der europäischen Kurzstrecke**

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Eurowings sind im Geschäftsjahr 2019 um 1 % auf 4.123 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 4.098 Mio. EUR). Ohne den Effekt aus der Umgliederung der Kompensationszahlungen für Flugverspätungen lagen die Umsatzerlöse auf dem Niveau des Vorjahres. Belastungen aus dem hohen Preisdruck in Europa aufgrund von Überkapazitäten insbesondere im ersten Halbjahr 2019 konnten nur teilweise durch Verbesserungen im Langstrecken-geschäft ausgeglichen werden. Die währungsbereinigten Stückerlöse (RASK) sanken im Vorjahresvergleich um 0,4 %.

T040 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Eurowings

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebote Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2019 in Mio. €	Veränderung in %	2019 in Tsd.	Veränderung in %	2019 in Mio.	Veränderung in %	2019 in Mio.	Veränderung in %	2019 in %	Veränderung in P.
Kurzstrecke	3.064	- 2	34.953	0	42.088	- 1	34.484	1	81,9	1,1
Langstrecke	1.050	7	3.259	1	21.792	- 3	18.045	- 2	82,8	0,8
Überleitungs- position ¹⁾	- 127	- 4	-	-	-	-	-	-	-	-
Gesamtverkehr	3.987	0	38.212	0	63.880	- 1	52.529	0	82,2	0,9

¹⁾ Darin enthalten 93 Mio. EUR Kompensationszahlungen für Flugausfälle und -verspätungen.

T041 OPERATIVE KENNZAHLEN EUROWINGS¹⁾

	2019	2018	Veränderung	Währungs- bereinigte Veränderung
	in € Cent	in € Cent	in %	in %
Durchschnitts- erlöse	7,8	7,8	0,1	-0,4
Stückerlöse (RASK)	6,9	6,8	1,7	-0,4
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff	5,5	5,7	-2,2	-3,7

¹⁾ Ohne Effekte aus der Umgliederung der Kompensationszahlungen für Flugverspätungen.

Turnaround-Maßnahmen reduzieren Aufwendungen

Die operativen Aufwendungen blieben mit 4.655 Mio. EUR auf dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 4.643 Mio. EUR). Ohne den Effekt aus der Umgliederung der Kompensationszahlungen für Flugverspätungen sanken die operativen Aufwendungen im Vorjahresvergleich um 1%. Niedrigere Kosten für Flugunregelmäßigkeiten sowie strukturelle Produktivitäts- und Kostenverbesserungen wurden durch höhere Treibstoffkosten ausgeglichen. Die währungsbereinigten Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff lagen 3,7% unter Vorjahr, negativ beeinflusst von der überdurchschnittlichen Kapazitätsverringerung auf der Langstrecke.

Der Materialaufwand sank gegenüber Vorjahr um 1% auf 3.005 Mio. EUR (Vorjahr: 3.042 Mio. EUR). Ohne den Effekt aus der Umgliederung der Kompensationszahlungen für Flugverspätungen sank der Materialaufwand um 2%. Innerhalb des Materialaufwands verzeichneten die Treibstoffkosten einen preisbedingten Anstieg von 8% auf 1.054 Mio. EUR (Vorjahr: 973 Mio. EUR). Die Aufwendungen für Emissionszertifikate stiegen ebenfalls preisbedingt um 66% auf 53 Mio. EUR (Vorjahr: 32 Mio. EUR).

Der Charteraufwand verringerte sich um 16% auf 270 Mio. EUR, vor allem aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 (Vorjahr: 323 Mio. EUR).

Die Verbesserung der operationellen Stabilität führte zu niedrigeren Aufwendungen für Flugunregelmäßigkeiten.

T042 AUFWENDUNGEN EUROWINGS

	2019	2018	Veränderung
	in Mio. €	in Mio. €	in %
Materialaufwand	3.005	3.042	-1
davon Treibstoff	1.054	973	8
davon Gebühren	961	957	0
davon Charteraufwand ¹⁾	270	323	-16
davon Technikleistungen	371	427	-13
Personalaufwand ²⁾	628	619	1
Abschreibungen ³⁾	465	372	25
Sonstiger operativer Aufwand ⁴⁾	557	610	-9
Summe operative Aufwendungen	4.655	4.643	0

¹⁾ 2018 inkl. Operating Lease-Aufwendungen nach IAS 17.

²⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

³⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

⁴⁾ Ohne Buchverluste.

Die Einführung eines neuen Catering-Konzepts hatte ebenfalls einen positiven Kosteneffekt. Die Technikaufwendungen sanken infolge der Ausflottung von älteren, wartungsintensiveren Flugzeugen und des Verkaufs der Luftfahrtgesellschaft Walter um 13% auf 371 Mio. EUR (Vorjahr: 427 Mio. EUR).

Der Personalaufwand erhöhte sich aufgrund des Ausbaus des Langstreckengeschäfts von Brussels Airlines um 1% auf 628 Mio. EUR (Vorjahr: 619 Mio. EUR). Die gestiegene Crew-Produktivität bei Eurowings kompensierte diesen Effekt teilweise.

Die Abschreibungen stiegen im Vorjahresvergleich um 25% auf 465 Mio. EUR (Vorjahr: 372 Mio. EUR). Maßgeblich hierfür waren vor allem IFRS 16-Effekte im Zusammenhang mit geleasteten Flugzeugen.

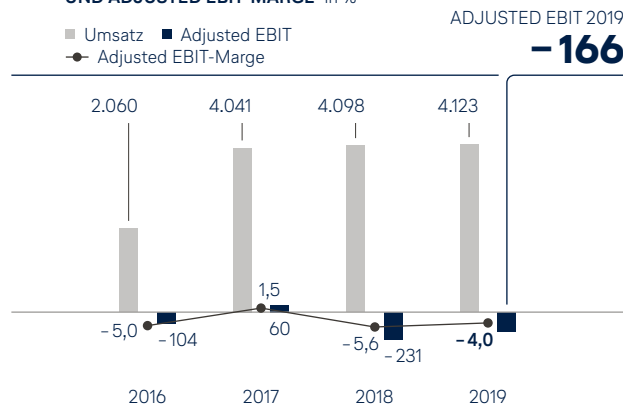
Die sonstigen operativen Aufwendungen sanken im Geschäftsjahr 2019 um 9% auf 557 Mio. EUR (Vorjahr: 610 Mio. EUR) aufgrund der Reduzierung von Marketingaufwendungen im Rahmen des Turnaround-Programms sowie geringerer Reisekosten beim fliegenden Personal infolge einer stärker bedarfsgerechten Personalplanung an den unterschiedlichen Basen.

Adjusted EBIT liegt 28% über Vorjahr

Die Ergebnisentwicklung war 2019 maßgeblich von der Verbesserung der operationellen Stabilität sowie Produktivitäts- und Kostenverbesserungen aufgrund der Umsetzung von Turnaround-Maßnahmen geprägt. Durch letztere konnte im Geschäftsjahr 2019 eine Ergebniswirkung von mehr als 150 Mio. EUR erzielt werden. Das Adjusted EBIT verbesserte sich somit im Geschäftsjahr 2019 um 28% auf -166 Mio. EUR (Vorjahr: -231 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge verbesserte sich um 1,6 Prozentpunkte auf -4,0% (Vorjahr: -5,6%).

Segmentinvestitionen sinken

Im Vorjahresvergleich sanken die Segmentinvestitionen um 50% auf 260 Mio. EUR (Vorjahr: 515 Mio. EUR). Die Investitionen wurden hauptsächlich für Triebwerksüberholungen sowie für sechs neue Flugzeuge und die Erneuerung der Kabinenausstattung der Langstreckenflotte von Brussels Airlines geleistet.

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

Geschäftsfeld Logistik

Lufthansa Cargo ist eine der führenden Fracht-Airlines Europas. | Verbessertes Serviceangebot und weltweite Kooperationen stärken Marktposition. | Kunden profitieren von zunehmender Digitalisierung. | Schwieriges Marktumfeld belastet Umsatz und Ergebnis.

2,5

Umsatz in Mrd. €

1

Adjusted EBIT in Mio. €

T043 KENNZAHLEN LOGISTIK

		2019	2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.478	2.713	-9
davon Verkehrserlöse	Mio. €	2.318	2.550	-9
Adjusted EBITDA	Mio. €	161	372	-57
Adjusted EBIT	Mio. €	1	268	-100
EBIT	Mio. €	-33	263	
Adjusted EBIT-Marge	%	0,0	9,9	-9,9 P.
Adjusted ROCE	%	0,0	14,6	-14,6 P.
EACC	Mio. €	-102	139	
Segment- investitionen	Mio. €	286	374	-24
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	4.539	4.505	1
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4.543	4.422	3

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 Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic sowie die neu gegründete Tochtergesellschaft Heyworld, die maßgeschneiderte Lösungen für die E-Commerce-Branche aus einer Hand anbietet. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften und kleineren, auf Digitalisierungsaspekten der Branche ausgerichteten Unternehmen.

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

Die Frachterflotte von Lufthansa Cargo bestand Ende 2019 aus sieben Flugzeugen vom Typ Boeing 777F und acht MD-11F. Rund die Hälfte des Frachtaufkommens wird darüber hinaus über die Frachträume der Passagierflugzeuge von Lufthansa German Airlines, Brussels Airlines, Austrian Airlines, Eurowings-Langstrecke sowie SunExpress transportiert. Insgesamt bietet Lufthansa Cargo Verbindungen zu mehr als 300 Zielen in rund 100 Ländern an.

Das in Leipzig ansässige Joint Venture AeroLogic fliegt mit 14 B777-Frachtflugzeugen im Auftrag ihrer beiden Anteilseigner Lufthansa Cargo und DHL Express weltweit 28 Ziele an. Dabei vermarktet Lufthansa Cargo die Kapazität vier dieser Frachtflugzeuge.

Darüber hinaus unterhält Lufthansa Cargo erfolgreiche internationale Kooperationen mit All Nippon Airways, Cathay Pacific und United Airlines. Die Kooperation wurde 2019 durch die Ergänzung von Strecken zwischen Europa und Hongkong weiter ausgebaut.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Geschäftsverlauf ist von schwieriger Marktsituation geprägt

Die traditionell von einer hohen Volatilität geprägte Luftfrachtbranche verzeichnete im Geschäftsjahr 2019 marktweit Rückgänge. Die politische Situation, vor allem aber die Handelskonflikte und die Unsicherheiten hinsichtlich des Brexits hatten eine erhebliche Auswirkung auf die Nachfrage in der Branche. Trotz frühzeitiger Reaktion auf die herausfordernde Marktsituation und eines raschen Abbaus der MD-11F-Flotte konnte Lufthansa Cargo somit nicht an die Ergebnisse der beiden Vorjahre anknüpfen.

Führende Position soll weiter ausgebaut, Kosten sollen strukturell eingespart werden

Über den Ausbau von digitalen Services und weltweiten Kooperationen soll die führende Position von Lufthansa Cargo in der Luftfrachtindustrie ausgebaut werden. Darüber hinaus strebt Lufthansa Cargo an, die Prozesse im Luftfrachtgeschäft weiter zu vereinfachen und zu automatisieren sowie die Stückkosten dauerhaft zu senken.

Zur weiteren Senkung der Kosten wurde im Dezember 2019 das Programm ProFlex aufgesetzt. Ziel des Programms ist es, Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, mit denen die Kostenbasis (unternehmensweite Sach- und Personalkosten) dauerhaft um 50 Mio. EUR pro Jahr entlastet wird.

Flotte wird modernisiert und vereinheitlicht

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden zwei weitere Flugzeuge vom Typ B777F in die Flotte von Lufthansa Cargo aufgenommen und vier MD-11F-Frachter aus dem Betrieb genommen. Die Flottenmodernisierung kann voraussichtlich Ende 2020 abgeschlossen werden. Ab 2021 wird Lufthansa Cargo damit eine einheitliche Flotte aus neun hocheffizienten Frachtflugzeugen vom Typ B777F betreiben.

Zudem hat Lufthansa Cargo im Jahr 2019 zwei weitere geleaste Frachtflugzeuge vom Typ B777F bei AeroLogic eingebracht.

Digitalisierung bringt viele Kundenvorteile mit sich

Digitalisierung stellt neben der Erneuerung und Stärkung des Kerngeschäfts, der Gewinnung neuer Kunden und der Erweiterung von Partnerschaften eine wesentliche Säule im Rahmen des strategischen Programms Cargo Evolution dar. Neben der Automatisierung von Standardprozessen und der Erneuerung der IT-Infrastrukturlandschaft gehört auch die Vernetzung mit Kunden und Partnern dazu. Dies ermöglicht Lufthansa Cargo, schneller auf Kundenwünsche zu reagieren. Ein Beispiel dafür ist die Implementierung von digitalen Schnittstellen und damit der Austausch von Daten in Echtzeit. So wird der Informationsfluss beschleunigt und für alle erheblich vereinfacht. Das Resultat daraus ist nicht nur eine neue Qualität der Arbeit, sondern auch ein deutlich verbessertes Kundenerlebnis.

Über 80 % aller Frachtbriefe werden bereits elektronisch erstellt. Durch die Digitalisierung profitieren die Kunden von mehr Transparenz, größerer Geschwindigkeit, verbesserter Qualität und Flexibilität sowie höherer Effizienz.

Das E-Commerce-Segment wächst weiterhin und verändert die Anforderungen der Kunden, auf die Lufthansa Cargo mit neuen, speziell zugeschnittenen Angeboten reagiert. Die 2019 gegründete Gesellschaft Heyworld konzentriert sich dabei ganz auf die Bedürfnisse der E-Commerce-Branche.

Bodeninfrastruktur wird weiter modernisiert

Das Frachtzentrum in Frankfurt wird kontinuierlich modernisiert. So wurde die Sanierung des GLP-Stackers (Großraum-Lager-Paletten-Stapelvorrückung) 2019 vollständig abgeschlossen. Neben dem Austausch veralteter Steuerung und Elektrik wurden insbesondere die IT-Systeme an die heutigen Standards angepasst. Die Sanierung ist die erste Maßnahme eines Konzepts, das eine modulare Modernisierung des Logistikzentrums vorsieht.

Nutzladefaktor sinkt bei steigendem Angebot

Das Angebot von Lufthansa Cargo wurde im Geschäftsjahr 2019 insgesamt um 7 % erhöht. Die Belly-Kapazitäten stiegen dabei stärker als die Frachterkapazitäten, unter anderem aufgrund der Übernahme der Belly-Kapazitäten von Brussels Airlines zum 1. September 2018. Die Kapazität war damit 2019 erstmals im ganzen Jahr berücksichtigt. Während der Absatz auf den Belly-Diensten leicht anstieg, konnte die gestiegene Frachterkapazität nicht vollständig abgesetzt werden. Der Absatz lag damit insgesamt auf dem Niveau des Vorjahres. Der Nutzladefaktor sank entsprechend um 4,6 Prozentpunkte auf 61,3 % (Vorjahr: 65,9 %). Die Durchschnittserlöse sanken um 8,8 %. Auf währungsbereinigter Basis lagen sie 10,5 % unter Vorjahr. Die Verkehrserlöse sanken preisbedingt um 9 % auf 2.318 Mio. EUR (Vorjahr: 2.550 Mio. EUR).

T044 LEISTUNGSDATEN UND OPERATIVE KENNZAHLEN LOGISTIK

		2019	2018	Veränderung in %
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	14.507	13.555	7
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8.899	8.934	0
Nutzladefaktor	%	61,3	65,9	- 4,6 P.
Durchschnittserlöse ¹⁾	€ Cent	26,0	28,5	- 8,8 ¹⁾

¹⁾ Währungsbereinigte Veränderung: - 10,5 %.

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 allen Verkehrsgebieten ausgebaut, der Absatz stieg in den Verkehrsgebieten Europa und Nahost/Afrika. Der Nutzladefaktor verbesserte sich nur im Verkehrsgebiet Nahost/Afrika, primär aufgrund der Vermarktung der gut ausgelasteten Belly-Kapazitäten von Brussels Airlines. Die Durchschnittserlöse waren in allen Verkehrsgebieten rückläufig. Die Verkehrserlöse sanken in allen Verkehrsgebieten mit Ausnahme von Nahost/Afrika.

T045 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Angebotene Fracht- Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer		Fracht- Nutzladefaktor	
	2019 in Mio. €	Veränderung in %	2019 in Mio.	Veränderung in %	2019 in Mio.	Veränderung in %	2019 in %	Veränderung in P.
Europa	189	-5	809	13	325	3	40,2	-3,9
Amerika	964	-10	6.760	8	3.924	0	58,0	-4,4
Asien/Pazifik	949	-14	5.635	2	3.942	-5	69,9	-5,6
Nahost/Afrika	216	22	1.303	22	708	31	54,4	3,7
Gesamtverkehr	2.318	-9	14.507	7	8.899	0	61,3	-4,6

Umsatz- und Ergebnisentwicklung**Umsatz sinkt gegenüber Vorjahr**

Im Geschäftsjahr 2019 sind die Umsatzerlöse von Lufthansa Cargo um 9 % auf 2.478 Mio. EUR zurückgegangen (Vorjahr: 2.713 Mio. EUR). Ausschlaggebend für den Rückgang waren insbesondere die dargestellten schwierigen Bedingungen in der Luftfrachtbranche und die deshalb stark gefallenen Durchschnittserlöse. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen währungsbedingt an. Die operativen Erlöse sind insgesamt um 7 % auf 2.581 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 2.770 Mio. EUR).

Aufwendungen liegen über Vorjahr

Die operativen Aufwendungen stiegen um 3 % auf 2.621 Mio. EUR (Vorjahr: 2.538 Mio. EUR).

Der Materialaufwand stieg gegenüber Vorjahr um 1 % auf 1.778 Mio. EUR (Vorjahr: 1.753 Mio. EUR). Die Treibstoffkosten sanken preis- und mengenbedingt, unter anderem aufgrund der Modernisierung der Flotte, um 11 %. Der Charteraufwand stieg durch zusätzliche AeroLogic-Flugzeuge und höhere Belly-Aufwendungen gegenüber den Konzerngesellschaften, unter anderem durch die Übernahme der Belly-Kapazitäten von Brussels Airlines.

T046 AUFWENDUNGEN LOGISTIK

	2019 in Mio. €	2018 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1.778	1.753	1
davon Treibstoff	337	379	-11
davon Gebühren	297	292	2
davon Charteraufwand	897	839	7
davon Technikleistungen ¹⁾	119	120	-1
Personalaufwand ¹⁾	406	420	-3
Abschreibungen ²⁾	160	104	54
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	277	261	6
Summe operative Aufwendungen	2.621	2.538	3

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.³⁾ Ohne Buchverluste.

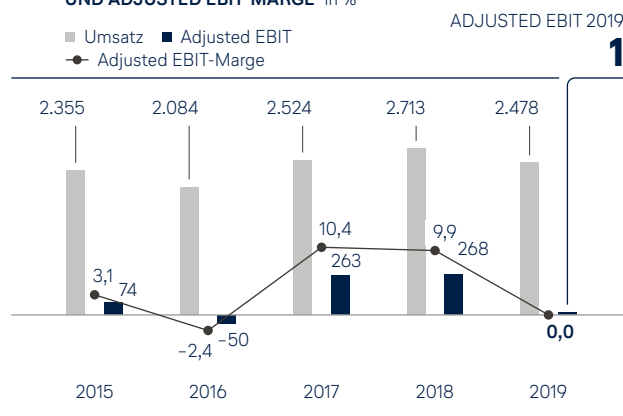
Der Personalaufwand reduzierte sich bei Lufthansa Cargo im Geschäftsjahr 2019 um 3 % auf 406 Mio. EUR (Vorjahr: 420 Mio. EUR).

Die Abschreibungen stiegen gegenüber Vorjahr um 54 % auf 160 Mio. EUR (Vorjahr: 104 Mio. EUR), primär aufgrund von IFRS 16-Effekten.

Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen insbesondere aufgrund von Währungseffekten um 6 %.

Adjusted EBIT sinkt um 267 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT sank dementsprechend um 267 Mio. EUR auf 1 Mio. EUR (Vorjahr: 268 Mio. EUR).

G21 LOGISTIK: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT UND ADJUSTED EBIT-MARGE in Mio. €**Segmentinvestitionen liegen unter Vorjahr**

Die Investitionen sind im Berichtszeitraum im Wesentlichen aufgrund niedrigerer Anzahlungen auf Flugzeuge um 24 % auf 286 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 374 Mio. EUR).

Geschäftsfeld Technik

Lufthansa Technik ist weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge.

| Fokus liegt auf Innovationen und digitalen Produkten. | Internationales Wachstum wird vorangetrieben. | Ergebnis steigt gegenüber Vorjahr.

6,9

Umsatz in Mrd. €

493

Adjusted EBIT in Mio. €

T047 KENNZAHLEN TECHNIK

		2019	2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	6.921	6.105	13
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	2.543	2.178	17
Adjusted EBITDA	Mio. €	700	572	22
Adjusted EBIT	Mio. €	493	446	11
EBIT	Mio. €	502	445	13
Adjusted EBIT-Marge	%	7,1	7,3	-0,2 P.
Adjusted ROCE	%	6,8	7,4	-0,6 P.
EACC	Mio. €	148	144	3
Segment- investitionen	Mio. €	313	244	28
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	26.650	24.594	8
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	25.872	23.833	9
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	25	22	14

Geschäftstätigkeit

Lufthansa Technik ist weltweit führender MRO-Anbieter

Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. Zur Lufthansa Technik-Gruppe gehören weltweit 38 Betriebe, welche luftfahrttechnische Dienstleistungen anbieten. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 68 Gesellschaften beteiligt. Die Lufthansa Technik AG betreut weltweit mehr als 850 Kunden, darunter neben Airlines auch Hersteller, Flugzeug-Leasinggesellschaften und VIP-Jet-Betreiber. Dabei entfällt rund ein Drittel des Geschäfts auf Konzerngesellschaften und rund zwei Drittel auf externe Kunden.

Das Leistungsspektrum von Lufthansa Technik beinhaltet die acht Geschäftsbereiche Flugzeugwartung, Flugzeugüberholung, Triebwerksinstandhaltung, Geräteinstandhaltung, Flugzeugsysteme, Entwicklung und Herstellung von Kabinenprodukten, Entwicklung digitaler Produkte sowie die Erstausrüstung und Betreuung von VIP-Flugzeugen. Die Angebotspalette erstreckt sich über unterschiedlich strukturierte Produkte und Produktkombinationen, von der Reparatur einzelner Geräte über Beratungsleistungen bis hin zur vollintegrierten Versorgung ganzer Flotten.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Innovationen und digitale Produkte stehen weiterhin im Fokus

Im Jahr 2019 hat Lufthansa Technik die eigens entwickelte, unabhängige und integrierte Softwareplattform AVIATAR weiter ausgebaut. AVIATAR unterstützt Kunden in Echtzeit beim Management des komplexen Flottenbetriebs, hilft bei der Fehlerprognose für Einzelkomponenten und unterstützt so die digitale Transformation der Luftfahrt. Es werden bereits mehr als 30 verschiedene Module für die unterschiedlichen Bedürfnisse im Luftfahrtbetrieb angeboten.

Weitere Schwerpunkte hat das Unternehmen in die Bereiche Additive Manufacturing, Internet der Dinge und Automatisierung gesetzt. So wurde im Projekt RoCCET (Roboter-gesteuerte Cockpit-Elektronikprüfung) der weltweit erste Roboter für vollautomatische Tests von Cockpit-Steuerungen entwickelt.

Lufthansa Technik treibt internationales Wachstum weiter voran

2019 wurde XEOS, ein Joint Venture mit GE Aviation zur Wartung, Reparatur und Überholung von Triebwerken der Typen GENx-2B und GE9X, in Polen eröffnet. Darüber hinaus nahm EME Aero, ein Joint Venture mit der MTU Aero Engines, im Jahr 2019 den operativen Betrieb auf. Der Standort im polnischen Jasionka ist eines der größten und modernsten MRO-Servicezentren für die PW1000G GTF-Triebwerksfamilie. Ebenfalls im Triebwerksbereich wurde mit dem Kauf eines Grundstücks die Gründung von Lufthansa Technik Miskolc (Ungarn) in die Wege geleitet. Dort sollen ab 2022 Triebwerksteile repariert und überholt werden.

Im April 2019 wurde AERQ, ein gemeinsames Joint Venture mit LG Electronics, mit dem Ziel gegründet, neue Produkte für die Digitalisierung von Flugzeugkabinen zu entwickeln und als Hersteller für innovative Flugzeugkomponenten in den Markt einzutreten.

Wichtige Verträge werden verlängert und neu abgeschlossen

Die Anzahl der im Rahmen von Exklusivverträgen betreuten Flugzeuge lag im Jahr 2019 bei 5.018. Im Geschäftsjahr 2019 konnten 25 neue Kunden gewonnen und 625 Verträge mit einem Vertragsvolumen von 4,1 Mrd. EUR für 2019 und die Folgejahre abgeschlossen werden. So wurde unter anderem ein vollumfassender Zehnjahresvertrag zur Komponentenversorgung der A320-Flotte mit Asiana Airlines geschlossen.

Weltweite Kapazitäten werden nachfragegerecht ausgeweitet

Um die steigende Nachfrage nach MRO-Leistungen zu bedienen, werden die weltweiten Kapazitäten und das Produktportfolio von Lufthansa Technik kontinuierlich erweitert. So hat Lufthansa Technik Middle East die Hangarfläche von 2.500 Quadratmeter auf 5.000 Quadratmeter verdoppelt, um die Nachfrage unter anderem für Reparaturen von Bauteilen aus Verbundstoffen für verschiedene Flugzeugtypen ausführen zu können.

Lufthansa Technik Malta hat im Jahr 2019 die Zulassung zur Überholung der A350-1000 erhalten. Lufthansa Bombardier Aviation Services erhielt die Zulassung der EASA zur Wartung des Bombardier Global 7500 Business-Jets am Standort Berlin-Schönefeld.

Auch in Deutschland hält Lufthansa Technik durch die Einstellung von 246 Auszubildenden und dual Studierenden (ein Anstieg von 55 % gegenüber 2018) mit dem Wachstum der Industrie Schritt.

Lufthansa Technik übernimmt Steuerung der Lufthansa Industry Solutions

Seit Beginn des Berichtsjahres ist auch Lufthansa Industry Solutions zur Unterstützung der Umsetzung der digitalen Transformation der Lufthansa Technik Teil dieses Geschäftsfelds. Die Gesellschaft wurde bislang den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zugeordnet. Mit ihrer Kundenbasis von über 200 Unternehmen unterschiedlicher Branchen innerhalb und außerhalb der Lufthansa Group gehört sie zu den 25 umsatzstärksten IT-Dienstleistern in Deutschland. Dabei profitiert Lufthansa Industry Solutions deutlich von der positiven Entwicklung des IT-Markts und der steigenden Nachfrage im Bereich Künstliche Intelligenz/Data Analytics.

Kontinuierliche Steigerung der Kosteneffizienz steht weiterhin im Fokus

Zur Sicherstellung des Erfolgs und der Zukunftsfähigkeit von Lufthansa Technik werden in allen Geschäftsbereichen sowie auf zentraler Ebene Maßnahmen aus laufenden Projekten umgesetzt, die die Kostenposition beziehungsweise Effizienz der Unternehmensgruppe verbessern und das Ergebnis nachhaltig steigern. So werden beispielsweise in der Geräteinstandhaltung fortlaufend Maßnahmen ergriffen, um unter anderem die Durchlauf- und Logistikzeiten zu verkürzen und gleichzeitig das Kostenniveau niedrig zu halten.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz steigt im Geschäftsjahr

Lufthansa Technik konnte die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2019 unter anderem währungsbedingt um 13 % auf 6.921 Mio. EUR steigern (Vorjahr: 6.105 Mio. EUR). Deutliches Wachstum in Amerika und eine zunehmend stärkere Geschäftsentwicklung in Europa, dem wichtigsten Absatzmarkt von Lufthansa Technik, trugen dazu bei.

Die konzernexternen Erlöse profitierten von einem erhöhten Volumen in den Bereichen Geräte- und Triebwerksinstandhaltung. Die konzerninternen Erlöse stiegen vor allem bedingt durch einen erhöhten Anteil im Triebwerksgeschäft mit dem Kunden Lufthansa German Airlines. Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen aufgrund von Wechselkurseffekten um 4 % auf 260 Mio. EUR zurück (Vorjahr: 270 Mio. EUR). Insgesamt stiegen die vom Geschäftsfeld Technik erwirtschafteten Gesamterlöse um 13 % auf 7.181 Mio. EUR (Vorjahr: 6.375 Mio. EUR).

Aufwendungen liegen über Vorjahr

Die operativen Aufwendungen stiegen im Geschäftsjahr 2019 unter anderem währungsbedingt um 14 % auf 6.748 Mio. EUR (Vorjahr: 5.936 Mio. EUR). Dabei wirkten sich die kontinuierlichen Kostensenkungsmaßnahmen positiv auf die Gesamtaufwendungen aus.

T048 AUFWENDUNGEN TECHNIK

	2019 in Mio. €	2018 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	3.927	3.376	16
davon übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.487	2.093	19
davon Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.440	1.283	12
Personalaufwand ¹⁾	1.671	1.552	8
Abschreibungen ²⁾	207	126	64
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	943	882	7
Summe operative Aufwendungen	6.748	5.936	14

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

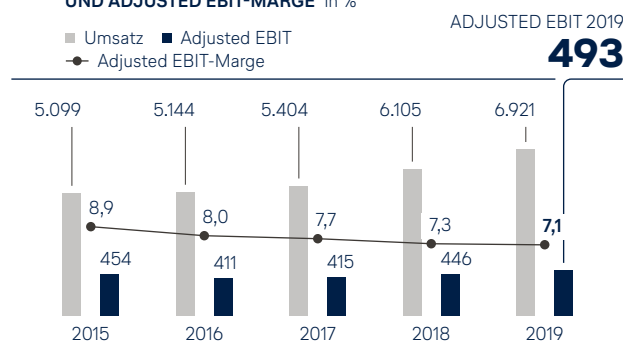
Der Materialaufwand erhöhte sich aufgrund einer Zunahme der Gesamtleistung im Triebwerks- und Gerätebereich sowie gestiegener Fremdleistungen um 16 % auf 3.927 Mio. EUR (Vorjahr: 3.376 Mio. EUR).

Der Personalaufwand lag mit 1.671 Mio. EUR um 8 % über dem Vorjahr (Vorjahr: 1.552 Mio. EUR). Dies ist auf das Wachstum der Belegschaft zurückzuführen.

Die Abschreibungen stiegen um 64 % auf 207 Mio. EUR (Vorjahr: 126 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert aus der Aktivierung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen (IFRS 16). Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen um 7 % auf 943 Mio. EUR (Vorjahr: 882 Mio. EUR).

Adjusted EBIT verbessert sich um 11%

Das Adjusted EBIT von Lufthansa Technik stieg gegenüber Vorjahr um 11 % auf 493 Mio. EUR (Vorjahr: 446 Mio. EUR). Die Ergebnissteigerung im Triebwerksgeschäft und ein höheres Beteiligungsergebnis wurden durch Rückgänge in der Flugzeugüberholung und der Geräteinstandhaltung teilweise kompensiert. Die Adjusted EBIT-Marge sank um 0,2 Prozentpunkte auf 7,1 % (Vorjahr: 7,3 %).

**G22 TECHNIK: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. €
UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %****Segmentinvestitionen liegen über Vorjahr**

Die Investitionen lagen mit 313 Mio. EUR um 28 % über Vorjahr (Vorjahr: 244 Mio. EUR). Wesentliche Investitionen entfielen auf den Bereich der Triebwerksinstandhaltung, bedingt durch die Beschaffung von Reservetriebwerken, den Aufbau der Joint Ventures mit General Electric (XEOS) und MTU (EME) zur Erbringung von Triebwerksdienstleistungen sowie die Entwicklung von innovativen und digitalen Produkten.

Geschäftsfeld Catering

LSG Group bietet umfangreiches Portfolio rund um den Bordservice.

| Europageschäft wird an gategroup verkauft. | Netzwerk-Management bietet zusätzliche Flexibilität. | Digitalisierung und Kostensenkungen werden weiter vorangetrieben. | Auszeichnungen und Innovationskraft bestätigen Qualitätsführerschaft. | Ergebnis entwickelt sich positiv.

3,4

Umsatz in Mrd. €

128

Adjusted EBIT in Mio. €

T049 KENNZAHLEN CATERING

		2019	2018	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	3.360	3.217	4
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	737	718	3
Adjusted EBITDA	Mio. €	247	181	36
Adjusted EBIT	Mio. €	128	115	11
EBIT	Mio. €	98	110	-11
Adjusted EBIT-Marge	%	3,8	3,6	0,2 P.
Adjusted ROCE	%	6,4	6,9	-0,5 P.
EACC	Mio. €	10	30	-67
Segment- investitionen	Mio. €	127	79	61
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	35.679	35.512	0
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	35.954	35.548	1
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	119	126	-6

Retail inMotion weist dank seiner proprietären Bordverkaufstechnologie und innovativer Bordverkaufskonzepte signifikante Wachstumsraten auf und hat sich zum führenden Anbieter in diesem Segment entwickelt. SPIRIANT ist ein Experte in der Entwicklung, Beschaffung und Lieferung von Bordserviceequipment, während Evertaste Convenience Food für den weltweiten Einzelhandel und die Reisebranche herstellt. Zudem bietet die LSG Group durch die Tochtergesellschaft SCIS Sicherheitsdienste an nordamerikanischen Flughäfen an. In Deutschland werden die Einzelhandelsmärkte Ringeltaube an Flughäfen betrieben.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Europageschäft der LSG Group wird an gategroup verkauft

Die Lufthansa Group und gategroup haben am 6./7. Dezember 2019 einen Kaufvertrag über das Europageschäft der LSG Group geschlossen. Der Vertrag umfasst neben den europäischen Cateringbetrieben auch das Lounge-Geschäft sowie die europäischen Aktivitäten des Convenience Retail-Spezialisten Evertaste, das Equipment-Geschäft SPIRIANT sowie die Einzelhandelsgeschäfte der Marke Ringeltaube.

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

In den verkauften Unternehmensteilen sind rund 8.800 Mitarbeiter beschäftigt. Sie erwirtschafteten im Jahr 2019 einen Umsatz von rund 1,1 Mrd. EUR und trugen damit rund ein Drittel zum Gesamtumsatz der LSG Group bei. Die Transaktion hat keine wesentlichen Auswirkungen auf das Adjusted EBIT und das Konzernergebnis der Lufthansa Group in den Jahren 2019 und 2020.

Der Verkauf steht insbesondere noch unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die Kartellbehörden.

Geschäftstätigkeit

Starkes Markenportfolio bietet umfangreiches Produkt- und Serviceangebot

Die LSG Group offeriert eine ganzheitliche Palette von Produkten, Konzepten und Dienstleistungen rund um den Bordservice. Sie verfügt über vier starke, unabhängige Expertenmarken.

LSG Sky Chefs bietet als umsatzstärkste Marke der LSG Group klassisches Catering für Fluggesellschaften und Zugbetreiber sowie das Management von Lounges an. Sie ist an 205 Flughäfen in 59 Ländern für mehr als 300 Fluggesellschaften und eine wachsende Zahl europäischer Bahnbetreiber präsent.

Netzwerk-Management erhöht Flexibilität

Die Anpassung der Produktionslandschaft im klassischen Catering in Europa hin zu einer Netzwerkstruktur mit sechs verschiedenen Produktionsmodellen verschafft der Region mehr Flexibilität im Hinblick auf neue, sich verändernde Kundenanforderungen.

Die Umsetzung des europäischen Netzwerk-Konzepts und die Zusammenarbeit mit lokalen Partnern an Standorten, an denen LSG Sky Chefs keine physische Präsenz hat, führt langfristig dazu, dass das Cateringunternehmen eine höhere Anzahl von Flughäfen bedienen kann, ohne vor Ort eigene Strukturen aufzubauen. Dies erhöht die Flexibilität und Agilität des Unternehmens – wichtige Voraussetzungen für den Erfolg in dem sich ständig verändernden Luftverkehrsmarkt.

Digitalisierung wird weiter vorangetrieben

Die LSG Group treibt die Digitalisierung in vielen Bereichen voran. So wurde unter anderem die Funktionalität der digitalen Bordverkaufsplattform der Retail inMotion-Experten durch den Kauf der mCabin-App erweitert. Das irische Unternehmen wird die bereits vorhandenen mCabin-Softwaremodule, die der Optimierung der Crew-Prozesse dienen, in seine eigene digitale Retail-Plattform integrieren, um deren Kompetenzen zu stärken und zu erweitern.

Darüber hinaus schreitet die Einführung papierloser Produktionsprozesse an LSG Sky Chefs-Standorten in Europa, Nordamerika und Asien sowie die Pilotierung von fahrerlosen Gabelstaplern und kooperativen Robotern voran. Durch die zunehmende Digitalisierung werden Opportunitäten zur Kostensenkung und zur Steigerung des Kundennutzens erschlossen.

Portfolio-Erweiterungen und Vertragsverlängerungen stärken Position als Marktführer

Im Geschäftsjahr 2019 wurden umfangreiche Cateringverträge mit Delta Air Lines, United und airBaltic für LSG Sky Chefs verlängert. Retail inMotion stärkte ihre führende Marktposition durch den Gewinn des Vertrags über das Management des weltweiten Travel-Retail-Programms der Cathay Pacific Group. Der Equipment-Experte SPIRIANT und das LSG Sky Chefs Lounge-Business konnten ihre bestehenden Verträge mit Lufthansa German Airlines um jeweils fünf weitere Jahre verlängern. Im Lounge-Business konnte zudem ein Neuvertrag mit Japan Airlines über das Management der Sakura- und First Class-Lounges am Frankfurter Flughafen geschlossen werden.

Darüber hinaus hat LSG Sky Chefs in ihrem Netzwerk drei neue Cateringbetriebe in Phoenix (USA), Nairobi (Kenia) sowie Novosibirsk (Russland) eröffnet.

Auszeichnungen bestätigen Qualitätsführerschaft

Die jüngste Expertenmarke der LSG Group, Evertaste, wurde vom Rat für Formgebung als „Brand Innovation of the Year“ geehrt. Retail inMotion wurde in Zusammenarbeit mit SWISS mit dem renommierten Onboard Hospitality Award „Catering-Innovation des Jahres“ für das SWISS Saveurs-Programm prämiert. Zusätzlich wurden die Bordverkaufsexperten bei den Frontier Awards 2019 mit dem „In-Flight Retailer of the Year Award“ ausgezeichnet.

Die LSG Sky Chefs-Cateringbetriebe in Brüssel (Belgien) und Buenos Aires (Argentinien) zählten erneut zu den Gewinnern der renommierten QSAL Awards, die für höchste Qualität stehen. Beide Betriebe wurden in ihren Kategorien mit Gold ausgezeichnet.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr

Die Umsatzerlöse des Geschäftsfelds Catering stiegen um 4 % auf 3.360 Mio. EUR (Vorjahr: 3.217 Mio. EUR). Dem Verlust einzelner Kundenverträge standen vor allem positive Effekte aus Neugeschäft, Preiserhöhungen, insbesondere in Nordamerika, sowie Volumensteigerungen und vorteilhafte Wechselkursentwicklungen gegenüber. Darüber hinaus wurde der Umsatzanstieg durch solides Wachstum mit der Konzerngesellschaft Lufthansa German Airlines unterstützt. Die Gesamterlöse stiegen um 5 % auf 3.455 Mio. EUR (Vorjahr: 3.294 Mio. EUR).

Aufwendungen nehmen zu

Die operativen Aufwendungen stiegen insbesondere aufgrund von negativen Wechselkursentwicklungen, höheren Personalaufwendungen in Nordamerika, inflationsbedingten Preissteigerungen im Materialaufwand sowie gestiegenen Wertberichtigungen auf Forderungen um 5 % auf 3.355 Mio. EUR (Vorjahr: 3.208 Mio. EUR).

T050 AUFWENDUNGEN CATERING

	2019 in Mio. €	2018 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	1.441	1.385	4
Personalaufwand ¹⁾	1.290	1.218	6
Abschreibungen ²⁾	119	66	80
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	505	539	- 6
Summe operative Aufwendungen	3.355	3.208	5

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

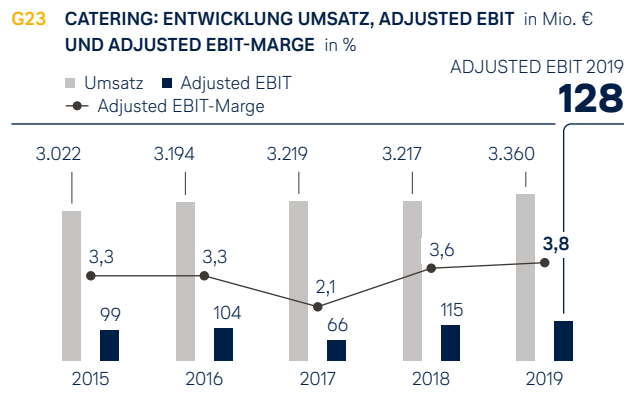
³⁾ Ohne Buchverluste.

Adjusted EBIT steigt um 11%

Das Adjusted EBIT des Geschäftsfelds Catering stieg entsprechend um 11% auf 128 Mio. EUR (Vorjahr: 115 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge verbesserte sich um 0,2 Prozentpunkte auf 3,8% (Vorjahr: 3,6%).

Segmentinvestitionen steigen an

Die Segmentinvestitionen lagen mit 127 Mio. EUR um 61% über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 79 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert vor allem aus einer Kapitalerhöhung bei einem Joint Venture-Unternehmen (+29 Mio. EUR). Darüber hinaus entfielen die Investitionen im Wesentlichen auf die Modernisierung von Produktionsstandorten.



Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

AirPlus steigert Absatz der Virtual Cards. | Lufthansa Aviation Training hält Ausbildungskapazitäten von Pilotenschülern auf hohem Niveau. | Lufthansa Systems weitet ihr Geschäft aus. | Ergebnis der Konzernfunktionen verbessert sich.

T051 KENNZAHLEN WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

		2019	2018	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	2.732	2.662	3
Adjusted EBITDA	Mio. €	- 120	- 157	24
Adjusted EBIT	Mio. €	- 227	- 209	- 9
EBIT	Mio. €	- 221	- 182	- 21
Segmentinvestitionen	Mio. €	107	56	91
Mitarbeiter zum 31.12.	Anzahl	9.935	9.890	0
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	9.950	9.904	0

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

AirPlus bietet Lösungen für das Management von Dienstreisen

Die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH (AirPlus) ist ein führender internationaler Anbieter für das tägliche Management von Geschäftsreisen. 2019 feierte das Unternehmen sein 30-jähriges Bestehen. Die Gesellschaft ist heute ein internationaler Anbieter im globalen Markt für Zahlungs- und Abrechnungsdienstleistungen im Kerngeschäft für Geschäftsreisen. Unter der Marke AirPlus International werden marktspezifische Lösungen in über 60 Ländern weltweit angeboten. Insgesamt betreute das Unternehmen 2019 rund 48.000 Firmenkunden.

Wachsender Nachfrage erfreuten sich im Berichtsjahr die AirPlus Virtual Cards. Diese virtuellen Kreditkarten werden zunehmend nicht nur für das Bezahlen von Flugtickets, sondern auch für Hotelbuchungen eingesetzt. In der Ausgabenkategorie Hotel verzeichnete AirPlus 2019 bei zentralen Abrechnungen über das Firmenkonto einen Anstieg des Volumens um 24%.

Das Adjusted EBIT von AirPlus stieg im Berichtsjahr um 15 Mio. EUR auf 2 Mio. EUR (Vorjahr: - 13 Mio. EUR). Die darin enthaltenen Aufwendungen für die Modernisierung der IT- und Prozesslandschaft konnten durch mengenbedingt höhere Erlöse kompensiert werden.

Lufthansa Aviation Training bietet umfassende Aus- und Weiterbildung für Cockpit und Kabine

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 und blickt auf mehr als 60 Jahre Branchenerfahrung zurück. Zum Kundenportfolio der LAT gehören die Gesellschaften der Lufthansa Group sowie über 200 national und international renommierte Airlines.

Unter der Marke European Flight Academy (EFA) bündelt die LAT sämtliche konzerneigene Flugschulen in Deutschland, der Schweiz und den USA. Das Unternehmen mit Sitz in München bildet den fliegerischen Nachwuchs der verschiedenen Lufthansa Group Airlines aus.

Die verstärkte Rekrutierung von Pilotenschülern stand auch im Jahr 2019 im Fokus des Unternehmens und konnte durch Fortführung der Marketing- und Kommunikationskampagnen sowie verschiedener Maßnahmenpakete auf hohem Niveau gehalten werden. So nahmen im Jahresverlauf rund 440 Flugschüler die zweijährige Ausbildung zum Verkehrsflugzeugführer bei der EFA auf. Im Vorjahr waren es rund 450 Schüler.

Die zuverlässige Sicherung des Flugbetriebs innerhalb der Lufthansa Group mit exzellent ausgebildeten Cockpit- und Kabinen-Crews hat für die LAT höchste Priorität. Um dies auch zukünftig sicherzustellen, wurden auch 2019 umfangreiche Investitionen in Trainingsgebäude und neue Geräte für die Ausbildung, vor allem Flugsimulatoren, getätigt. Gleichzeitig investierte das Unternehmen in innovative Produkte und in die Digitalisierung, um so in diesen Zukunftsfeldern weiterhin die Vorreiterrolle als Aviation Trainingsprovider übernehmen zu können.

Das Adjusted EBIT der LAT sank gegenüber dem Vorjahr um 85 % auf 4 Mio. EUR (Vorjahr: 27 Mio. EUR).

Lufthansa Systems baut ihr Geschäft weiter aus

Lufthansa Systems blickt auf 25 Jahre Erfahrung in der Airline-Branche zurück. Die fundierte IT-Expertise prägt die Innovationskraft des Unternehmens und macht es zum Wegbereiter im Bereich digitale Transformation für seine mehr als 350 Airline-Kunden. Innerhalb der Lufthansa Group hat sich Lufthansa Systems zu einer strategisch wichtigen Einheit entwickelt und trägt somit zur Harmonisierung der IT bei. Mit dem Aviation Campus hat Lufthansa Systems ein Umfeld geschaffen, das den Austausch von Ideen und die Nutzung von Synergien fördert. Ziel ist es, den interdisziplinären Transfer von Wissen zu unterstützen und so die beste Lösung für ihre Kunden bereitzustellen.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielte die IT-Gesellschaft im Berichtszeitraum ein Adjusted EBIT, das mit 4 Mio. EUR um 8 Mio. EUR unter Vorjahr lag (Vorjahr: 12 Mio. EUR).

Ergebnis der Konzernfunktionen verbessert sich

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

Die Gesamterlöse der Konzernfunktionen stiegen um 13 % auf 1.571 Mio. EUR (Vorjahr: 1.392 Mio. EUR). Die betrieblichen Aufwendungen legten um 9 % auf 1.824 Mio. EUR zu (Vorjahr: 1.678 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT verbesserte sich somit um 12 % auf – 253 Mio. EUR (Vorjahr: – 286 Mio. EUR). Die Verbesserung resultiert im Wesentlichen aus höheren Kursgewinnen.

Ergebnis der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen liegt unter Vorjahr

Die Gesamterlöse der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen stiegen um 3 % auf 2.732 Mio. EUR (Vorjahr: 2.662 Mio. EUR). Die betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 2 % auf 2.971 Mio. EUR (Vorjahr: 2.914 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT sank um 9 % auf – 227 Mio. EUR (Vorjahr: – 209 Mio. EUR).

Chancen- und Risikobericht

Das Management von Chancen und Risiken ist in alle Geschäftsprozesse integriert.
| Chancen und Risiken werden frühzeitig identifiziert, proaktiv gesteuert und überwacht. | Konzern-Risikomanagement umfasst auch CSR-relevante Aspekte und deren Risiken für externe Stakeholder. | Chancen werden gezielt genutzt.

CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENT

Chancenmanagement-Prozess

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

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

Ziele und Strategie des Risikomanagement-Systems

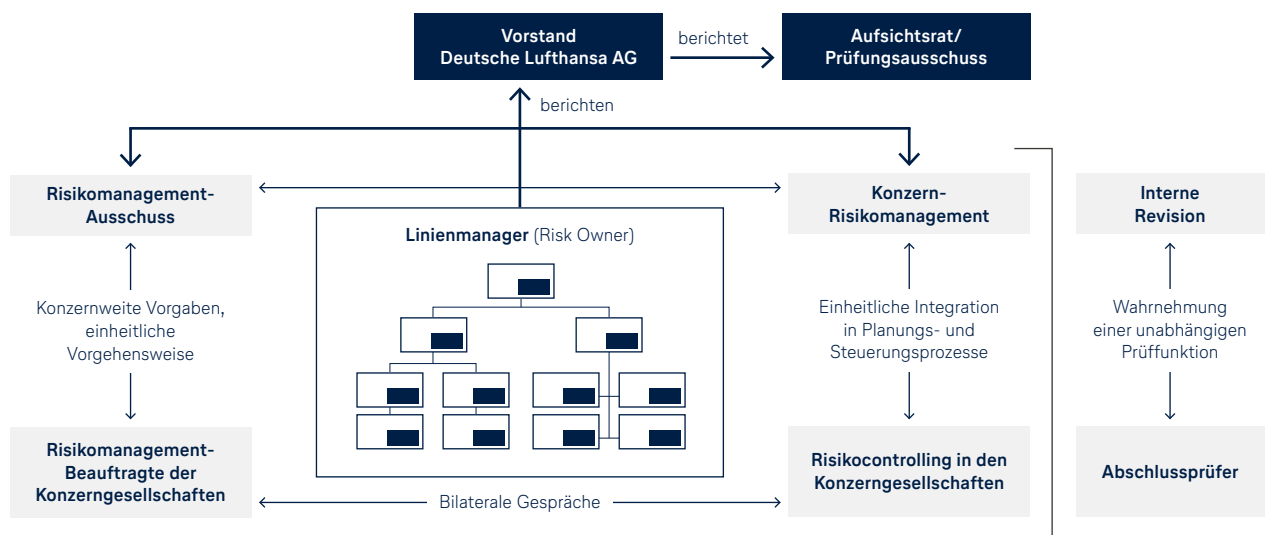
Das Risikomanagement der Lufthansa Group verfolgt das Ziel, wesentliche Risiken vollständig zu identifizieren, transparent und vergleichbar darzustellen, zu bewerten und zu steuern. Risk Owner sind verpflichtet, Risiken proaktiv zu überwachen und zu steuern sowie relevante Informationen in den Planungs-, 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 **G24 Risikomanagement bei der Lufthansa Group** dargestellt.

G24 RISIKOMANAGEMENT BEI DER LUFTHANSA GROUP



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

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

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

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

Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung wird das Risikofrüherkennungssystem der Deutschen Lufthansa AG hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen durch den Abschlussprüfer untersucht. Die Prüfung im Geschäftsjahr 2019 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 quartalsweise über die aktuelle Risikolage der Lufthansa Group und der Geschäftsfelder informiert. Der Vorstand berichtet jährlich an den Prüfungsausschuss über die Entwicklung des Risikomanagement-Systems, die aktuelle Risikosituation der Lufthansa Group sowie über wesentliche Einzelrisiken und deren Management. Ergänzend zu diesen Standardberichten bestehen im Fall von wesentlichen Veränderungen bereits identifizierter oder neu erkannter Top-Risiken verbindlich geregelte Ad-hoc-Meldeprozesse.

Bewertungssystematik im Risikomanagement-Prozess

Im Anschluss an die Risikoidentifikation erfolgt die Bewertung aller erfassten Einzelrisiken nach einheitlichen Bewertungsprinzipien. Die Risikobewertung erfolgt grundsätzlich auf Nettobasis, also unter Berücksichtigung von implementierten und wirksamen Steuerungs- und Überwachungsinstrumenten. Es wird dabei methodisch zwischen qualitativen und quantitativen Risiken unterschieden. Unabhängig von der Risikoart werden dabei, soweit möglich, objektive Kriterien oder Erfahrungswerte zugrunde gelegt. Die Risikobewertung bildet so die Basis für die Konsolidierung gleichartiger Einzelrisiken zu einem aggregierten Risiko. Mit dem Ziel, die Risikoposition proaktiv zu begrenzen, werden geeignete Instrumente zur Risikosteuerung definiert. Durch eine fortlaufende Risikoüberwachung werden Veränderungen von Einzelrisiken

sowie Anpassungsbedarfe bei der Risikosteuerung frühzeitig erkannt. Sofern erforderlich werden zur Risikosteuerung und -überwachung notwendige Maßnahmen initiiert. Darunter sind zeitlich befristete, hinsichtlich Verantwortlichkeit und Zeitbezug klar definierte Aktivitäten zu verstehen, die dem Aufbau von Regelinstrumenten dienen. Die Fortschritte werden ebenfalls kontinuierlich überwacht.

Bei qualitativen Risiken handelt es sich meist um langfristige Entwicklungen mit potenziell nachteiliger Auswirkung auf die Lufthansa Group. Aufgrund häufig noch unkonkreter Informationslage lassen sich diese Risiken nicht oder noch nicht quantifizieren. Im Kontext von qualitativen Risiken erfolgt das Risikomanagement im Sinne eines strategischen Umgangs mit Unsicherheiten. Qualitative Risiken werden häufig in Form von „schwachen Signalen“ identifiziert. Um diese Risiken dennoch einer möglichst systematischen Bewertung zu unterziehen, werden Einschätzungen zum Bedeutungsgrad und zur Ausprägungsform getroffen. Der Bedeutungsgrad beschreibt den möglichen Einfluss des Einzelrisikos beispielsweise auf die Reputation, das Geschäftsmodell oder das Ergebnis. Bei der Ausprägungsform wird beurteilt, wie ausgeprägt oder verdichtet die (schwachen) Informationen sind, die auf das potenzielle Risiko der Lufthansa Group beziehungsweise der jeweiligen Gesellschaft hinweisen. Die Einstufungen sind der Abbildung **➤ G25 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken** zu entnehmen.

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

Zur Wesentlichkeitsbeurteilung der qualitativen und quantitativen Einzelrisiken werden diese in A-, B-, C-, D- oder sonstige Risiken klassifiziert. Als wesentlich gemäß DRS 20 gelten für die Lufthansa Group alle quantitativen A- und B-Risiken sowie alle qualitativen A-Risiken und B-Risiken, die mindestens dem Bedeutungsgrad „wesentlich“ und der Ausprägungsform „hoch“ entsprechen. **➤ G25 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken.**

Risiken der Lufthansa Group, die dieses Wesentlichkeitskriterium erfüllen, werden im Abschnitt **➤ Chancen und Risiken in der Einzelbetrachtung, S. 68 ff.**, tabellarisch in der Reihenfolge ihrer Bedeutung für die Lufthansa Group dargestellt

sowie im Folgenden detailliert beschrieben. Teilweise werden gleichartige Risiken im Vergleich zur internen Steuerung stärker aggregiert dargestellt. Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die beschriebenen Risiken in unterschiedlichem Ausmaß auf sämtliche Geschäftsfelder der Lufthansa Group.

Berücksichtigung des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes im Risikomanagement

Gemäß dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) umfasst das Konzern-Risikomanagement der Lufthansa Group auch CSR-relevante Aspekte (Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelange, Menschenrechte, die Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie die Lieferkette) und deren Risiken für externe Stakeholder. Eine Überführung der Risiken in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung erfolgt gemäß CSR-RUG, sofern Risiken schwerwiegende negative Auswirkungen auf die Gesellschaft haben und ihr Eintritt sehr wahrscheinlich ist. 2019 erfolgte eine Aktualisierung. 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.

G25 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/ 30 – 60	niedrig/ 60 – 150	moderat/ 150 – 300	wesentlich/ 300 – 600	kritisch/ ≥ 600

Bedeutungsgrad/
Schadensausmaß in Mio. €

CHANCEN UND RISIKEN IN DER EINZELBETRACHTUNG

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

Gesamtwirtschaftliche Chancen und Risiken

Unsichere wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für 2020 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im [Prognosebericht, S. 106 ff.](#), entsprechen. Sollte sich die Weltwirtschaft besser als prognostiziert entwickeln, wird dies die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group voraussichtlich positiv beeinflussen. Zukünftige Umsätze und Ergebnisse der Lufthansa Group könnten in diesem Fall die aktuelle Prognose übertreffen. Als global agierendes Unternehmen kann die Lufthansa Group diesbezüglich auch von positiven Entwicklungen außerhalb des eigenen Kernmarkts profitieren. Umgekehrt gilt dies für eine Entwicklung der Weltwirtschaft und der einzelnen für die Lufthansa Group relevanten Märkte, die schlechter als erwartet ist.

Risiken mit potenzieller Auswirkung auf das weltweite Wachstum und damit den Absatz der Lufthansa Group entstehen insbesondere durch eine zunehmende Verunsicherung über politische Entwicklungen wie beispielsweise eine Zunahme an protektionistischer Wirtschaftspolitik oder einer steigenden Gefahr militärischer Auseinandersetzungen in einzelnen Weltregionen.

Es bestehen nach wie vor Unsicherheiten hinsichtlich der mittelfristigen Auswirkungen des Brexits. In den letzten Monaten hat sich die Lufthansa Group verstärkt mit einem ungeregelten Austritt des Vereinigten Königreichs befasst und vorbereitende Maßnahmen eingeleitet. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass makroökonomische oder regulatorische Veränderungen mittelfristig die finanzielle Entwicklung der Lufthansa Group beeinflussen können.

Krisen, Kriege, politische Unruhen oder Naturkatastrophen

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

T052 TOP-RISIKEN LUFTHANSA GROUP

	Bedeutungsgrad	Ausprägungsform	Veränderung zum Vorjahr	Erläuterung
Quantitative Risiken				
Treibstoffpreisänderungen	kritisch	sehr hoch	→	↗ S. 72
Erlösrisiken	kritisch	sehr hoch	↑	↗ S. 70
Cyber- und IT-Risiken	kritisch	hoch	↓	↗ S. 75
Verstöße gegen Compliance-Anforderungen	kritisch	mittel	↓	↗ S. 75
Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen	kritisch	sehr gering	→	↗ S. 73
Nichterreichung unterstellter kontinuierlicher Verbesserung	wesentlich	sehr hoch	→	↗ S. 73
Wechselkursänderungen	wesentlich	sehr hoch	→	↗ S. 72
Krisen, Kriege, politische Unruhen oder Naturkatastrophen	wesentlich	hoch	→	↗ S. 68 f.
Verlust des Investment Grade Ratings	wesentlich	sehr gering	→	↗ S. 73
Qualitative Risiken				
Pandemische Erkrankungen	kritisch	sehr hoch	↑	↗ S. 69
Flugbetriebsrisiken	kritisch	sehr gering	→	↗ S. 74
Personalrisiken	wesentlich	hoch	→	↗ S. 74
Verschärfung der Lärmgesetzgebung	wesentlich	hoch	→	↗ S. 71
Regulative Risiken, die aus dem Klimawandel resultieren	wesentlich	hoch	↑	↗ S. 71
Digitale Transformation – Markteintritt neuer Wettbewerber (LHT) ¹⁾	kritisch	hoch	→	↗ S. 70
Verunreinigte Lebensmittel (LSG Group) ¹⁾	kritisch	gering	→	↗ S. 75

¹⁾ Risikobewertung auf Geschäftsfeldebene.

Der zivile Luftverkehr bleibt aufgrund seiner hohen Symbolwirkung weiterhin potenzielles Ziel terroristischer Aktionen. Flüge über Krisengebieten 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 Militärsaktivitäten 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 Luftfahrtsysteme (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.

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

Für die Bewertung sicherheitsrelevanter Ereignisse im Kontext regionaler Rahmenbedingungen wird ein Qualitätsmanagement-System genutzt, das der kontinuierlichen Bewertung lokaler Sicherheitsverfahren für den laufenden Betrieb und bei Neuanflügen dient. Im Rahmen risikobasierter Audits werden diese Standorte regelmäßig auf Luftsicherheits- und Länder Risiken vor Ort überprüft, um die Konformität mit nationalen, europäischen und internationalen Luftsicherheitsgesetzen sowie den internen Sicherheitsstandards der Lufthansa Group sicherzustellen. Falls notwendig, werden Defizite durch Zusatzmaßnahmen kompensiert, die alle relevanten Funktionsbereiche betreffen können. Zudem werden die Art der Wahrnehmung Deutschlands beziehungsweise der Schweiz, Österreichs, Belgiens oder der Europäischen Union in bestimmten Regionen der Welt sowie das Profil der Lufthansa Group im Vergleich zu anderen, besonders gefährdeten westlichen Luftfahrtunternehmen in der Auswahl von Infrastruktur und Prozessen im Ausland berücksichtigt.

Pandemische Erkrankungen

Weltweit bestehen Risiken durch die Übertragung von Infektionserregern vom Tier zum Menschen, von Mensch zu Mensch sowie auf anderen Wegen. Durch epidemische, pandemische oder sonstige Ausbreitungsmuster wie Bioterrorismus drohen hohe Krankheitsraten in verschiedenen Ländern, Regionen oder Kontinenten. Dies kann kurz-, mittel- und langfristig dazu führen, dass das Fluggastaufkommen im Luftverkehr aus Angst vor Ansteckung drastisch sinkt. Ferner ist es möglich, dass Mitarbeiter aus Angst vor Ansteckung nicht bereit sind, in betroffene Länder zu fliegen, und Mitarbeiter vor Ort diese Länder verlassen wollen. Durch hohe Krankheitsraten der Mitarbeiter kann der operative Betrieb gefährdet sein. 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. Mitarbeiter werden intensiv informiert, Risikogruppen erhalten persönliche Schutzausrüstung und in der gesamten Lufthansa Group werden jährlich präventive Impfkampagnen gegen Influenza angeboten.

Die Lufthansa Group hat die wirtschaftlichen Folgen der Ausbreitung des Coronavirus in ihrer Finanzprognose abgebildet. Die weitere Verbreitung des Virus und die Reaktion der Konsumenten darauf, insbesondere hinsichtlich ihrer Nachfrage nach Flugreisen, sind allerdings nicht final abschätzbar. Es besteht somit das Risiko, dass die wirtschaftlichen Auswirkungen der Virusbreitung schwerwiegender sind als prognostiziert.

Branchenspezifische Chancen und Risiken

Marktwachstum und Wettbewerbsentwicklung

Die Luftverkehrsindustrie befindet sich insgesamt weiterhin auf einem langfristigen Wachstumspfad, mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten, vor allem in Wachstumsregionen wie beispielsweise Asien/Pazifik.

Die Lufthansa Group ist breit aufgestellt, um geschäftsfeldübergreifend vom globalen Wachstum profitieren zu können. Dabei spielt die fortschreitende Konsolidierung der Branche eine große Rolle. Durch strategische Übernahmen und Partnerschaften kann die Lufthansa Group in einem fragmentierten Marktumfeld ihre Kundenrelevanz steigern und Wachstumschancen realisieren. Die aktuellen Flottenbestellungen und Lieferslots von Flugzeugen mit neuer Technologie erlauben den Airlines der Lufthansa Group, aktiv am globalen Wachstum teilzuhaben sowie durch Kapazitätsanpassungen flexibel auf Markt- und Wettbewerbsänderungen zu reagieren.

Marktkonsolidierung

Im fragmentierten europäischen Airline-Sektor ist seit einigen Jahren ein verstärkter Konsolidierungstrend zu beobachten. Beispiele hierfür sind die Übernahme der Air Europa durch die International Airlines Group sowie der Laudamotion durch Ryanair oder die Insolvenzen von Germania, Wow, Thomas Cook, Aigle Azur und Adria Airways. Die Lufthansa Group sondiert dieses Umfeld fortlaufend und evaluiert mögliche M&A-Transaktionen und Partnerschaften, die das Potenzial haben, den Unternehmenswert zu steigern. Hierbei steht für die Lufthansa Group auch eine sorgfältige Analyse und Bewertung der Risiken aus solchen Transaktionen im Vordergrund, zum Beispiel Komplexitäts- oder Integrationsrisiken.

Konvergenz der Geschäftsmodelle und neue Kundenanforderungen

Im europäischen Marktumfeld schreitet die Angleichung der Geschäftsmodelle von Low-Cost-Carriern und Full-Service-Airlines weiter voran. Dies führt im Segment der Full-Service-Airlines zu einem steigenden Kostendruck, dem durch Einsatz neuer Technologien und effiziente Ressourcennutzung begegnet wird. Daher konzentriert sich die Lufthansa Group neben der Stückkostensenkung bei Eurowings in einem preissensitiven Umfeld auch auf hochwertige Produkte und anspruchsvolle Kunden in ihren kaufkraftstarken Heimatmärkten.

Zum Premium-Anspruch der Lufthansa Group gehört auch das Bestreben, den Wunsch der Kunden nach einem individualisierten Reiseerlebnis zu erfüllen. Hier investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in Mitarbeiter und Systeme. So verfolgen die Network Airlines unter dem strategischen Leitgedanken „New Premium“ den Anspruch, jedem Kunden zur richtigen Zeit das passende Produkt zur Verfügung stellen zu können. Die Eurowings Digital GmbH treibt die Entwicklung von innovativen Produkten und Dienstleistungen für Reisende insbesondere in Form von Software-Lösungen und mobilen Applikationen im Low-Cost-Segment voran.

Aviation Services

Die Lufthansa Group ist mit ihren Service-Gesellschaften breit aufgestellt und partizipiert am globalen Wachstum der Airline-Industrie. So verfolgt Lufthansa Cargo Wachstumschancen durch die Entwicklung innovativer Produkte, Digitalisierung und Luftfracht-Joint Ventures. Lufthansa Technik konzentriert sich auf die Ausweitung des Leistungsportfolios mit Schwerpunkt auf Digitalisierung, auf Entwicklungschancen in den Wachstumsmärkten in Asien und Amerika sowie auf den Ausbau von Partnerschaften mit Original Equipment Manufacturer (OEM).

Erlösrisiken

Für die gesamte Lufthansa Group bestehen Erlösrisiken, die ihren Ursprung in Preisschwankungen, Überkapazitäten, konjunkturellen Schwankungen, aktuellen Markt- und Wettbewerbsentwicklungen, geopolitischen Veränderungen sowie unvorhersehbaren global wirkenden Ereignissen haben können. Die Erlösentwicklung wird kontinuierlich beobachtet. Im Bedarfsfall werden Vertriebs-, Produkt-, Kapazitäts- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt. Die Stückkostenpositionen werden insbesondere durch kontinuierliche Effizienzsteigerungen und als Ergebnis geschäftsfeldspezifischer Umstrukturierungsprojekte konsequent und nachhaltig verbessert.

Risiken aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb

Wenn Flugzeuge zum Beispiel aus Witterungsgründen oder aufgrund von Engpässen bei der Infrastruktur nicht pünktlich starten oder landen können, kann dies neben Auswirkungen auf die Kundenzufriedenheit auch zu erhöhten Kosten aus Unregelmäßigkeiten durch direkte und indirekte Entschädigungsleistungen führen. Nach den großen Schwierigkeiten im Geschäftsjahr 2018 in Bezug auf die operationelle Stabilität mit Flugplanänderungen, Flugausfällen oder Verspätungen mit negativen Auswirkungen auf das Ergebnis wurde seitdem konzernweit eine Vielzahl von Maßnahmen eingeleitet, um die operationelle Stabilität weiter zu verbessern.

➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 79 ff.** Es verbleibt jedoch auch im Jahr 2020 ein Risiko, da die externen Rahmenbedingungen vor allem im Hinblick auf andauernde Kapazitätsengpässe in der Flugsicherung schwierig bleiben werden.

Entwicklung und Wettbewerbsintensität im Beschaffungsmarkt

Digitale Plattformen gewinnen eine zunehmende Bedeutung in der Planung, Steuerung und Vergabe der physischen Maintenance Repair and Overhaul (MRO)-Durchführung 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 und Kompetenz im MRO-Vergabeprozess zu erhalten.

Darüber hinaus besteht weiterhin ein Trend zu einer immer kleineren Anzahl von Herstellern der Originalteile je Flugzeug- und Triebwerkstyp. Die Marktposition der 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. Eine zentrale Herausforderung als MRO-Anbieter ist es, die Marktposition in diesem Umfeld weiter auszubauen beziehungsweise zu halten.

Lufthansa Technik steuert diesen Risiken über strategisch wichtige Partnerschaften, Joint Ventures und die Etablierung der digitalen Plattform AVIATAR entgegen.

Chancen und Risiken aus regulatorischen Rahmenbedingungen

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

Verstärkte regulatorische Bestrebungen im Zusammenhang mit der Klimaschutzdiskussion

Die aktuelle gesellschaftliche Debatte über den Einfluss der Luftfahrt auf den Klimawandel erhöht das Risiko, dass der Ausstoß von CO₂ zukünftig in stärkerem Maße bepreist wird. Der Luftverkehr innerhalb der EU ist bereits Teil des EU-Emissionshandelssystems; es besteht jedoch das Risiko steigender Kosten beziehungsweise zusätzlicher Auflagen. So wurde in Deutschland im Rahmen der Verabschiedung des Klimapakets beschlossen, die nationale Luftverkehrssteuer deutlich zu erhöhen. Weitere Risiken bestehen in der noch ungeklärten Zuordnung von Flügen zwischen EU-Ländern zum EU-Emissionshandel oder zum globalen CORSIA System. Hieraus ergeben sich weitere Risiken in Form zusätzlicher Kosten beziehungsweise möglicher negativer Nachfrageeffekte mit Auswirkungen auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit. 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 – in die öffentliche Diskussion ein und ist bestrebt, wettbewerbsverzerrende Regulationen im Vorfeld zu verhindern.

➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 79 ff.**

Verschärfung der Lärmgesetzgebung

Verschärfte Lärmvorschriften können bei Luftfahrtgesellschaften oder Flughäfen wirksam werden. Sie können zum Beispiel zu erhöhten Kosten durch Nachrüstung von Flugzeugen oder das Verbot gewisser Typen 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 mögliche Änderung des Gesetzes wird für die aktuelle Legislaturperiode erwartet. Obwohl jüngste Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung keine signifikant veränderten Gesundheitsrisiken aufzeigen, hat sich die Belästigungsreaktion der Betroffenen sprunghaft verändert, auch bei stabiler akustischer Situation an den Flughäfen. Diesbezüglich ist zu erwarten, dass weiteres Lobbying zur Verschärfung der Lärmgesetzgebung erfolgen wird.

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

Die Lufthansa Group entwickelt durch eine gezielte Kommunikationsarbeit gemeinsam mit Verbänden und mit anderen Industrie-Stakeholdern abgestimmte Strategien. Im Rahmen von Forschungsprojekten beschäftigt sie sich mit Maßnahmen zum aktiven Schallschutz, ➤ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 79 ff.**, und beobachtet die Lärmwirkungsforschung intensiv.

Finanzwirtschaftliche Chancen und Risiken

Finanzwirtschaftliche Entwicklungen stellen Chancen und Risiken für die Lufthansa Group dar. So können positive Entwicklungen der Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen im Vergleich zu den in der Planung und Prognose unterstellten Annahmen die Aufwände verringern und/oder die Erträge erhöhen. Gegenüber Vorjahr hat sich diese Einschätzung nicht wesentlich verändert.

System des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements für Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen

Finanz- und Rohstoffrisiken werden auf Basis interner Richtlinien systematisch gemanagt. Die dabei eingesetzten derivativen Finanzinstrumente dienen ausschließlich dazu, 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 Finanzrisikocrollings sind organisatorisch strikt voneinander getrennt.

Die ausführenden Abteilungen und das Finanzrisikocolling 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 43, S. 200 ff.**

Treibstoffpreisänderungen

Der Ölpreis lag im Geschäftsjahr 2019 im Durchschnitt 10 % niedriger als im Vorjahr. Das Risiko von Preisschwankungen hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.

Die Lufthansa Group setzt 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.

Der Treibstoffverbrauch der Lufthansa Group lag im Berichtsjahr bei 10,9 Mio. Tonnen Kerosin. Der Treibstoffaufwand stellte 2019 mit 6.715 Mio. EUR einen wesentlichen Kostenfaktor für die Lufthansa Group dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können das operative Ergebnis erheblich beeinflussen. Eine Veränderung des Treibstoffpreises zum Jahresendkurs um +10 % (–10 %) im Jahr 2020 würde den Treibstoffaufwand in der Lufthansa Group um 397 Mio. EUR (–484 Mio. EUR) nach Sicherung erhöhen (senken).

Sicherungsgrad und -horizont sind abhängig von dem Risikoprofil, das sich aus dem Geschäftsmodell der jeweiligen Konzerngesellschaft ergibt. Die in Abbildung **G27** dargestellte Hedging-Politik und -Struktur wird so für Lufthansa German Airlines, für SWISS und für das Liniengeschäft von Austrian Airlines umgesetzt. Die Geschäfte anderer Konzerngesellschaften werden zum Teil zu einem geringeren Grad gesichert und sind daher dem Risiko eines Preisanstiegs stärker ausgesetzt. Umgekehrt partizipieren sie aber auch stärker an einem Preisverfall. Das Chartergeschäft wird bis zu 100 % sofort nach Vertragsabschluss mit Termingeschäften gesichert. Damit wird das Risiko aus einem Treibstoffpreisanstieg weitgehend eliminiert. Die Chance, an einem Preisverfall zu partizipieren, besteht jedoch dementsprechend nicht.

Bei der Treibstoffpreissicherung bedient sich die Lufthansa Group üblicher Finanzmarktinstrumente. Die Sicherungen erfolgen aus Gründen der Marktliquidität mehrheitlich in Rohöl. Den Sicherungsgeschäften liegt eine feste Regel zugrunde; sie bilden damit einen Durchschnittskurs der Rohölpreise ab. Die monatlich gesicherten Mengen resultieren je nach Konzerngesellschaft in einem Sicherungsgrad von bis zu 85 %.

Zum 18. Februar 2020 bestanden für rund 78 % des voraussichtlichen konzernweiten Treibstoffbedarfs des Jahres 2020 Rohöl- und Kerosinpreissicherungen in Form von bedingten und unbedingten Termingeschäften. Für das Jahr 2021 bestanden zu diesem Zeitpunkt für rund 32 % des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen. Da der Treibstoff in US-Dollar abgerechnet wird, können Schwankungen des Euro/US-Dollar-Wechselkurses den ausgewiesenen Treibstoffaufwand zusätzlich positiv oder negativ beeinflussen. Das US-Dollar-Exposure aus dem geplanten Treibstoffbedarf ist in der Währungssicherung berücksichtigt.

Im Kontext der Treibstoffversorgung besteht die Chance, dass neue Fördertechniken sowohl für Erdöl als auch alternative Energieträger entwickelt werden. Dies kann sich mittel- und unmittelbar preis- und volatilitätsdämpfend auf den Kerosinaufwand der Lufthansa Group auswirken.

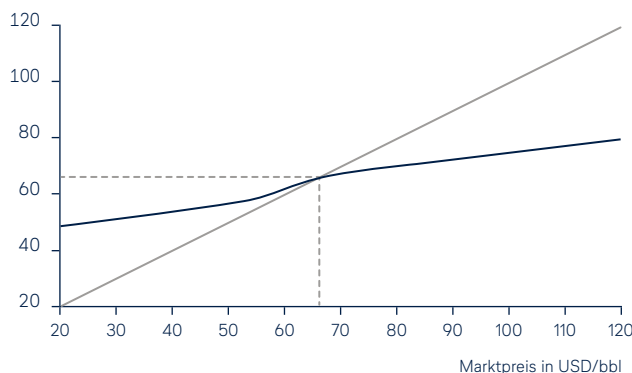
Wechselkursänderungen

Fremdwährungsrisiken für die Lufthansa Group ergeben sich insbesondere aus internationalen Flugticketverkäufen und dem Einkauf von Treibstoff, Flugzeugen und Ersatzteilen. Alle Tochtergesellschaften melden ihre geplanten Währungs-exposures mit einem Zeithorizont von mindestens 24 Monaten. Auf Konzernebene wird eine aggregierte Nettoposition je Währung gebildet und so die Möglichkeit des „natural hedging“ genutzt. Für 23 der insgesamt 67 Fremdwährungen werden Sicherungen abgeschlossen, weil ihr Exposure für die Lufthansa Group von besonderer Relevanz ist. **Konzernanhang, Erläuterung 43, S. 200 ff.**

G26 GESICHERTER ÖLPREIS LUFTHANSA GROUP 2020

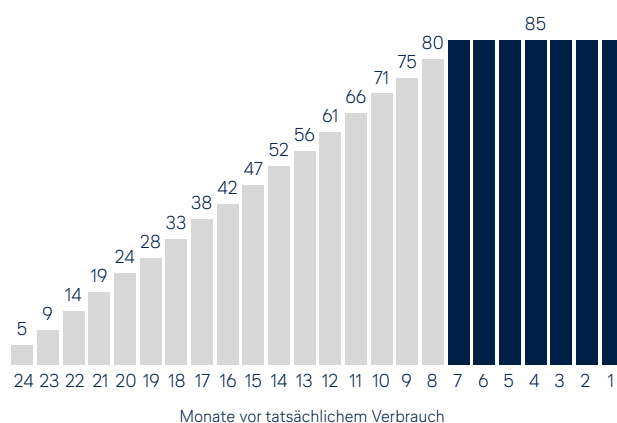
in USD/bbl (Stand 18.02.2020) — Marktpreis
— Lufthansa Preis

Lufthansa Preis in USD/bbl



G27 SICHERUNGSSTRATEGIE LUFTHANSA GROUP

Sicherungsgrad in % — Aufbau der Sicherung über 18 Monate
■ Halten der Sicherung für 6 Monate



Verlust des Investment Grade Ratings

Die Deutsche Lufthansa AG hält ein Investment Grade Rating bei Standard & Poor's (BBB) und bei Moody's (Baa3) mit jeweils stabilem Ausblick. Zudem verfügt die Deutsche Lufthansa AG über ein drittes Investment Grade Rating von BBB mit einem stabilen Ausblick bei der Ratingagentur Scope Ratings. Eine Herabstufung der Bonitätsbewertung in den Non-Investment Grade-Bereich könnte zu einer deutlichen Verschlechterung der Konditionen in der Finanzierung und im Finanzrisikomanagement führen und den Zugang zu neuen Finanzierungsmitteln und Absicherungsinstrumenten erschweren.

Die Ausprägungsform des Risikos wird als sehr gering eingestuft, da sich die für das Rating relevanten Finanzkennzahlen bei allen drei Ratingagenturen im Investment Grade-Bereich stabilisiert haben. Es sind dabei Maßnahmen unterstellt, die das Finanzprofil weiter stärken und die Finanzschulden des Konzerns weiter reduzieren.

Kapitalanlagen und Liquiditätsrisiken

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

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

Die Anlagestruktur der strategischen Mindestliquidität wurde mittels einer stochastischen Allokationsstudie entwickelt. Bei der Entwicklung wurde den hohen Liquiditätsanforderungen und konservativen Anlagegrundsätzen der Lufthansa Group Rechnung getragen. Diese Anlagen sind zum größten Teil in Geldmark- und Rentenanlagen investiert. Eine Beimischung von europäischen Aktien ist ebenfalls enthalten. Ein aktives Risikomanagement beschränkt das Kursrisiko. Das Asset-Management und das Management der Wert Sicherung werden von externen Dienstleistern unter der Berücksichtigung einer jederzeitigen Liquidierbarkeit innerhalb von maximal vier Wochen durchgeführt.

Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen

Das Pensionsvermögen unterliegt Kursschwankungen an den internationalen Kapitalmärkten. Die breite Diversifizierung über viele Vermögensklassen (unter anderem Aktien- und Rentenanlagen weltweit) reduziert jedoch das Risiko der Kapitalanlagen insgesamt. Darüber hinaus überwacht und steuert ein Anlagemanager das Risiko über eine Stop-Loss-Mechanik. Aufgrund der anhaltenden Unsicherheitsfaktoren wie beispielsweise dem amerikanischen Handelskrieg mit China und dem Brexit muss weiterhin mit deutlichen Marktschwankungen gerechnet werden. Das Risiko signifikanter Kursverluste ist, auch aufgrund der vorhandenen Sicherungsmechanismen, nach wie vor als gering einzuschätzen.

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

Weiterführende Informationen zu Chancen aus der Umstellung der Altersversorgung ➤ **Personal, S. 74.**

Kontrahentenrisiken

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

In Zeiten starker wirtschaftlicher Schwankungen steigen die Risiken des Ausfalls von Kundenforderungen ebenfalls. Auch hier wird die Entwicklung auf Ebene des Konzerns und der einzelnen Geschäftsfelder beobachtet. Zudem werden Präventivmaßnahmen ergriffen. ➤ **Konzernanhang, Erläuterung 37, S. 189 ff.**

Unternehmensspezifische Chancen und Risiken

Nichterreichung unterstellter kontinuierlicher Verbesserung

Die Lufthansa Group strebt im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses jährlich nach Effizienzsteigerungen, Stückkostensenkungen beziehungsweise der Vermeidung eines Anstiegs (zum Beispiel durch Inflation) sowie Erlösverbesserungen. Vor diesem Hintergrund werden im Rahmen des jährlichen Planungsprozesses in den einzelnen Bereichen des Konzerns Verbesserungsziele vereinbart. Zur Erreichung dieser Ziele gilt es einerseits, bereits erkannte Potenziale umzusetzen, andererseits zusätzliche Potenziale im Laufe eines Jahres zu identifizieren. Dies führt dazu, dass in zweierlei Hinsicht ein Risiko entstehen kann. Zum einen kann im Rahmen der Umsetzung erkennbar werden, dass die erwarteten Effekte geringer ausfallen als initial 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 Maßnahmenvolumen den gesetzten Zielen gegenübergestellt.

Personal

INTERNE UND EXTERNE ARBEITSKÄMPFE

Durch den Abschluss langfristiger Tarifverträge zwischen der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Cargo, Germanwings und der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit mit Laufzeiten bis Mitte 2022 wurde im Bereich Cockpit der Tariffrieden langfristig gesichert. Für das Bodenpersonal wurden im Januar 2018 ebenfalls langfristige Tarifverträge für die Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Technik AG, Lufthansa Cargo AG sowie LSG mit einer Laufzeit bis Ende September 2020 geschlossen. Streiks des Bodenpersonals sind daher frühestens ab dem vierten Quartal 2020 möglich. Im Bereich der Kabine haben die Deutsche Lufthansa AG und die Gewerkschaft UFO verschiedene Prozessvereinbarungen abgeschlossen, die sicherstellen sollen, dass die bestehenden Konflikte geordnet und einvernehmlich gelöst werden können.

ENGAGEMENT DER MITARBEITER

Die Umsetzung struktureller Veränderungsmaßnahmen kann das Engagement der Mitarbeiter sowie die Verbundenheit mit der Lufthansa Group reduzieren. Um das Engagement der Mitarbeiter zu erhöhen, werden deshalb verstärkt Change-Management-Initiativen implementiert und Kommunikationsmaßnahmen initiiert. Darüber hinaus strebt die Lufthansa Group weiterhin nach attraktiven Beschäftigungsbedingungen. Hierzu tragen die Weiterentwicklung der Vergütungsstruktur, Nebenleistungen und nicht monetäre Vergütungsbestandteile sowie attraktive persönliche Weiterentwicklungs- und Qualifizierungsmaßnahmen, differenziert nach Beschäftigtengruppen, bei.

PERSONALSTRUKTUR

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

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

Flugbetriebsrisiken

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group sind potenziellen Flug- und technischen Betriebsrisiken ausgesetzt. Dazu zählt zum einen das Risiko, den Flugbetrieb aus technischen oder externen Gründen nicht regelmäßig abwickeln zu können.

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

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. Dies geschieht im Rahmen eines Sicherheitsmanagement-Systems mit dem Fokus darauf, etwaigen Bedrohungen für die Organisation proaktiv zu begegnen, Risiken zu identifizieren, Mitigationsmaßnahmen zu definieren und dadurch Risiken zu minimieren. 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 Vernetzung der Fluggesellschaften der Lufthansa Group im Bereich Flugsicherheit wurde weiter vorangetrieben. So wurde inzwischen ein Group Safety Management Manual etabliert, das darauf abzielt, gruppenweit gültige Prozessstandards innerhalb der Lufthansa Group zu etablieren. In diesem Kontext wurde das Group Safety Management um sogenannte Group Safety References erweitert, welche entsprechende Standards für Gesellschaften der Lufthansa Group beinhalten.

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

Betriebsrisiken Catering

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

Cyber- und Informationstechnologie-Risiken

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

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

Die Dimensionen von Cyber-Angriffen steigen weltweit in ihrer Quantität und Professionalisierung stark an. Dies belegen eigene Erfahrungen mit Sicherheitsvorfällen ebenso wie der Austausch mit anderen Unternehmen und staatlichen Stellen. Gleichzeitig erhöht sich der Grad der Digitalisierung der Geschäftsprozesse in der Lufthansa Group, sodass die potenziellen Auswirkungen von Cyber-Angriffen sukzessive zunehmen können. Cyber-Risiken stellen daher in absehbarer Zeit auch für die Lufthansa Group ein immer größeres Risikopotenzial dar.

Die Lufthansa Group beobachtet kontinuierlich die weltweite IT-Sicherheitslage. Auf Basis dieser Beobachtungen hat der Vorstand in den vergangenen Jahren Maßnahmen zur Stärkung der IT-Sicherheit der Lufthansa Group verabschiedet und in einer Vielzahl von Projekten umgesetzt. Technologische Werkzeuge zur Prävention von Cyber-Attacken wurden eingeführt, Prozesse an die sich verändernde Bedrohungslage angepasst, organisatorische Änderungen vorgenommen und Awareness-Kampagnen durchgeführt. Seit Ende 2018 wird ein Drei-Jahres-Programm zur Erhöhung

der Cyber-Resilienz innerhalb der Lufthansa Group umgesetzt. Im Rahmen des vom Vorstand verabschiedeten Cyber-Security-Programms werden konzernweit Maßnahmen in verschiedenen Kernbereichen implementiert und eine Vielzahl von Projekten realisiert. Dies beinhaltet auch die Vorbereitung der Airlines der Lufthansa Group auf die nächste Generation von eEnabled-Flugzeugen. Die Maßnahmen fokussieren sich auf die risikoorientierte Umsetzung in den IT-Systemen und -Prozessen unter Berücksichtigung der Partner und Provider der Lufthansa Group. Erste Ergebnisse des Programms tragen bereits positiv zur Risikominderung bei.

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

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

Risiken aus Verstößen gegen Datenschutzvorschriften

Die Wahrung der Persönlichkeitsrechte ihrer Kunden, Mitarbeiter, Aktionäre und Lieferanten ist schon immer ein wichtiges und selbstverständliches Anliegen der Lufthansa Group gewesen. Mit Inkrafttreten der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) am 25. Mai 2018 wurde die Bedeutung des Datenschutzes deutlich erhöht, einhergehend mit umfangreichen Dokumentations- und Meldepflichten. Eine hohe Anzahl von betroffenen Kunden macht ihre Rechte, insbesondere auf Auskunft und Löschung von Daten, geltend. Alle Konzerngesellschaften im Geltungsbereich der DSGVO haben sich auf die neuen Anforderungen eingestellt und entsprechende Governance-Strukturen und -Prozesse nach den Vorgaben des Konzern-Datenschutzes implementiert. Die Datenschutzorganisation wurde gestärkt, um potenzielle Risiken aus den erhöhten Anforderungen zu erkennen und zu steuern.

Compliance-Risiken

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

➤ **Corporate Governance Bericht, S. 113 ff.**

Die Lufthansa Group ist in einer Vielzahl von Ländern aktiv und unterliegt entsprechend verschiedenen Rechtsnormen und Rechtsprechungen mit teilweise divergierenden und schwer zu interpretierenden rechtlichen Regelungen, unter anderem im Korruptionsstrafrecht. Darüber hinaus sind sämtliche Tätigkeiten nicht nur an den hiesigen Strafgesetzen, dem im Vertriebsgebiet geltenden Recht und den dortigen kulturellen Gepflogenheiten und Sozialkonventionen zu messen, sondern 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, sich rechtliche Rahmenbedingungen ändern können und in einigen Geschäftsbereichen der Lufthansa Group Lieferanten, Wettbewerber und Kunden personenidentisch sind. Im Rahmen der Competition-Compliance adressiert die Lufthansa Group die Risiken kartellrechtswidrigen Verhaltens und schult die Mitarbeiter umfangreich.

Die Lufthansa Group und insbesondere die Deutsche Lufthansa AG als börsennotierte Aktiengesellschaft sehen sich ferner Risiken im Hinblick auf die Kapitalmarkt-Compliance ausgesetzt. Das Insiderhandelsverbot, das Verbot der Marktmanipulation, die Ad-hoc-Publizität sowie weitere kapitalmarktrechtliche Pflichten sind seit Juli 2016 in der EU-Marktmissbrauchsverordnung (MAR) und zahlreichen weiteren nationalen und europäischen Vorschriften als unmittelbar in Deutschland geltendes Recht geregelt. Die Interpretation dieser neuen europäischen Regelungen insbesondere im Hinblick auf die Ad-hoc-Publizität sowie die Verwaltungspraxis sind weiterhin teilweise schwer einzuschätzen beziehungsweise in die Praxis umzusetzen. Die Lufthansa Group trifft zahlreiche organisatorische Vorkehrungen zur Einhaltung der Regelungen der MAR. Beispielsweise setzt sie eine spezielle Software zum Führen von

Insiderlisten und zur Veröffentlichung etwaiger Ad-hoc-Mitteilungen ein und hält entsprechende Richtlinien, Informationsschreiben und Prozessbeschreibungen vor. Darüber hinaus führt das Group Compliance Office bei Bedarf Schulungen für die vom Insider- und Marktmissbrauchsrecht besonders betroffenen Personen durch. Sachverhalte im Zusammenhang mit der Ad-hoc-Publizität werden zudem immer mit externen Experten abgestimmt.

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

Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren

Die Lufthansa Group ist Risiken aus Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren ausgesetzt, an denen sie aktuell beteiligt ist oder die sich in Zukunft ergeben könnten. Aufgrund der gegebenenfalls beeinträchtigenden Wirkung wird auf die Quantifizierung dieser Risiken gemäß DRS 20 Tz. 154 verzichtet. Es ist nicht auszuschließen, dass der Ausgang dieser Verfahren der Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group oder ihrer Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage erheblichen Schaden zufügen könnte. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten wurden in angemessener Höhe Rückstellungen gebildet. Nähere Informationen zu Rückstellungen für Prozesse und zu Eventualverbindlichkeiten sind im Konzernanhang [Erläuterung 34, S. 185 ff., und Erläuterung 44, S. 214 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 wird mittlerweile in Deutschland fortgeführt. In der Klage wird unter anderem argumentiert, die Flugschule habe Zweifel an der psychischen Stabilität des Copiloten gehabt und ihn gleichwohl ausgebildet. Diese Klage wurde auf die Deutsche Lufthansa AG erweitert und mit angeblichen organisatorischen Missständen und individuellen Fehlern bei der ärztlichen Betreuung des Copiloten begründet. Insgesamt 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 44, Rechtliche Risiken, S. 214 ff.** 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.

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

GESAMTAUSSAGE ZUR CHANCEN- UND RISIKOSITUATION

Die Lufthansa Group baut in einem dynamischen Umfeld darauf, ihre Fähigkeiten, Kapazitäten und Ressourcen flexibel an die sich ändernden Marktbedingungen anzupassen. Um im Wettbewerb dauerhaft zu bestehen, fokussiert sich die Lufthansa Group auf erfolgversprechende Produktstrategien, eine solide finanzielle Position und eine wettbewerbsfähige Kostenstruktur, außerdem beteiligt sie sich an der Konsolidierung der Branche.

Kontinuierliche Effizienzsteigerung ist als Daueraufgabe im Unternehmen verankert. Um Chancen hinsichtlich einer strukturellen Verbesserung der Effizienz, Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig zu realisieren, wurde die prozessorientierte Organisation in den Network Airlines, in den administrativen Bereichen sowie in weiteren Geschäftsfeldern umgesetzt. Die Entwicklung der Lufthansa Group wird weiterhin durch gezielte Konsolidierung, Flexibilisierung und Digitalisierung vorangetrieben.

Den Umsetzungsrisiken von effizienzsteigernden Projekten sowie Gegenläufern, wie beispielsweise höheren Kosten für Treibstoff oder Gebühren und fallenden Durchschnittserlösen vor allem bei den Airlines, wird durch ein systematisches Risikomanagement entgegengewirkt.

Die Ausbreitung des Coronavirus und seine Auswirkungen auf den globalen Flugverkehr haben die Gesamtrisikosituation der Lufthansa Group gegenüber dem Vorjahr verändert. Das Liquiditätsrisiko ist aufgrund von Buchungsrückgängen und Flugstornierungen gestiegen. Der Konzern wirkt dem mit der Reduzierung von Ausgaben auf das betriebsnotwendige Minimum und der Aufnahme neuer Finanzmittel entgegen. Allerdings ist der weitere Fortgang der Krise nicht absehbar, sodass eine abschließende Risikoabschätzung zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist.

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

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

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

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

Die zentrale Konzernrevision der Deutschen Lufthansa AG und die dezentralen internen Revisionen der Delvag und AirPlus 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 mit zunehmender Tendenz unter Nutzung konzern-eigener und externer Shared Service Center. Die Gutachten für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen werden von externen Dienstleistern erstellt.

Der Bereich Konzernbilanzierung ist fachlich für die Erstellung des Konzernabschlusses verantwortlich und formuliert verbindliche formale, inhaltliche und terminliche Vorgaben für die Konzerngesellschaften. Die regelmäßig aktualisierten Bilanzierungsrichtlinien der Lufthansa Group regeln entsprechend den Vorschriften zur Rechnungslegung nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) die einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze für die in den Lufthansa Konzernabschluss einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen. Für die Deutsche Lufthansa AG und andere inländische Konzerngesellschaften werden entsprechende Regelungen für die Bilanzierung der Einzelabschlüsse nach HGB in einer Richtlinie vorgegeben. Dadurch werden konzern einheitliche 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 Konzern-ebene 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 will ihrer Rolle als führende Gesellschaft in der Aviation-Industrie auch im Bereich Nachhaltigkeit gerecht werden. | Unternehmerische Verantwortung ist fester Bestandteil der Unternehmenskultur. | Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung fokussiert auf die Aspekte Umweltbelange, Kundenbelange, Arbeitnehmerbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Achtung der Menschenrechte, Sozialbelange sowie Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette als Querschnittsthema. | Bericht orientiert sich an den GRI Standards 2016.

Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Für das Geschäftsjahr 2019 veröffentlicht die Deutsche Lufthansa AG entsprechend dem am 19. April 2017 in Kraft getretenen CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) erneut eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c in Verbindung mit §§ 289b bis 289e HGB. Die Deutsche Lufthansa AG legt eine nichtfinanzielle Erklärung auf Gesellschaftsebene sowie eine nichtfinanzielle Konzernklärung gemeinsam als zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung vor. Sie fasst die wesentlichen Aspekte und Sachverhalte zu Umweltbelangen, Kundenbelangen, Arbeitnehmerbelangen, Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Achtung der Menschenrechte, Sozialbelangen sowie Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette als Querschnittsthema inhaltlich zusammen. Zusätzlich werden an anderen Stellen im zusammengefassten Lagebericht Maßnahmen und Initiativen der Lufthansa Group erläutert, die das vielfältige Engagement des Unternehmens im Bereich der unternehmerischen Verantwortung belegen. Darauf wird in dieser Erklärung an den jeweiligen Stellen verwiesen.

Die Lufthansa Group berücksichtigt in ihrem Konzern-Risikomanagement-System auch Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte und Sachverhalte. ➤ **Chancen- und Risikobericht, S. 65 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 Aspekte haben beziehungsweise haben werden und deren Eintritt sehr wahrscheinlich ist. Dies gilt sowohl für die Lufthansa Group als auch für deren Lieferkette.

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 betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung, S. 244 f.**

Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten Lageberichts sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

Angaben zum Geschäftsmodell

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern mit insgesamt 580 Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften. Das Geschäftsmodell der Lufthansa Group ist ausführlich im zusammengefassten Lagebericht beschrieben. ➤ **Grundlagen des Konzerns, S. 15 ff.**

Nachhaltigkeit ist im Unternehmen fest verankert

Verantwortungsbewusstes und gesetzeskonformes Verhalten ist ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group und in der Konzernstrategie verankert. Bereits seit 2002 bekennt sich das Unternehmen zu den Prinzipien des UN Global Compact für eine nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung. Darüber hinaus unterstützt es die 2015 von den Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen verabschiedeten Sustainable Development

Goals (SDGs) der Agenda 2030. Um einen Beitrag zur Erreichung der SDGs zu leisten, fokussiert sich das Unternehmen insbesondere auf die sieben SDGs, bei denen es aufgrund seines Geschäftsmodells negative Auswirkungen reduzieren beziehungsweise positive Auswirkungen verstärken kann: SDG 4: Hochwertige Bildung, SDG 5: Geschlechtergleichheit, SDG 8: Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum, SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur, SDG 12: Nachhaltige/r Konsum und Produktion, SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz und SDG 17: Partnerschaft zur Erreichung der Ziele. Eine Übersicht der Ziele und Hinweise auf die sie unterstützenden Maßnahmen der Lufthansa Group [T054, Sustainable Development Goals, S. 105](https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html). Auch wurde der seit 2017 für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeiter verbindliche Code of Conduct der Lufthansa Group im abgelaufenen Geschäftsjahr 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. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html>. Die darin verankerten Grundsätze sind nicht nur Grundlage für verantwortungsvolles Verhalten und einen fairen Wettbewerb, sondern sollen auch dabei unterstützen, rechtliche Risiken und Reputationsrisiken zu erkennen und zu vermeiden.

Das Engagement der Lufthansa Group im Bereich Klimaschutz wird durch das Rating der internationalen gemeinnützigen Rating-Organisation CDP mit dem Climate Scoring-Ergebnis „B“ (Vorjahr: „B“) bewertet und liegt damit im „Management-Band“ des globalen Rankings.

Außerdem ist der Konzern seit 2015 im MSCI Global Sustainability Index des gleichnamigen US-Indexanbieters MSCI enthalten. Dieser bildet Unternehmen ab, die sich in besonderem Maße für Nachhaltigkeit engagieren.

Das oberste Kontrollgremium im Bereich der nachhaltigen Unternehmensführung ist der Aufsichtsrat. Die Schwerpunktsetzung und Weiterentwicklung nachhaltigkeitsrelevanter Aktivitäten innerhalb der Lufthansa Group erfolgte im Berichtsjahr durch das Group Executive Committee (GEC) unter Vorsitz des Vorstandsvorsitzenden. Das GEC ist auf oberster Managementebene angesiedelt und besteht aus dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG, den Vorstandsvorsitzenden der Geschäftsfeldobergesellschaften, den obersten Führungskräften der Network Airlines sowie den Leitern der Konzernabteilungen Strategie, Controlling und Konzernkommunikation. Die jeweiligen Führungskräfte sind für die Umsetzung konkreter Maßnahmen und Projekte verantwortlich. Im Berichtsjahr hat sich das GEC mehrfach mit Nachhaltigkeitsthemen befasst.

Seit dem 1. Januar 2020 ist der Vorstand um das Ressort Customer & Corporate Responsibility erweitert. Damit wird die Verantwortung für Umwelt, Klima und Gesellschaft direkt auf Vorstandsebene etabliert.

Wesentlichkeitsanalyse bildet Basis für Bestimmung der wesentlichen Aspekte

Der kontinuierliche Austausch mit den Stakeholdern leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie der Lufthansa Group. Die Ergebnisse der im Oktober 2018 breit angelegten Stakeholder-Befragung wurden im November 2018 einer Überprüfung nach § 289c (3) HGB durch das Management unterzogen und im Wesentlichen für das Berichtsjahr bestätigt. Das Ergebnis dieser Wesentlichkeitsbetrachtung ist erneut Grundlage für die Auswahl der zu berichtenden Aspekte und Sachverhalte in der vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

G28 ASPEKTE, SACHVERHALTE UND LEISTUNGSINDIKATOREN

Umweltbelange	Kundenbelange	Arbeitnehmerbelange	Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Achtung der Menschenrechte	Sozialbelange ¹⁾
Klimaschutz CO ₂ -Emissionen	Operationelle Stabilität Abflugpünktlichkeit	Arbeitgeberattraktivität Engagement Index	Integraler Bestandteil des Lufthansa Group Compliance Management Systems	Wesentlicher Teil der Unternehmenskultur – verankert im Code of Conduct	Gesellschaftliches Engagement help alliance gGmbH
Abfallvermeidung	Produkt und Services Net Promoter Score	Transformationsfähigkeit			
Aktiver Schallschutz Anteil der Flugzeuge, die das 10 dB-Kriterium des ICAO Kapitel 4 erfüllen		Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz Gesundheitsindex			

Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette:
als Querschnittsthema mit eigenem Kapitel innerhalb der nichtfinanziellen Erklärung qualitativ berücksichtigt

¹⁾ Nicht wesentlich gemäß § 289c Abs. 3 HGB; freiwillige Darstellung aufgrund spezifischer Adressatenanforderung.

Danach sind für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group insbesondere die Aspekte Umweltbelange, Kundenbelange und Arbeitnehmerbelange von besonders großer Bedeutung. Zusätzlich sind gemäß der Wesentlichkeitsbetrachtung die Bekämpfung von Korruption und Bestechung, die Achtung der Menschenrechte sowie eine verantwortungsvolle Produktion einschließlich nachhaltiger Lieferkette für die Lufthansa Group von hoher Relevanz. Im Vergleich zum Vorjahresbericht wurden der Sachverhalt Abfallvermeidung sowie verantwortungsvolle Produktion als Querschnittsthema neu mit aufgenommen.

Die wertorientierte Unternehmenssteuerung ist für die Lufthansa Group ebenfalls ein integraler Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung. Das Konzept und die dazugehörigen Kennzahlen werden ausführlich im Kapitel **➤ Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 20 ff.**, dargestellt.

Umweltbelange

Konzepte

Klimaschutz und aktiver Schallschutz sind Eckpfeiler der Umweltstrategie, Abfallvermeidung ein weiteres wesentliches Handlungsfeld

Der globale Luftverkehr ist eine Wachstumsbranche und wird für einen nicht absehbaren Zeitraum weiterhin fossile und alternative flüssige Treibstoffe mit entsprechender Energiedichte benötigen. Zu den wesentlichen Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Umwelt zählen deshalb vor allem Klimaeffekte infolge der CO₂-Emissionen, die durch die Verbrennung von Flugkerosin entstehen, sowie Geräusche, die von startenden und landenden Flugzeugen verursacht werden. Darüber hinaus entstehen bei jedem Flug Abfälle, die es so weit wie möglich zu vermeiden, zu reduzieren oder zu recyceln gilt.

Die Lufthansa Group engagiert sich bereits seit vielen Jahren dafür, die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit zu begrenzen. Dies geht einher mit wirtschaftlichen Interessen, da der Verbrauch von Ressourcen sowie lärmabhängige Entgelte Kosten verursachen.

Die Lufthansa Group verfolgt deshalb ein strategisches Umweltprogramm, dessen Umsetzung in allen Bereichen des Konzerns Wirkung entfaltet – vom operativen Betrieb und der technischen Wartung bis hin zum Einkauf, dem Facility-Management und der Verwaltung.

Zentrale Handlungsfelder sind hierbei die Reduzierung von Emissionen, aktiver Schallschutz, Energie- und Ressourcenmanagement sowie Forschungsengagement und die sukzessive Etablierung von Umweltmanagementsystemen.

Bereits seit 1999 hat sich die Lufthansa Technik-Gruppe mit ihren aktuell 38 Niederlassungen weltweit entschieden, ihre Nachhaltigkeitsaktivitäten im Rahmen eines einheitlichen Umweltmanagementsystems zu steuern. Die Zertifizierung nach ISO 14001 wird kontinuierlich auf alle neuen Standorte ausgeweitet.

Aktuelle Beispiele hierfür sind die Triebwerksüberholungsstandorte in Wrocław (XEOS) und Jasionka (EME Aero). Die Vorbereitungen für die Zertifizierung von XEOS und EME Aero haben im Jahr 2020 begonnen. Lufthansa Technik verfolgt hierbei eine Strategie zur Entwicklung nachhaltiger Instandhaltungsverfahren, um Kunden mit effizienten und zukunftsfähigen Produkten und Reparaturverfahren zu beliefern. Diese zielen darauf ab, den Kerosinverbrauch im Flugbetrieb zu verringern und führen so bei den Airline-Kunden zu Kosten- und CO₂-Einsparungen. Beispiele hierfür sind die Entwicklung innovativer Reinigungsverfahren (Cyclean) oder die Applizierung von Beschichtungen, die Flugzeuge aerodynamischer machen (sogenannte Haifischhaut) **➤ Klimaschutz, Technischer Fortschritt, S. 83**. Mit Hilfe von ambitionierten Umweltzielen der Lufthansa Technik-Gruppe, welche Ende 2018 vom Vorstand verabschiedet wurden, sollen die Standorte noch weiter optimiert werden. So sollen beispielsweise bis 2025 im weltweiten Produktionsnetzwerk der CO₂-Fußabdruck um weitere 25 % reduziert und der Anteil erneuerbarer Energien auf 50 % gesteigert werden. Zudem sollen Ressourcen effizienter genutzt und die Recyclingquote auf 75 % erhöht werden.

Lufthansa CityLine war Anfang 2000 die erste Konzerngesellschaft der Lufthansa Group und die erste Airline der Welt mit einem unabhängig zertifizierten Umweltmanagementsystem. Im Berichtsjahr hat die Münchner Airline zum zwanzigsten Mal in Folge das Prüfsiegel nach der anspruchsvollen EU-Umweltnorm EMAS erhalten. Mittlerweile ist auch das Umweltmanagementsystem der Lufthansa German Airlines am Standort München nach EMAS und ISO 14001 validiert beziehungsweise zertifiziert. Am Standort Frankfurt der Lufthansa German Airlines haben die Vorbereitungen für eine EMAS-Validierung im Jahr 2020 begonnen. Umweltrelevante Aspekte des Flugbetriebs der Lufthansa Group werden bereits standortübergreifend, etwa durch den Bereich Flight Operations, koordiniert.

Darüber hinaus ist Lufthansa Cargo am Standort Frankfurt seit 2008 und weltweit seit Ende 2015 nach der Umweltmanagement-Norm ISO 14001 zertifiziert. Mittlerweile sind auch deren Tochtergesellschaften Jettainer und time:matters in den Geltungsbereich des Umweltmanagementsystems mit aufgenommen. Damit verdeutlichen die Gesellschaften der Lufthansa Group, dass sie in freiwilliger Selbstverantwortung systematisch an der Verbesserung der eigenen Umweltleistung arbeiten und dies glaubwürdig nach außen vertreten.

Umweltvorsorge wird koordiniert und gesteuert

Für die Definition, Abstimmung und Festlegung der übergreifenden Ziele und Maßnahmen der Lufthansa Group im Hinblick auf das Umweltmanagement war im Berichtsjahr der Bereich Corporate Responsibility im Ressort des Vorstandsvorsitzenden zuständig. Zusätzlich verfügen alle größeren Tochtergesellschaften über eine eigene Umweltschutzabteilung, einen Umweltbeauftragten oder -koordinator. Die Umweltbeauftragten und -koordinatoren treffen sich jährlich zum konzernweiten Umweltforum. Diese Plattform bietet den Umweltexperten der Lufthansa Group Gelegenheit, mögliche Synergien zu identifizieren sowie neue Ideen, Maßnahmen und Vorhaben in Sachen Umweltschutz zu diskutieren und zu bewerten. Darüber hinaus werden neue oder geplante gesetzliche Regelungen und deren Auswirkungen auf die Lufthansa Group erörtert.

Um umweltrelevante Informationen wie CO₂-Emissionen zu sammeln, zu verarbeiten und unter anderem bei unternehmerischen Entscheidungen als relevante Aspekte zu nutzen, betreibt die Lufthansa Group seit vielen Jahren eine zentrale Umweltdatenbank.

KLIMASCHUTZ

Ziele

Lufthansa Group unterstützt Klimaschutzziele der Luftfahrtbranche

Die CO₂-Emissionen des Luftverkehrs machen gemäß der International Energy Agency (IEA) derzeit etwa 2,95 % aller durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe verursachten CO₂-Emissionen aus und sind die wesentlichen globalen Umweltwirkungen der Branche. Aufgrund des absehbar weiter steigenden Bedarfs an Mobilität werden der Luftverkehr und damit einhergehend die Emissionen auch künftig zunehmen. Die Luftfahrtbranche hat hierauf reagiert und sich im Jahr 2009 weltweit auf folgende Ziele verständigt:

1. Bis 2020 soll die Treibstoffeffizienz (das heißt der Treibstoffverbrauch pro verkauftem Tonnenkilometer) um 1,5 % pro Jahr verbessert werden.
2. Ab 2020 soll das Wachstum des Luftverkehrs CO₂-neutral erfolgen.
3. Bis 2050 sollen die Netto-CO₂-Emissionen der Luftfahrt gegenüber dem Jahr 2005 um 50 % sinken.

Die Lufthansa Group hat an der Zielsetzung maßgeblich mitgewirkt und teilt die Branchenziele. Die Maßnahmen, welche die Lufthansa Group in diesem Zusammenhang ergriffen und 2019 konkret umgesetzt hat, werden nachfolgend aufgeführt. Weiterhin war die Lufthansa Group sowohl in diversen Arbeitsgruppen der International Air Transport Association (IATA) wie dem Sustainability and Environmental Advisory Council und dem Industry Affairs Council als auch in dem Vorstandsgremium (Board of Governors) vertreten. Im Juni 2019 wurde Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Lufthansa AG, als Chairman des Board of Governors der IATA benannt.

Maßnahmen

Vier-Säulen-Strategie definiert Maßnahmen für den Klimaschutz

Die zuvor genannten Ziele sollen durch die Bündelung verschiedener Maßnahmen seitens unterschiedlicher Akteure wie Hersteller, Flughäfen, Flugsicherung, Luftfahrtgesellschaften und Politik erreicht werden. Diese sind bereits im Jahr 2007 auf der IATA-Versammlung in der Vier-Säulen-Klimaschutzstrategie der Luftfahrtindustrie zusammengefasst worden. Diese Strategie ist auch Grundlage der Aktivitäten der Lufthansa Group zur Verbesserung der Treibstoffeffizienz und Minderung der CO₂-Emissionen.

G29 VIER SÄULEN FÜR DEN KLIMASCHUTZ

			
Technischer Fortschritt	Verbesserte Infrastruktur	Operative Maßnahmen	Ökonomische Instrumente
Neuerungen bei Flugzeug- und Triebwerkstechnologien Alternative Kraftstoffe	Bessere Nutzung der Lufträume Dem Bedarf angepasste Flughafenstrukturen	Effiziente Flugzeuggrößen Optimale Flugrouten und -geschwindigkeiten Optimierte Prozesse am Boden	Globales marktbasiertes System zur Emissionsminderung (CORSIA) Freiwillige Kompensationsmöglichkeiten

1. TECHNISCHER FORTSCHRITT

Wichtigster Hebel zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb sind kontinuierliche Investitionen in moderne und besonders sparsame Flugzeuge und Triebwerkstechnologien. Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group erhielten im Berichtsjahr 27 neue Flugzeuge, darunter je fünf Airbus A320neo und A321neo, vier Boeing 777 sowie drei A350, die bis zu 25% weniger Emissionen erzeugen als vergleichbare Flugzeugtypen.

Bis Ende des Jahres 2027 soll die Lufthansa Group weitere 190 neue Flugzeuge erhalten, die sich vor allem durch niedrige Verbrauchs- und Lärmemissionswerte auszeichnen.

➔ **Flotte, S. 24 f.**

Darüber hinaus beteiligt sich die Lufthansa Group seit mehreren Jahren an der Erforschung und dem Einsatz alternativer Kraftstoffe im Flugverkehr. Im Februar 2019 hat die Lufthansa Group eine Absichtserklärung mit der Raffinerie Heide zur Abnahme von umweltfreundlichem synthetischen Kerosin unterzeichnet. Im August 2019 unterzeichnete die Lufthansa Group gemeinsam mit dem Land Brandenburg und einer Reihe führender Unternehmen und Forschungseinrichtungen eine Erklärung zur Unterstützung der PtX-Initiative in der Lausitz mit dem Ziel, nachhaltige Kraftstoffe im industriellen Maßstab aus erneuerbaren Energien zu produzieren. Weiterhin ist die Lufthansa Group an der von der Deutschen Energie-Agentur (dena) koordinierten sektorübergreifenden Powerfuel-Initiative beteiligt. Deren Ziel ist es, ein internationales Bündnis zu initiieren und aufzubauen, um die zukünftige, strategische Bedeutung von synthetischen erneuerbaren Energieträgern zu entwickeln, für diese gemeinsam einen globalen Markt voranzutreiben und deren Marktentwicklung zu beschleunigen. Im August 2019 hat der Lufthansa Innovation Hub die Kompensationsplattform „Compensaid“ gestartet. Reisende können hier erstmals fossilen Treibstoff durch Sustainable Aviation Fuel (SAF) ersetzen. ➔ **Klimaschutz/Ökonomische Instrumente, S. 84 f.**

Auch Maßnahmen zur technischen Modifizierung der Bestandsflotte werden kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls umgesetzt. So hat Lufthansa Technik gemeinsam mit der BASF Coatings GmbH im November 2019 mit dem

Praxistest funktionaler Folien begonnen, die für einen verringerten Reibungswiderstand bei Flugzeugen sorgen sollen. Diese sogenannten Riblet-Filme (mit mikroskopisch kleinen Rippen – sie werden auch als Haifischhaut bezeichnet) wurden dazu auf den unteren Rumpf einer Boeing 747-400 aus der Lufthansa-Flotte aufgebracht, die die Technologie seitdem im realen Flugbetrieb verifiziert. Bezogen auf das Standard-Einsatzprofil dieses Flugzeugs werden durch die Modifikation jährliche Einsparungen von mehr als 400 Tonnen Kraftstoff und damit fast 1.300 Tonnen CO₂-Emissionen erwartet. Belegt die Flugerprobung diese Zahlen, sollen die Riblet-Filme 2020 auf die gesamte Boeing 747-400-Flotte sowie weitere Flugzeugtypen aufgebracht und von Lufthansa Technik auch an andere Airlines vermarktet werden.

2. VERBESSERTE INFRASTRUKTUR

Um die erheblichen Potenziale für eine Senkung der CO₂-Emissionen zu nutzen und gleichzeitig die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit für die Passagiere zu erhöhen, bedarf es einer grundlegenden Modernisierung der Luftraumstruktur und einer Vereinheitlichung von Technologien, Prozessen und Standards im europäischen Luftraum. Hierzu hat die deutsche Bundesregierung angekündigt, ihre EU-Ratspräsidentschaft in der zweiten Jahreshälfte 2020 zu nutzen, um im EU-Rat und -Parlament Entscheidungen über die erforderlichen Maßnahmen herbeizuführen.

Im Rahmen der 1. Nationalen Luftfahrtkonferenz im August 2019 in Leipzig haben Bundesregierung, Gewerkschaften und die Luftverkehrswirtschaft in einer gemeinsamen Erklärung bekräftigt, die Überarbeitung des europäischen Regulierungsrahmens für den „Einheitlichen Europäischen Luftraum“ (SES) voranzubringen.

Zusätzlichen Rückenwind für dieses Vorhaben brachte die im September 2019 unter dem Dach der EU-Kommission von 21 europäischen Organisationen aus der Luftfahrtbranche unterzeichnete Erklärung zur Vollendung des gemeinsamen Einheitlichen Europäischen Luftraums. Hierin haben sich europäische Airline- und Airportverbände, der Zusammenschluss der europäischen Flugsicherungsorganisationen (CANSO) sowie die IATA für eine schnelle Realisierung eines

modernisierten nahtlosen europäischen Luftraums ausgesprochen. Ziel ist es, den Treibstoffverbrauch und damit den CO₂-Ausstoß nachhaltig zu reduzieren und für Fluggäste substanzielle Verbesserungen in Bezug auf Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Luftverkehrs zu erzielen.

Die Lufthansa Group hat über den Verband Airlines for Europe (A4E) und durch eigene Vertreter die Erklärung aktiv mitgestaltet und unterstützt die Bemühungen der EU für die Schaffung eines zuverlässigen und effizienten EU-Luftraums ausdrücklich.

Ein wichtiger Meilenstein zur Vereinheitlichung und Modernisierung der europäischen Luftfahrt-Infrastruktur ist das europäische SESAR-Programm (Single European Sky ATM Research).

SESAR soll die Entwicklung, Erprobung und europaweite Einführung neuer Technologien, Verfahren und Standards vorantreiben, die dazu beitragen, das europäische Flugverkehrsmanagement zu harmonisieren und zu optimieren. Die Lufthansa Group engagiert sich seit vielen Jahren für SESAR mit der klaren Erwartung, dass messbare operative Verbesserungen im Bereich Air Traffic Management umgesetzt werden. Unter dem Dach der Industriekonsortien SESAR Deployment Manager (SDM) wird die Umsetzung dieser Technologien im Tagesgeschäft koordiniert. Die Lufthansa Group ist Mitglied dieser Konsortien und stellt Experten vor Ort zur Verfügung.

Zurzeit werden europaweit 349 Projekte durch den SDM koordiniert. Auch an den SESAR-Forschungs- und Demonstrationsprojekten sind die verschiedenen Airlines der Lufthansa Group und Lufthansa Systems als IT-Provider aktiv beteiligt.

3. OPERATIVE MASSNAHMEN

Operative Maßnahmen der Lufthansa Group zum Klimaschutz umfassen den Einsatz effizienter Flugzeuggrößen, eine bessere Auslastung der Flüge, die Prüfung und Einführung neuer Flugverfahren sowie die Ermittlung optimaler Routen und Geschwindigkeiten. So wurden im letzten Jahr im Rahmen der SESAR-Demonstration „Augmented Approaches to Land-2“ (AAL2) Navigationsverfahren optimiert, um effizientere und emissionsreduzierte Anflugverfahren einzuführen. Hinzu kommen Programme zur nachhaltigen Gewichtsreduzierung und die verstärkte Nutzung flugbetrieblicher Daten und Software sowie effizienterer Prozesse am Boden, die dazu beitragen, den Kerosinverbrauch zu reduzieren.

Um weitere Effizienzen an den Schnittstellen zu den Systempartnern wie Flughäfen oder Flugsicherung zu heben, wird zunehmend ein systemischer Ansatz verfolgt, bei dem die Systempartner in die Analysen und Maßnahmendefinitionen mit einbezogen werden.

Im Rahmen der SESAR Large Scale-Demonstration „xStream“ wurde im Jahr 2019 das Projekt EMAS (Early Morning Arrival Stream) Frankfurt aus dem Vorjahr fortgeführt. In Kooperation mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH wurde das Konzept von „Target Times“ für den Anflugstrom zwischen 5 und 6 Uhr morgens weiterentwickelt und in einer zweiten, zweiwöchigen Demonstration erprobt. Ziel sind erhöhte Planbarkeit und effizientere Anflüge auf den Flughafen Frankfurt. Um das Potenzial der Effizienzverbesserung operativ auszuschöpfen, sind noch tiefergehende Analysen der Ergebnisse und taktischen Anflugverfahren sowie Prozessanpassungen zusammen mit der DFS vorzunehmen; dies ist für das Jahr 2020 vorgesehen.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden konzernweit 21 Projekte zur Treibstoffeinsparung verfolgt. Diese Projekte umfassen Maßnahmen aus den Bereichen Performance & Procedures, Gewichtsreduktion, Flugroutenoptimierung sowie technische Entwicklungen. Hierdurch konnten – zusätzlich zu den bereits in den Vorjahren erreichten Reduzierungen – im Berichtsjahr weitere 24,5 Tsd. Tonnen CO₂-Emissionen nachhaltig vermieden werden. Die eingesparte Menge Kerosin von rund 9,7 Mio. Liter entspricht dem Verbrauch von circa 91 Hin- und Rückflügen auf der Strecke München-New York mit einem Flugzeug des Typs Airbus A350-900.

4. ÖKONOMISCHE INSTRUMENTE

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. Die Lufthansa Group wird deshalb ab 2021 für das durchschnittliche Wachstum der CO₂-Emissionen aller von CORSIA erfassten internationalen Flüge die entsprechenden CO₂-Kompensationskosten entrichten müssen.

Im EU-Emissionshandelssystem 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 Europas. Diese emittierten 2019 rund 8,7 Mio. Tonnen CO₂, von denen 63 % durch Zukauf von Zertifikaten beglichen wurden. Weitere Informationen zur Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Einreichung von CO₂-Emissionszertifikaten bei den zuständigen Behörden ➔ **Konzernanhang, Erläuterung 34, S. 185 ff.**

Die Lufthansa Group bietet ihren Kunden schon heute in weiten Teilen die Möglichkeit zur freiwilligen CO₂-Kompensation an. In Kooperation mit myclimate können Kunden online die Emissionen ihres Fluges mit den Airlines der Lufthansa Group berechnen lassen und durch eine Spende zugunsten zweier von Lufthansa ausgewählter Klimaschutzprojekte ausgleichen. Im Berichtsjahr wurde das Angebot der freiwilligen CO₂-Kompensation weiter verbessert und ausgeweitet: So wurde die Sichtbarkeit und Nutzerfreundlichkeit der CO₂-Kompensation bei den Netzwerk Airlines verbessert und zudem bei der

Edelweiss Air neu in den Buchungsprozess integriert. Auch die Eurowings bietet ihren Kunden die Möglichkeit, die CO₂-Emissionen ihres Fluges zu kompensieren. Seit August 2019 können Teilnehmer von Miles & More mit einer Meilenspende an myclimate einen Beitrag zur weltweiten CO₂-Kompensation leisten. Mit dem Start der neuen Kompensationsplattform „Compensaid“ ( www.compensaid.com) des Lufthansa Innovation Hub im gleichen Monat ermöglicht die Lufthansa Group allen Flugreisenden, neben der „klassischen“ CO₂-Kompensation durch Unterstützung von Klimaschutzprojekten, ihre individuelle CO₂-Bilanz durch den Kauf von Sustainable Aviation Fuel (SAF) auszugleichen.

Um die Attraktivität der CO₂-Kompensation auch bei Firmenkunden beurteilen zu können, führte die Lufthansa Group im Berichtsjahr einen Test mit Firmenkunden durch. Einigen von ihnen wurde die Möglichkeit geboten, bei inkludierten Wahlleistungen nun auch die CO₂-Kompensation zu wählen. Bislang konnten hier nur andere Leistungen wie beispielsweise Befreiung von Umbuchungsgebühren, Lounge- und WiFi-Gutscheine und zusätzliches Gepäck ausgewählt werden. Das Angebot wurde sehr gut angenommen und 2020 auf einen deutlich größeren Teilnehmerkreis ausgeweitet.

Die Lufthansa Group selbst gleicht seit 2019 die CO₂-Emissionen sämtlicher dienstlich veranlasster Flüge ihrer Mitarbeiter weltweit aus. Diese Maßnahme ist Teil eines im März 2019 vom Vorstand der Deutschen Lufthansa AG beschlossenen Nachhaltigkeitsmaßnahmenpakets ebenso wie die zeitnahe Umstellung auf regenerativen Strom und die Sicherstellung einer CO₂-neutralen Mobilität am Boden bis 2030 an sämtlichen Standorten der Lufthansa Group in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Insgesamt wurden auf diese Weise im Jahr 2019 über 181.000 Tonnen CO₂ kompensiert, davon nahezu 151.000 Tonnen direkt durch die Lufthansa Group.

Leistungsindikator

Absolute CO₂-Emissionen steigen um 1,5 %, spezifische CO₂-Emissionen liegen auf Vorjahresniveau

Die absoluten CO₂-Emissionen der Flugzeuge der Lufthansa Group betrugen im Jahr 2019 33,1 Mio. Tonnen (Vorjahr: 32,6 Mio. Tonnen).

Positive Effekte auf den CO₂-Ausstoß konnten durch die Umsetzung von operativen Maßnahmen zur Treibstoffeffizienz sowie weitere Effizienzverbesserungen wie den Einsatz neuer Flugzeugmodelle und die Erhöhung der durchschnittlichen Auslastung der Flugzeuge erzielt werden.

➔ **T001, Umschlag vorne.** Der spezifische CO₂-Ausstoß pro transportiertem Tonnenkilometer blieb mit 870 Gramm auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 873 Gramm). Der spezifische CO₂-Ausstoß pro Passagierkilometer lag mit 92,2 Gramm ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 92,0 Gramm).

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

ABFALLVERMEIDUNG

Lufthansa Group unterstützt ökologische Nachhaltigkeitsziele im Produkt- und Servicedesign

Sowohl aus Sicht der Lufthansa Group als auch aus Kundensicht sind Plastikabfälle ein Thema, bei dem zunehmend Handlungsbedarf besteht. Zudem wurde mit Inkrafttreten der EU-Direktive 2019/904 im Juni 2019 der rechtliche Rahmen zu Verwendung von Einwegplastikartikeln und Plastikverpackungen neu gestaltet.

Um die Plastikabfälle an Bord nachhaltig zu reduzieren, haben die Network Airlines das Projekt Smart Plastic Reduction initiiert. Dieses folgt der Abfallhierarchie der Richtlinie 2008/98 EG: Reduce – Reuse – Recycle – Replace. Aufgrund der airlinespezifischen Gegebenheiten müssen dabei aber auch weiterhin einschlägige Vorschriften für die Behandlung von internationalen Catering-Abfällen berücksichtigt werden.

Darüber hinaus haben die Network Airlines für die nächsten zwei Jahre ein Programm im Produktmanagement zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des Bord- und Loungeprodukts etabliert.

Ziele

Lufthansa Group unterstützt verschiedene Initiativen zur umfänglichen Reduzierung von Abfällen

Ziel der Network Airlines ist es, vorzeitig den Vorgaben der EU-Direktive 2019/904 bezüglich der künftig verbotenen Einwegkunststoffartikel zu entsprechen. Dies bedeutet, bereits ab 2020 jährlich auf 144 Mio. Einzelteile (Einwegplastikrührstäbchen und Einwegplastikbestecke) zu verzichten beziehungsweise diese zu ersetzen.

Die Network Airlines verfolgen zudem das in der „europäischen Strategie für Kunststoffe in der Kreislaufwirtschaft“ formulierte Ziel, bis 2030 ausschließlich recycelbare Kunststoffverpackungen im Bordprodukt zu verwenden beziehungsweise Verpackungen aus erdölbasierten Einwegkunststoffen komplett zu vermeiden. Das umfasst die Reduktion weiterer 226 Mio. Einwegplastikteile pro Jahr. So soll unter anderem ein recycelbarer Getränkebecher, der in einem geschlossenen Kreislaufsystem wiederverwertet werden kann, bereits im Jahr 2020 eingeführt werden.

Auch Eurowings hat sich zum Ziel gesetzt, die Abfallmengen an Bord nachhaltig zu reduzieren beziehungsweise bei der Verwendung von Materialien verstärkt auf Wiederverwertbarkeit zu achten.

Maßnahmen

Lufthansa Group fasst Maßnahmen zur Reduktion von Plastikabfällen im Projekt Smart Plastic Reduction zusammen

Die Maßnahmen im Projekt Smart Plastic Reduction umfassen ein derzeitiges Jahresvolumen von circa 370 Millionen Einzelteilen, deren Reduzierung unter Einbeziehung unterschiedlicher Akteure der Wertschöpfungskette zur Leistungserstellung wie Hersteller, Cateringpartner, Kabinenmitarbeiter und Entsorgungsunternehmen bis 2021 geplant ist. So sollen beispielsweise für einen Interkontinentalflug über 50 % der heute verwendeten Plastikartikel durch nachhaltigere Alternativen ersetzt oder reduziert werden.

In einem ersten Schritt erfolgte eine umfassende Sichtung und Erfassung des gesamten Verbrauchs aller betroffenen Plastikartikel im Bordprodukt der Network Airlines. Mit der artikelgenauen Dokumentation der Verbräuche erfolgt das fortlaufende Monitoring der unten aufgelisteten Einzelmaßnahmen.

1. REDUCE

Bei einer Reduktion bestehender Produkt- und Servicebestandteile muss die potenzielle negative Auswirkung auf die Kundenzufriedenheit berücksichtigt werden.

So wurden Verpackungen überprüft, die für die Logistik des Bordprodukts beispielsweise für den Transport zum Flugzeug verwendet werden und für den Gast nicht sichtbar sind. Hier wurde ein Potenzial zur Reduktion von Umverpackungen identifiziert.

Weiterhin wird künftig auf Plastikverpackungen einzelner Artikel verzichtet, sofern diese nicht aus hygienischen Gründen unverzichtbar sind.

Bei Eurowings wurden auf Basis des Kundenfeedbacks im Ticketpreis inkludierte Snacks und Getränke durch andere Leistungen wie beispielsweise das Priority Boarding ersetzt und damit auch Plastikabfälle vermieden.

2. REUSE

Der Einsatz von wiederverwendbaren Produkten insbesondere im Bereich mobiler Bordausstattung (zum Beispiel Mehrweggeschirr/-besteck) ist fester Bestandteil der Produktkonzepte. In einer Abwägung von verfügbarem Stauraum an Bord, Gewicht, Servicezeiten während des Flugs und Anzahl der benötigten Artikel werden Potenziale für eine Umstellung von Einweg- auf Mehrwegprodukte geprüft und gegebenenfalls die Beladung angepasst. So setzen Lufthansa German Airlines und SWISS auf Langstreckenflügen in der Economy Class verstärkt Mehrweg-Metallbestecke ein, auf deren Kunststoffverpackung in Zukunft verzichtet wird.

In Zusammenarbeit mit den Cateringpartnern wurde die Möglichkeit der Wiederbeladung von ungenutzten Artikeln (zum Beispiel Zuckerpäckchen, ungeöffnete Snacks, ungenutzte Artikel des Amenity Kits) untersucht. Unter Berücksichtigung von Hygienevorschriften werden Prozesse zur Wiederbeladung etabliert beziehungsweise erweitert.

3. RECYCLE

Zusammen mit Zulieferern, Caterern, Reinigungsdienstleistern und Entsorgern werden Prozesse zum verstärkten Einsatz wiederverwertbarer Produkte entwickelt und umgesetzt.

So sind bei Austrian Airlines seit Anfang 2019 recyclebare Plastikbecher, die in einem patentierten Verfahren wieder zu synthetischem Rohöl umgewandelt werden, im Einsatz. Ab 2020 sollen bei Lufthansa German Airlines und SWISS an Bord neue Becher aus recyceltem PET (rPET) eingesetzt werden. Dies betrifft circa 160 Millionen Becher pro Jahr.

G30 MASSNAHMEN ZUR REDUKTION VON PLASTIKABFÄLLEN



Reduce

Reduktion von Umverpackungen der Bordprodukte



Reuse

Einsatz von Mehrwegartikeln für Bordequipment
Wiederbeladung von unbenutzten Artikeln



Recycle

Einsatz von wiederverwertbaren Bechern aus recyceltem PET
Entwicklung eines Recycling-Trolleys



Replace

Ersatz von Einwegplastikartikeln durch nachhaltigere Alternativen (z.B. Bambusbesteck)



Die erhöhte Stabilität des Bechers macht es möglich, dass dieser während eines Flugs mehrfach verwendet werden kann und somit der Gesamtverbrauch reduziert wird. Auf die Möglichkeit der Mehrfachnutzung werden die Passagiere durch Bordansagen hingewiesen.

Nach dem Gebrauch der Becher erfolgt das Recycling in einem geschlossenen Kreislaufsystem, sodass aus dem rPET-Material wiederum ein neuer rPET-Becher produziert werden kann.

Gemeinsam mit den Kabinen-Crews wird außerdem an der Entwicklung eines „Recycling-Trolleys“ gearbeitet, der die Möglichkeit zur Separierung und der vom Restmüll getrennten Entsorgung von Flüssigkeiten bieten soll.

Darüber hinaus wird geprüft, ob eine Reduktion der unterschiedlichen Materialien bei Getränkeverpackungen möglich ist, um sortenreines Recycling weiter zu steigern.

4. REPLACE

Plastikartikel, die im Produkt- und Servicekonzept der Network Airlines unverzichtbar sind, werden sukzessive auch durch solche aus nachwachsenden Rohstoffen ersetzt. Rührstäbchen und Einwegbesteck werden künftig statt aus Plastik aus Bambus gefertigt. Eurowings verzichtet zudem auf Plastikbecher an Bord und ersetzt diese durch Pappbecher.

AKTIVER SCHALLSCHUTZ

Ziele

Fluglärm soll an der Quelle reduziert werden

Die Lufthansa Group setzt sich dauerhaft mit vielfältigen Aktivitäten und Maßnahmen dafür ein, den Fluglärm merklich zu mindern. Vorrangiges Ziel ist es, den Lärm an der Quelle nachhaltig zu verringern (Maßnahmen 1 und 2) und zusammen mit den Systempartnern optimierte Flugverfahren zu entwickeln (Maßnahmen 4 und 5).

Maßnahmen

Aktiver Schallschutz umfasst Maßnahmen aus fünf Bereichen

Seit 2001 beteiligt sich die Lufthansa Group aktiv und kontinuierlich an Forschungsprojekten (Maßnahme 3) und Maßnahmenpaketen zur Lärminderung im Rahmen von Dialogforen, wie beispielsweise der Allianz für Lärmschutz in Frankfurt. An dieser sind die hessische Landesregierung, die Fraport AG, die Deutsche Lufthansa AG in Vertretung der Lufthansa Group, das Forum Flughafen und Region, die Deutsche Flugsicherung und der Luftfahrtverband BARIG beteiligt. Die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bei der Lufthansa Group umfassen folgende fünf Bereiche:

1. INVESTITIONEN IN MODERNE UND DAMIT LEISERE FLUGZEUGE

Der größte Hebel, den Fluglärm an der Quelle zu reduzieren, liegt in der Modernisierung der Flotte. Die Lufthansa Group modernisiert ihre Flotte kontinuierlich. Im Jahr 2019 wurden neben vier gebrauchten weitere 27 neue Flugzeuge in Betrieb genommen, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo und A220, die mit modernen Triebwerken ausgestattet sind. Gleiches gilt für die A350-900, die weltweit zu den modernsten und umweltfreundlichsten Langstreckenflugzeugen zählt und wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen ist. Im Gegenzug haben insgesamt 31 ältere Flugzeuge die Konzernflotte verlassen. 🚀 **Flotte, S. 24 f.**

2. NACHRÜSTEN VON FLUGZEUGEN DER 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 Lärmrentgelteabrechnung günstiger eingestuft als vergleichbare Flugzeuge ohne diese Bauteile. Mittlerweile wurden alle Flugzeuge der A320-Familie von Lufthansa German Airlines und SWISS mit Wirbelgeneratoren nachgerüstet. Bei Austrian Airlines stehen nur noch fünf im letzten Jahr hinzugekommene Flugzeuge zur Umrüstung an, die im Lauf des Jahres 2020 abgeschlossen werden soll. Die Nachrüstung der noch nicht mit Wirbelgeneratoren ausgestatteten A320-Flugzeuge von Eurowings hat 2019 begonnen und soll ebenfalls 2020 abgeschlossen werden. 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 Projekte wie EffFlug (Effizienzsteigerung im Flugbetrieb), indem sie zusammen mit Experten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) weiterhin nach eliminierbaren Schallquellen sucht. Während in der Vergangenheit hierfür eigens Messkampagnen durchgeführt wurden, geschieht dies nun erstmals mit Hilfe von Standardmessdaten der Flughäfen, die nach Auffälligkeiten untersucht werden.

Seit Herbst 2019 wird das vom DLR entwickelte LNAS-System in einer breit angelegten Studie durch die Lufthansa Group erprobt. LNAS (Low Noise Augmentation System) nutzt Flugzeugdaten, um Empfehlungen bezüglich optimaler Konfiguration und Geschwindigkeit ermitteln zu können. Dabei soll geprüft werden, ob sich Anflüge im Rahmen der Sicherheitsvorgaben effizienter und leiser gestalten lassen. Mit Unterstützung des Umwelt- und Nachbarschaftshauses (UNH) in Kelsterbach als Teil des Forums Flughafen und Region (FFR) hat die Lufthansa Group 86 A320-Flugzeuge umgerüstet und zahlreiche Piloten auf freiwilliger Basis für die Erprobung gewonnen.

G31 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 Zusammen-
arbeit und Austausch mit
Partnern aus Forschung
und Industrie

Entwicklung und Unter-
suchung von neuen Maß-
nahmen zur Lärminderung

**Optimierung
der An- und
Abflugverfahren**

Zusammenarbeit mit
Systempartnern

Entwicklung und Erprobung
neuer Verfahren

Nutzung neuer
Navigationstechnologien

**Dialog mit den
Flughafenanrainern
und weiteren
Interessengruppen**

Kontinuierlicher Austausch
mit Anrainern, beispiels-
weise in Form des Forums
Flughafen und Region
in Frankfurt

Aktive Beteiligung in
Fluglärmkommissionen

Diese aufwendigen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten bilden die Grundlagen für einen erfolgreichen aktiven Schallschutz. Sie tragen damit wesentlich zur Optimierung der Bestandsflotte bei.

Darüber hinaus arbeitet die Lufthansa Group auch aktiv in einigen vom Luftverkehrsgesetz vorgegebenen deutschen Fluglärmkommissionen mit.

**4. ENTWICKLUNG OPTIMIERTER FLUGVERFAHREN GEMEINSAM
MIT DEN SYSTEMPARTNERN**

Auch die Optimierung von Flugverfahren und Flugrouten trägt zur Lärmreduktion bei. Die Lufthansa Group ist auf diesem Gebiet auf vielfältige Weise mit internationalen Partnern wie EUROCONTROL aktiv. ➔ **Umweltbelange/Klimaschutz, S. 82 ff.**

5. DIALOG MIT DEN ANRAINERN

Neben technischen und operativen Verfahren engagiert sich die Lufthansa Group in verschiedenen Dialogforen mit Anrainern, unter anderem in Frankfurt und Wien. Der Schwerpunkt dieser Aktivitäten liegt in der Optimierung von Flugverfahren.

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 26. Oktober 2019 (Ende des Sommerflugplans) erfüllten wie schon im Vorjahr 99,6 % der Flugzeuge – und damit nahezu die gesamte operative Konzernflotte – dieses Kriterium.

Kundenbelange

Konzepte

**Hohe Kundenzufriedenheit ist ein wesentlicher
Erfolgsfaktor der Lufthansa Group**

Eine hohe Kundenorientierung, innovative Produkte und Services sowie der Fokus auf Qualität sind für einen Dienstleistungskonzern wie die Lufthansa Group essenziell. Die Flugsicherheit hat dabei immer höchste Priorität. Um diesem elementaren Anspruch gerecht zu werden, verfügen alle Airlines der Lufthansa Group über ein umfassendes Sicherheitsmanagementsystem (Safety Management System SMS). Unabhängige Fachleute überprüfen alle zwei Jahre die konzernweit geltenden Sicherheitsstandards in einem IATA Operational Safety Audit (IOSA).

Alle Airlines der Lufthansa Group sind bestrebt, ihren Passagieren stets einen individuellen Service zu bieten und das Fliegen mit all seinen Facetten zu einem nachhaltig positiven Erlebnis machen. Hierzu gehören eine pünktliche und sichere Flugdurchführung ebenso wie erstklassige Produkte und Services am Boden und in der Luft. Investitionen in eine moderne Konzernflotte, mehr Komfort an Bord sowie zahlreiche Produktneuheiten – auch im Hinblick auf Nachhaltigkeit – und digitale Angebote sorgen dafür, dass das Fliegen für die Kunden der Lufthansa Group immer attraktiver wird. Regelmäßige Umfragen unter Fluggästen helfen dabei, möglichst viel über deren Bedürfnisse zu erfahren und diese in die Entwicklung von Innovationen einzubeziehen.

Mit der Zuordnung der Lufthansa Group Airlines zu den Segmenten Network Airlines und Eurowings ist auch eine an den Wünschen der Kunden orientierte, differenzierte und transparente Produkt- und Servicestrategie verbunden.

Die im vergangenen Geschäftsjahr erfolgten Auszeichnungen sind sichtbares Resultat dieser Qualitätsstrategie. So wurde Lufthansa German Airlines zum dritten Mal in Folge vom Marktforschungsinstitut Skytrax als „Best Airline in Europe“ und zudem als „Best Western European Airline“ ausgezeichnet. Den zweiten Platz erhielt Lufthansa German Airlines für ihre First Class, Austrian Airlines gewann in der Kategorie Best Premium Economy Class Onboard Catering und SWISS erhielt die Auszeichnung „The World’s Best First Class Lounge“. Die Awards werden nicht von einer Jury vergeben, sondern basieren auf den Ergebnissen der weltweit größten Kundebefragung im Flugsektor. Das Marktforschungsinstitut Skytrax hatte hierzu weltweit rund 20 Millionen Passagiere aus über 160 Ländern befragt. Zudem ernannte das renommierte Fachmagazin Air Transport World (ATW) die Lufthansa zur Airline des Jahres. Hinzu kommen mehrere renommierte Auszeichnungen, wie der Red Dot Award, der Pax International Readership Award, mehrere Auszeichnungen beim Onboard Hospitality Award und beim Travel Plus Award.

OPERATIONELLE STABILITÄT

Im abgelaufenen Geschäftsjahr waren Passagiere der Lufthansa Group Airlines zum Teil von Flugplanänderungen, Flugausfällen oder Verspätungen betroffen. Gründe hierfür waren unter anderem Personalengpässe bei den europäischen Flugsicherungen sowie infrastrukturelle Herausforderungen an vielen Flughäfen, in deren Folge Flüge verspätet abhoben oder ausfielen. Aufgrund umfangreicher Maßnahmen und Investitionen im Berichtsjahr wurde die Abflugpünktlichkeit der Lufthansa Group Airlines gegenüber Vorjahr deutlich verbessert. So gehört beispielsweise Eurowings im Vergleich mit ihren Wettbewerbern zu den pünktlichsten Airlines in Europa.

Ziele

Sicherstellung der operationellen 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 auch mit Branchenvertretern und Systempartnern an Lösungen gearbeitet, um die operationelle Stabilität weiter zu verbessern.

Maßnahmen

Vorstandsressort Airline Resources & Operations Standards wurde eingerichtet

Mit der Erweiterung des Vorstands um das neue Ressort Airline Resources & Operations Standards im Januar 2019 werden maßgebliche Funktionen auf Vorstandsebene gebündelt und somit die Voraussetzungen für eine Steigerung der operationellen Stabilität und Qualität der Lufthansa Group Airlines geschaffen.

Vielfältige Maßnahmen sollen operationelle Stabilität sicherstellen

Die Lufthansa Group hat auf verschiedenen Ebenen Programme und Projekte initiiert, die airlinespezifische sowie konzernweite Themen analysieren und entsprechende Maßnahmen entwickeln und implementieren.

So hat die Lufthansa Group zur Verbesserung der operationellen Stabilität die Anzahl von Reserveflugzeugen gegenüber dem Vorjahr weiter erhöht, zusätzliche Zeitpuffer in die Flugpläne eingearbeitet und Bodenprozesse weiter verbessert. Ebenso wurden zur Sicherstellung der operativen Qualität 600 Mitarbeiter neu eingestellt. Zusätzlich wurde im Berichtsjahr das Programm „Operational Excellence 2019“ unter Leitung des Vorstands für Airline Resources & Operations Standards mit dem Ziel durchgeführt, die operationelle Stabilität aller Airlines der Lufthansa Group strukturell zu verbessern.

Die Network Airlines haben darüber hinaus individuelle Projekte aufgesetzt, um den Betrieb an den jeweiligen Drehkreuzen zu optimieren. Basis dafür bildet eine Big Data-Analyse, durch die in mehreren Millionen Daten der vergangenen Jahre eindeutige Ursachen für Verspätungen und Flugstreichungen erkannt wurden. So konnten spezifische Projekte initiiert werden, wie beispielsweise die Anpassungen der Einsatzplanung für die Crews bei Lufthansa German Airlines.

Die Steuerung des Flugbetriebs der Network Airlines findet in den jeweiligen Verkehrszentralen in Frankfurt, München, Zürich und Wien statt. Hier werden regelmäßige Berichte über die aktuelle Situation sowie besondere Vorkommnisse verfasst und dem Management zur Verfügung gestellt. In dem monatlich tagenden Operations Board diskutieren die CEOs der Airlines die Ergebnisse und Maßnahmen zusammen mit den verantwortlichen Leitern für Flugbetrieb, Bodenabfertigung und für das technische Flottenmanagement. 2019 wurde außerdem begonnen, einen übergreifenden Leistungsdialog für die gesamte Operations der Lufthansa Group Airlines zu etablieren, um Prozesse und Entscheidungen nach einheitlichen Standards aufzusetzen und zu verbessern.

Eurowings wird ebenfalls durch solche Verkehrszentralen gesteuert und hat ein umfangreiches Maßnahmenpaket implementiert, um die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Flugbetrieb zu erhöhen. Dazu zählen unter anderem mehr Reserveflugzeuge, größere Zeitpuffer in den Flugzeugumläufen durch verlängerte Bodenzeiten sowie eine planerische Trennung innerdeutscher Flugzeugumläufe von verspätungskritischen Umläufen ins europäische Ausland. Der sukzessive Rollover älterer Flugzeuge sowie detaillierte technische Analysen und daraus resultierende intensiverte Wartungsaktivitäten tragen ebenfalls zur Verbesserung der operativen Stabilität bei.

Weitreichende Initiativen mit Systempartnern wurden initiiert

Gemeinsam mit Systempartnern wie Flughafenbetreibern und der Deutschen Flugsicherung arbeiten die Airlines der Lufthansa Group intensiv an Lösungen, um die bestehenden Engpässe unter anderem beim Personal an den Sicherheitskontrollen, den Bodenverkehrsdiensten und den Kontrollzentren der Flugsicherung weiter zu reduzieren. So wurden auf dem Hamburger Luftfahrtgipfel im Oktober 2018, an dem die Lufthansa Group sowie Vertreter der deutschen Luftverkehrswirtschaft und der Politik teilgenommen haben, umfangreiche Maßnahmen beschlossen, um die Zuverlässigkeit und Qualität im Luftverkehr in Deutschland zu verbessern. Zahlreiche dieser Maßnahmen führten im Berichtsjahr zu einer deutlichen Verbesserung der Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit im Luftverkehr. Ähnliche Ziele verfolgt auch die Brancheninitiative „Airlines 4 Europe“, in der neben der Lufthansa Group weitere namhafte europäische Fluggesellschaften für eine Verbesserung der infrastrukturellen Rahmenbedingungen an Flughäfen und bei der europäischen Flugsicherung (EUROCONTROL) eintreten. So wurden bereits zahlreiche Maßnahmen gemeinsam mit den Flughäfen und der Deutschen Flugsicherung angestoßen, wie beispielsweise optimierte Steuerungslogiken für den Luftverkehr in Deutschland.

Leistungsindikator

Abflugpünktlichkeit der Lufthansa Group Airlines verbessert sich deutlich

Zentraler Leistungsindikator für die Beurteilung der operativen Stabilität ist die Abflugpünktlichkeit der Airlines. Als pünktlich werden alle Flüge bezeichnet, die innerhalb eines 15-Minuten-Zeitfensters nach der geplanten Abflugzeit zum Start rollen. Dieser Leistungsindikator wird kontinuierlich durch das Top-Management überwacht. Neben täglichen Berichten aus den Hub Control Centern wird die operationelle Performance auch monatlich in der Vorstandssitzung thematisiert.

Die Pünktlichkeit der Lufthansa Group Airlines hat sich aufgrund einer Vielzahl von Maßnahmen, die der Konzern im Jahr 2019 ergriffen hat, verbessert. Im Jahresdurchschnitt stieg die Abflugpünktlichkeit der Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf 76 % (aufgrund gruppenweiter Standardisierung der Pünktlichkeitsmessung angepasster Vorjahreswert: 71%).

Das Ziel einer Abflugpünktlichkeit von 82 % konnte jedoch nicht ganz erreicht werden, da einige Maßnahmen zur Verbesserung der Abflugpünktlichkeit wie die Optimierung des Einsteigevorgangs erst im Laufe des Berichtsjahres eingeführt beziehungsweise wirksam wurden.

PRODUKT UND SERVICES

Eine hohe Kundenorientierung ist für ein Dienstleistungsunternehmen wie die Lufthansa Group unverzichtbar. Daher werden sämtliche Produkte und Services entlang der Reisekette kontinuierlich überprüft sowie neue, innovative und nachhaltige Produkte und Services an Bord und am Boden entwickelt, die den Kunden in den Mittelpunkt stellen.

Digitalisierung und Nachhaltigkeitsaspekte spielen dabei eine zunehmend wichtige Rolle, um differenzierte Kundenbedürfnisse besser erfüllen zu können. Das Reiseerlebnis soll für den Kunden insbesondere durch eine zunehmende Personalisierung der Produkte und Services über die gesamte Reisekette noch komfortabler werden.

Die Lufthansa Group investiert kontinuierlich in ihre Mitarbeiter und Produkte, um jedem Kunden das passende Reiseerlebnis anbieten zu können.

Ziele

Steigerung der Kundenzufriedenheit ist integraler Bestandteil der Strategie

Um den langfristigen Erfolg der Lufthansa Group sicherzustellen, spielen die Kundenbedürfnisse eine herausragende Rolle. Daher verfolgt die Lufthansa Group systematische Ansätze, um die Kundenbedürfnisse noch besser zu verstehen. Durch Befragung der Kunden werden deren Bedürfnisse entlang der Reisekette identifiziert. Die Ergebnisse hieraus bilden die Basis für strategische Entscheidungen.

Maßnahmen

Neue Produkte und Services verbessern das Reiseerlebnis kontinuierlich

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat die Lufthansa Group neue Flugzeuge, Produkte und Services eingeführt, die das Reiseerlebnis weiter verbessern sollen. So hat SWISS im Berichtsjahr ihre Flotte um zwei weitere Boeing 777-300ER auf insgesamt zwölf erweitert. Bis zum Ende des Berichtsjahres sollen darüber hinaus vier Flugzeuge vom Typ Airbus A340-300 mit einem neuen Kabinenprodukt in allen drei Reiseklassen ausgestattet werden. Lufthansa German Airlines plant, mit der neuen B777-9X ab 2021 eine komplett neue Business Class einzuführen, die optimalen Schlafkomfort und viel Privatsphäre bietet sowie den Kunden individuellere Sitzangebote zur Verfügung stellt.

Die Network Airlines fokussieren sich unter dem strategischen Leitgedanken „New Premium“ darauf, die Bedürfnisse der Kunden entlang der gesamten Reisekette zu erfüllen. Im Geschäftsjahr wurden so Fokusinitiativen zur kundenorientierten Verbesserung der Prozesse im Fall von Flugunregelmäßigkeiten und der Gepäckprozesse weiter verfolgt.

Eurowings erweitert ihre Angebote durch neue, moderne und nachhaltige Bordverpflegungstrends – teilweise in Kooperation mit innovativen Start-up-Unternehmen – und bietet auf immer mehr Kurz- und Mittelstrecken schnelles Breitband-Internet an. Mit Beginn des Winterflugplans erhalten alle Kunden von Eurowings zudem kostenfreien Zugang zu dem Bordunterhaltungsprogramm.

Mitarbeiter auf allen Ebenen werden für das Thema Kundenzufriedenheit sensibilisiert

Die Entwicklungs- und Weiterbildungsangebote für Mitarbeiter zur Steigerung der Kundenorientierung werden kontinuierlich aktualisiert und erweitert. Schwerpunkt bildete im Berichtsjahr der Film „Future Travel Movie“, der den Mitarbeitern die Zukunft des Fliegens aus Kundensicht vorstellte. Auch das Programm „Management in Practice“, das Führungskräfte dazu anregt, jährlich eintägige Einsätze in operativen, kunden nahen Bereichen der Lufthansa Group zu absolvieren, wurde fortgeführt. Im Wettbewerb mit anderen traditionellen Full-Service-Airlines einerseits und Low-Cost-Carriern andererseits sind die Network Airlines gefordert, ein Premium-Verständnis zu entwickeln, das den Kundenanforderungen entspricht und mit dem sie sich weiter differenzieren können. Mit Hilfe sogenannter Personas, die die Mehrheit der Passagiere repräsentieren, wurden verschiedene Kundenprofile dargestellt und ihre Bedürfnisstrukturen transparent gemacht. Im Rahmen der fortgeführten „New Premium“-Initiativen wurden im Geschäftsjahr weitere Mitarbeiter der Network Airlines in kundenzentrischen Methoden ausgebildet. So lernen sie in Trainings und on-the-job beispielsweise die wichtigsten Konzepte der Analyse, Gestaltung und nachhaltigen Verbesserung von Kundenerlebnissen mittels der Innovationsmethode Design Thinking kennen. Diese Erfahrungen können zukünftig gemeinsam mit den Personas genutzt werden, um auf die individuellen Kundenbedürfnisse abgestimmte Produkte und Services zu entwickeln.

Kunden werden frühzeitig einbezogen

Kunden werden bereits in frühen Konzeptphasen bei der Gestaltung und der Weiterentwicklung beispielsweise neuer Mahlzeitenangebote mit einbezogen. Weiterhin werden Kundenpanel in Frankfurt, München, Zürich und Genf genutzt, mit deren Hilfe die Airlines der Lufthansa Group sehr schnell Kundenfeedback auf bestimmte Fragestellungen erhalten, die Erwartungen und Bedürfnisse der Kunden besser und schneller verstehen und dem „New Premium“-Anspruch durch aktive Einbindung in Produkt- und Service-Optimierungen gerecht werden können.

Durch kontinuierliche Befragungen zur Kundenzufriedenheit evaluieren die Airlines der Lufthansa Group die Akzeptanz von Produktanpassungen sowie von neu eingeführten Produkten und Services.

Digitalisierung und Innovation unterstützen die Entwicklung neuer Produkte und Services

Im Berichtsjahr wurden in der Lufthansa Group 195 Digitalisierungs- und Innovationsinitiativen verfolgt, um neue Produkte und Services zu entwickeln. Auch in den kommenden Jahren plant die Lufthansa Group, umfangreiche Investitionen in die Neu- und Weiterentwicklung personalisierter, digitaler Angebote bei den Airlines zu tätigen.

Beispielsweise treibt das Unternehmen mit dem Lufthansa Innovation Hub die systematische Nutzung innovativer Online-Geschäftsmodelle für die Airlines der Lufthansa Group voran und entwickelt digitale Lösungen entlang der Reisekette für Passagiere und Reiseanbieter. Ziel ist es, dem Kunden intuitiv nutzbare Services dort anzubieten, wo er sich gerade befindet.

So konnten im Berichtsjahr viele neue Services für den Kunden implementiert werden, die die komplette Reisekette digital begleiten: vom Check-in über digitale Gepäckbelege bis hin zu dynamischen und situationsbasierten Informationsbeziehungsweise Serviceangeboten und biometrischen Services. Des Weiteren konnte 2019 mit einem textbasierten Dialogsystem (dem Chatbot) bereits ein wichtiger digitaler Service auf dem Facebook Messenger implementiert werden. Bei Flugannullierungen kann der Kunde in wenigen Klicks eine Umbuchung vornehmen und bei weiteren Fragen, zum Beispiel zu Gepäckbestimmungen oder zum Gatewechsel, den Chatbot nutzen. Der Chatbot wurde und wird mit Hilfe von Kundenrückmeldungen laufend weiterentwickelt und damit zum digitalen Reisebegleiter für unsere Kunden.

Die Lufthansa Group konnte im Berichtsjahr auch eine intensive Partnerschaft mit Google aufbauen, um noch besser auf ihre Kunden und deren Bedürfnisse eingehen zu können. Auch die Anbindung von Lufthansa Group Services wie dem Online-Check-in an die bestehenden Google-Kundenschnittstellen ist Teil der Partnerschaft.

In der 2018 gegründeten Eurowings Digital GmbH werden alle kundenrelevanten Digitalaktivitäten von Eurowings unter einem Dach gebündelt. Hierdurch wird die Entwicklung von innovativen Produkten und Dienstleistungen für Reisende, insbesondere in Form von Software-Lösungen und mobilen Applikationen, vorangetrieben. Im Fokus steht dabei die Weiterentwicklung der digitalen Kundenschnittstelle  **eurowings.com** zu einer wachsenden Reiseplattform, die Kunden über das Flugangebot hinaus als digitaler Reisebegleiter (Travel Companion) personalisierte Angebote wie beispielsweise maßgeschneiderte Hotelbuchungen, Mietwagen oder Eventtickets anbieten soll.

So stehen Eurowings-Kunden umfangreiche Self-Service-Angebote in der Eurowings-App im Fall von Flugunregelmäßigkeiten zur Verfügung, die beispielsweise Umbuchungen oder die Ausstellung von Bahn-Vouchern ermöglichen. Ziel ist auch hier die Verbesserung des individuellen Reiseerlebnisses durch die kontinuierliche Weiterentwicklung digitaler Kundenschnittstellen. Im vergangenen Jahr wurde die Eurowings-App von der Zeitschrift Focus Money als kundenfreundlichste Airline-App ausgezeichnet.

Auch die technische Ausrüstung der Lufthansa Group Flotte mit Breitband-Internet wurde im Berichtsjahr fortgesetzt; insgesamt sind 241 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge mit Breitband-Internet ausgerüstet.

Datenschutz und -sicherheit spielen eine immer größere Rolle

Der sichere, datenschutzkonforme Umgang mit Daten ist Grundlage für eine vertrauensvolle Geschäftsbeziehung zu unseren Kunden und ein zunehmend wichtiger Erfolgsfaktor für die Lufthansa Group. In der EU gilt seit dem 25. Mai 2018 die neue EU-Datenschutz-Grundverordnung (EU-DSGVO). Die Lufthansa Group hat ihr bestehendes Datenschutz-Managementsystem an dieses europaweit einheitliche Datenschutzrecht angepasst und hierzu entsprechende Projekte zur Einführung in den betroffenen Konzerngesellschaften durchgeführt.

So hat der Konzern 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 Internet-Auftritte der Gesellschaften zur Verfügung gestellt.

Die zunehmende Digitalisierung von Geschäftsprozessen in der Lufthansa Group erhöht darüber hinaus die Notwendigkeit, Cyber-Risiken vorzubeugen. Auf Konzernebene obliegt es den Bereichen Corporate Legal, Compliance & Data Protection sowie Information Management LH Group, die Anforderungen an Datenschutz und IT-Sicherheit umzusetzen. Dazu zählt die Entwicklung entsprechender Konzepte und Maßnahmen wie die Verschlüsselung von E-Mails, eine Cyber-Crime-Awareness-Kampagne und der Schutz vor Internetkriminalität. Die Risiko- und Sicherheitsmanagementsysteme sowie ausgewählte Maßnahmen werden regelmäßig von der internen Revision auf ihre Wirksamkeit hin überprüft.

➤ **Chancen- und Risikobericht, S. 65 ff.**

Nachfrage nach nachhaltigen Produkten und Services nimmt zu

Dem Wunsch der Kunden, Nachhaltigkeitsaspekte stärker bei Produkten und Services zu berücksichtigen, trägt die Lufthansa Group auf verschiedene Weise Rechnung.

Im Fokus steht für die Network Airlines dabei die Reduktion von Einwegplastik und Plastikverpackungen an Bord.

➤ **Abfallvermeidung/Maßnahmen, S. 86 f.**

Immer mehr Passagiere nehmen die Möglichkeit wahr, ihren Plastikbecher während des Flugs mehrfach zu benutzen. Auch das Angebot von eJournals anstelle gedruckter Zeitungen und Magazine entspricht dem Wunsch vieler Passagiere und wird gut angenommen. Eurowings bietet ihren Fluggästen auf Kurz- und Mittelstreckenflügen die Möglichkeit, durch den Kauf von stillem Wasser Plastikmüll zu reduzieren und den Bau von Brunnen zu unterstützen. Hintergrund ist die Einführung der ersten hundertprozentig recycelten PET-Wasserflasche der Marke Share, wodurch Eurowings voraussichtlich 6 Tonnen Neuplastik pro Jahr einspart.

Darüber hinaus erweitert Eurowings ihr Mahlzeitenangebot an Bord sukzessive um nachhaltigere Produkte.

Gebündelte Verantwortung für Kundenbelange gewährleistet schnelle und effektive Umsetzung

Die Verantwortung für Produkte und Services ist über alle Network Airlines der Lufthansa Group zentral gebündelt und dem Vorstandsressort Commercial Passenger Airlines funktional zugeordnet. Dies sichert eine effektive und effiziente Umsetzung durch Nutzung von Synergien und eine kontinuierliche Verbesserung der Angebote und Services für die Kunden.

Die Verantwortlichkeit für das Bord- und Bodenprodukt für alle Fluggesellschaften im Eurowings-Verbund liegt bei der Abteilung Customer Experience & Product, die dem Geschäftsführer Commercial zugeordnet ist.

Zum 1. Januar 2020 wurde der Vorstand um das Ressort Customer & Corporate Responsibility erweitert, das unter anderem die Leitung des Produktmanagements, die zukünftige Catering-Schnittstelle und das Marketing inklusive Kundenbindungsprogramm Miles & More für alle Passagier-Airlines der Lufthansa Group übernimmt.

Leistungsindikator

Kundenzufriedenheit liegt auf einem hohen Niveau

Um möglichst differenzierte Erkenntnisse über die Reiseerfahrungen ihrer Fluggäste zu erhalten, setzen die Network Airlines der Lufthansa Group auf eine kontinuierliche Kundenzufriedenheitsbefragung – das Passenger Satisfaction Tracking (PST) – und vertiefende Umfragen. Die Kundenzufriedenheitswerte werden monatlich den verantwortlichen Fachabteilungen sowie dem Management zur Verfügung gestellt und unter anderem zur Ableitung von Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit genutzt.

Seit 2018 haben Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines ihre Methoden und Verfahren zur Zufriedenheitsmessung harmonisiert. Die Kundenzufriedenheit wird differenziert nach unterschiedlichen Leistungsaspekten entlang der gesamten Reisekette erhoben.

Führende Kennzahl in der Zufriedenheitsmessung bei den Network Airlines ist der Net Promoter Score¹⁾ (NPS), für den monatlich die Antworten von circa 30.000 Passagieren ausgewertet werden; der NPS leitet sich aus der Weiterempfehlungsbereitschaft ab, die in der PST-Studie erfragt wird.

Im Jahr 2019 lag der für die Network Airlines gemessene NPS bei 57 und damit über dem Zielwert von 50, wobei im Laufe des Jahres saisonale Schwankungen unter anderem infolge von Veränderungen in Abflugpünktlichkeit und Fluggastaufkommen auftraten. Ein vergleichbarer Vorjahreswert steht aufgrund methodischer Anpassungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der EU-DSGVO nicht zur Verfügung.

Der NPS fließt in die Bemessung der variablen Vergütung des Vorstands ein. ➔ **Vergütungsbericht, S. 115 ff.**

Eurowings erhebt ebenfalls den NPS und berichtet ihn zusammen mit weiteren Ergebnissen zur Kundenzufriedenheit monatlich an Geschäftsführung und Fachabteilungen. Auch bei Eurowings ist der NPS stark abhängig von der operativen Performance. In diesem Jahr führten zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung und Stabilisierung der Operations zu einer verbesserten Kundenzufriedenheit und zu einem deutlichen Anstieg des NPS. 2019 lag der NPS bei 40 und damit über dem Zielwert von 34 und auf einem deutlich höheren Niveau als im Vorjahr (NPS 2018: 31).

Arbeitnehmerbelange

Konzepte

In der Lufthansa Group arbeiten circa 88 % aller Airline-Mitarbeiter in direktem Kundenkontakt und haben damit für den Geschäftserfolg der Lufthansa Group eine besondere Bedeutung.

Arbeitgeberattraktivität steht im Fokus

Der Erfolg der Lufthansa Group hängt in hohem Maße von den Ideen, der Kompetenz, der Begeisterung und dem Engagement ihrer Mitarbeiter ab. Daher sind vor allem die Stärkung des Mitarbeiterengagements, eine zeitgemäße Personalstrategie sowie Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität als Arbeitgeber von besonderer Bedeutung. Die Lufthansa Group legt größten Wert darauf, ihren Beschäftigten ein attraktives Arbeitsumfeld mit transparenten Strukturen und Prozessen anzubieten, um auch zukünftigen Anforderungen gerecht werden zu können und um die Innovationskraft und die Umsetzungsstärke im Unternehmen sicherzustellen.

Transformationsfähigkeit erfordert kontinuierliches Training von Mitarbeiterkompetenzen

Der fortlaufende Wandel der Marktbedingungen macht es erforderlich, dass Mitarbeiter in Ausbildung und Berufsleben erworbenes Wissen und Fähigkeiten kontinuierlich aktualisieren. Die Lufthansa Group bietet seit Jahren umfangreiche digitale und nicht digitale Trainingsmöglichkeiten an.

Mitarbeitergesundheit ist von besonderer Bedeutung

Als operativ tätiges Unternehmen und im Kontext stetigen Wandels ist die Mitarbeitergesundheit von besonderer Bedeutung für den Geschäftserfolg der Lufthansa Group. Dafür Sorge tragen die zwei direkt an den Vorstand für Personal und Recht berichtenden Bereiche Occupational Safety sowie Medical Services & Health Management.

Reorganisation der Lufthansa Group schreitet voran

Die prozessorientierte Ausrichtung der Lufthansa Group, durch die Verantwortungen gebündelt und Hierarchien verschlankt werden, konnte im Berichtsjahr 2019 abgeschlossen werden. Um fortwährende Optimierungen und Anpassungen an die Herausforderungen des Konzerns zu gewährleisten, gibt es kontinuierliche Weiterentwicklungen.

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Ziele

Lufthansa Group positioniert sich dauerhaft als attraktiver Arbeitgeber

Die Mitarbeiter der Lufthansa Group tragen entscheidend zur Zufriedenheit der Kunden und damit dem Erfolg des Unternehmens bei. Da viele Geschäftsbereiche sehr personalintensiv sind und insbesondere in neu entstehenden Berufsbildern der Bedarf an qualifizierten Mitarbeitern steigt, ist es das Ziel der Lufthansa Group, sich dauerhaft als attraktiver Arbeitgeber zu etablieren. Dies ist insbesondere angesichts des demografischen Wandels in Mitteleuropa relevant, der zu mehr Rentenabgängen und einer sinkenden Anzahl von Schulabgängern führt.

¹⁾ Der Net Promoter Score ist eine eingetragene Marke von Bain & Company, Inc., Fred Reichheld und Satmetrix Systems, Inc.

Maßnahmen

Mit unterschiedlichen Maßnahmen sichert Lufthansa Group ihre Position als attraktiver Arbeitgeber

Um die Mitarbeiterzufriedenheit und damit auch die Attraktivität als Arbeitgeber weiter zu steigern, hat die Lufthansa Group verschiedene Maßnahmen initiiert. Mit weltweit 179 verschiedenen in der Belegschaft vertretenen Nationalitäten repräsentiert die Lufthansa Group den Kerngedanken von Vielfalt bereits seit langem. Damit gehen unterschiedliche Erwartungshaltungen von Arbeitnehmern einher, denen die Lufthansa Group mit individuellen, an die jeweilige Lebenssituation angepassten Maßnahmen begegnet. ➤ **Mitarbeiter, S. 26 f.**

Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeiter und Führungskräfte flexibel gestalten

Die Lufthansa Group unterstützt ihre Mitarbeiter seit vielen Jahren mit dem Angebot flexibler Arbeitszeitmodelle. So gibt es für viele administrative Mitarbeitergruppen Home-Office-Regelungen, und Führungskräfte sind angehalten, ihre Mitarbeiter in der Nutzung dieses Angebots zu unterstützen.

Auch Führungskräften werden Teilzeitmodelle und sogenanntes Shared Leadership angeboten. Danach besteht für diesen Mitarbeiterkreis die Möglichkeit, eine Führungsposition zusammen mit einer anderen Führungskraft, die ebenfalls in Teilzeit tätig ist, wahrzunehmen.

Darüber hinaus gibt es für Führungskräfte und außertarifvertragslich angestellte Mitarbeiter die Möglichkeit, zeitlich befristete Auszeiten – sogenannte Sabbaticals – zu nehmen.

Talente binden und entwickeln, Vielfalt fördern

Damit alle Mitarbeiter die Möglichkeit haben, die eigene Karriere entsprechend ihren individuellen Talenten und Interessen im Konzern selbst zu gestalten, gibt es für den Großteil der administrativen Mitarbeiter einen konzernweit einheitlichen Potenzialerhebungsprozess. Auch für nicht administrative Berufsgruppen sind regelmäßig stattfindende, standardisierte Potenzialerhebungs- und Feedbackprozesse etabliert.

Zusätzlich helfen neu entwickelte Programme, Mitarbeiter mit besonderem Potenzial zu identifizieren und sichtbar zu machen, wozu auch unkonventionelle Methoden über Selbstnominierungen und Abstimmungen über eine interne Onlineplattform genutzt werden.

Mitarbeiter mit besonderem Potenzial können an die Lufthansa Group gebunden werden, indem ihnen Positionswechsel ermöglicht werden, sowohl auf gleicher Ebene als auch im Wege der Beförderung. Dafür werden Wechsel nicht nur innerhalb einer Gesellschaft, sondern auch zwischen verschiedenen Gesellschaften der Lufthansa Group ermöglicht. Die in der Lufthansa Group sichergestellte vollständige Transparenz bezüglich offener Stellen unterstützt die Mitarbeiter dabei maßgeblich.

Für eine vertikale Weiterentwicklung ist es entscheidend, dass ausreichend Führungspositionen existieren, auf die sich Talente entwickeln können. Einen Beitrag, dies zu ermöglichen, bietet die sogenannte Rotation Policy, wonach Führungspositionen in der Regel nach etwa fünf Jahren neu besetzt werden sollen. Während 2018 und 2019 die Fluktuationsrate durch strukturelle Einmalmaßnahmen bei jeweils 9% lag, beträgt die für 2020 angestrebte Fluktuationsrate 7%. Ziel ist es, alle Positionen der unteren Führungsebene wenn möglich mit eigenen Talenten zu besetzen. Die Lufthansa Group hat diese Ziele im Berichtsjahr 2019 erreicht.

Um die Vielfalt innerhalb der Lufthansa Group noch weiter zu steigern, liegt besonderer Fokus auf der Förderung weiblicher Nachwuchskräfte mit dem Ziel, ein ausgewogenes Verhältnis von Männern und Frauen im Executive Management zu erreichen. Ergänzend wurden Initiativen gestartet, um internationale Talente, die derzeit an Standorten der Lufthansa Group außerhalb Europas tätig sind, gezielt in die europäischen Heimatmärkte (Hauptverwaltungen der großen Lufthansa Group Gesellschaften) zu bringen und so die internationale Vielfalt zu steigern.

Arbeitgebermarke wird über verschiedene Kanäle sichtbar gemacht

Bereits 2018 wurde der Markenauftritt der Lufthansa Group als Arbeitgebermarke grundlegend überarbeitet. Nicht nur über eine eigene Webseite, sondern auch durch diverse soziale Medien wird einheitlich kommuniziert. Dadurch ist es gelungen, die Arbeitgebermarke deutlich sichtbarer zu machen. Im Jahr 2019 lag der Fokus auf einer noch stärkeren Durchdringung des Markts auf verschiedenen Kanälen.

Praktikumserfahrungen tragen ebenfalls zur Stärkung der Arbeitgebermarke bei, und über entsprechende Programme gelingt es, Praktikanten auch nach ihrem Einsatz an die Lufthansa Group zu binden.

Personalengpässe werden durch „Active Sourcing“ vermieden

Um Personalengpässe zu vermeiden, verfolgt die Lufthansa Group neben einer starken Positionierung ihrer Arbeitgebermarke für bestimmte Berufsgruppen einen „Active Sourcing“-Ansatz und spricht potenzielle Bewerber persönlich an, insbesondere über Karrierenetzwerke. Diese Maßnahme wurde im Jahr 2019 durch einen konzerninternen „Active Sourcing“-Prozess ergänzt, um auch geeignete interne Kandidaten für Engpasspositionen besser identifizieren zu können.

Leistungsindikator

Engagement Index schafft Transparenz bezüglich Arbeitgeberattraktivität

Der Engagement Index gibt auch Auskunft über die Arbeitgeberattraktivität. Er wird seit 2015 mittels der jährlichen freiwilligen Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben und ermöglicht einen branchenübergreifenden Vergleich mit anderen Arbeitgebern. Er misst die Verbundenheit der Mitarbeiter mit dem Unternehmen sowie deren Einsatzbereitschaft und die Bereitschaft zur Weiterempfehlung. Im Berichtsjahr wurden mit Ausnahme der LSG Group und Brussels Airlines alle wesentlichen Konzerngesellschaften einbezogen. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt.

Im Berichtsjahr 2019 wurde ein Engagement Index von 2,2 erreicht. Wie schon im Vorjahr konnte damit das Ziel für 2020 frühzeitig erreicht werden. Der Index liegt jetzt erneut auf dem Niveau vergleichbarer Unternehmen in Deutschland. Während den Mitarbeitern bei der Erhebung im Vorjahr lediglich eine reduzierte Zahl an Fragen gestellt wurde, ist 2019 wieder eine ausführliche Mitarbeiterbefragung durchgeführt worden. Dieser alternierende Turnus entspricht der bisherigen Praxis.

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung werden dem Aufsichtsrat und dem Vorstand vorgelegt und haben Einfluss auf die variable Vergütung des Vorstands. Auch auf Managementebene sowie heruntergebrochen auf einzelne Teams werden die Ergebnisse kommuniziert, um daraus Maßnahmen abzuleiten und zu implementieren. Mitarbeiter konnten im Berichtsjahr erstmals die Ergebnisse ihres Bereichs online einsehen. Dies dient einer höheren Transparenz und soll die Feedback- und Dialogkultur stärken.

Maßnahmen, die aus den Ergebnissen der „involve me!“-Befragung abgeleitet wurden, werden den Personalverantwortlichen im Sinne eines Best-Practice-Vergleichs zugänglich gemacht.

Um auch unterjährig Erkenntnisse zur Entwicklung des Engagement Index zu gewinnen, wurde im Berichtsjahr 2019 ein Pilotversuch in Form von vierteljährlichen repräsentativen Stichprobenbefragungen gestartet. Die Ergebnisse sollen als sogenanntes Trendbarometer genutzt werden, um frühzeitig auf Veränderungen des Engagement Index reagieren zu können.

Arbeitgeberranking spiegelt Attraktivität der Lufthansa Group Gesellschaften für potenzielle Bewerber wider

Das deutsche Arbeitgeberranking entstammt einer repräsentativen Befragung des renommierten Marktforschungsinstituts YouGov und umfasst mehr als 200 Unternehmen. Die Lufthansa Group zielt darauf ab, fortlaufend unter den fünf beliebtesten Arbeitgebern in Deutschland zu sein. Im Berichtsjahr 2019 lagen in ihren jeweiligen Heimatmärkten die Deutsche Lufthansa durchschnittlich auf Platz 3 (Vorjahr: Platz 2), Austrian Airlines und SWISS (bei unterjährig begonnener Erhebung) jeweils durchschnittlich auf Platz 2 (Vorjahr: noch keine Erhebung).

TRANSFORMATIONSFÄHIGKEIT

Ziele

Kontinuierlicher Wandel erfordert Transformationsfähigkeit von Mitarbeitern und Unternehmen

Ein Markt, der volatil ist und sich in andauerndem und immer schnellerem Wandel befindet, erfordert von Unternehmen, sich kontinuierlich anzupassen. Dafür müssen auch die Mitarbeiter mit den entsprechenden Kompetenzen ausgestattet werden sowie fortlaufend transformationsbereit und -fähig sein. Darauf einzahlende Initiativen werden von entsprechenden Prozessverantwortlichen und deren übergeordneten „Process Domain Ownern“ gesteuert und eng mit dem Vorstand für Personal und Recht sowie mit der Abteilung Personalstrategie abgestimmt. Für kulturelle Aspekte der Transformation sowie für das Learning Management für administrative Mitarbeiter ist ein eigener Process Domain Owner zuständig, der direkt an den Vorstand für Personal und Recht berichtet und dem eine Abteilung mit mehreren Prozessverantwortlichen unterstellt ist.

Maßnahmen

Weiterbildung ist als Routineprozess etabliert

Gut ausgebildete und engagierte Mitarbeiter sind unverzichtbar für den nachhaltigen Geschäftserfolg der Lufthansa Group. Da einmal erworbene Kenntnisse nicht ausreichen, um eine Berufslaufbahn lang davon zu zehren, ist es notwendig, die eigenen Kenntnisse und Fähigkeiten stetig zu erweitern und kontinuierlich zu aktualisieren. Abgesehen von regelmäßigen Trainings, insbesondere in sicherheitsrelevanten Bereichen, beschäftigt sich ein turnusmäßig tagendes Gremium – besetzt mit Verantwortlichen für Human Resources aus dem Top-Management der großen Konzerngesellschaften – in einem strukturierten Prozess mit den Auswirkungen der derzeitigen Transformation auf Kompetenzanforderungen an bestehende Mitarbeitergruppen.

In diesem Kontext wurde 2019 ein Prozess etabliert, der es insbesondere administrativen Mitarbeitern ermöglichen soll, die Zukunftsfähigkeit ihrer eigenen Kompetenzen zu analysieren und mit den aktuellen sowie zukünftigen Anforderungen ihrer Aufgabe abzugleichen. Sämtliche Mitarbeiter der Lufthansa Group haben über eine unternehmenseigene Lernplattform Zugriff auf über 17.000 innovative Lernangebote von LinkedIn Learning, die das bereits bestehende Weiterbildungsangebot wirkungsvoll ergänzen.

Außerdem verfolgt der allen Mitarbeitern offenstehende Lufthansa Group CAMPUS diverse strategische Maßnahmen zur kulturellen und organisationalen Weiterentwicklung. Qualifizierungsangebote für Führungskräfte und das Top-Management unterstützen eine moderne Unternehmens- und Zusammenbeitskultur und begleiten Teamentwicklungen sowie die organisationale Veränderung.

Neues Berufsbild „Service Management Professional“ wird etabliert

Für Mitarbeiter der Lufthansa Kabine wurde das von der IHK als Aufstiegsfortbildung anerkannte neue Berufsbild „Service Management Professional“ eingeführt. Diese Qualifikation können Mitarbeiter zusätzlich zum regulären Lufthansa-internen Flugbegleiterlehrgang erwerben, um sich so auch für andere Serviceberufe zu qualifizieren. Im Berichtsjahr 2019 haben rund 500 Mitarbeiter den Abschluss erworben, weitere circa 1.000 befinden sich in Ausbildung.

Arbeitswelten werden weiterentwickelt

Mobilität und Flexibilität sind zentrale Bausteine zukünftigen Arbeitens. Im Berichtsjahr 2019 ist eine Cloud-basierte Office-Software erfolgreich für 45.000 administrative Mitarbeiter der Lufthansa Group ausgerollt worden. Durch für die jeweiligen Abteilungen individualisierte Trainings ist nun eine transparentere und effizientere Kollaboration über alle Bereiche der Lufthansa Group möglich. Das beinhaltet sicheres Arbeiten auf mobilen Endgeräten, die bereits zu großen Teilen erneuert wurden. Operative Mitarbeiter mit Zugang zu Computerarbeitsplätzen profitieren ebenfalls von der neuen Software.

Flankierend werden moderne Informations- und Kollaborationsformate für alle Mitarbeiter der Lufthansa Group angeboten, die effizientes und vernetztes Arbeiten länderübergreifend und über Hierarchieebenen hinweg in den Vordergrund stellen und den Endnutzer individuell befähigen.

Detailbefragung gibt umfassenden Aufschluss über Transformationsfähigkeit

Aus der alle zwei Jahre stattfindenden umfassenden Arbeitnehmerbefragung „involve me!“ kann seit dem Berichtsjahr 2019 aus einer Gesamtbetrachtung mehrerer Fragen auch auf die allgemeine und digitale Transformationsfähigkeit der Lufthansa Group geschlossen werden.

Die Ergebnisse ermöglichen es dem Management, konkrete Handlungsfelder zu identifizieren und somit spezifische Maßnahmen zur Sicherstellung der Transformationsfähigkeit der Lufthansa Group zu initiieren und Mitarbeiter auf relevante Veränderungen vorzubereiten.

Die Ergebnisse zeigen, dass die intrinsische Motivation der Mitarbeiter, kontinuierlich etwas dazuzulernen, in der Lufthansa Group überdurchschnittlich ausgeprägt ist. Dies bietet eine gute Voraussetzung, um die Transformationsfähigkeit weiter voranzubringen.

Die Erkenntnisse werden dem für das Ressort Personal und Recht zuständigen Vorstandsmitglied vorgelegt.

ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind seit mehreren Jahrzehnten zentrale Handlungsfelder der Lufthansa Group, die gemeinschaftlich durch die Bereiche Occupational Safety und Medical Services & Health Management gestaltet werden. Diese Bereiche berichten direkt an das für das Ressort Personal und Recht zuständige Vorstandsmitglied und informieren es regelmäßig über aktuelle Entwicklungen.

Ziele

Mitarbeitergesundheit und Vermeidung von Arbeitsunfällen stehen an erster Stelle

Zentrale Aufgabe von Medical Services & Health Management ist es, durch die angebotenen Leistungen die Gesundheit und die Arbeitsfähigkeit der Mitarbeiter in der Lufthansa Group zu erhalten und zu verbessern und damit die Geschäftstätigkeit sowie einen zuverlässigen Flugbetrieb zu gewährleisten. Die Arbeitssicherheit hat weiterhin das Ziel, Arbeitsunfälle zu vermeiden und, sofern sie dennoch vorkommen, aus ihnen die nötigen Schlüsse zu ziehen, um Wiederholungen bestmöglich abwenden zu können.

Gesundheitsmanagement wird gruppenweit weiterentwickelt

Um das Gesundheitsmanagement gruppenübergreifend weiterzuentwickeln, wurde 2019 das Programm Healthmanagement@LHGroup nach drei Jahren in die Linie überführt. Ziel ist es, die Mitarbeitergesundheit und -leistungsfähigkeit langfristig und nachhaltig zu bewahren und den eigenverantwortlichen Umgang der Mitarbeiter mit ihrer Gesundheit zu fördern.

Maßnahmen

Medizinische Dienste werden als ganzheitliche Kompetenzzentren geführt

Die Medizinischen Dienste von Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines bieten dauerhaft als ganzheitliche Kompetenzzentren das volle Leistungsspektrum der Flugmedizin, Arbeitsmedizin, Impf- und Reisemedizin, eine Ambulanzversorgung, eine umfassende sozialmedizinische Beratung sowie weitere Präventions- und Versorgungsleistungen an. Neben arbeitsmedizinischen und flugmedizinischen Qualifikationen besitzen viele Ärzte weitere Facharztqualifikationen (HNO, Augenheilkunde, Kardiologie, Neurologie, Psychiatrie und weitere). Zur Nutzung der vielfältigen Facharztqualifikationen finden monatliche Kasuistik-Konferenzen im Ärztekreis statt.

Die medizinische Angebotspalette wird abgerundet durch eine Optimierung der sozialmedizinischen Betreuung im Kontext von Verfahren des betrieblichen Wiedereingliederungsmanagements und in Zusammenarbeit mit Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretern zur positiven Integration von Mitarbeitern mit gesundheitlichen Einschränkungen.

Über individuelle Leistungen hinaus erfolgt eine Beratung von Entscheidungsträgern, Gremien und Arbeitnehmervertretern in allen Fragen des medizinischen Arbeits- und Gesundheitsschutzes.

Psychische und psychosoziale Faktoren bestimmen Gesundheit, Sicherheit und Leistungsvermögen am Arbeitsplatz in hohem Maße. Daher bietet die Lufthansa Group seit mehr als dreißig Jahren Mitarbeitern, Teams und Organisationseinheiten eine individuelle Beratung und Vermittlung mit Schweigepflicht sowie verschiedene Dienstleistungen der psychosozialen Organisationsberatung an.

Arbeitssicherheit wird durch präventive Maßnahmen sichergestellt

In dem seit langem bestehenden Bereich Arbeitssicherheit werden präventive Maßnahmen konsequent umgesetzt, um Unfälle, Gesundheitsbeeinträchtigungen und Berufskrankheiten zu vermeiden. Mit Hilfe von Gefährdungsbeurteilungen und regelmäßigen Sicherheitsbegehungen überprüfen die Arbeitsschutzexperten des Konzerns sämtliche Tätigkeiten in den Gesellschaften in Deutschland.

Ein zentrales Steuerungsgremium für alle arbeitssicherheitsrelevanten Fragestellungen der Lufthansa Group ist das regelmäßig tagende Occupational Safety Committee (OSC), das gruppenweit alle Aspekte in Bezug auf die Arbeitssicherheit bündelt und deren Umsetzung überwacht. Inzwischen verabschiedete Mindeststandards sind für die gesamte Lufthansa Group verbindlich.

Die Sensibilisierung der Führungskräfte hinsichtlich ihrer Verantwortung für den Arbeitsschutz wurde durch konkrete Leitlinien verstärkt. Mit diesen muss sich jede Führungskraft unmittelbar nach ihrer Ernennung auseinandersetzen, was einer automatischen Überprüfung unterliegt.

Außerdem hat die Konzernarbeitssicherheit eine gesellschafts- und länderübergreifende Befragung initiiert, um die Transparenz bezüglich Arbeitssicherheit in der gesamten Lufthansa Group schrittweise zu verbessern. Die Auswertung und Ableitung von Handlungsempfehlungen erfolgen im Jahr 2020. Eine Anbindung in den einzelnen Gesellschaften erfolgt über Arbeitssicherheitskoordinatoren.

Gesundheitsmanagement unterstützt beim Umgang mit gesundheitlichen Herausforderungen

Das Gesundheitsmanagement der Lufthansa Group zielt darauf ab, Rahmenbedingungen gesundheitsfördernd zu gestalten, die Unternehmenskultur nachhaltig zu beeinflussen sowie Mitarbeiter und Führungskräfte bei einem gesundheitsfördernden Lebensstil zu unterstützen und zu stärken.

Über die Gesundheitsbeauftragten in den einzelnen Konzerngesellschaften können zielgruppenspezifische Bedarfe identifiziert und Angebote implementiert werden. So steht Mitarbeitern und Führungskräften seit Januar 2019 eine zentrale digitale Plattform mit internen und externen Gesundheitsangeboten zur Verfügung. Konzernübergreifende Interventionen und die strategische Entwicklung des Gesundheitsmanagements werden durch das Lufthansa Group Health Management gesteuert.

Basierend auf der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ wurde für Führungskräfte außerdem im Jahr 2019 ein Maßnahmenportfolio zusammengestellt, aus dem sie Trainings und andere Maßnahmen für sich und ihre Mitarbeiter auswählen können.

Leistungsindikator

Gesundheitsindex als zentrale Kennzahl für Mitarbeitergesundheit bleibt stabil

Im Berichtsjahr wurde erneut ein Gesundheitsindex als Teil der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben, der mit einem Wert von 2,3 auf dem Niveau des Vorjahres blieb. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (besten Wert) bis 5 (schlechtester Wert) dargestellt. Im Berichtsjahr wurden mit Ausnahme der LSG Group und Brussels Airlines alle wesentlichen Konzerngesellschaften einbezogen.

Im Zusammenhang mit dem Gesundheitsindex ist es gelungen, eine Korrelation zwischen anderen, ebenfalls in der Umfrage berücksichtigten Themenfeldern (mit allgemeinem Bezug zum Arbeitsplatz) und der Mitarbeitergesundheit auszumachen. Der Gesundheitsindex und weitere Einflussfaktoren werden in einem Gesundheitsbericht zusammengefasst und als „Gestaltungsfaktoren gesunder Arbeitskultur“ ausgewiesen. Daraus leitet das Gesundheitsmanagement der Lufthansa Group bedarfsorientierte Interventionen ab und unterstützt so Führungskräfte und die Gesundheitsbeauftragten der einzelnen Konzerngesellschaften, bestmöglich für die Gesundheit ihrer Mitarbeiter zu sorgen.

Der Gesundheitsbericht (Gesundheitsindex und sonstige Einflussfaktoren) wird an die gesamte Belegschaft kommuniziert. Führungskräfte und Gesundheitsbeauftragte erhalten ein separates Gesundheitsreporting für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich mit Hinweisen zu möglichen Nachfolgebildmaßnahmen und Hilfestellungen.

Ab dem Berichtsjahr 2020 ist geplant, die Fragen zum Gesundheitsindex in der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ zu modifizieren, um zwischen den Themenfeldern „Führung“ und „Gesundheit“ noch besser differenzieren zu können.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Konzepte

Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist integraler Bestandteil des Compliance Management Systems

Die Lufthansa Group ist bestrebt, eine gute Unternehmensführung im Sinne einer wirkungsvollen Corporate Governance auszuüben. Hierunter ist insbesondere auch das integre Verhalten der Mitarbeiter als wesentliche Voraussetzung für nachhaltigen Unternehmenserfolg zu verstehen.

Durch ihre weltweite Geschäftstätigkeit ist die Lufthansa Group zur Einhaltung der jeweils landesspezifischen, teilweise auch extraterritorial geltenden Gesetze gegen Korruption verpflichtet. Verstöße können für die betroffenen Personen und die Unternehmen der Lufthansa Group nicht nur Straf- und Bußgeldzahlungen zur Folge haben, sondern auch zu erheblichen Reputationsschäden führen. Die Bekämpfung und Verhinderung von Korruption und Bestechung ist daher wesentlich für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group und integraler Bestandteil ihres Wertesystems, das im Code of Conduct niedergelegt ist. 📄 <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html>.

Um seine Mitarbeiter und die Unternehmen der Lufthansa Group vor Gesetzesverstößen beziehungsweise deren Folgen zu schützen und sie darin zu unterstützen, Gesetze richtig anzuwenden, hat der Konzern ein zentrales Compliance Management System eingeführt. Es basiert, dem IDW PS 980 (Prüfstandard für Compliance Management Systeme) folgend, im Wesentlichen auf nachstehenden Säulen: Compliance Kultur, Compliance Zielen, Identifizierung von Compliance Risiken, Compliance Programm, Compliance Organisation, Compliance Kommunikation und Compliance Überwachung. Das Compliance Management System wird kontinuierlich unter Berücksichtigung der für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group spezifischen Risiken weiterentwickelt und optimiert, wobei vermehrt Anwendungsmöglichkeiten für systembasierte beziehungsweise digitale Unterstützungslösungen geprüft werden. Es setzt sich aus den Bausteinen Competition-, Kapitalmarkt-, Integrity (Antikorruption)- sowie Embargo- und Export-Compliance zusammen. ➤ **Corporate Governance Bericht, S. 113 ff.**

Für die konzernweite Implementierung, Weiterentwicklung und Kommunikation des Lufthansa Group Compliance Management Systems ist das zur zentralen Rechtsabteilung gehörende Corporate Compliance Office zuständig. Der Leiter der Rechtsabteilung und Chief Compliance Officer untersteht direkt dem Vorstand für Personal und Recht und

berichtet zweimal jährlich im Rahmen von Compliance-Berichten an den Vorstand und an den Aufsichtsrat. Das Corporate Compliance Office wird durch ein weltweites Netz von Compliance Managern in den Konzerngesellschaften unterstützt. Die Überwachung des Compliance Management Systems erfolgt im Rahmen von Audits, die regelmäßig von der internen Revision zur Prüfung von dessen Angemessenheit und Effizienz durchgeführt werden.

Ziele

Compliance Management System soll Rechtsverletzungen verhindern

Ziel des Compliance Management Systems ist es, konzernweit rechtskonformes Verhalten zu gewährleisten und damit Rechtsverletzungen zu vermeiden, die neben Reputations- und finanziellen Risiken insbesondere auch persönliche straf- und arbeitsrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen können. ➤ **Chancen- und Risikobericht, S. 65 ff.**

Maßnahmen

Antikorruptionstraining schafft Bewusstsein

Alle Führungskräfte sowie Mitarbeiter aus relevanten Bereichen oder in relevanten Funktionen werden im zweijährlichen Turnus über ein IT-basiertes Antikorruptionstraining verpflichtend geschult, um sie für potenzielle Gefahren zu sensibilisieren.

Ombudssystem ermöglicht vertraulichen Umgang bei Verdachtsfällen

Die Lufthansa Group hat bereits im Jahr 2008 ein Ombudssystem eingerichtet, um vertrauliche Hinweise bei Verdacht auf Straftaten, insbesondere bei potenziellen Verstößen gegen Antikorruptionsgesetze oder -regelungen, zu ermöglichen. Die Funktion des Ombudsmanns nimmt ein externer, unabhängiger Rechtsanwalt wahr, der kein Angestellter der Lufthansa Group ist. Hinweisgeber können Informationen telefonisch, schriftlich oder persönlich an den Ombudsmann übermitteln. 📄 <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/ombudssystem.html>.

Risikobasierte Business Partner Due Diligence soll Integrität von Lieferanten und Dienstleistern sicherstellen

Die Integrität von Lieferanten und Dienstleistern soll durch einen risikobasierten Business Partner Due Diligence-Prozess sichergestellt werden. Im Rahmen der Prüfung werden von den verantwortlichen Mitarbeitern sogenannte Compliance-Screenings durchgeführt, um potenzielle Compliance-Risiken,

die aus der Zusammenarbeit mit externen Geschäftspartnern erwachsen können, frühzeitig zu identifizieren. In Abhängigkeit von dem Ergebnis können für den Umgang mit dem geprüften Geschäftspartner verschiedene Maßnahmen bis hin zur Nichtaufnahme beziehungsweise Beendigung einer Geschäftsbeziehung notwendig werden, die das Corporate Compliance Office gemeinsam mit Corporate Security vorschlägt.

Alle Konzerngesellschaften weltweit werden auf Korruptionsrisiken geprüft

Im Rahmen eines Compliance Risk Assessments wurden alle Konzerngesellschaften auf Korruptions- und Kartellrechtsrisiken geprüft. Die aus den Ergebnissen des Risk Assessments abgeleiteten Maßnahmen zur Verhinderung der Realisierung der identifizierten Risiken werden zentral erfasst und in den jeweiligen Konzerngesellschaften umgesetzt.

Achtung der Menschenrechte

Konzepte

Achtung der Menschenrechte ist im Code of Conduct manifestiert

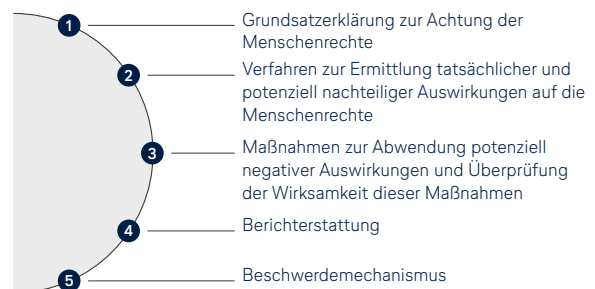
Für die Lufthansa Group als verantwortungsvoll agierendes Unternehmen ist die Achtung der Menschenrechte selbstverständlich. Als Unterzeichner des UN Global Compact ist es der Lufthansa Group wichtig, unternehmerisches Handeln mit international anerkannten Grundsätzen und Selbstverpflichtungen in Einklang zu bringen und die Achtung der Menschenrechte als integralen Bestandteil in der Unternehmenskultur zu verankern. Dies spiegelt sich unter anderem in den Arbeitsbedingungen, der Vereinigungs- und Versammlungsfreiheit, in Regelungen zur Geschlechtergleichstellung sowie der selbstverständlichen Inklusion von Minderheiten wider.

Der Code of Conduct statuiert, dass der Konzern stets in Übereinstimmung mit Menschenrechten, den Prinzipien des UN Global Compact sowie anerkannten internationalen Arbeits- und Sozialstandards agiert. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html>.

In den Grundwerten und Leitlinien bekennt sich die Lufthansa Group unter anderem zu den Prinzipien der nachfolgenden international anerkannten Standards:

- Allgemeine Erklärung der Menschenrechte
- Grundprinzipien und Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)
- Zehn Prinzipien des UN Global Compact
- UN Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte
- Nationaler Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte (NAP)
- OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen
- Sustainable Development Goals (SDG)
- IATA Resolution against Trafficking in Persons.

G32 KERNELEMENTE MENSCHENRECHTLICHER SORGFALTPFLICHT



Ziele

Achtung der Menschenrechte ist übergeordnetes Ziel

Übergeordnetes Ziel ist es, durch organisatorische und prozessuale Maßnahmen Menschenrechtsverletzungen im Unternehmen und in der Lieferkette zu vermeiden. Der Code of Conduct ist für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeiter der Lufthansa Group verpflichtend. Die Lufthansa Group orientiert sich bei der Umsetzung von Maßnahmen menschenrechtlicher Sorgfalt an den Empfehlungen des Ende 2016 von der 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 Nationale Aktionsplan beschreibt fünf Kernelemente menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten. Diese Kernelemente umfassen eine Grundsatzerklärung, ein Verfahren zur Ermittlung tatsächlicher und potenziell negativer Auswirkungen auf die Menschenrechte, Maßnahmen und Wirksamkeitskontrolle, Berichterstattung und einen Beschwerdemechanismus. Alle im Folgenden genannten Maßnahmen lassen sich einem dieser Kernelemente zuordnen.

In der Konzerneinkaufsrichtlinie und im Supplier Code of Conduct  **Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette, S. 102 f.**, ist darüber hinaus festgehalten, dass die Lufthansa Group auch von ihren Lieferanten die Einhaltung von Menschenrechten erwartet. So sollen Verträge mit Lieferanten entsprechende Verpflichtungen enthalten mit der Möglichkeit, den Vertrag bei Verstoß zu kündigen.

Maßnahmen

Arbeitsgruppe Menschenrechte agiert als Ansprechpartner und Multiplikator

Die regelmäßig stattfindenden Sitzungen der Arbeitsgruppe Menschenrechte dienen der übergreifenden Information sowie der Entwicklung einer einheitlichen gesellschaftsübergreifenden Positionierung und strategischen Ausrichtung. Perspektivisch ist die Entwicklung eines strukturierten Medienmonitorings geplant. Zusätzlich beraten, unterstützen und begleiten ausgewählte Ansprechpartner das Thema in den wesentlichen Gesellschaften der Lufthansa Group.

In der Arbeitsgruppe werden auch ausländische Berichtspflichten adressiert. So wird die Lufthansa Group im Rahmen einer verpflichtenden Erklärung nach dem UK Modern Slavery Act 2015 und dem Commonwealth Modern Slavery Act 2018 (Australien) für das Geschäftsjahr 2019 eine entsprechende Erklärung abgeben.

Managementansatz zu Human Trafficking entwickelt

Für die Lufthansa Group als Unterzeichner der IATA-Resolution gegen Menschenhandel (Resolution against Trafficking in Persons) ist ein Umfeld frei von moderner Sklaverei und Menschenhandel selbstverständlich, wobei die rechtliche Verfolgung von Menschenhandel bei den Regierungen und nationalen Strafverfolgungsbehörden liegt. Die Lufthansa Group ist sich jedoch der Bedeutung des Themas bewusst und erkennt an, dass sie als Luftfahrtunternehmen eine wichtige Rolle bei der Identifizierung einer möglichen Straftat spielen kann. So hat sie einen Meldeprozess für Verdachtsfälle von Human Trafficking implementiert.

Die Lufthansa Group integriert das Thema entsprechend den Empfehlungen der IATA in die regelmäßigen Schulungen der Piloten und Flugbegleiter. Diese Mitarbeitergruppen werden für die möglichen Anzeichen von Menschenrechtsverletzungen besonders sensibilisiert.

Die Steuerung und Weiterentwicklung des Managementansatzes erfolgt in der 2018 eingerichteten Anti-Human Trafficking Task Force unter Koordination der Stabsabteilung Corporate Strategy, in der alle Konzerngesellschaften und relevanten Konzernfunktionen vertreten sind.

Führungskräfte und Mitarbeiter werden zielgruppenorientiert sensibilisiert

Basierend auf einer Auswertung der Beratungsgesellschaft Verisk Maplecroft wurde eine Übersicht über alle Konzerngesellschaften erstellt, die in Ländern operieren, in denen die Gefahr für Menschenrechtsverletzungen besonders groß ist. Die Länderübersicht wird regelmäßig aktualisiert. Die Führungskräfte und Personalbereiche der entsprechenden Konzerngesellschaften sollen damit hinsichtlich ihrer Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen sensibilisiert werden. So wurden seit 2018 bei diesen Führungskräften die Anstellungsverträge sukzessive durch einen spezifischen Vertragsanhang ergänzt.

Zudem erfolgt eine konzernweite Sensibilisierung aller Mitarbeiter durch gezielte Kommunikation im Intranet. Hierzu gehört eine Stellungnahme des Vorstands Personal und Recht, in der die Verantwortung der Lufthansa Group als global agierendes Unternehmen zur Achtung der Menschenrechte betont wird. Die Informationen wurden im Berichtsjahr um Inhalte zum Nationalen Aktionsplan und zum Thema Human Trafficking ergänzt. Zusätzlich stehen allen Beschäftigten weiterführende Informationen zu diesem Thema zur Verfügung.

Verfahren zur Anzeige von Menschenrechtsverletzungen wurden implementiert

Die Gesellschaften sind verpflichtet, Menschenrechtsrisiken und Verdachtsfälle nach Art und Anzahl zu erfassen. Individuelle Beschwerden können auch durch Dritte – sofern gewünscht vertraulich – über den externen Ombudsmann zur Kenntnis gebracht werden.  <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/ombudssystem.html>.

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 Mitarbeiter in einer Betriebsvereinbarung geregelt ist und das bereits für verschiedene Arten von Beschwerden zum Einsatz kommt, kann auch für Beschwerden bezüglich Menschenrechtsverletzungen genutzt werden.

„Null Toleranz“ gilt bei Vorfällen sexueller Belästigung

Die Lufthansa Group legt besonderen Wert auf ein respektvolles Miteinander. Dazu gehört auch, ein diskriminierungs-, belästigungs- und benachteiligungsfreies Arbeitsumfeld für alle Mitarbeiter sicherzustellen. Die Lufthansa Group erwartet, dass dieser Grundgedanke sich weltweit im Verhalten aller Mitarbeiter untereinander widerspiegelt. Die im Jahr 2018 durchgeführte umfassende Kommunikationskampagne unter Nutzung verschiedener interner sowie externer Kommunikationskanäle zur Sensibilisierung wurde flankiert durch ein für Führungskräfte verpflichtendes Web-Based-Training zum Thema Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz, welches auch sexuelle Belästigung im Arbeitsumfeld adressiert. Das vielfältige Unterstützungsangebot für Mitarbeiter, die sexuelle Belästigung erfahren haben, wurde fortgeführt.

Sozialbelange

Konzepte

Lufthansa Group weitet gesellschaftliches Engagement aus

Als international agierender Luftfahrtkonzern ist es der Lufthansa Group wichtig, sich gesellschaftlich zu engagieren. Dabei orientiert sich das Unternehmen seit 2016 verstärkt an den Nachhaltigkeitszielen (SDGs) 4 (Hochwertige Bildung) und 8 (Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum).

Schwerpunkt der Aktivitäten bilden weltweite soziale und humanitäre Projekte, die von der help alliance, der Hilfsorganisation der Lufthansa Group, gebündelt und gesteuert werden. Die help alliance ist eine gemeinnützige GmbH (gGmbH) unter dem Dach der Lufthansa Group mit Sitz in Frankfurt am Main.  www.helpalliance.org.

Ihre Bedeutung wird durch die Zuordnung der Gesellschaft in die Ressortzugehörigkeit des Vorstandsvorsitzenden unterstrichen.

Im Berichtsjahr 2019 hat die Lufthansa Group unter dem Motto „Jungen Menschen einen guten Start ins Leben geben“ ihr gesellschaftliches Engagement in Deutschland mit vier neuen Projektkooperationen deutlich ausgebaut. Alle neuen Initiativen beinhalten die Förderschwerpunkte Bildung, Arbeit und Einkommen und werden von der help alliance ausgestaltet und gesteuert. In Frankfurt fördert die help alliance beispielsweise ein Job-Buddy-Programm, das Geflüchtete beim Einstieg in die Arbeitswelt unterstützt. Die Ausweitung des Engagements auf inzwischen sechs soziale Projekte in Deutschland ist Teil eines umfangreichen Maßnahmenpakets in den Bereichen Umwelt und Gesellschaft, das die Lufthansa Group im März 2019 aufgesetzt hat. Mitarbeiter der Lufthansa Group können sich bereits ehrenamtlich in help alliance-Projekten engagieren. Perspektivisch möchte die Lufthansa Group mit Corporate Volunteering-Angeboten das gemeinnützige Engagement ihrer Beschäftigten in sozialen Projekten auch während der Arbeitszeit fördern.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group im Mai 2019 die help alliance Americas als Tochtergesellschaft ihrer gemeinnützigen Hilfsorganisation gegründet. Nach dem Vorbild der Muttergesellschaft setzt sich die help alliance Americas in Nord- und Südamerika für benachteiligte Menschen ein.

Ziele

Beitrag zur nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung leisten

Ziel des gesellschaftlichen Engagements ist es, mit gemeinnützigen Aktivitäten und Projekten einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung in der Gesellschaft zu leisten, der die Bedeutung und Größe der Lufthansa Group widerspiegelt und zugleich transparent, glaubwürdig und nachvollziehbar ist.

Maßnahmen

help alliance fokussiert sich auf soziale und humanitäre Projekte

Die help alliance dient als Katalysator für ein stärkeres gesellschaftliches Engagement und kombiniert bewährte, durch Mitarbeiter initiierte Projekte mit der Kraft und dem Netzwerk der Lufthansa Group.

Die Fokussierung auf soziale und humanitäre Projekte in den Themenfeldern Hochwertige Bildung (SDG 4) sowie Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum (SDG 8) ermöglichen eine effiziente und zielgerichtete Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel. Im Berichtsjahr 2019 verantwortete die help alliance 43 Hilfsprojekte mit einem Projektvolumen von 2,8 Mio EUR. Dabei gingen 81% der Spendengelder in die Bildungsförderung. Insgesamt erhielten rund 23.500 benachteiligte Menschen weltweit eine Unterstützung. Ein Schwerpunkt des Engagements lag auf den neuen Projektkooperationen in Deutschland und auf help alliance Americas. In Hollywood, Florida, hat die Organisation als erstes Projekt im Broward Outreach Center Unterstützung geleistet. Das Zentrum hilft obdachlosen Menschen in der Region mit Beratungsangeboten, stellt Mahlzeiten bereit und ermöglicht den Betroffenen ein unabhängigeres Leben.

Das fortlaufende Monitoring und die regelmäßige Evaluation der Projekte nach einem festgelegten Kriterienkatalog gewährleisten, dass die geförderten Projekte und Programme die Lebenssituation benachteiligter Menschen nachhaltig und wirksam verbessern und Projektmittel effektiv und effizient eingesetzt werden.

Darüber hinaus leistet der Konzern bei humanitären Krisen und Katastrophen mit Hilfsflügen seit vielen Jahren schnelle und professionelle Soforthilfe. Lufthansa Cargo kooperiert hierzu mit renommierten Hilfsorganisationen. Dies stellt eine schnelle und unkomplizierte Hilfe im Bereich der logistischen Erstversorgung sicher.

Sonstige Spenden fließen zu 100 % in die Hilfsprojekte

Die Lufthansa Group hat 2019 die Kosten für Administration, Fundraising und Kommunikation sowie für die neuen Projektkooperationen der help alliance gGmbH in Deutschland vollständig abgedeckt. Damit ist gewährleistet, dass sämtliche sonstigen Spenden zu 100 % in die Hilfsprojekte fließen. Dies umfasst auch freiwillige Gehaltsspenden von Mitarbeitern der Lufthansa Group.

Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Konzepte

Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette sind fest im Unternehmen verankert

Eine verantwortungsvolle Produktion ist für die Lufthansa Group Voraussetzung für die Bereitstellung nachhaltiger Produkte. Das bedeutet, dass die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft neben wirtschaftlichen Aspekten mit in den Produktionsprozessen und Geschäftsaktivitäten zunehmend berücksichtigt werden.

So verfügen im Bereich Umweltschutz zunehmend Gesellschaften und Standorte der Lufthansa Group über EMAS-beziehungsweise ISO-zertifizierte Umweltmanagementsysteme mit dem Ziel, die Umweltauswirkungen der Produktion und der Produkte kontinuierlich zu senken.

Hierzu zählt das Ziel einer CO₂-neutralen Produktion am Boden an den Standorten in Deutschland, der Schweiz und in Österreich bis 2030 ebenso wie zum Beispiel die Reduzierung von Einwegplastikartikeln und die Ausweitung des Angebots an nachhaltig produzierten Lebensmitteln an Bord.

Darüber hinaus ist es für die Gesellschaften der Lufthansa Group selbstverständlich, die Arbeitsbedingungen für ihre Mitarbeiter mindestens an die jeweiligen gesetzlichen Anforderungen anzupassen – in vielen Fällen werden diese Mindestanforderungen durch betriebliche Regelungen noch übertroffen.

Lufthansa Technik verfügt beispielsweise über ein Integrated Management Manual, das die betrieblichen Anforderungen an die Flugsicherheit, Qualität, Umweltschutz und Arbeitssicherheit in der Produktion zusammenfasst.

Ein wichtiger Baustein für eine verantwortungsvolle Produktion ist dabei die Beachtung von Nachhaltigkeitsaspekten auch in der Lieferkette.

Um den Ansprüchen an die Nachhaltigkeit der eigenen Produktion und Produkte zu genügen, setzt die Lufthansa Group darüber hinaus auf eine enge Zusammenarbeit mit Lieferanten, die diese Ansprüche teilen und nach Möglichkeit umsetzen. Dies ist auch Bestandteil des Lufthansa Group Code of Conduct. <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/code-of-conduct.html>.

Seit Oktober 2017 sind die Einkaufseinheiten der Lufthansa Group im Rahmen einer einheitlichen Berichtslinie innerhalb des Vorstandsressorts Finanzen organisiert. Sie informieren den Vorstand regelmäßig über aktuelle Entwicklungen. Die Einkaufseinheiten sind teilweise zentral organisiert, vor allem

für airlinespezifische Leistungen wie Flugzeug- oder Kerosineinkauf, sowie dezentral in spezifischen Einkaufsgattungen in den Konzerngesellschaften. Die Berichtslinien sind entlang von Warengruppenverantwortlichkeiten und Konzerngesellschaften angeordnet. Die Warengruppenorientierung optimiert die Aufstellung des Einkaufs in den Beschaffungsmärkten. Die Berichtslinie entlang der Konzerngesellschaften stellt die Versorgung sicher.

Auf- und Ausbau einer nachhaltigen Lieferkette hat für die Lufthansa Group strategische Bedeutung

Durch die prozessorientierte Matrixorganisation wird die Etablierung der Nachhaltigkeitsstandards vereinfacht, da zunehmend einheitliche Verfahren und IT-Systeme eingesetzt werden. Zudem wird durch die Festlegung von Verantwortlichkeiten innerhalb der Gruppe eine effiziente Zusammenarbeit gewährleistet. Zusätzlich wird angestrebt, die Nachhaltigkeitsstandards dadurch besser durchsetzen zu können.

Ziele

Lufthansa Group erwartet von Zulieferern die Einhaltung von Regelungen

Die Lufthansa Group erwartet von ihren Zulieferern, dass sie im Hinblick auf fairen Wettbewerb, Integrität und verantwortungsvolles Handeln geltende Gesetze, Richtlinien und Regelungen uneingeschränkt einhalten.

Maßnahmen

Konzerneinkaufsrichtlinie beinhaltet Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung

Die Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung ist ein wesentlicher Bestandteil der Einkaufsrichtlinie. Sie ist eine übergeordnete Vorgabe für alle Einkaufseinheiten der Konzerngesellschaften. Darüber hinaus dient sie als Handbuch für Einkäufer und alle Mitarbeiter mit Kontakten im Beschaffungsmarkt. So ist unter anderem standardmäßig die Aufnahme folgender Verpflichtungen in Verträge mit Lieferanten vorgesehen:

- die Einhaltung der zehn Prinzipien des UN Global Compact,
- die Einhaltung der vier Grundprinzipien der International Labour Organization (ILO),
- die Durchführung angekündigter und unangekündigter Audits durch Unternehmen der Lufthansa Group,
- die Einräumung des Rechts, bei Verstoß gegen diese Vereinbarungen das Vertragsverhältnis zu kündigen.

Durch diese Vorgaben strebt die Lufthansa Group an, ein verantwortungsvolles Handeln bei den unmittelbaren Lieferanten sicherzustellen und damit der eigenen unternehmerischen Verantwortung gerecht zu werden.

Die Erwartungen der Lufthansa Group an ihre Lieferanten bezüglich sozialer und ökologischer Verantwortung sind im Berichtsjahr in einem Supplier Code of Conduct zusammengefasst und veröffentlicht worden.  www.lufthansagroup.com/de/lieferanten.html.

Zur Identifizierung der Art und Ausprägung von Lieferantenrisiken wurde durch die für die Warengruppen verantwortlichen Einkaufseinheiten eine Risikoeinschätzung der Lieferanten durchgeführt. Diese fließt in das Ergebnis des Konzern-Risikomanagements mit ein.

Darüber hinaus wurde eine ausgaben- und länderbasierte Risikoanalyse aller direkten Lieferanten durchgeführt. Basierend auf Verisk Maplecroft wurden Lieferanten in „Extreme Risk“-Ländern identifiziert, um Maßnahmenpläne zu entwickeln.

Nachhaltigkeitsengagement der Lufthansa Group wird durch EcoVadis bestätigt

Um auf der anderen Seite die Nachhaltigkeit und das verantwortungsbewusste Handeln gegenüber ihren Kunden darlegen zu können, nimmt die Lufthansa Group an der Nachhaltigkeitsbewertungsplattform für globale Beschaffungsketten EcoVadis teil. Im Berichtsjahr wurde das Engagement der Lufthansa Group durch EcoVadis erneut mit dem „Silver Status“ bestätigt.

Zusammenfassung

Ein verantwortungsvoller und nachhaltiger Umgang mit Ressourcen, Umwelt, Kunden, Mitarbeitern und Lieferanten ist unabdingbare Voraussetzung für die langfristige finanzielle Stabilität und die Attraktivität der Lufthansa Group für Kunden, Mitarbeiter, Investoren und Partner.

Mit den beschriebenen Maßnahmen und Konzepten verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, positive Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit zu stärken und negative Auswirkungen nach Möglichkeit weiter zu reduzieren, um ihre Position als führende Gesellschaft in der Airline-Industrie auch hinsichtlich ihrer unternehmerischen Verantwortung weiter zu festigen.

Die vorliegende zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung orientiert sich an den GRI Standards 2016. Die in dieser Erklärung enthaltenen Informationen beziehen sich auf die nachfolgend genannten Angaben und Managementansätze.

T053 GRI-INHALTSINDEX

	Angaben beziehen sich auf		Seite
Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	GRI 102-1	Name der Organisation	➤ S. 79
	GRI 102-50	Berichtszeitraum	➤ S. 79
	GRI 102-56	Externe Prüfung	➤ S. 75
	GRI 102-16	Werte, Richtlinien, Standards und Verhaltensnormen	➤ S. 79 f.
	GRI 102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	➤ S. 80
Umweltbelange			
Klimaschutz	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 81 f.
	GRI 305-1	Direkte THG-Emissionen Scope 1	➤ S. 85
	GRI 305-4	Intensität der THG-Emissionen	➤ S. 85
	GRI 305-5	Senkung der THG-Emissionen	➤ S. 85
Abfallvermeidung	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 85
Aktiver Schallschutz	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 87
	Leistungsindikator	Anteil der Flugzeuge, die das 10 dB-Kriterium des ICAO-Kapitel 4-Standards erfüllen	➤ S. 88
Kundenbelange			
Operationelle Stabilität	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 88 f.
	Leistungsindikator	Abflugpünktlichkeit	➤ S. 90
Produkt und Services	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 90 f.
	GRI 416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	➤ S. 92
	Leistungsindikator	Net Promoter Score	➤ S. 93
Arbeitnehmerbelange			
Arbeitgeberattraktivität	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 93 f.
	Leistungsindikator	Engagement Index	➤ S. 95
Transformationsfähigkeit	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 95
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 96
	Leistungsindikator	Gesundheitsindex	➤ S. 97
Bekämpfung von Korruption und Bestechung	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 98
	GRI 205-1	Betriebsstätten, die auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	➤ S. 99
	GRI 205-2	Kommunikation und Schulung zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	➤ S. 98
Achtung der Menschenrechte	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 99
Sozialbelange	GRI 103-1, 103-2, 103-3	Managementansatz	➤ S. 101
Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette	GRI 103-1, 103-2	Managementansatz	➤ S. 102

T054 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Seite	Beitrag der Lufthansa Group
4 Hochwertige Bildung	4.1 – 4.6	Sozialbelange	➤ S. 101	81 % der Spendengelder an die help alliance für Bildungsförderung eingesetzt
5 Geschlechtergleichheit	5.2	Achtung der Menschenrechte	➤ S. 99 f.	„Null Toleranz“ gilt bei Vorfällen sexueller Belästigung
	5.5	Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität	➤ S. 93 f.	Besonderer Fokus auf der Förderung weiblicher Nachwuchskräfte
8 Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum	8.5	Achtung der Menschenrechte	➤ S. 99 f.	Achtung der Menschenrechte als integraler Bestandteil in der Unternehmenskultur
	8.6	Sozialbelange	➤ S. 101	Alle neuen Initiativen beinhalten die Förderungsschwerpunkte Bildung, Arbeit und Einkommen
	8.7	Achtung der Menschenrechte	➤ S. 99 f.	Managementansatz zu Human Trafficking entwickelt
	8.8	Achtung der Menschenrechte	➤ S. 99 f.	Verfahren zur Anzeige von Menschenrechtsverletzungen wurden implementiert
	8.8	Achtung der Menschenrechte	➤ S. 99 f.	Führungskräfte und Mitarbeiter werden zielgruppenorientiert sensibilisiert
	8.8	Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette	➤ S. 102 f.	Konzerneinkaufsrichtlinie beinhaltet Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung
	8.8	Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette	➤ S. 102 f.	Zur Identifizierung von Lieferantenrisiken wurde durch die für die Warengruppen verantwortlichen Einkaufseinheiten eine Risikoeinschätzung der Lieferanten durchgeführt
	8.8	Arbeitnehmerbelange/Arbeits-sicherheit und Gesundheitsschutz	➤ S. 96 f.	Arbeitssicherheit wird durch präventive Maßnahmen sichergestellt
9 Industrie, Innovation und Infrastruktur	9.1	Kundenbelange/ Operationelle Stabilität	➤ S. 89	Weitreichende Initiativen mit Systempartnern wurden initiiert
	9.4	Kundenbelange/Produkt und Services	➤ S. 90 ff.	Lufthansa Group unterstützt ökologische Nachhaltigkeitsziele im Produkt- und Servicedesign
	9.5	Umweltbelange/Aktiver Schallschutz	➤ S. 87 f.	Optimierung von Flugverfahren und Flugrouten trägt zur Lärmreduzierung bei
12 Nachhaltige/r Konsum und Produktion	12.4	Umweltbelange/Aktiver Schallschutz	➤ S. 87 f.	Der größte Hebel, den Fluglärm an der Quelle zu reduzieren, liegt in der Modernisierung der Flotte
	12.5	Umweltbelange/Abfallvermeidung	➤ S. 85 f.	Lufthansa Group unterstützt verschiedene Initiativen zur umfänglichen Reduzierung von Abfällen
	12.6	Verantwortungsvolle Produktion und Nachhaltigkeit in der Lieferkette	➤ S. 102 f.	Die Erwartungen der Lufthansa Group an ihre Lieferanten bezüglich sozialer und ökologischer Verantwortung sind in einem Supplier Code of Conduct zusammengefasst
13 Maßnahmen zum Klimaschutz	13.1	Umweltbelange/Klimaschutz	➤ S. 82 ff.	Kontinuierliche Investitionen in moderne und sparsame Flugzeuge und Triebwerkstechnologien sowie Beteiligung an Erforschung und dem Einsatz von alternativen Kraftstoffen im Flugverkehr
	13.2	Umweltbelange/Klimaschutz	➤ S. 82 ff.	Für eine Senkung der CO ₂ -Emissionen bedarf es einer grundlegenden Modernisierung der Luftraumstruktur
	13.1	Umweltbelange/Klimaschutz	➤ S. 82 ff.	Einsatz effizienter Flugzeuggrößen, eine bessere Auslastung der Flüge, die Prüfung und Einführung neuer Flugverfahren sowie die Ermittlung optimaler Routen und Geschwindigkeiten
	13.1 – 13.3	Umweltbelange/Klimaschutz	➤ S. 82 ff.	Übereinkommen zum Klimaschutz (CORSIA – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)/Möglichkeit zur freiwilligen CO ₂ -Kompensation
	13.3	Einleitung	➤ S. 79 ff.	Das Engagement der Lufthansa Group wird durch das Rating der internationalen gemeinnützigen Rating-Organisation CDP bewertet
	13.3	Einleitung	➤ S. 79 ff.	Das Engagement der Lufthansa Group wird durch das Rating der internationalen gemeinnützigen Rating-Organisation CDP bewertet
17 Partnerschaften zur Erreichung der Ziele	17.15	Sozialbelange	➤ S. 101	Darüber hinaus leistet der Konzern bei humanitären Krisen und Katastrophen mit Hilfsflügen seit vielen Jahren schnelle und professionelle Soforthilfe
	17.16	Einleitung	➤ S. 79 ff.	Bereits seit 2002 bekennt sich das Unternehmen zu den Prinzipien des UN Global Compact für eine nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung

Prognosebericht

Globales Wirtschaftswachstum und Entwicklung der Lufthansa Group durch Ausbruch des Coronavirus belastet. | IATA rechnet mit einem deutlichen Rückgang des weltweiten Passagierverkehrs. | Lufthansa Group erwartet für 2020 einen deutlichen Rückgang des Adjusted EBIT.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHER AUSBLICK

Konjunkturelle und branchenspezifische Einflüsse 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.

T055 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)¹⁾ Prognose 2019 bis 2023 gegenüber Vorjahr

in %	2019	2020	2021	2022	2023
Welt	2,6	2,5	2,8	2,7	2,7
Europa	1,4	1,1	1,2	1,4	1,5
Deutschland	0,6	0,4	1,0	1,2	1,4
Nordamerika	2,3	2,1	2,0	1,7	1,5
Südamerika ²⁾	0,8	1,2	1,8	1,9	2,1
Asien/Pazifik	4,3	3,9	4,6	4,4	4,4
China	6,1	5,4	6,0	5,5	5,4
Naher Osten	0,4	1,2	2,2	2,5	2,5
Afrika	3,0	3,2	3,4	3,4	3,5

Quelle: Global Insight World Overview per 18.02.2020.

¹⁾ Prognosewerte.

²⁾ Exklusive Venezuela.

Globales Wirtschaftswachstum durch Ausbruch des Coronavirus belastet

Für das Jahr 2020 wird gemäß Daten von Global Insight mit Stand vom 18. Februar 2020 ein globales Wirtschaftswachstum von 2,5% erwartet. Es liegt damit leicht unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 2,6%). Dieser Ausblick berücksichtigt jedoch noch nicht die Auswirkungen der derzeitigen Corona-Krise und ist daher mit erheblichen Risiken behaftet. So könnte sich gemäß Einschätzung der OECD das globale Wirtschaftswachstum aufgrund der Ausbreitung des Virus im Vergleich zu 2019 halbieren. Weitere Risiken bestehen vor

allem im Zusammenhang mit dem weltweit zunehmenden Protektionismus und dessen Auswirkungen auf Investitionen sowie der weiterhin unklaren Ausgestaltung eines zukünftigen Handelsabkommens zwischen Großbritannien und der EU.

Das weltweit größte Wirtschaftswachstum im Jahr 2020 wird mit Stand vom 18. Februar 2020 mit 3,9% für die Region Asien/Pazifik erwartet (Vorjahr: 4,3%). Für China wird ein Wachstumsrückgang auf 5,4% erwartet (Vorjahr: 6,1%). Die Region Asien ist allerdings aktuell stärker als andere Weltregionen von der Corona-Krise betroffen, deren wirtschaftliche Auswirkungen sich entsprechend auch besonders stark in dieser Region zeigen werden. Die Schätzung ist insofern mit hoher Unsicherheit behaftet. Für die Region Nordamerika wird ein Wachstum von 2,1% prognostiziert (Vorjahr: 2,3%). Das Wachstum in den USA ist dabei von einem abnehmenden Einfluss der 2017 ergriffenen steuerlichen Maßnahmen geprägt.

Für Europa wird mit Stand vom 18. Februar 2020 insgesamt ein Wachstum von 1,1% erwartet. Damit ist die wirtschaftliche Entwicklung schwächer als im Vorjahr (Vorjahr: 1,4%). Zu der Verlangsamung des Wachstums tragen die sich abschwächende Entwicklung in Industrieproduktion, Baugewerbe und bei den Einzelhandelsumsätzen bei. Die deutsche Wirtschaft wächst mit einer erwarteten Rate von 0,4% (Vorjahr: 0,6%) erneut deutlich schwächer als die der europäischen Nachbarländer.

Seitwärtsentwicklung auf den Zins- und Währungsmärkten erwartet

Für 2020 erwarten Analysten im Durchschnitt eine leichte Erholung des Euro gegenüber den Hauptwährungen. Die Entwicklung des Handelskonflikts zwischen den USA und China sowie der geopolitischen Spannungen im Mittleren Osten könnten 2020 die Währungsentwicklung jedoch maßgeblich beeinflussen. Außerdem liegt der Marktfokus auf den weiteren Schritten der wichtigsten Zentralbanken.

2019 hat die Europäische Zentralbank den Pfad der Normalisierung der Zinspolitik nach kurzer Zeit wieder verlassen und erneut expansive Maßnahmen eingeleitet. Für 2020 werden in der Eurozone keine weitreichenden Änderungen der Geldpolitik erwartet, was eine Fortsetzung des aktuellen historisch niedrigen Zinsniveaus wahrscheinlich macht.

Leicht steigende Ölpreise erwartet

Insgesamt erwarten die Marktteilnehmer mittelfristig leicht steigende Ölpreise. Bei Preisen von 51 USD/bbl wurden zum 4. März 2020 die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2020 bei 51,96 USD/bbl und im Dezember 2021 bei 52,96 USD/bbl gehandelt.

BRANCHENAUSBLICK

Rückgang des Passagierverkehrs für 2020 aufgrund Auswirkungen des Coronavirus erwartet

Die International Air Transport Association (IATA) hat ihre ursprünglich aufgestellte Prognose eines Wachstums des Passagierverkehrs um 4 % aufgrund des Ausbruchs des Coronavirus Ende Februar 2020 revidiert. Sie geht nun davon aus, dass die Fluggesellschaften weltweit einen Umsatzverlust in Höhe von 63 Mrd. USD verzeichnen werden, was einem Rückgang von 11 % entspricht.

In einem Worst-Case-Szenario, welches eine intensivere Ausbreitung des Coronavirus unterstellt, rechnet die IATA mit einem Umsatzrückgang von 113 Mrd. USD, was einem Rückgang von 19 % entspricht. Für die Region Asien/Pazifik erwartet die IATA dabei einen Rückgang der Passagierzahlen um 23 % und einen entsprechenden Rückgang des Umsatzes von 50 Mrd. USD. Für die zehn wichtigsten westeuropäischen Märkte inklusive Deutschland wird in diesem Szenario ein Rückgang der Passagierzahlen um 24 % und ein entsprechender Rückgang des Umsatzes von 37 Mrd. USD erwartet.

Luftfrachtverkehr soll 2020 wieder wachsen

Nachdem der weltweite Luftfrachtverkehr im Jahr 2019 um 3 % zurückgegangen ist, erwartet die IATA gemäß ihrer ursprünglichen Prognose, in der wiederum noch keine Effekte aus der Ausbreitung des Coronavirus berücksichtigt waren, für das Geschäftsjahr 2020 einen Anstieg der verkauften Fracht-Tonnenkilometer um 2 %.

Für die Durchschnittserlöse im Frachtgeschäft wird für 2020 ein Rückgang um 3 % prognostiziert (Vorjahr: Rückgang um 5 %).

Langfristiges Wachstum für die Aviation Services erwartet

Für den MRO-Markt wird bis 2029 ein durchschnittliches Wachstum von 7 % pro Jahr erwartet. In der Prognose sind jedoch mögliche Auswirkungen der Corona-Krise noch nicht berücksichtigt. Das stärkste langfristige Flottenwachstum wird die Region Asien/Pazifik verzeichnen, sodass in dieser Region auch der größte Anstieg in Bezug auf die MRO-Nachfrage erwartet wird. Die triebwerksbezogenen Instandhaltungen werden auch weiterhin den größten Anteil ausmachen, bis 2029 sogar knapp 50 % des gesamten MRO-Markts.

In Abhängigkeit von der Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens ändert sich die Nachfrage nach Bordverpflegung. Dabei ist die Catering-Branche wie die Airline-Industrie von weiterer Konsolidierung geprägt. Der immer stärkere Kundenfokus auf Nachhaltigkeit bietet Chancen aus dem Angebot innovativer, nachhaltiger Produkte für den Bordservice. Digitale Vorauswahl- und -bestellmöglichkeiten sind daher weiterhin eine wesentliche Voraussetzung für weiteres Wachstum.

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.

Zum 1. Januar 2020 wurde der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG inhaltlich und personell neu ausgerichtet. Mit der neuen Aufstellung wird der strategischen Weiterentwicklung der Lufthansa Group vom Aviation-Konzern zur Airline-Gruppe Rechnung getragen. So sollen der Kundenfokus gestärkt, die Anstrengungen in der Digitalisierung erhöht und die Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft auf Vorstandsebene etabliert werden. ➤ **Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur, S. 15 f.**

Im Rahmen der Fokussierung auf das Airline-Geschäft wurde Ende des Geschäftsjahres 2019 ein Vertrag mit gategroup über den Verkauf des Europageschäfts der LSG Group geschlossen. Teil des Kaufvertrags ist auch ein langjähriger Vertrag für das Catering an den Drehkreuzen Frankfurt und München. Der Verkauf steht noch unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die Kartellbehörden. ➤ **Geschäftsfeld Catering, S. 61 ff.**

Darüber hinaus wurde zum 1. Januar 2020 durch die Überführung der Line Maintenance an den Drehkreuzen Frankfurt und München von der Lufthansa Technik in die Verantwortung von Lufthansa German Airlines der fliegerische Kern der Lufthansa Group weiter gestärkt.

Im Rahmen der neuen strategischen Ausrichtung von Eurowings konzentriert sich die Airline zukünftig ausschließlich auf die Kurzstrecke, während die Verantwortung für die kommerzielle Steuerung der Langstrecke ab 2020 auf Lufthansa German Airlines übergeht. Darüber hinaus wird Brussels Airlines zukünftig separat geführt und näher an den Network Airlines positioniert. ➤ **Geschäftsfeld Eurowings, S. 52 ff.**

AUSBLICK LUFTHANSA GROUP

Ausbreitung des Coronavirus hat erheblichen Einfluss auf die Entwicklung des Konzerns im Jahr 2020

Die Luftfahrtindustrie ist stärker und unmittelbarer als andere Branchen von den Folgen der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus betroffen. Das Coronavirus hat weltweit zu einer Vielzahl von Reisebeschränkungen bei Unternehmen, der Absage von größeren Veranstaltungen und einer starken Verunsicherung bei Konsumenten geführt. Einzelne Länder wie die USA haben Einreisebeschränkungen für Reisende aus Deutschland verhängt. Die Auswirkungen auf die Nachfrage nach Flugreisen und den Services der anderen Konzerngesellschaften sind damit erheblich. Der Konzernumsatz wird somit im Jahr 2020 voraussichtlich deutlich unter Vorjahr liegen.

Die Lufthansa Group geht davon aus, dass die Folgen der Krise die wirtschaftliche Entwicklung des Konzerns im Jahr 2020 in allen Segmenten und in allen Regionen beeinflussen werden. Die Dauer der Belastungen ist aktuell nicht abschätzbar, da sie maßgeblich von dem Verlauf der Krise und der Konsumentenreaktion auf die Verbreitung des Virus abhängt.

Lufthansa Group begegnet dem Nachfrageeinbruch mit Kapazitätsreduktionen und weiteren Kosteneinsparungen

Der Konzern begegnet dieser Herausforderung, indem er das Flugangebot möglichst flexibel an Nachfragerückgänge anpasst und seine Kosten auf betriebsnotwendige Ausgaben beschränkt.

Die Nachfrageentwicklung auf den einzelnen Strecken wird auf Tagesbasis analysiert, um rückläufige Entwicklungen möglichst schnell zu identifizieren und Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Darunter fallen der Abtausch größerer Flugzeugtypen gegen kleinere, die Verringerung der Frequenz beziehungsweise die vollständige Streichung der jeweiligen Strecke. So gab der Konzern am 13. März 2020 bekannt, die Kapazität um bis zu 70% zu reduzieren. Der Konzern geht somit davon aus, dass das Kapazitätsangebot seiner Airlines (ASK) im Jahr 2020 unter dem Vorjahresniveau liegen wird.

Außerdem hat der Konzern beschlossen, keine Neueinstellungen mehr vorzunehmen, Angebote für Teilzeit und unbezahlten Urlaub auszuweiten und Projekt- und Sachkostenbudgets zu reduzieren. Die Möglichkeit von Kurzarbeit in verschiedenen Bereichen wird aktuell geprüft.

Deutlicher Rückgang des Adjusted EBIT gegenüber Vorjahr erwartet

Die Auswirkungen der Ausbreitung des Virus auf die Nachfrage und die entsprechenden Einschränkungen im Angebot werden die Ergebnisentwicklung des Konzerns erheblich beeinflussen. Für das Adjusted EBIT wird mit einem deutlichen Rückgang gegenüber Vorjahr gerechnet. Kosteneinsparungen werden die negativen Effekte nur teilweise kompensieren. Das genaue Ausmaß des Rückgangs ist vor allem von der weiteren Ausbreitung des Virus, den notwendigen Kapazitätsanpassungen, dem Umfang und der Wirkung der Kosteneinsparmaßnahmen sowie der Entwicklung der Treibstoffkosten abhängig. Der Konzern beabsichtigt, seinen Finanzausblick im weiteren Jahresverlauf zu detaillieren, sobald die genannten Faktoren besser abschätzbar sind.

Erwartete Umsatz- und Ergebnisentwicklung in den Segmenten entspricht dem Ausblick für den Gesamtkonzern

Für die einzelnen Segmente – Network Airlines, Eurowings, Logistik, Technik, Catering und die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen – wird ebenso wie für den Gesamtkonzern ein jeweils deutlicher Umsatz- und Ergebnisrückgang gegenüber Vorjahr erwartet.

Die Network Airlines und Eurowings werden unter der rückläufigen Nachfrage infolge der Ausbreitung des Coronavirus leiden. Kapazitätsanpassungen und der damit verbundene Wegfall von variablen Kosten sowie verschärfte Maßnahmen zur Kosteneinsparung werden diesen Effekt nur teilweise ausgleichen.

Das Ergebnis im Geschäftsbereich Logistik wird ebenfalls unter den Flugstreichungen der Passagier-Airlines leiden, da keine Fracht mehr in den Bellies der Flugzeuge transportiert werden kann. Außerdem wird sich die Verlangsamung des globalen Wirtschaftswachstums voraussichtlich auf die Nachfrage nach Luftfracht auswirken.

Die Einlastung im Geschäftsbereich Technik wird voraussichtlich unter dem wirtschaftlichen Druck, unter dem viele Airline-Kunden stehen, sinken. Vor allem das Geschäft auf dem asiatischen Markt, das für Lufthansa Technik eine große Bedeutung hat, wird davon beeinflusst sein.

Das Geschäftsfeld Catering wird durch die Flugstreichungen seiner Airline-Kunden belastet sein.

Bei den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen erwartet der Konzern ebenfalls eine gegenüber Vorjahr wesentlich schlechtere Ergebnisentwicklung, vor allem aufgrund deutlicher Ergebnisrückgänge bei AirPlus. Hier wird der Rückgang von Geschäftsreisen, der mit der Ausbreitung des Coronavirus zu erwarten ist, die Umsätze, die mit von AirPlus ausgegebenen Kreditkarten getätigt werden, belasten.

Solide Bilanzposition schafft starke Basis für die Bewältigung der Corona-Krise

Bei der Bewältigung der Corona-Krise baut die Lufthansa Group weiter auf eine solide Bilanz. Der Konzern ist so in der Lage, auch weiter notwendige Investitionen zu tätigen. Gegenüber dem Vorjahr wird das Investitionsvolumen aber aufgrund der Verschiebung geplanter Investitionen deutlich sinken. Im Adjusted Free Cashflow werden positive Effekte aus niedrigeren Investitionen und geringeren Steuerzahlungen jedoch voraussichtlich durch das sinkende Ergebnis überkompensiert. Damit wird der Adjusted Free Cashflow unter Vorjahr liegen.

Die Nettoverschuldung wird aufgrund des rückläufigen Cashflows ansteigen. Auch für das Verhältnis von Nettokreditverschuldung inklusive Pensionsrückstellungen zum Adjusted EBITDA wird somit ein Anstieg erwartet. Um seine starke finanzielle Position abzusichern, plant der Konzern die Aufnahme umfangreicher neuer Mittel. Die Kapitalverzinsung (Adjusted ROCE) wird aufgrund des erwarteten Ergebnisrückgangs deutlich sinken.

CO₂-Emissionen pro Passagierkilometer sollen sinken

Auch im Jahr 2020 strebt die Lufthansa Group weitere Fortschritte bei der Reduzierung ihrer Umweltauswirkungen an. Vor allem die Flottenmodernisierung und operative Maßnahmen werden einen positiven Effekt auf den spezifischen CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, haben. Die tatsächliche Entwicklung wird aber maßgeblich von der Auslastung der Flugzeuge beeinflusst werden. Diese hängt im Jahr 2020 vor allem von der weiteren Entwicklung der Corona-Krise ab.

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENT- WICKLUNG DER LUFTHANSA GROUP

Das Marktumfeld für die Lufthansa Group im Jahr 2020 ist herausfordernd. Neben anhaltenden globalen Handelskonflikten und den Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem Brexit beeinflusst insbesondere die Corona-Krise die Entwicklung der Lufthansa Group. Die drastisch sinkende Nachfrage nach Flugreisen, die umfassende Kapazitätsreduktionen notwendig macht, belastet den Konzern erheblich. Trotz umfangreicher Kosteneinsparungen wird das operative Ergebnis der Lufthansa Group im Jahr 2020 deutlich unter Vorjahr liegen.

Langfristig ist der Konzern unverändert gut positioniert, um seine Stellung als führende europäische Airline Group weiter auszubauen. Die bilanzielle Stärke des Konzerns ermöglicht es, die Flotte weiter zu modernisieren und die Qualitätsführerschaft durch die Einführung innovativer Produkte und Services weiter zu festigen. Die strategische Weiterentwicklung der Lufthansa Group vom Aviation-Konzern zur Airline Group wird weiterhin konsequent vorangetrieben. Fortgesetzte Stückkostensenkungen und die Umsetzung der Turnaround-Programme bei den Konzern-Airlines, die heute noch nicht ausreichend profitabel sind, werden es ermöglichen, in den kommenden Jahren wieder ein höheres Ergebnisniveau zu erreichen und langfristig profitabel zu wachsen.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts eng zusammen. | Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wird mit zwei Ausnahmen entsprochen. | Umfassendes Managementsystem unterstützt die Einhaltung von Compliance.

AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Aufsichtsrat

Karl-Ludwig Kley

Vorsitzender des Aufsichtsrats
E.ON SE
Vorsitzender

Christine Behle

Stellvertretende Vorsitzende
des Bundesvorstands
der Gewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin¹⁾
Stellvertretende Vorsitzende

Alexander Behrens

Flugbegleiter und Mitglied
der Gewerkschaft UFO e.V.
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Jörg Cebulla

Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Herbert Hainer

Präsident
FC Bayern München e.V.

Christian Hirsch

Referent Information
Management/freigestellter
Betriebsrat – ver.di Fraktion
Arbeitnehmervertreter

Carsten Knobel

Vorsitzender des Vorstands
und CEO
Henkel AG & Co. KGaA

Holger Benjamin Koch

Senior Director Airport/
Industry Charges & Commercial
Provider Management
Arbeitnehmervertreter

Martin Koehler

Ehemaliger Leiter Competence
Center „Aviation“ bei der
Boston Consulting Group

Martina Merz

Vorsitzende des Vorstands
der thyssenkrupp AG

Michael Nilles

Chief Digital &
Information Officer (CDIO)
Henkel AG & Co. KGaA

Monika Ribar

Präsidentin des Verwaltungsrats
Schweizerische Bundesbahnen
SBB AG, Schweiz

Birgit Rohleder

Teamlead IT Application
Management Airport Services
Arbeitnehmervertreterin

Miriam Sapiro

Managing Director and
Vice Chairman (Public Affairs),
Sard Verbinen & Co., USA

Ilja Schulz

Flugkapitän und Mitglied
der Vereinigung Cockpit
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Olivia Stelz

Purser
Arbeitnehmervertreterin

Stephan Sturm

Vorsitzender des Vorstands
Fresenius Management SE

Christina Weber

Kaufm. Angestellte
Arbeitnehmervertreterin

Klaus Winkler

Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmervertreter

Matthias Wissmann

Senior International
Counsel WilmerHale

Ehrenvorsitzender

Dipl.-Ing. Jürgen Weber

Ehemaliger Vorsitzender
des Aufsichtsrats
Deutsche Lufthansa AG

¹⁾ Gewerkschaftsvertreter gemäß § 7 Abs. 2 MitbestG.

Vorstand

(Struktur seit 1. Januar 2020)

Carsten Spohr

Vorsitzender des Vorstands

Thorsten Dirks

Mitglied des Vorstands
Ressort IT, Digital & Innovation

Christina Foerster

Mitglied des Vorstands
Ressort Customer &
Corporate Responsibility
(seit 1. Januar 2020)

Harry Hohmeister

Mitglied des Vorstands
Ressort Commercial
Passenger Airlines

Detlef Kayser

Mitglied des Vorstands
Ressort Airline Resources &
Operations Standards

Michael Niggemann

Mitglied des Vorstands
Ressort Personal und Recht
(seit 1. Januar 2020)

Ulrik Svensson

Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen

Bettina Volkens

Mitglied des Vorstands
Ressort Personal und Recht
(bis 31. Dezember 2019)

MANDATE

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand 31. Dezember 2019)

Karl-Ludwig Kley

- a) BMW AG³⁾ (stellv. Vorsitz)
- E.ON SE³⁾ (Vorsitz)

Christine Behle

- a) BREMER LAGERHAUS-GESELLSCHAFT³⁾
 - Aktiengesellschaft von 1877 –(stellv. Vorsitz)
- Dortmunder Stadtwerke AG (DSW21)/Dortmunder Stadtwerke Holding GmbH

Jörg Cebulla

- a) Sparda-Bank Hessen eG
- b) Albatros Versicherungsdienste GmbH

Herbert Hainer

- a) Allianz SE³⁾
 - FC Bayern München AG(Vorsitz, seit 9. Dezember 2019)
- b) Accenture plc., Irland³⁾

Carsten Knobel

- b) Henkel Central Eastern Europe GmbH, Österreich²⁾ (Vorsitz)
- Henkel (China) Investment Co. Ltd., China²⁾
- Henkel & Cie. AG, Schweiz²⁾ (stellv. Vorsitz)
- Henkel Ltd., Großbritannien²⁾
- Henkel of America Inc., USA²⁾ (Vorsitz)

Martin Koehler

- a) Delton Technology SE (stellv. Vorsitz)
- b) American Funds Investment-Fonds, managed by the Capital Group, USA
- FlixBus GmbH

Martina Merz

- a) thyssenkrupp AG³⁾ (Vorsitz, Mandat ruht, in den Vorstand entsendet bis 30. September 2020)
- b) AB Volvo, Schweden³⁾
 - Imerys SA, Frankreich(bis 4. Mai 2020)³⁾
- SAF-HOLLAND SA, Luxemburg³⁾ (Vorsitz bis 26. September 2019)

Michael Nilles

- a) Lufthansa Technik AG
- b) Medela Holding AG, Schweiz (Verwaltungsrat)
- Medela AG, Schweiz (Verwaltungsrat)

Monika Ribar

- b) Chain IQ Group AG, Schweiz
- Schweizerische Bundesbahnen SBB AG, Schweiz (Präsidentin Verwaltungsrat)
- Sika AG, Schweiz³⁾

Miriam Sapiro

- b) Project HOPE, USA

Stephan Sturm

- a) Fresenius Kabi AG¹⁾ (Vorsitz)
- Fresenius Medical Care Management AG¹⁾ (Vorsitz)
- b) VAMED AG, Österreich²⁾ (stellv. Vorsitz)

Christina Weber

- a) LSG Lufthansa Service Holding AG

Matthias Wissmann

- b) ODDO BHF SCA

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

(Stand 31. Dezember 2019)

Carsten Spohr

- a) Lufthansa Technik AG¹⁾ (Vorsitz)
thyssenkrupp AG³⁾
(bis 26. September 2019)

Thorsten Dirks

- a) Eurowings GmbH¹⁾ (Vorsitz)
Germanwings GmbH¹⁾ (Vorsitz)
b) Eurowings Europe GmbH (Vorsitz)
Günes Ekspres Havacilik A.S.
(SunExpress), Türkei
(stellv. Vorsitz)
SN Airholding SA/NV, Belgien²⁾
(Vorsitz)

Christina Foerster

- a) Lufthansa CityLine GmbH¹⁾

Harry Hohmeister

- a) Lufthansa Cargo AG¹⁾ (Vorsitz)
b) Aircraft Maintenance and
Engineering Corporation
(AMECO), China
Austrian Airlines AG, Österreich²⁾
(Vorsitz)
Swiss International Air Lines AG,
Schweiz²⁾

Detlef Kayser

- a) Aerodata AG
LSG Lufthansa Service Holding AG¹⁾
(Vorsitz)
Lufthansa Technik AG¹⁾
b) Günes Ekspres Havacilik A.S.
(SunExpress), Türkei

Michael Niggemann

- a) Lufthansa CityLine GmbH¹⁾
b) Austrian Airlines AG, Österreich²⁾
(stellv. Vorsitz)
Global Brand Management AG,
Schweiz²⁾ (Vorsitz)
(bis Ablauf des 31. Dezember 2019)
Swiss Aviation Software AG,
Schweiz²⁾
(bis Ablauf des 31. Dezember 2019)

Ulrik Svensson

- b) Lufthansa AirPlus Servicekarten
GmbH¹⁾ (Vorsitz)
Swiss International Air Lines AG,
Schweiz²⁾

Bettina Volkens

- b) LSG Lufthansa Service Holding AG¹⁾
(bis 5. Juni 2019)

G33 AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Präsidium	Prüfungsausschuss	Nominierungsausschuss	Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG
Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender Christine Behle, stellv. Vorsitzende Herbert Hainer Ilja Schulz	Stephan Sturm, Vorsitzender Alexander Behrens Jörg Cebulla Carsten Knobel Monika Ribar Christina Weber	Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender Herbert Hainer Martin Koehler	Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender Christine Behle, stellv. Vorsitzende Herbert Hainer Ilja Schulz
Vier Sitzungen im Jahr 2019	Fünf Sitzungen im Jahr 2019	Vier Sitzungen im Jahr 2019	Keine Sitzung im Jahr 2019

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.

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten eng und vertrauensvoll zusammen

Es ist das gemeinsame Ziel von Vorstand und Aufsichtsrat, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Dafür arbeiten sie im Interesse des Unternehmens eng und vertrauensvoll zusammen.

Der Aufsichtsrat hat Geschäftsordnungen verabschiedet, in denen die Arbeit von Vorstand und Aufsichtsrat sowie die Zusammenarbeit beider Organe verbindlich geregelt werden. Die sieben Mitglieder des Vorstands tragen für die gesamte Geschäftsführung gemeinschaftlich Verantwortung und unterrichten sich gegenseitig über alle wesentlichen Vorgänge und Geschäfte. Der Vorstand erstattet dem paritätisch besetzten Aufsichtsrat regelmäßig Bericht. In den Aufsichtsratssitzungen informiert der Vorstand den Aufsichtsrat mindestens viermal im Jahr über die Geschäftsentwicklung des Konzerns und der Beteiligungsunternehmen. Jährlich behandelt der Aufsichtsrat die Strategie des Unternehmens, genehmigt wesentliche KPIs für das Folgejahr sowie die mittelfristige Finanzplanung des Konzerns. Der Vorstand übermittelt dem Aufsichtsrat die Quartalsberichterstattung des Unternehmens. Der Vorstandsvorsitzende unterrichtet den Aufsichtsratsvorsitzenden und den Aufsichtsrat darüber hinaus über wichtige Vorkommnisse.

Der Vorstand fasst Beschlüsse mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen. Für eine Reihe von Geschäften muss der Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrats einholen. Darunter fallen ab einer bestimmten Wertgrenze zum Beispiel die Aufnahme von Fremdkapital, Investitionen in Flugzeuge und andere Güter des Anlagevermögens, das langfristige Leasing von Flugzeugen, die Gründung von Unternehmen sowie der Erwerb und die Veräußerung von Unternehmensanteilen.

Der Aufsichtsrat besteht gemäß § 8 Abs. 1 der Satzung der Gesellschaft, §§ 96 Abs. 1, 101 Abs. 1 AktG und § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 des Mitbestimmungsgesetzes aus 20 Mitgliedern, von denen zehn von den Aktionären und zehn von den Arbeitnehmern gewählt werden. Gemäß § 96 Abs. 2 Satz 1 AktG muss sich der Aufsichtsrat zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Aktuell gehören dem Aufsichtsrat sieben Frauen und dreizehn Männer an, sodass das Mindestanteilsgebot erfüllt ist. In seiner Zusammensetzung erfüllt der Aufsichtsrat die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung beschlossenen Ziele und entspricht als Gesamtgremium dem erarbeiteten Anforderungsprofil. So ist der Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit mit dem Sektor Luftverkehr vertraut. Die Mitglieder bringen in ihrer Gesamtheit vielfältige spezifische Fachkenntnisse in die Gremienarbeit ein und verfügen über internationalen Sachverstand oder besonderen Sachverstand in einem oder mehreren für das Unternehmen wichtigen Märkten außerhalb Deutschlands. Darüber hinaus bestehen derzeit nach Einschätzung des Aufsichtsrats bei keinem Anteilseignervertreter Anhaltspunkte für relevante Umstände oder Beziehungen, die einen wesentlichen und nicht nur vorüber-

gehenden Interessenkonflikt begründen könnten.  www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung. Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte ein paritätisch besetztes Präsidium gebildet, bestehend aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und seinem Stellvertreter in jeweils entsprechender Funktion sowie zwei weiteren durch den Aufsichtsrat zu wählenden Mitgliedern des Aufsichtsrats. Das Präsidium bereitet die Aufsichtsratssitzungen vor und gibt dem Aufsichtsrat Beschlussempfehlungen hinsichtlich der Bestellung von Vorstandsmitgliedern, der Ernennung eines Vorstandsvorsitzenden, der Festsetzung der Gesamtbezüge der einzelnen Vorstandsmitglieder inklusive des Gehalts und Nebenleistungen jeglicher Art, etwaiger Herabsetzungen gemäß § 87 AktG sowie Zielgrößen und Zielfristen für den Frauenanteil im Vorstand. Das Präsidium ist zuständig für alle sonstigen nicht dem Plenum des Aufsichtsrats vorbehaltenen personellen Angelegenheiten von Vorständen. Es ist ferner zuständig für Verträge mit Aufsichtsratsmitgliedern (inklusive Kreditgewährung). Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Aufsichtsratsvorsitzenden den Ausschlag.

Der Aufsichtsrat hat aus seiner Mitte einen paritätisch besetzten Prüfungsausschuss gewählt, dem sechs Mitglieder des Aufsichtsrats angehören. Den Vorsitz übernimmt das dazu vom Aufsichtsrat gewählte Mitglied, bei Verhinderung des Ausschussvorsitzenden ein von ihm zu benennender Stellvertreter. Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sollen über besondere Kenntnisse auf dem Gebiet der Rechnungslegung sowie der Betriebs- und Finanzwirtschaft verfügen. Der Prüfungsausschuss hat insbesondere die Aufgabe, die Rechnungslegung, den Rechnungslegungsprozess und die nichtfinanzielle Berichterstattung, das Risikomanagement, das Interne Kontrollsystem und das Compliance Management System sowie die Abschlussprüfung zu überwachen. Darüber hinaus erörtert er die erforderliche Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, die Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, die Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und die Honorarvereinbarung. Weiterhin gibt der Prüfungsausschuss dem Aufsichtsrat eine Beschlussempfehlung zum Vorschlag des Abschlussprüfers an die Hauptversammlung und zur Billigung des Jahres- und Konzernabschlusses. Ferner erörtert der Prüfungsausschuss die Quartalszwischenberichte vor ihrer Veröffentlichung mit dem Vorstand. Der Prüfungsausschuss ist ermächtigt, die innere Ordnung der Ausschusstätigkeit in einer eigenen Geschäftsordnung zu regeln, und legt diese dem Aufsichtsrat zur Genehmigung vor.

Der Aufsichtsrat hat aus der Mitte der Anteilseignervertreter einen Nominierungsausschuss gewählt, bestehend aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden in entsprechender Funktion und zwei weiteren Mitgliedern der Anteilseignerseite. Der Ausschuss soll dem Aufsichtsrat im Vorfeld der Wahl neuer Aufsichtsratsmitglieder geeignete Kandidaten benennen, die dieser der Hauptversammlung vorschlagen kann. Die Grundlage für den Auswahlprozess des Nominierungsausschusses bildet das vom Aufsichtsrat verabschiedete Anforderungsprofil für Aufsichtsratsmitglieder.  www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung.

Der nach § 27 Abs. 3 des Mitbestimmungsgesetzes vorgeschriebene und gemäß § 9 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft gebildete Vermittlungsausschuss tritt nur dann zusammen, wenn bei einer Vorstandsbestellung oder einem Widerruf der Bestellung nicht die notwendige Zweidrittelmehrheit der Stimmen erreicht wird. Gemäß § 31 Abs. 3 Satz 1 MitbestG hat der Ausschuss dem Aufsichtsrat dann innerhalb eines Monats einen entsprechenden Vorschlag zu unterbreiten. Dieser Fall trat im Geschäftsjahr 2019 nicht ein.

Vorstand und Aufsichtsrat sind bei schuldhafter Verletzung ihrer Pflichten der Gesellschaft gegenüber zu Schadensersatz verpflichtet. Für beide Gremien wurde eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (D&O) mit einem den Anforderungen des Aktiengesetzes und des Deutschen Corporate Governance Kodex entsprechenden Selbstbehalt abgeschlossen.

Eine Übersicht der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats und deren Mandate sowie die Zusammensetzung und Aufgaben der Ausschüsse findet sich auf [S. 110 ff.](#)

Deutschem Corporate Governance Kodex wird mit zwei Ausnahmen entsprochen

Vorstand und Aufsichtsrat haben mit Wirkung zum 3. Dezember 2019 folgende Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet:

„Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG erklären gemäß § 161 AktG, dass den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in seiner jeweils gültigen Fassung (Kodex) seit der letzten Entsprechenserklärung mit folgenden Ausnahmen entsprochen wurde und zukünftig mit folgenden Ausnahmen entsprochen werden soll:

Gemäß der Ziff. 4.2.3 Abs. 2 des Kodex soll die Vergütung der Vorstandsmitglieder insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile eine betragsmäßige Höchstgrenze aufweisen. Die Vorstandsverträge begrenzen alle wesentlichen Vergütungselemente der Höhe nach, mithin die fixe Vergütung, die variablen Vergütungsbestandteile und die Versorgungszusage. Die Nebenleistungen werden bei der Deutschen Lufthansa AG dennoch nicht insgesamt von einer betragsmäßigen Höchstgrenze erfasst. Mitgliedern des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG sollen insbesondere die privaten Flugreisen, die entsprechend den IATA-Regularien und mit eingeschränktem Buchungsstatus zu Vollzahlern erfolgen, nicht begrenzt werden. Wegen des eingeschränkten Buchungsstatus handelt es sich um eine betragsmäßig geringe Nebenleistung. Die Mitglieder des Vorstands sollen das Hauptprodukt des Unternehmens inklusive des damit verbundenen Austauschs mit den Mitarbeitern und den Kunden an Bord entsprechend internationaler Gepflogenheiten auch privat möglichst vielfältig nutzen können.

Darüber hinaus soll ein Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft gemäß Ziff. 5.4.5 Abs. 1 Satz 2 des Kodex insgesamt nicht mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien mit vergleichbaren Anforderungen wahrnehmen. Frau Merz nimmt aktuell insgesamt vier entsprechende Mandate wahr. Diese Abweichung ergibt sich aus dem kurzfristigen Eintritt von Frau Merz in den Vorstand der thyssenkrupp AG zum 01.10.2019. Frau Merz hat gegenüber der Deutschen Lufthansa AG erklärt, dass sie alsbald der Ziffer 5.4.5 Abs. 1 Satz 2 des Kodex entsprechen wird.“

Seit dem 1. Januar 2020 umfasst die Maximalvergütung für die Mitglieder des Vorstands auch die privaten Flugreisen, die entsprechend den IATA-Regularien und mit eingeschränktem Buchungsstatus zu Vollzahlern erfolgen. Diese Abweichung entfällt somit ab diesem Zeitpunkt.

Martina Merz wird mit Wirkung zum Ablauf der Hauptversammlung der Imerys S.A. am 4. Mai 2020 aus dem Aufsichtsrat der Imerys S.A. ausscheiden. Damit nimmt ab diesem Zeitpunkt kein Mitglied des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, welches dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, insgesamt mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien mit vergleichbaren Anforderungen wahr.

Aktionäre und Hauptversammlung besitzen weitreichende Befugnisse

Lufthansa Aktien sind vinkulierte Namensaktien. Jede Aktie verfügt über identische Stimmrechte. Das Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) schreibt bestimmte Eintragungsvoraussetzungen vor. Dies betrifft insbesondere die Angabe der Staatsangehörigkeit bei natürlichen Personen und der Nationalität bei juristischen Personen beziehungsweise bei Meldepflichtigen nach dem Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) eines Mehrheitsbesitzes oder einer beherrschenden Beteiligung an ausländischem Eigentum.

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

Transparente Rechnungslegung und Finanzkommunikation entsprechen internationalen Standards

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

Der gesetzlich vorgeschriebene und für die Dividendenzahlung relevante Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG wird nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Mit der Prüfung der Jahresabschlüsse 2019 wurde die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, beauftragt. Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist seit dem Geschäftsjahr 2018 Eckhard Sprinkmeier. Die Honorare der Prüfer für das Geschäftsjahr 2019 sind im Konzernanhang zusammengestellt.

➔ Erläuterung 46, S. 216.

Vor dem Hintergrund der gesetzlich erforderlichen Abschlussprüferrotation hat der Prüfungsausschuss ein Ausschreibungsverfahren nach den gesetzlichen Anforderungen durchgeführt und nach sorgfältiger Prüfung der Bewerber eine Empfehlung für das Aufsichtsratsplenum ausgesprochen. Der Aufsichtsrat hat daraufhin beschlossen, der Hauptversammlung 2020 vorzuschlagen, die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Abschlussprüfung des Jahres- und Konzernabschlusses der Deutschen Lufthansa AG 2020 zu bestellen.

Sollten Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder im Rahmen sogenannter Directors' Dealings eigene Geschäfte mit Lufthansa Aktien oder mit sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten, insbesondere mit Optionen und Derivaten, vornehmen, werden diese umgehend veröffentlicht, sobald sie die Wertgrenze von 20.000 EUR (bis 31. Dezember 2019: 5.000 EUR) im Kalenderjahr überschreiten. Dies gilt auch für natürliche und juristische Personen, die in enger Beziehung zum oben genannten Personenkreis stehen. ➔ <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/meldungen/directors-dealings.html>.

Der Gesamtbesitz von Aktien, Optionen oder Derivaten aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder überstieg zum 31. Dezember 2019 nicht den Wert von 1% der ausgegebenen Aktien. Die Lufthansa Group informiert Aktionäre, Analysten und Öffentlichkeit gleichberechtigt und zeitnah. Nähere Informationen über diesbezügliche Aktivitäten finden sich im Kapitel ➔ **Lufthansa Aktie, S. 11 ff.**, und auf der Internetseite ➔ www.lufthansagroup.com/investor-relations.

Umfassendes globales Compliance Management System unterstützt Einhaltung von Compliance

Compliance beschreibt alle Maßnahmen, die das rechtmäßige Verhalten von Unternehmen, ihrer Leitungsorgane und ihrer Mitarbeiter im Hinblick auf gesetzliche und unternehmensinterne Ge- und Verbote gewährleisten. Mit dem Lufthansa Group Compliance Management System sollen die Mitarbeiter und das Unternehmen vor Gesetzesverstößen bewahrt und gleichzeitig darin unterstützt werden, Gesetze richtig anzuwenden. Das Lufthansa Group Compliance-Programm setzt sich aus den Bausteinen Competition-, Kapitalmarkt-, Integrity- und Embargo- sowie seit dem 1. Januar 2020 Export-Compliance zusammen. Über ein Ombudssystem besteht die Möglichkeit, Verdachtsmeldungen im Hinblick auf wirtschaftskriminelle Handlungen oder Verstöße gegen die Compliance-Regelungen abzugeben. Die Kontaktdaten des Ombudsmanns sind auf der Internetseite ➔ <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance/ombudssystem.html> verfügbar. Das im Ressort des Vorstands Personal und Recht angesiedelte zentrale Corporate Compliance Office, die diversen zentralen und lokalen Compliance-Ausschüsse der Lufthansa Group sowie die Compliance-Manager in den Konzerngesellschaften sorgen dafür, dass das Compliance Management System gesellschaftsübergreifend in der Lufthansa Group umgesetzt wird. Durch turnusmäßige, unabhängige Prüfungen der internen Revision wird die Wirksamkeit des Compliance Management Systems fortlaufend überwacht. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats wird halbjährlich über Vorfälle und Fortschritte im Bereich Compliance informiert. ➔ <http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/compliance.html>.

VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht beschreibt die Grundzüge der Vergütungssysteme für die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG und gibt detailliert und individualisiert über die im Geschäftsjahr 2019 gewährten und zugeflossenen Bezüge der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats Auskunft. Der Bericht entspricht den Anforderungen der geltenden Rechnungslegungsvorschriften (HGB, DRS, IFRS). Darüber hinaus sind die Anforderungen aus dem Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrichtlinie (ARUG II) bereits in weiten Teilen berücksichtigt. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts.

Vergütung der Mitglieder des Vorstands

Grundsätze und Zuständigkeit für das Vergütungssystem

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 soll einen Anreiz für eine erfolgreiche und nachhaltige Unternehmensführung schaffen. Gleichzeitig werden sowohl die Aufgaben und Leistungen des Gesamtvorstands als auch des jeweiligen Vorstandsmitglieds berücksichtigt. Aus diesem Grund basiert das Vergütungssystem auf transparenten, leistungsbezogenen und auf den Unternehmenserfolg sowie auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Parametern, und der Anteil der langfristigen variablen Vergütung übersteigt den Anteil der kurzfristigen variablen Vergütung.

Der Aufsichtsrat ist als Gesamtgremium zuständig für die Struktur des Vergütungssystems der Mitglieder des Vorstands und die Festsetzung der individuellen Bezüge. Das Präsidium unterstützt den Aufsichtsrat dabei, überwacht die angemessene Ausgestaltung des Vergütungssystems und bereitet die Beschlüsse des Aufsichtsrats vor. Bei wesentlichen Änderungen am Vergütungssystem, mindestens jedoch alle vier Jahre, wird das Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt.

Der Aufsichtsrat hat mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2019 Änderungen des Systems zur Vergütung der Mitglieder des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG beschlossen. Das Vergütungssystem wurde einschließlich der Altersversorgung grundlegend neu gestaltet. Es unterstützt profitables Ergebniswachstum und honoriert eine nachhaltig positive Entwicklung des Unternehmenswerts. Zusätzlich wurden durch die Einführung von Share Ownership Guidelines die Interessen der Vorstandsmitglieder und der Aktionäre noch enger verknüpft und die Aktienkultur weiter gestärkt. Das Vorstandsvergütungssystem galt für alle im Geschäftsjahr 2019 aktiven Vorstandsmitglieder und wurde von der ordentlichen Hauptversammlung am 7. Mai 2019 mit einer Mehrheit von 57,4 % gebilligt. Der Aufsichtsrat hat das Abstimmungs-

ergebnis zum Anlass genommen, das Vergütungssystem vor dem Hintergrund der vorgebrachten Kritik zu überprüfen ([↗ Weiterentwicklung des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands für Geschäftsjahre ab 2020, S. 128 f.](#)).

So wird bereits für das Geschäftsjahr 2019 eine Ex-post-Veröffentlichung der Zielwerte und der Zielerreichung im vorliegenden Vergütungsbericht vorgenommen.

Auf der Basis des bestehenden Vergütungssystems legt der Aufsichtsrat jährlich für das bevorstehende Geschäftsjahr die Ziel-, Schwellen- und Maximalwerte der finanziellen und der im Rahmen der nichtfinanziellen Ziele ausgewählten Schwerpunktthemen für die variable Vergütung fest.

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig das System und die Angemessenheit der einzelnen Vergütungskomponenten sowie der Gesamtvergütung. Dabei berücksichtigt er auch die Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung vergleichbarer Unternehmen sowie das Verhältnis der Vorstandsvergütung zur Vergütung der Belegschaft auch in der zeitlichen Entwicklung.

Die Überprüfung der Angemessenheit und Marktüblichkeit der Vorstandsvergütung erfolgt auf der Basis eines Vergleichs der Ziel- und Maximalvergütungen der im Deutschen Aktienindex DAX notierten Unternehmen. Für diesen horizontalen Marktvergleich berücksichtigt der Aufsichtsrat insbesondere die Marktstellung der Deutschen Lufthansa AG auf der Basis der Kennzahlen Umsatz, Mitarbeiter und Marktkapitalisierung.

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. Der obere Führungskreis wurde zu diesem Zweck durch den Aufsichtsrat definiert als Gruppe der Führungskräfte der drei Managementebenen unterhalb des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG. Die weitere Belegschaft setzt sich zusammen aus den außertariflichen Mitarbeitern unterhalb der Managementebenen und den Tarifmitarbeitern am Boden, im Cockpit und in der Kabine.

G34 GOVERNANCE DER VORSTANDSVERGÜTUNG

Präsidium

Bereitet die Beschlüsse über das Vergütungssystem sowie Struktur und Höhe der Vorstandsvergütung vor und legt diese dem Aufsichtsrat vor.



Aufsichtsrat

Beschließt über das Vergütungssystem sowie Struktur und Höhe der Vorstandsvergütung. Legt Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vor.

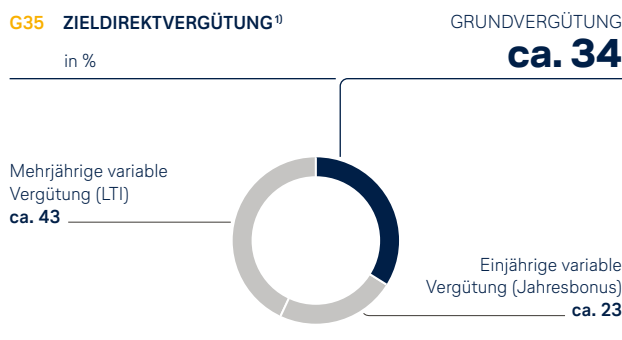


Hauptversammlung

Entscheidet über Billigung des Vergütungssystems.

Struktur der Vorstandsvergütung 2019

Die Vergütung des Vorstands setzt sich aus erfolgsabhängigen und erfolgsunabhängigen Bestandteilen zusammen und umfasst drei Hauptkomponenten: die Grundvergütung, die einjährige variable Vergütung (Jahresbonus) und die mehrjährige variable Vergütung (LTI). Die Nebenleistungen und die Versorgungszusagen sind als weitere erfolgsunabhängige Komponenten ebenfalls Teil des Vergütungssystems.



¹⁾ Zieldirektvergütung = Grundvergütung + Zielbetrag Jahresbonus + Zielbetrag LTI

Einen weiteren wesentlichen Bestandteil des Vergütungssystems stellen darüber hinaus die Share Ownership Guidelines dar. Sie verpflichten die Mitglieder des Vorstands dazu, ein Vielfaches ihrer Grundvergütung für die Dauer ihrer Vorstandstätigkeit in Lufthansa Aktien zu halten.

Erfolgsunabhängige Vergütung

FESTE JAHRESGRUNDVERGÜTUNG

Jedes Vorstandsmitglied erhält eine feste Grundvergütung. Diese wird in zwölf gleichen Monatsraten ausgezahlt.

NEBENLEISTUNGEN

Die Nebenleistungen beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen sowie die entsprechend den internationalen IATA-Standards für Airline-Mitarbeiter branchenüblichen Flugvergünstigungen für private Flüge.

VERSORGUNGSZUSAGEN

Die Mitglieder des Vorstands erhalten eine Versorgungszusage auf der Basis eines beitragsorientierten Systems. Mit der Änderung des Vergütungssystems wurde die Koppelung der Zuführung an die variable Vergütung abgeschafft. Seit dem Geschäftsjahr 2019 wird jedem Vorstand während der Dauer des Anstellungsverhältnisses nun 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 des Versorgungskontos richten sich nach dem Anlagekonzept für den Lufthansa Pension Trust, das auch für Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG gilt.

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

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

Die Auszahlung des Versorgungsguthabens erfolgt grundsätzlich in zehn Raten. Auf Antrag des Vorstands oder von dessen Hinterbliebenen ist mit Zustimmung des Unternehmens auch eine Auszahlung als Einmalkapital oder in weniger als zehn Teilbeträgen möglich. Für die vor dem 1. Januar 2019 geltenden Versorgungsvereinbarungen ist darüber hinaus ebenfalls auf Antrag und mit Zustimmung der Gesellschaft eine Verrentung des Versorgungsguthabens möglich.

Die Hinterbliebenenrente beträgt 60% der Rentenansprüche des Verstorbenen. Tritt der Todesfall während des laufenden Anstellungsverhältnisses ein, erhalten die Hinterbliebenen noch für die Dauer von sechs Monaten, längstens allerdings bis zum Ende des Vorstandsanstellungsvertrags die Grundvergütung des Verstorbenen weiter.

Carsten Spohr hat aus seinem derzeit ruhenden Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer Anspruch auf Übergangsversorgung nach dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung Cockpit“. Falls Carsten Spohr den Vorstand vor Vollendung des 60. Lebensjahres verlässt und sein Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer wieder aufnimmt, steht ihm bei Vollendung des 60. Lebensjahres beziehungsweise auf Antrag bereits ab dem 55. Lebensjahr die tarifvertraglich geregelte Möglichkeit zur Inanspruchnahme der sogenannten „Übergangsversorgung für das Cockpit-Personal der Lufthansa“ zu. Diese Zusatzversorgung wird bei Vorliegen bestimmter Zugangsvoraussetzungen gewährt und sieht eine monatliche Rentenzahlung von bis zu 60% der letzten modifizierten Tarifvergütung bis zur Vollendung des 63. Lebensjahres vor.

Erfolgsabhängige Vergütung

Die erfolgsabhängige variable Vergütung wurde im Rahmen der Anpassung des Vergütungssystems von einer reinen Margenbeteiligung auf ein zeitgemäßes Zielbonusmodell mit starkem Fokus auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung umgestellt. Die Verknüpfung von finanziellen Zielen und Nachhaltigkeitskomponenten sowohl in der einjährigen als auch in der mehrjährigen variablen Vergütung betont die Anforderung der Nachhaltigkeit des Wirtschaftens in besonderem Maße.

Zusätzlich zu den bisherigen Nachhaltigkeitsparametern (Kunde, Mitarbeiter und Umwelt) werden zukünftig auch Qualität, Reputation und Compliance betrachtet, wobei der Aufsichtsrat jährlich Schwerpunktthemen festlegt.

EINJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG (JAHRESBONUS)

Die einjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2019 orientiert sich zu 85 % an finanziellen Zielen und zu 15 % an nichtfinanziellen Nachhaltigkeitszielen. Bei den finanziellen Zielen werden jeweils zur Hälfte die EBIT-Marge und das Adjusted EBIT-Wachstum gegenüber dem Vierjahresdurchschnitt gegenüber einem Zielwert berücksichtigt. Für das Geschäftsjahr 2019 hat der Aufsichtsrat als Schwerpunkte für die Nachhaltigkeitsziele in der einjährigen variablen Vergütung die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ festgelegt. Die Auszahlung der einjährigen variablen Vergütung erfolgt nach Feststellung des Konzernabschlusses.

Der Zielbonus der einjährigen variablen Vergütung beträgt bei 100%iger Zielerreichung 1.140.000 EUR für den Vorstandsvorsitzenden beziehungsweise 600.000 EUR für ein ordentliches Vorstandsmitglied; bei Zielüberschreitung ist die einjährige variable Vergütung auf maximal 200 % des Zielbonus (2.280.000 EUR beziehungsweise 1.200.000 EUR brutto) begrenzt (Cap).

Die mögliche Bandbreite liegt sowohl für die einzelnen finanziellen Ziele als auch für die Nachhaltigkeitsziele zwischen 0 % und 200 %. Die Zielwerte für die finanziellen Ziele werden vom Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der mittelfristigen Finanzplanung des Konzerns für das bevorstehende Geschäftsjahr festgelegt. Für das Geschäftsjahr 2019 lag der Zielwert für die EBIT-Marge bei 6 %. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite (untere und obere Schwelle) waren durch einen Abweichungswert von +/- 3 Prozentpunkten des Zielwerts definiert. Für den Parameter Adjusted EBIT-Wachstum stellte der Vergleichswert „Durchschnitt des Adjusted EBIT der vorangegangenen vier Jahre“ den unteren Eckpunkt (untere Schwelle) der Zielerreichung dar. Der Zielwert lag für das Geschäftsjahr 2019 bei einem Wachstum von 7 %.

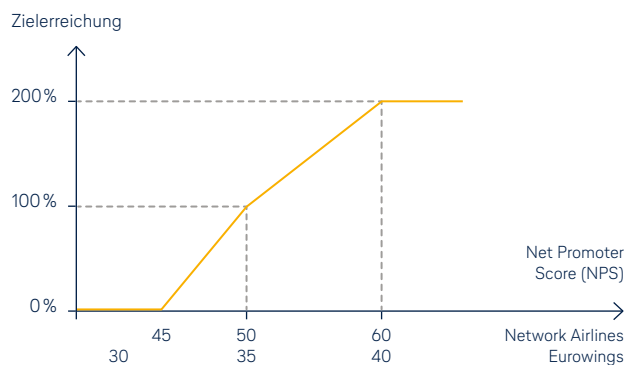
Für die Ermittlung der Zielerreichung für das Geschäftsjahr 2019 wurden die EBIT-Marge und das Adjusted EBIT-Wachstum in einer Matrix in zwei Dimensionen zueinander in Relation gesetzt. Zu Auszahlungen über 100 % des Zielwerts konnte es unter anderem dann kommen, wenn ein Zielwert erreicht und der andere übererfüllt wurde oder wenn beide Zielwerte übererfüllt wurden. Bei der für die Vergütung für das Geschäftsjahr 2019 maßgeblichen EBIT-Marge von 5,1 % und einem Adjusted EBIT-Wachstum von -12,4 % ergibt sich für die Mitglieder des Vorstands ein Zielerreichungswert in Höhe von 35,0 %. Dieser geht mit 85 % in die Berechnung der einjährigen variablen Vergütung ein.

T056 JAHRESBONUS 2019: MATRIX FINANZIELLE ZIELE

in %	EBIT-Marge				
	< Untere Schwelle 3	→	Zielwert 6	→	> Obere Schwelle 9
Adjusted EBIT-Wachstum					
< Zielwert	0	→	50	→	100
	↓		↓		↓
Zielwert	7	→	100	→	150
	↓		↓		↓
> Zielwert	15	→	150	→	200

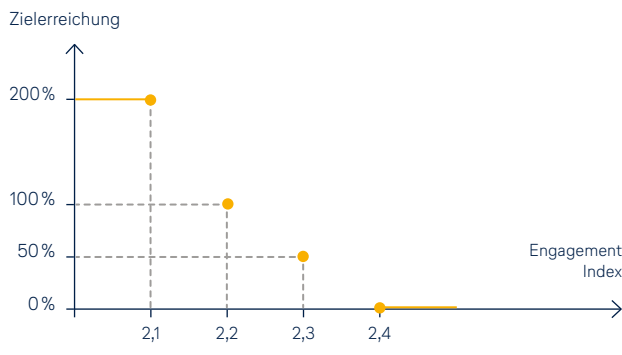
Für den Nachhaltigkeitsparameter „Kunde“ wird der Net Promoter Score¹⁾ (↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 79 ff.**), also die Weiterempfehlungsrate der Kunden, herangezogen. Hierfür werden sowohl die entsprechenden Ergebnisse von Network Airlines (Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines, SWISS) als auch die Werte von Eurowings mit einer Gewichtung von drei Vierteln (Network Airlines) zu einem Viertel (Eurowings) einbezogen. Die Zielerreichungskurve verläuft linear. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

G36 JAHRESBONUS 2019: NACHHALTIGKEITSZIEL „KUNDE“



Für den Parameter „Mitarbeiter“ wird der sogenannte Engagement Index betrachtet (↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 79 ff.**), der die Verbundenheit von Mitarbeitern mit dem Unternehmen sowie die Einsatzbereitschaft und die Bereitschaft zur Weiterempfehlung des Arbeitgebers misst. Jedem Indexwert ist ein Zielerreichungswert zugeordnet. Der 100 %-Zielwert entspricht dem Ist-Wert aus dem Geschäftsjahr 2018. Der Aufsichtsrat hatte dabei festgelegt, dass für die Berücksichtigung des Engagement Index die Teilnahmequote bei der Befragung im Geschäftsjahr 2019 bei mindestens 55 % liegen soll. Mit einer Beteiligung in Höhe von 61,6 % konnte dieses Ziel deutlich übertroffen und die Beteiligung weiter erhöht werden.

¹⁾ Der Net Promoter Score ist eine eingetragene Marke von Bain & Company, Inc., Fred Reichheld und Satmetrix Systems, Inc.

G37 JAHRESBONUS 2019: NACHHALTIGKEITSZIEL „MITARBEITER“

Die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ gehen jeweils mit 7,5 % in den Jahresbonus ein. Die konkreten Zielerreichungen für die Nachhaltigkeitsziele für das Geschäftsjahr 2019 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

T057 JAHRESBONUS 2019: ZIELERREICHUNG NACHHALTIGKEITSZIELE

	Gewichtung	100%-Zielwert	Ist-Wert	Zielerreichungsgrad
Kunde (NPS)	7,50%			
Network Airlines		50	57	170,00%
Eurowings		35	40	200,00%
				177,50%
Mitarbeiter (Engagement Index)	7,50%	2,2	2,2	100,00%
Gesamt	15,00%			138,75%

Wie bisher hat der Aufsichtsrat die Möglichkeit, beim Jahresbonus im Rahmen der Würdigung der individuellen Leistung jedes einzelnen Vorstandsmitglieds einen individuellen Leistungsfaktor (Bonus-/Malus-Faktor) in Höhe von 0,8 bis 1,2 anzuwenden. Basis hierfür bilden die jährlich zwischen dem Aufsichtsrat und den einzelnen Vorstandsmitgliedern vereinbarten individuellen Zielvereinbarungen, welche auf die individuellen Verantwortungsbereiche der Vorstandsmitglieder zugeschnitten sind. Nach Ablauf des Geschäftsjahres werden diese durch Präsidium und Aufsichtsrat bewertet. Für jedes Vorstandsmitglied erfolgt dann eine Multiplikation des zwischen 0,8 und 1,2 liegenden Faktors mit der Gesamtzielerreichung aus den finanziellen und den Nachhaltigkeitszielen. Für das Geschäftsjahr 2019 hat der Aufsichtsrat den individuellen Leistungsfaktor für alle Vorstandsmitglieder auf einen Wert von 1,0 festgesetzt.

Auf der Grundlage der tatsächlich erreichten Ziele ergibt sich für das Geschäftsjahr 2019 für die Mitglieder des Vorstands insgesamt ein Zielerreichungsgrad in Bezug auf den Jahresbonus in Höhe von 50,56 %.

MEHRJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG (LTI)

Die mehrjährige variable Vergütung umfasst aktuell noch laufende Programme aus mehreren Geschäftsjahren, deren Gewährung zum Teil auf dem vor dem 1. Januar 2019 geltenden Vergütungssystem (altes Vergütungssystem) beruht. Zu den auf Basis des alten Vergütungssystems gewährten variablen Vergütungsbestandteilen gehören zum einen die für die Geschäftsjahre 2017 und 2018 aus der variablen Vergütung jeweils vorgetragenen Beträge (Deferral). Diese kommen in den Jahren 2020 beziehungsweise 2021 zur Auszahlung. Zum anderen haben die Vorstandsmitglieder bis zum Jahr 2018 an den Aktienprogrammen für Lufthansa Vorstände beziehungsweise Führungskräfte (LH Performance) mit einer vierjährigen Laufzeit teilgenommen. Diese kommen letztmals im Jahr 2022 zur Auszahlung.

Mehrjährige variable Vergütung (Gewährung ab 2019)

Die mehrjährige variable Vergütung des Vorstands bemisst sich seit dem Geschäftsjahr 2019 zu jeweils 42,5 % am relativen Total Shareholder Return (TSR) im Vergleich zu den DAX-Unternehmen sowie am Adjusted Return on Capital Employed (Adjusted ROCE). Damit berücksichtigt die neue mehrjährige variable Vergütung sowohl ein internes als auch ein externes Ziel. Darüber hinaus kommen Nachhaltigkeitsparameter mit einer Gewichtung von 15 % zur Anwendung. Die Performanceperiode, auf die sich die Erfolgsziele beziehen, beträgt vier Jahre. Die Auszahlung erfolgt in bar nach der Feststellung des Konzernabschlusses für das letzte Jahr der jeweiligen Performanceperiode.

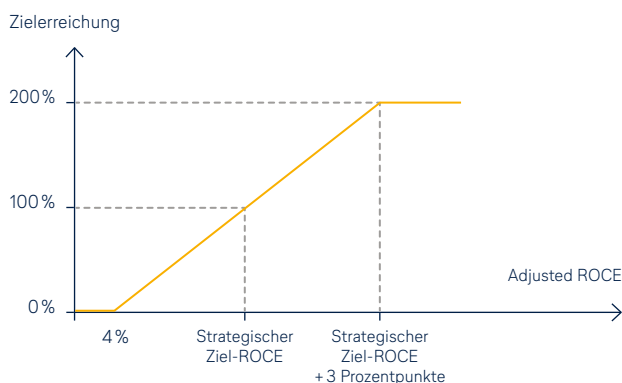
Der Zielwert der mehrjährigen variablen Vergütung beträgt bei 100 %iger Zielerreichung 2.090.000 EUR für den Vorstandsvorsitzenden beziehungsweise 1.100.000 EUR für ein ordentliches Vorstandsmitglied. Die Auszahlung der mehrjährigen variablen Vergütung ist auf maximal 200 % des Zielbetrags (4.180.000 EUR beziehungsweise 2.200.000 EUR brutto) begrenzt (Cap).

Aufgrund der im Rahmen der Umstellung des Vergütungssystems im Jahr 2019 erfolgten Überleitung der mehrjährigen variablen Vergütung von einer dreijährigen auf eine vierjährige Performanceperiode wurde den Mitgliedern des Vorstands eine Übergangsoption für den LTI 2019 gewährt. Die Vorstandsmitglieder haben danach die Möglichkeit, bereits im Jahr 2022 eine Zahlung in Höhe von 50 % des Zielbetrags zu erhalten (sogenannter Gap-Year-Zahlungsbetrag). Sofern sich das Vorstandsmitglied für die Ausübung dieser Option entscheidet, wird der Gap-Year-Zahlungsbetrag auf den Zahlungsanspruch aus dem LTI 2019 im Jahr 2023 entsprechend angerechnet. Sollte der Zahlungsanspruch aus dem LTI 2019 im Jahr 2023 nicht bestehen oder hinter dem Gap-Year-Zahlungsbetrag liegen, wird der nicht zu Anrechnung gekommene Anteil auf neue Rechnung vorgetragen und mit den LTI-Zahlungsansprüchen des Vorstandsmitglieds in den Folgejahren verrechnet. Bei einem vorherigen Ausscheiden aus dem Vorstand ist der bis dahin nicht angerechnete Gap-Year-Zahlungsbetrag entsprechend zurückzuzahlen (netto).

Zum Beginn einer jeden Performanceperiode legt der Aufsichtsrat die Erfolgsziele für die Parameter „Adjusted ROCE“ und „relativer TSR“ fest. Gleichzeitig beschließt er über die zur Anwendung kommenden Nachhaltigkeitsparameter und deren Zielwerte. Nach Ablauf der jeweiligen Performanceperiode wird der Grad der Zielerreichung ermittelt und vom Aufsichtsrat festgestellt.

Die Ermittlung der Zielerreichung des Adjusted ROCE erfolgt auf Basis eines Vergleichs des durchschnittlichen Adjusted ROCE über die vierjährige Performanceperiode mit einem vom Aufsichtsrat vor der Gewährung festgelegten strategischen Zielwert. Der Aufsichtsrat orientiert sich dabei an der für den Konzern maßgeblichen vierjährigen operativen Planung, wobei für den LTI für das Geschäftsjahr 2019 unterhalb eines Werts von 4 % keine Auszahlung aus der mehrjährigen Komponente erfolgt. Dies steht im Einklang mit dem strategischen Ziel, eine Rendite auf das eingesetzte Kapital zu erzielen, die über dem Kapitalkostensatz liegt. Nur dann schafft das Unternehmen Wert.

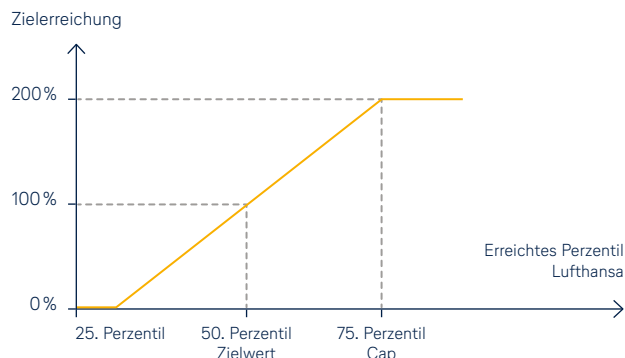
G38 LTI 2019: ZIELERREICHUNG ADJUSTED ROCE



Für die Ermittlung der TSR-Performance wird der durchschnittliche Aktienkurs über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode zum durchschnittlichen Aktienkurs über die letzten 30 Börsenhandelstage vor dem Ende der Performanceperiode in Relation gesetzt. Dabei erfolgt eine Berücksichtigung fiktiv reinvestierter Dividenden. Als Vergleichsgruppe für den relativen TSR werden die Unternehmen des DAX herangezogen, welche sowohl zum Beginn als auch am Ende der Performanceperiode im Index vertreten sind. Die ermittelte TSR-Performance aller Gesellschaften wird in eine Rangreihe gebracht und die relative Positionierung der Deutschen Lufthansa AG anhand des erreichten Perzentils bestimmt. Die Zielerreichung beträgt 100 %, wenn der TSR der Deutschen Lufthansa AG dem Median (50. Perzentil) der Vergleichsgruppe entspricht. Bei einer Performance am oder unterhalb des 25. Perzentils liegt die Zielerreichung bei 0 %. Der Maximalwert von 200 % wird bei einer TSR-Performance am beziehungsweise über dem 75. Perzentil erreicht. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

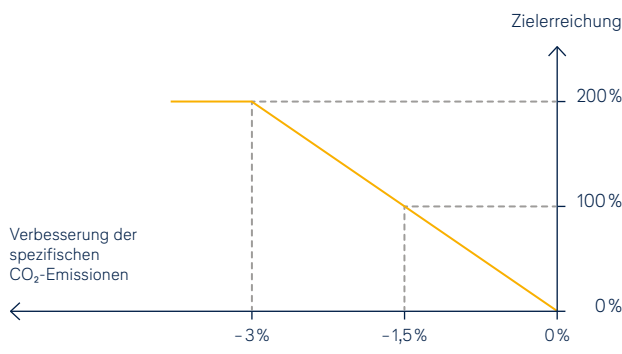
G39 LTI 2019: ZIELERREICHUNG RELATIVER TOTAL SHAREHOLDER RETURN

Total Shareholder Return der Lufthansa Aktie im Vergleich zum DAX



Für die im Geschäftsjahr 2019 gewährte mehrjährige variable Vergütung hat der Aufsichtsrat als Nachhaltigkeitskriterium den Parameter „Umwelt“ als Schwerpunkt festgelegt. Dabei wurden die seitens der IATA verabschiedeten Zielsetzungen für Treibstoffeffizienz, also der durchschnittliche Kerosinverbrauch, um einen Fluggast 100 Kilometer weit zu transportieren (➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 79 ff.**), berücksichtigt, welche eine Verbesserung des spezifischen Treibstoffverbrauchs um 1,5 % pro Jahr und damit eine Verbesserung der spezifischen CO₂-Emissionen vorsehen. Zur Ermittlung der Zielerreichung wird über die vierjährige Performanceperiode jährlich die Zielerreichung zur Verbesserung der spezifischen CO₂-Emissionen festgestellt. Diese gehen dann mit jeweils einem Viertel in die Gesamtzielerreichung des Nachhaltigkeitsziels am Ende der Performanceperiode ein. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite sind durch einen Abweichungswert von +/- 1,5 Prozentpunkten des jährlichen Zielwerts definiert. Zwischenwerte werden linear interpoliert. Da bis zum Geschäftsjahr 2018 die Zahlen zum durchschnittlichen spezifischen Kerosinverbrauch erst Mitte des kommenden Geschäftsjahres vorlagen, hat der Aufsichtsrat für die Entwicklung der Treibstoffeffizienz im Rahmen des LTI 2019 einen Vergleich des Vorjahreswerts mit dem Wert des diesem vorausgegangenen Jahres beschlossen. Für das Geschäftsjahr 2019 erfolgt die Bemessung des Umweltziels somit auf der Basis eines Vergleichs der spezifischen CO₂-Emissionen im Geschäftsjahr 2017 und 2018. Für das Geschäftsjahr 2019 liegen die Zahlen nun erstmals bereits für den Geschäftsbericht 2019 vor, sodass für den LTI 2020 stets ein direkter Vergleich zum Vorjahr erfolgen kann.

Die Zielerreichung für den Umweltparameter liegt im Geschäftsjahr 2019 bei 53 %. Dieser Wert geht am Ende der Performanceperiode zu einem Viertel in die Gesamtzielerreichung des Nachhaltigkeitsfaktors ein.

G40 LTI 2019: ZIELERREICHUNG NACHHALTIGKEITSZIELJährliche Verbesserung der spezifischen CO₂-Emissionen**Deferral aus dem Jahresbonus (Gewährung bis 2018)**

Im Rahmen des bis zum 31. Dezember 2018 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands richtete sich die variable Vergütung nach der EBIT-Marge des Lufthansa Konzerns. Die variable Vergütung wurde seit dem Jahr 2017 zu 50 % im Folgejahr ausgezahlt und zu 50 % für zwei weitere Jahre vorgetragen. Am Ende des insgesamt dreijährigen Betrachtungszeitraums wird der vorgetragene Betrag mit einem auf Basis objektiver Kennzahlen festzulegenden Faktor, der zu 70 % auf dem Parameter kumulierter Dreijahres-EACC und zu 30 % auf den Nachhaltigkeitsparametern Umwelt, Kundenzufriedenheit und Mitarbeiter-Commitment basiert und insgesamt zwischen 0,0 und 2,0 schwanken kann, einheitlich für den Gesamtvorstand multipliziert und ausgezahlt. Der auf dem EACC basierende Multiplikator steigt linear von dem Wert 0,0, der einem EACC von -1.000 Mio. EUR oder niedriger entspricht, bis auf maximal den Wert 2,0, der bei einem EACC von 1.000 Mio. EUR erreicht wird. Für den Nachhaltigkeitsfaktor, der ebenfalls zwischen 0,0 und 2,0 schwanken kann, erfolgt die Bewertung durch den Aufsichtsrat auf Basis einer Beschlussempfehlung des Präsidiums anhand einer diskretionären Beurteilung der Veränderungen der Kennzahlen „Reduktion der CO₂-Emissionen“, „Kundenzufriedenheitsentwicklung bei Lufthansa German Airlines (CPI-Index)“ und „Mitarbeiterbefragungsindizes im Konzern“. Der maximale Auszahlungsbetrag der gesamten variablen Vergütung für ein Geschäftsjahr ist auf 175 % der Jahresgrundvergütung begrenzt.

Für den im Geschäftsjahr 2017 gewährten und vorgetragenen Betrag greift bereits aufgrund des EACC-Faktors in Höhe von 2,0 (kumulierter Dreijahres-EACC 2017–2019: 3.624 Mio. EUR) das Auszahlungscap. Der Nachhaltigkeitsfaktor kommt aus diesem Grund für die Berechnung der Auszahlungshöhe in diesem Jahr nicht zum Tragen. Die konkreten Auszahlungsbeträge der aus dem Geschäftsjahr 2017 vorgetragenen Beträge der variablen Vergütung sind in den Zuflusstabellen jeweils für die einzelnen Mitglieder des Vorstands ausgewiesen (➔ T064, S. 127).

Aktienkursbasierte Vergütung – LH Performance (Gewährung bis 2018)

Bis einschließlich des Geschäftsjahres 2018 hat der Vorstand zudem verpflichtend an den Aktienprogrammen für Lufthansa Vorstände beziehungsweise Führungskräfte teilgenommen.

Die Teilnahme am LH Performance-Programm setzte ein Eigeninvest in Lufthansa Aktien in Tranchen in Höhe von 4 Tsd. EUR voraus. Der Vorstandsvorsitzende war dabei verpflichtet, jährlich mit Lufthansa Aktien im Gegenwert von 180 Tsd. EUR, ein ordentliches Vorstandsmitglied in Höhe von 120 Tsd. EUR teilzunehmen, wobei Lufthansa einen Abschlag in Höhe von 50 % gewährte. Eine mögliche Auszahlung 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 Bardividenden, Bezugsrechte, Kapitalberechtigungen und andere Sonderrechte in die Performance-/Outperformanceberechnung der Aktie aufgenommen. Aus der Performance-Option 2015 ist eine Auszahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 29 % verbessert. Das Cap wird bei einer Verbesserung von mehr als 44 % erreicht. Für die Outperformance-Option erhält der Teilnehmer eine Auszahlung je Prozentpunkt Outperformance. Diese ist bei mehr als 20 % auf einen festgelegten Betrag beschränkt. Der Maximalbetrag liegt für die Performance- und Outperformance-Option bei jeweils 20 Tsd. EUR pro Tranche. Weitere Informationen zu den laufenden LH Performance-Programmen finden sich unter ➔ Erläuterung 37, S. 189 ff.

T058 AKTIONSOPTIONSPROGRAMM 2015: ZIELERREICHUNG

	Hürde	Cap	Ist-Wert	Auszahlung je Tranche
Performance Lufthansa Aktie	29%	44%	+ 34,8%	13 Tsd. EUR
Outperformance gegenüber Vergleichsindex	1%	20%	+ 39,7%	20 Tsd. EUR

Eine Auszahlung aus den Optionen an ein Vorstandsmitglied erfolgt nur dann, wenn das Mitglied zum Programmende noch aktives Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG ist. Nach dem Eintritt in den Ruhestand oder beim Ausscheiden aus dem Vorstand nach Ablauf der Bestelldauer erfolgt eine Auszahlung pro rata temporis bezogen auf den Teil der Programm Laufzeit, in welchem der Teilnehmer noch Mitglied des Vorstands war. Informationen zu den noch laufenden LH Performance-Programmen sowie der im Geschäftsjahr 2019 erfolgten Auszahlung aus LH Performance 2015 für die Mitglieder des Vorstands sind in Tabelle ➔ T063, S. 126 f. sowie in den Tabellen ➔ T060 und T061, S. 124, dargestellt.

Höchstgrenze für die Vergütung insgesamt (Maximalvergütung)

Zusätzlich zu den betragsmäßigen Höchstgrenzen für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung ist eine betragsmäßige Höchstgrenze für die Vergütung eines Geschäftsjahres insgesamt (inklusive Nebenleistungen und Versorgungszusage) vereinbart. Diese liegt bei 9,5 Mio. EUR für den Vorstandsvorsitzenden und 5,0 Mio. EUR für ein ordentliches Vorstandsmitglied. Für das Geschäftsjahr 2019 waren die privaten Flugreisen der Vorstandsmitglieder, die entsprechend den IATA-Regularien und mit eingeschränktem Buchungsstatus zu Vollzählern erfolgen, nicht von der Höchstgrenze erfasst. Weitere Informationen dazu finden sich auch in der Abweichungserklärung in der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex. www.lufthansa-group.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung.

Sollte die Vergütung für ein Geschäftsjahr diese Höchstgrenze überschreiten, erfolgt eine entsprechende Kürzung der variablen Bezüge.

Share Ownership Guidelines

Die Share Ownership Guidelines (SOG) sind seit dem Jahr 2019 ein wesentlicher Bestandteil des Vergütungssystems für den Vorstand. Diese verpflichten den Vorstandsvorsitzenden Lufthansa Aktien in zweifacher Höhe und ordentliche Vorstandsmitglieder in einfacher Höhe ihrer jeweiligen Grundvergütung zu halten. Vorhandene Aktienbestände werden dabei angerechnet.

Mit der Einführung des Aktienhalteprogramms zum 1. Januar 2019 war für den Aufbau des Aktienbestands zunächst ein jährliches Investment in Höhe von 15 % des (Brutto-)Auszahlungsbetrags aus der tatsächlich erreichten variablen Vergütung vorgesehen. Ein entsprechender Aktienwerb sollte erstmals mit der Auszahlung der einjährigen variablen Vergütung im April 2020 erfolgen. Mit den zum 1. Januar 2020 in Kraft tretenden Änderungen der Share Ownership Guidelines entfällt diese Regelung. Weitere Details zu den seit dem 1. Januar 2020 geltenden Share Ownership Guidelines finden Sie unter <https://investor-relations.lufthansa-group.com/de/corporate-governance/verguetung.html>.

Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern

Die Übernahme von Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern außerhalb der Lufthansa Group bedarf der vorherigen Zustimmung des Präsidiums des Aufsichtsrats.

Nehmen Vorstandsmitglieder Mandate oder ähnliche Ämter wahr in Gesellschaften, an denen die Deutsche Lufthansa AG mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist, gelten diese als mit der Vorstandsvergütung abgegolten und werden nicht gesondert vergütet. Etwaige Bezüge aus solchen Mandaten werden mit der Vorstandsvergütung verrechnet.

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

Seit dem Geschäftsjahr 2019 unterliegen die Vorstandsmitglieder 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 in den aktuellen Vorstandsanstellungsverträgen nicht vorgesehen. Bei zukünftigen Neu- und Wiederbestellungen wird der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 zur Anrechnung einer Abfindungszahlung auf die Karenzentschädigung gefolgt.

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. Bei zukünftigen Neu- und Wiederbestellungen wird der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 zur Anwendung der Abfindungshöchstgrenze auch im Falle des Wechsels der Unternehmenskontrolle gefolgt.

Höhe der Vorstandsvergütung

VERGÜTUNG DES VORSTANDS IM GESCHÄFTSJAHR

Die Gesamtbezüge für die aktive Vorstandstätigkeit aller Vorstandsmitglieder zusammen beliefen sich im Jahr 2019 insgesamt auf 13.967 Tsd. EUR (Vorjahr: 13.015 Tsd. EUR). Davon entfielen 6.044 Tsd. EUR (Vorjahr: 5.259 Tsd. EUR) auf erfolgsunabhängige Komponenten und 7.923 Tsd. EUR (Vorjahr: 7.756 Tsd. EUR) auf erfolgsbezogene Komponenten der Vergütung. Der Dienstzeitaufwand der Pensionszusagen betrug 3.076 Tsd. EUR (Vorjahr: 3.191 Tsd. EUR).

Für die im Jahr 2019 tätigen Mitglieder des Vorstands fielen im Einzelnen folgende Vergütungen an:

T059 GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS (HGB) 2019

Angaben in Tsd. €	Grund- vergütung	Sonstiges ¹⁾	Einjährige variable Vergütung	Mehrjährige variable Vergütung	Options- programm ²⁾	Gesamtbezüge
Carsten Spohr	1.634	28	576	864	823	3.925
Thorsten Dirks	860	15	303	360	433	1.971
Harry Hohmeister	860	18	303	540	433	2.154
Detlef Kayser	860	12	303	–	433	1.608
Ulrik Svensson	860	15	303	540	433	2.151
Bettina Volkens ³⁾	860	22	303	540	433	2.158
Gesamt (HGB)	5.934	110	2.091	2.844	2.988	13.967

¹⁾ Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen sowie Beförderungvergünstigungen entsprechend den internationalen IATA-Standards.

²⁾ Beizulegender Zeitwert der mehrjährigen, aktienkursbasierten Vergütungskomponente „Relativer Total Shareholder Return (TSR)“ 2019 zum Gewährungszeitpunkt.

³⁾ Der Anstellungsvertrag mit Bettina Volkens wurde zum 31. Dezember 2019 vorzeitig beendet. Der Abfindungsbetrag ist nicht in der Tabelle Gesamtbezüge des Vorstands 2019 enthalten.

Für die im Jahr 2018 tätigen Mitglieder des Vorstands fielen im Einzelnen folgende Vergütungen an:

T059 GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS (HGB) 2018

Angaben in Tsd. €	Grund- vergütung	Sonstiges ¹⁾	Einjährige variable Vergütung	Mehrjährige variable Vergütung	Options- programm ²⁾	Gesamtbezüge
Carsten Spohr	1.380	115	1.385	436	517	3.833
Thorsten Dirks	863	73	865	–	344	2.145
Harry Hohmeister	863	86	865	291	344	2.449
Ulrik Svensson	863	76	865	–	344	2.148
Bettina Volkens	863	77	865	291	344	2.440
Gesamt (HGB)	4.832	427	4.845	1.018	1.893	13.015

¹⁾ Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen (→ Konzernanhang, Erläuterung 37, S. 189 ff.) sowie aus Beförderungvergünstigungen entsprechend den internationalen IATA-Standards.

²⁾ Beizulegender Zeitwert des Optionsprogramms 2018 zum Gewährungszeitpunkt.

In den derzeit laufenden Aktienprogrammen werden zum 31. Dezember 2019 (2018) von den Vorstandsmitgliedern folgende Aktien beziehungsweise Optionspakete gehalten:

T060 AKTIENPROGRAMME

Anzahl der Aktien	Programm 2016		Programm 2017		Programm 2018	
	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Optionspakete	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Optionspakete	Anzahl aus Eigenmitteln erworbener Aktien	Anzahl der Optionspakete
Thorsten Dirks	- (-)	- (-)	4.350 (4.350)	30 (30)	6.750 (6.750)	30 (30)
Harry Hohmeister	10.080 (10.080)	30 (30)	4.350 (4.350)	30 (30)	6.750 (6.750)	30 (30)
Carsten Spohr	15.120 (15.120)	45 (45)	6.525 (6.525)	45 (45)	10.125 (10.125)	45 (45)
Ulrik Svensson	- (-)	- (-)	4.350 (4.350)	30 (30)	6.750 (6.750)	30 (30)
Bettina Volkens	10.080 (10.080)	30 (30)	4.350 (4.350)	30 (30)	6.750 (6.750)	30 (30)

Gemäß den Bedingungen zur Teilnahme an den Aktienprogrammen erfolgt eine Auszahlung aus den Optionen nur dann, wenn das jeweilige Vorstandsmitglied zum Programmende noch aktives Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG ist. Nach Eintritt in den Ruhestand erfolgt eine Auszahlung aus den Optionen pro rata temporis, bezogen auf den Teil der Programmlaufzeit, in dem das jeweilige Vorstandsmitglied noch aktives Mitglied des Vorstands war. Gemäß dem ab dem 1. Januar gültigen Vergütungssystem

nimmt der Vorstand ab 2019 an dem Aktienprogramm LH Performance nicht mehr teil.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung der noch laufenden Aktienprogramme im Geschäftsjahr 2019. Hier ebenfalls berücksichtigt ist die anteilige Wertentwicklung der dem Vorstand ab 2019 gewährten mehrjährigen aktienkursbasierten Vergütungskomponente „Relativer Total Shareholder Return (TSR)“.

T061 WERTENTWICKLUNG AKTIENPROGRAMME

in €	Geschäftsjahr 2019			Geschäftsjahr 2018		
	Auszahlung von fälligen Aktienprogrammen	Zeitwertveränderung noch laufender Aktienprogramme	Gesamt	Auszahlung von fälligen Aktienprogrammen	Zeitwertveränderung noch laufender Aktienprogramme	Gesamt
Carsten Spohr	- 1.485.000	613.772	- 871.228	- 1.800.000	1.302.422	- 497.578
Thorsten Dirks	-	79.468	79.468	-	96.625	96.625
Harry Hohmeister	- 990.000	392.856	- 597.144	- 1.200.000	868.281	- 331.719
Detlef Kayser (Vorstand seit 01.01.2019)	-	61.225	61.225	-	-	-
Ulrik Svensson	-	79.468	79.468	-	96.625	96.625
Bettina Volkens	- 990.000	715.636	- 274.364	- 1.200.000	868.281	- 331.719
	- 3.465.000	1.942.425	- 1.522.575	- 4.200.000	3.232.234	- 967.766

Zu den maximalen Auszahlungsbeträgen finden sich weitere Informationen im Konzernanhang. ➤ Erläuterung 37, S. 189 ff.

Der Gesamtbetrag für die im Geschäftsjahr 2019 von den Vorstandsmitgliedern erworbenen Pensionsanwartschaften von 3,1 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR) nach HGB beziehungsweise 3,3 Mio. EUR (Vorjahr: 3,5 Mio. EUR) nach IFRS wurde im Personalaufwand (Dienstzeitaufwand) berücksichtigt. Es ergeben sich folgende individuelle Dienstzeitaufwendungen und Barwerte von Pensionsanwartschaften:

T062 PENSIONSANWARTSCHAFTEN NACH HGB UND IFRS

in Tsd. €	HGB		HGB		IFRS		IFRS	
	Dienstzeitaufwand		Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen		Dienstzeitaufwand		Barwert der Pensionsverpflichtungen	
	2019	2018	31.12.2019	31.12.2018	2019	2018	31.12.2019	31.12.2018
Carsten Spohr	839	899	7.198	5.758	920	1.001	6.948	5.505
Thorsten Dirks	432	584	1.534	1.023	486	637	1.497	970
Harry Hohmeister	421	558	3.129	2.462	486	627	3.068	2.375
Detlef Kayser (Vorstand seit 01.01.2019)	522	-	522	-	450	-	450	-
Ulrik Svensson	435	569	1.715	1.180	471	629	1.707	1.158
Bettina Volkens	427	581	3.102	2.431	478	616	3.068	2.375
	3.076	3.191	17.200	12.854	3.291	3.510	16.738	12.383

Aufhebungsvereinbarung mit Bettina Volkens

Gemäß Aufsichtsratsbeschluss vom 3. Dezember 2019 und entsprechender Aufhebungsvereinbarung wurde der Anstellungsvertrag mit Bettina Volkens zum 31. Dezember 2019 vorzeitig beendet. Gemäß dem vertraglich vorgesehenen Abfindungshöchstbetrag erhält Frau Volkens eine Abfindung für die Restlaufzeit ihres Anstellungsvertrags von 1,5 Jahresvergütungen (3,84 Mio. EUR). Die Gesellschaft verzichtet auf das nachvertragliche Wettbewerbsverbot. Damit ist die Gesellschaft zur Zahlung einer lediglich sechsmonatigen Karenzentschädigung (215 Tsd. EUR) verpflichtet. Eine Anrechnung der Karenzentschädigung auf den Abfindungsbetrag erfolgt nicht.

Die Ansprüche von Frau Volkens auf die einjährige und mehrjährige variable Vergütung mit dem auf das Geschäftsjahr 2019 entfallenden Anteil bleiben bestehen.

In Bezug auf die im Rahmen der Umstellung des Vergütungssystems im Jahr 2019 aufgrund der Überleitung der mehrjährigen variablen Vergütung von einer dreijährigen auf eine vierjährige Performanceperiode vereinbarte Übergangsregelung optiert Frau Volkens für eine Auszahlung von 50 % des Zielbetrags (550 Tsd. EUR) der mehrjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2019 bereits im Jahr 2022 (Gap-Year-Zahlungsbetrag). Sollte der Zahlungsanspruch nach Feststellung der mehrjährigen variablen Vergütung im Jahr 2023 unter dem Gap-Year-Zahlungsbetrag liegen, ist die Differenz (netto) von Frau Volkens zurückzuzahlen.

Bezogen auf die noch laufenden LH Performance-Programme, die betriebliche Altersversorgung sowie die Nutzung von Flugvergünstigungen für private Flugreisen wird Frau Volkens so gestellt, als habe sie den Anstellungsvertrag bis zum 30. Juni 2021 ordnungsgemäß erfüllt. Für die betriebliche Altersversorgung wird die Gesellschaft dementsprechend dem Versorgungskonto von Frau Volkens den jährlichen Beitrag in Höhe von 450 Tsd. EUR – für 2021 entsprechend anteilig (225 Tsd. EUR) – bereitstellen.

Darüber hinaus hat die Gesellschaft anteilige Kosten für die rechtliche Vertretung von Frau Volkens im Zusammenhang mit dem Abschluss der Aufhebungsvereinbarung in Höhe von 40 Tsd. EUR übernommen.

Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betrugen 6,4 Mio. EUR (Vorjahr: 6,8 Mio. EUR). Darin enthalten sind unter anderem geldwerte Leistungen und Beförderungsgünstigungen. Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 69,1 Mio. EUR (Vorjahr: 68,3 Mio. EUR).

Gewährte Zuwendungen und geleistete Zahlungen im Geschäftsjahr 2019

In den nachfolgenden Tabellen sind die jedem einzelnen Mitglied des Vorstands gewährten Zuwendungen, geleisteten Zahlungen (Zuflüsse) und der Versorgungsaufwand individuell dargestellt.

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

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

Der für das Berichtsjahr angegebene „Zufluss“ umfasst die tatsächlich im Berichtsjahr ausgezahlten fixen Vergütungsbestandteile zuzüglich der zum Zeitpunkt der Aufstellung des Vergütungsberichts feststehenden Beträge der ein- und mehrjährigen variablen Vergütung, die in dem auf das Berichtsjahr folgenden Jahr ausgezahlt werden. Angaben zu den Optionsprogrammen betreffen Programme, die im Berichtsjahr endeten, und entsprechen dem Auszahlungsbetrag. Zur Gesamtvergütung gehört auch der jährliche Dienstzeitaufwand für Pensionszusagen, obwohl er keinen tatsächlichen Zufluss im engeren Sinn darstellt.

Die Mitglieder des Vorstands haben im Geschäftsjahr 2019 von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten noch sind sie ihnen zugesagt worden.

T063 GEWÄHRTE ZUWENDUNGEN

in Tsd. €	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011				Thorsten Dirks Vorstand seit 01.05.2017			
	2019	2018	2019 (Min.)	2019 (Max.)	2019	2018	2019 (Min.)	2019 (Max.)
Festvergütung	1.634	1.380	1.634	1.634	860	863	860	860
Nebenleistungen	28	115	28	28	15	73	15	15
Summe	1.662	1.495	1.662	1.662	875	936	875	875
Einjährige variable Vergütung	1.140	679	0	2.280	600	424	0	1.200
Mehrjährige variable Vergütung								
Vierjährige variable Vergütung	1.267	679	0	2.404	667	424	0	1.265
Optionsprogramm (4 Jahre)	823	517	0	1.776	433	344	0	935
Summe	3.230	1.875	0	6.460	1.700	1.192	0	3.400
Versorgungsaufwand	920	1.001	920	920	486	637	486	486
Gesamtvergütung	5.812	4.371	2.582	9.042	3.061	2.765	1.361	4.761

in Tsd. €	Harry Hohmeister Vorstand seit 01.07.2013				Detlef Kayser Vorstand seit 01.01.2019			
	2019	2018	2019 (Min.)	2019 (Max.)	2019	2018	2019 (Min.)	2019 (Max.)
Festvergütung	860	863	860	860	860	0	860	860
Nebenleistungen	18	86	18	18	12	0	12	12
Summe	878	949	878	878	872	0	872	872
Einjährige variable Vergütung	600	424	0	1.200	600	0	0	1.200
Mehrjährige variable Vergütung								
Vierjährige variable Vergütung	667	424	0	1.265	667	0	0	1.265
Optionsprogramm (4 Jahre)	433	344	0	935	433	0	0	935
Summe	1.700	1.192	0	3.400	1.700	0	0	3.400
Versorgungsaufwand	486	627	486	486	450	0	450	450
Gesamtvergütung	3.064	2.768	1.364	4.764	3.022	0	1.322	4.722

in Tsd. €	Ulrik Svensson Vorstand seit 01.01.2017				Bettina Volkens ¹⁾ Vorstand seit 01.07.2013			
	2019	2018	2019 (Min.)	2019 (Max.)	2019	2018	2019 (Min.)	2019 (Max.)
Festvergütung	860	863	860	860	860	863	860	860
Nebenleistungen	15	76	15	15	22	77	22	22
Summe	875	939	875	875	882	940	882	882
Einjährige variable Vergütung	600	424	0	1.200	600	424	0	1.200
Mehrfährige variable Vergütung								
Vierjährige variable Vergütung	667	424	0	1.265	667	424	0	1.265
Optionsprogramm (4 Jahre)	433	344	0	935	433	344	0	935
Summe	1.700	1.192	0	3.400	1.700	1.192	0	3.400
Versorgungsaufwand	471	629	471	471	478	616	478	478
Gesamtvergütung	3.046	2.760	1.346	4.746	3.060	2.748	1.360	4.760

¹⁾ Der Anstellungsvertrag mit Bettina Volkens wurde zum 31. Dezember 2019 vorzeitig beendet. Der Abfindungsbetrag ist nicht in der Tabelle „Gewährte Zuwendungen“ enthalten.

T064 ZUFLUSS

in Tsd. €	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011		Thorsten Dirks Vorstand seit 01.05.2017		Harry Hohmeister Vorstand seit 01.07.2013		Detlef Kayser Vorstand seit 01.01.2019	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Festvergütung	1.634	1.380	860	863	860	863	860	-
Nebenleistungen	28	115	15	73	18	86	12	-
Summe	1.662	1.495	875	936	878	949	872	0
Einjährige variable Vergütung	576	1.385	303	865	303	865	303	-
Mehrfährige variable Vergütung								
Dreijährige variable Vergütung	864	436	360	-	540	291	-	-
Optionsprogramm (4 Jahre)	1.485	1.800	-	-	990	1.200	-	-
Summe	2.925	3.621	663	865	1.833	2.356	303	0
Versorgungsaufwand	920	1.001	486	637	486	627	450	-
Gesamtvergütung	5.507	6.117	2.024	2.438	3.197	3.932	1.625	0

in Tsd. €	Ulrik Svensson Vorstand seit 01.01.2017		Bettina Volkens ¹⁾ Vorstand seit 01.07.2013	
	2019	2018	2019	2018
Festvergütung	860	863	860	863
Nebenleistungen	15	76	22	77
Summe	875	939	882	940
Einjährige variable Vergütung	303	865	303	865
Mehrfährige variable Vergütung				
Dreijährige variable Vergütung	540	-	540	291
Optionsprogramm (4 Jahre)	-	-	990	1.200
Summe	843	865	1.833	2.356
Versorgungsaufwand	471	629	478	616
Gesamtvergütung	2.189	2.433	3.193	3.912

¹⁾ Der Anstellungsvertrag mit Bettina Volkens wurde zum 31. Dezember 2019 vorzeitig beendet. Der Abfindungsbetrag ist nicht in der Tabelle „Zufluss“ enthalten.

Weiterentwicklung des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands für Geschäftsjahre ab 2020

Der Aufsichtsrat hat mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2020 Anpassungen an dem seit 2019 geltenden Vergütungssystem beschlossen. Diese sollen insbesondere den gesetzlichen Neuregelungen durch das Gesetz zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) sowie der Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 16. Dezember 2019 gerecht werden. Darüber hinaus greift der Aufsichtsrat damit die Anforderungen von Investoren und Stimmrechtsberatern im Nachgang zur letzten Hauptversammlung auf. Das neue Vergütungssystem gilt seit dem 1. Januar 2020 für alle sieben amtierenden Vorstandsmitglieder und kommt bei Neubestellungen und Vertragsverlängerungen zur Anwendung.

Das angepasste und durch den Aufsichtsrat beschlossene Vergütungssystem wird im Rahmen der Billigung nach § 120a (1) AktG auf der Hauptversammlung am 5. Mai 2020 zur Abstimmung vorgelegt. Die Anpassungen am Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands werden nachfolgend erläutert. Für die vollständige Darstellung des zur Abstimmung gestellten Systems wird auf die Einladung zur Hauptversammlung verwiesen.

UMSTELLUNG BEI DEN FINANZIELLEN ZIELGRÖSSEN IN DER EINJÄHRIGEN VARIABLEN VERGÜTUNG

Im Sinne einer wertorientierten Unternehmenssteuerung erfolgt eine Umstellung der finanziellen Zielgrößen auf den Adjusted ROCE (2019: Adjusted EBIT-Wachstum) und die Adjusted EBIT-Marge (2019: EBIT-Marge). Damit wird auf die wesentlichen Steuerungsgrößen des Konzerns abgestellt und insbesondere der Kapitaleinsatz berücksichtigt.

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

Beide Kriterien gehen jeweils mit 42,5% in die Berechnung der einjährigen variablen Vergütung ein. Wie bislang bemisst sich der Jahresbonus darüber hinaus zu 15% an nichtfinanziellen Erfolgszielen, deren Erreichung anhand objektiver, messbarer Indikatoren überprüft wird. Mit der Umbenennung dieser Zielkategorie in „Gesamt- und individuelle Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele“ hat der Aufsichtsrat die Möglichkeit, neben den im Jahr 2018 beschlossenen sechs Nachhaltigkeitsparametern (Mitarbeiter, Kunden, Compliance, Reputation, Qualität und Umwelt) weitere Aspekte in die Zielformulierung aufzunehmen.

UMSTELLUNG DER MEHRJÄHRIGEN VARIABLEN VERGÜTUNG AUF EINEN PERFORMANCE SHARE PLAN

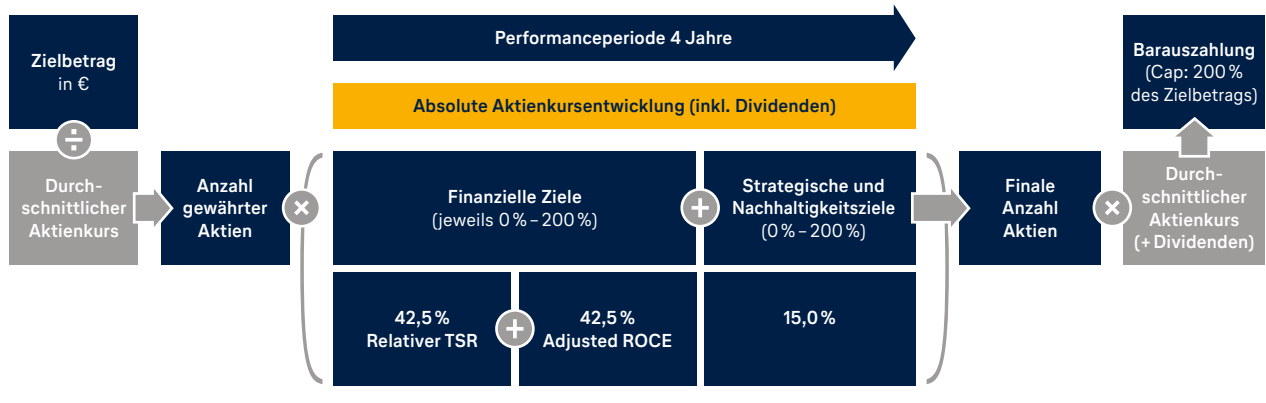
Zur Stärkung des Kapitalmarktbezugs und entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 erfolgt die Gewährung der mehrjährigen variablen Vergütung für die Mitglieder des Vorstands ab dem Jahr 2020 aktienbasiert. Zukünftig erhalten die Vorstandsmitglieder zu Beginn der Performanceperiode eine Anzahl virtueller Aktien, deren finale Anzahl von der Erreichung der Erfolgsziele abhängig ist. Damit wird zusätzlich zur relativen Aktienkursentwicklung auch der absolute Aktienkurs der Lufthansa Aktie berücksichtigt. Der Adjusted ROCE und der relative Total Shareholder Return werden als Erfolgsziele beibehalten und gehen weiterhin mit jeweils 42,5% in die Bemessung des LTI ein. Dies gilt ebenso für die nichtfinanziellen Ziele, die weiterhin mit 15% einfließen. Mit der Umbenennung in „Strategische und Nachhaltigkeitsziele“ unterstreicht der Aufsichtsrat noch einmal die Bedeutung einer aus der langfristigen Strategie abgeleiteten und auf den nachhaltigen Unternehmenswert ausgerichteten Incentivierung des Vorstands.

G41 ÜBERSICHT DER ÄNDERUNGEN AM VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM

Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2019	Aspekt	Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2020
Erfolgsziele: - Adjusted EBIT-Wachstum (42,5%) - EBIT-Marge (42,5%) - Nachhaltigkeitsparameter (15%)	Einjährige variable Vergütung (Jahresbonus)	Erfolgsziele: - Adjusted ROCE (42,5%) - Adjusted EBIT-Marge (42,5%) - Gesamt- und individuelle Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele (15%)
Performance Cash Plan	Mehrjährige variable Vergütung (LTI)	Performance Share Plan - Gewährung virtueller Aktien - Beibehaltung der bisherigen finanziellen Ziele - Erweiterung der nichtfinanziellen Ziele: „Strategische und Nachhaltigkeitsziele“
- Investitionsverpflichtung: 15% der tatsächlich erreichten variablen Vergütung p. a. (brutto) - Haltedauer: bis Ende der Bestellung	Aktienhaltevorschriften	- Vereinbarung einer festen Aufbaufrist von grundsätzlich 4 Jahren, unabhängig von der variablen Vergütung - Erweiterung der Haltedauer auf bis zu 4 Jahre nach Ende der Dienstzeit, mit ratiertem Abbau in Höhe von max. 25% des Aktienbestands pro Jahr
Kein Clawback	Clawback	Einführung einer Compliance- und Performance-Clawback-Regelung
- Cap besteht für Jahresbonus, LTI und Gesamtvergütung (inkl. Altersversorgung und Nebenleistungen) - Ausnahme: Flugvergünstigungen nicht begrenzt (Abweichungserklärung zum Kodex)	Maximalvergütung (Gesamt-Cap)	Einbeziehung der den Vorständen gewährten Flugvergünstigungen in das Cap

Performance Share Plan im LTI ab 2020

G42 MEHRJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG (LTI) 2020



EINFÜHRUNG EINER CLAWBACK-REGELUNG

Der Aufsichtsrat hat die Möglichkeit, die einjährige und mehrjährige variable Vergütung in den nachfolgend genannten Fällen einzubehalten oder zurückzufordern:

- In den Fällen einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verletzung der gesetzlichen Pflichten oder eines Verstoßes gegen unternehmensinterne Richtlinien (Compliance-Clawback) besteht der Rückforderungsanspruch in Höhe des eingetretenen Schadens beziehungsweise maximal in Höhe der für das Geschäftsjahr, in dem die Pflichtverletzung stattgefunden hat, ausbezahlten variablen Vergütung.
- Wurden variable Vergütungsbestandteile, die an das Erreichen bestimmter Ziele geknüpft sind, auf der Grundlage falscher Daten zu Unrecht ausbezahlt (Performance-Clawback), besteht der Rückforderungsanspruch aus dem sich aus der Neuberechnung der Höhe der variablen Vergütung im Vergleich zur erfolgten Auszahlung ergebenden Unterschiedsbetrag.

Die Geltendmachung des Rückforderungsanspruchs oder Einbehalts steht im pflichtgemäßen Ermessen des Aufsichtsrats.

SHARE OWNERSHIP GUIDELINES

Die 2019 eingeführte Aktienhalteverpflichtung wurde dahingehend angepasst, dass die vorgesehene Investitionsverpflichtung aus der variablen Vergütung abgeschafft und durch eine feste Aufbauperiode von grundsätzlich vier Jahren ersetzt wurde. Gleichzeitig wurde die Aktienhalteverpflichtung auf einen Zeitraum von vier Jahren nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand verlängert. Dabei kann der zu haltende Aktienanteil nach dem Ende der Dienstzeit jährlich anteilig abgebaut werden.

Die Einhaltung dieser Verpflichtung ist jährlich durch die Mitglieder des Vorstands nachzuweisen und wird ab dem kommenden Geschäftsjahr im Rahmen des Vergütungsberichts veröffentlicht.

MAXIMALVERGÜTUNG

Der Aufsichtsrat hatte bereits vor dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) betragsmäßige Höchstgrenzen für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung sowie für die Vergütung insgesamt (inklusive Nebenleistungen und Versorgungszusage) vereinbart. Bisher waren die privaten Flugreisen der Vorstandsmitglieder, die entsprechend den IATA-Regularien und mit eingeschränktem Buchungsstatus zu Vollzahlern erfolgen, jedoch nicht von der Höchstgrenze erfasst. Seit dem 1. Januar 2020 umfasst die Maximalvergütung nun auch diese Nebenleistungen für die Mitglieder des Vorstands. Die entsprechende Abweichungserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex entfällt damit.

Sofern die Vergütung diese Höchstgrenze überschreitet, erfolgt eine entsprechende Kürzung der variablen Bezüge.

Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

Struktur der Aufsichtsratsvergütung

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

Die ordentlichen Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten gemäß § 13 Abs. 1 der Satzung für jedes Geschäftsjahr eine Vergütung in Höhe von 80 Tsd. EUR. Der Vorsitzende erhält 240 Tsd. EUR, der stellvertretende Vorsitzende 120 Tsd. EUR. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält zusätzlich 60 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder des Prüfungsausschusses erhalten zusätzlich 30 Tsd. EUR. Vorsitzende anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 40 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 20 Tsd. EUR. Vergütungen für Ausschusstätigkeiten stehen unter dem Vorbehalt, dass der Ausschuss im Geschäftsjahr mindestens einmal getagt hat.

Scheiden Mitglieder des Aufsichtsrats im Laufe eines Geschäftsjahres aus dem Aufsichtsrat oder einer mit einer zusätzlichen Vergütung verbundenen Tätigkeit in einem seiner Ausschüsse aus, erhalten sie eine zeitanteilige Vergütung. Die zeitanteilige Vergütung für Ausschusstätigkeiten steht unter dem Vorbehalt, dass der jeweilige Ausschuss bereits mindestens einmal getagt hat.

Höhe der Aufsichtsratsvergütung

Der Aufwand für die festen Vergütungen sowie die Vergütung für die Ausschusstätigkeit des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2019 2.170 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.107 Tsd. EUR).

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

Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 62 Tsd. EUR (Vorjahr: 68 Tsd. EUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für die Tätigkeit 2 Tsd. EUR (Vorjahr: 27 Tsd. EUR) vergütet.

T065 VERGÜTUNGEN AUFSICHTSRAT

	2019			2018		
	Feste Vergütungen	Vergütung für Ausschusstätigkeit	AR-Vergütungen gesamt	Feste Vergütungen	Vergütung für Ausschusstätigkeit	AR-Vergütungen gesamt
in Tsd. €						
Karl-Ludwig Kley	240	60	300	240	40	280
Christine Behle	120	20	140	120	20	140
Nicoley Baublies (bis 08.05.2018)	-	-	-	28	-	28
Alexander Behrens (seit 08.05.2018)	80	30	110	52	20	72
Jörg Cebulla	80	30	110	80	20	100
Herbert Hainer	80	40	120	80	20	100
Christian Hirsch (seit 08.05.2018)	80	-	80	52	-	52
Robert Kimmitt (bis 08.05.2018)	-	-	-	28	-	28
Carsten Knobel (seit 09.01.2018)	80	30	110	78	29	107
Holger Benjamin Koch (seit 08.05.2018)	80	-	80	52	-	52
Martin Koehler	80	20	100	80	-	80
Doris Krüger	-	-	-	28	10	38
Eckhard Lieb (bis 08.05.2018)	-	-	-	28	10	38
Jan-Willem Marquardt (bis 08.05.2018)	-	-	-	28	10	38
Martina Merz	80	-	80	80	-	80
Ralf Müller (bis 08.05.2018)	-	-	-	28	-	28
Michael Nilles (seit 08.05.2018)	80	-	80	52	-	52
Monika Ribar	80	30	110	80	30	110
Birgit Rohleder (seit 08.05.2018)	80	-	80	52	-	52
Ilja Schulz (seit 08.05.2018)	80	20	100	52	13	65
Olivia Stelz (seit 08.05.2018)	80	-	80	52	-	52
Miriam Sapiro	80	-	80	80	-	80
Andreas Strache (bis 08.05.2018)	-	-	-	28	-	28
Stephan Sturm	80	60	140	80	60	140
Christina Weber	80	30	110	80	20	100
Birgit Weinreich (bis 08.05.2018)	-	-	-	28	7	35
Klaus Winkler (seit 08.05.2018)	80	-	80	52	-	52
Matthias Wissmann	80	-	80	80	-	80
Gesamt	1.800	370	2.170	1.798	309	2.107

ÜBERNAHMERECHTLICHE ANGABEN NACH § 289A ABS. 1 HGB UND § 315A ABS. 1 HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen, Rechte und Pflichten

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.224.177.297,92 EUR, aufgeteilt in 478.194.257 auf den Namen lautende Stückaktien. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital. Die Übertragung der Aktien ist an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden (Vinkulierung). Die Gesellschaft darf die Zustimmung nur verweigern, wenn durch die Eintragung des neuen Aktionärs in das Aktienregister die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte. Dies geschah im Geschäftsjahr 2019 jedoch nicht. Die Aktionäre nehmen nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Satzung ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Jede Aktie gewährt eine Stimme.

Stimmrechts- oder Übertragungsbeschränkungen

Zur Aufrechterhaltung der Luftverkehrsbetriebsgenehmigung sowie der Luftverkehrsrechte zum Anflug diverser internationaler Ziele ist ein Anteil deutscher beziehungsweise europäischer Aktionäre von mindestens 50 % des Grundkapitals der Gesellschaft erforderlich. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionäre 40 %, ist die Deutsche Lufthansa AG gemäß § 4 Abs. 1 Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) in Verbindung mit § 71 Abs. 1 Nr. 1 AktG insbesondere befugt, eigene Aktien zu erwerben. Wird ein Ausländeranteil von 45 % im Aktienregister erreicht, ist die Gesellschaft ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital gegen Bareinlage durch die Ausgabe neuer Aktien um bis zu 10 % zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (§ 4 Abs. 2 und 3 LuftNaSiG in Verbindung mit § 4 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft). Nähert sich der Anteil ausländischer Aktionäre der 50 %-Grenze, kann die Gesellschaft die Zustimmung zur Eintragung neuer ausländischer Aktionäre ins Aktienregister verweigern (§ 5 Abs. 1 der Satzung). Die Gesellschaft ist weiterhin ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats zuletzt eingetragene Aktionäre aufzufordern, ihre Aktien zu veräußern. Ab dem vierten Tag nach Bekanntmachung der Aufforderung können die betroffenen Aktionäre die Rechte aus den betroffenen Aktien nicht mehr ausüben. Wird der Aufforderung nicht binnen vier Wochen nachgekommen, ist die Gesellschaft nach Verstreichen einer Nachfrist von drei Wochen berechtigt, die betreffenden Aktien gegen Entschädigung für verlustig zu erklären. Am 31. Dezember 2019 lag der Anteil ausländischer Aktionäre im Aktienregister der Gesellschaft bei 33,7 %. Am 11. April 2019 hatte die Gesellschaft veröffentlicht, dass der Bestand nicht deutscher Aktionäre über 40 % (41,7 %) lag. Die Gesellschaft entschied jedoch nach sorgfältiger Analyse, keine eigenen Aktien gemäß § 4 Abs. 1 LuftNaSiG zu erwerben. Im Geschäftsjahr 2019 wurden somit keine Maßnahmen ergriffen, um den Ausländeranteil zu begrenzen. Weitere Informationen zum LuftNaSiG und die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur finden sich unter  www.lufthansagroup.com/investor-relations.

Im Rahmen der jährlichen Aktien-Beteiligungsprogramme für Mitarbeiter, Führungskräfte und Vorstände 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 2019 keine Meldungen hinsichtlich direkter oder indirekter Beteiligungen vor, die 10 % der Stimmrechte übersteigen.

Inhaber von Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, sind bei der Gesellschaft nicht vorhanden.

Stimmrechtskontrolle von Mitarbeiteraktien bei mittelbarer Kontrollrechtsausübung

Soweit die Gesellschaft im Rahmen ihrer Mitarbeiterprogramme Aktien an Mitarbeiter ausgibt, werden die Aktien den Mitarbeitern unmittelbar übertragen. Die begünstigten Mitarbeiter können die ihnen aus den Mitarbeiteraktien zustehenden Kontrollrechte wie andere Aktionäre unmittelbar nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Bestimmungen der Satzung ausüben.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung beziehungsweise Abberufung der Vorstandsmitglieder und Änderung der Satzung

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und bestimmt deren Anzahl. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Jede Satzungsänderung bedarf eines Hauptversammlungsbeschlusses mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung durch die Aktionäre vertretenen Grundkapitals. Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung betreffen (§ 11 Abs. 4 der Satzung). Darüber hinaus ist der Aufsichtsrat bei Ausübung oder nach Ablauf eines Genehmigten Kapitals ermächtigt, § 4 der Satzung entsprechend anzupassen.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Die Deutsche Lufthansa AG verfügte zum 31. Dezember 2019 über ein Genehmigtes Kapital A in Höhe von 450.000.000,00 EUR sowie ein Genehmigtes Kapital B in Höhe von 22.362.168,32 EUR:

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 450.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Von dieser Ermächtigung wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 30.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeiter gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital B). Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Von dieser Ermächtigung machte die Gesellschaft im Berichtszeitraum in Höhe von 7.637.831,68 EUR Gebrauch, um 2.983.528 neue Aktien auszugeben.

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

Die Deutsche Lufthansa AG ist in den in § 71 AktG gesetzlich geregelten Fällen zum Rückkauf von Aktien und zur Veräußerung zurückgekaufter Aktien befugt. Darüber hinaus ist die Gesellschaft durch Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 eigene Aktien zu erwerben. Die Ermächtigungen können unter anderem dazu genutzt werden, 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.

Weitere Angaben zum genehmigten Kapital, bedingten Kapital und zum Erwerb eigener Aktien ➤ **Erläuterung 31, S. 176 f.**

Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Das von der Gesellschaft betriebene EMTN-Programm zur Begebung von Anleihen beinhaltet eine Kontrollwechselklausel, wonach Gläubiger von hierunter ausgegebenen Anleihen im Fall eines Kontrollwechsels die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe verlangen können. Der Kontrollwechsel ist an die unter dem EMTN-Programm näher definierten Begriffe der Kontrolle und eine innerhalb eines Kontrollwechselzeitraums stattfindende Ratingherabstufung aufgrund des Kontrollwechsels geknüpft. Unter diesem Programm ist aktuell eine Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 6. September 2024 ausstehend.

Im August 2015 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Hybrid-Anleihe über 500 Mio. EUR mit Fälligkeit am 12. August 2075 begeben, die ebenfalls die zuvor beschriebene Kontrollwechselklausel beinhaltet. Darüber hinaus hat die Deutsche Lufthansa AG 2016 und 2019 Schuldscheindarlehen platziert, die ebenfalls ähnliche Kontrollwechselklauseln beinhalten. Hiervon sind zum 31. Dezember 2019 insgesamt noch 2.076 Mio. EUR ausstehend.

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

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

Falls der Vertrag endet, weil das Sonderkündigungsrecht ausgeübt oder der Vertrag innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten seit und im Zusammenhang mit dem Kontrollwechsel einvernehmlich aufgehoben wurde, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags. Entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex darf die Höhe der Abfindung dabei 150 % der vertraglich vereinbarten Abfindungshöchstgrenze von zwei Jahresvergütungen (einschließlich Nebenleistungen) nicht überschreiten. ➤ **Vergütungsbericht, S. 115 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 mit 16.273 Mio. EUR auf Vorjahresniveau.
| Jahresergebnis bei 595 Mio. EUR. | Bilanzsumme steigt auf 29.132 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 PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, geprüft. Er wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht. Der Jahresabschluss ist im Internet dauerhaft verfügbar. <http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/finanzberichte.html>.

Im vorliegenden Geschäftsbericht ist der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG mit dem Lagebericht des Lufthansa Konzerns zusammengefasst. Die Deutsche Lufthansa AG und ihre Ergebnisse beinhalten auch die Konzernzentrale mit den Zentralfunktionen für Unternehmensentwicklung, Finanzen und Controlling, Kommunikation, öffentliche Angelegenheiten, Personal, Recht und Compliance sowie Datenschutz, Sicherheit und Beschaffung. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Deutschen Lufthansa AG entsprechen im Wesentlichen denen des Konzerns. ➔ **Gesamtwirtschaftliche Lage, S. 28 f.; Branchenentwicklung, S. 29 f.; Geschäftsverlauf, S. 31 f.**

ERTRAGSLAGE

Die Deutsche Lufthansa AG steigerte das Jahresergebnis im Geschäftsjahr 2019 um 75% auf 595 Mio. EUR. Entscheidenden Einfluss auf die Ertragslage hatte die im Vergleich zum Vorjahr signifikant verbesserte Marktentwicklung der zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen bestehenden Deckungsvermögen, die ein deutlich schwächeres Beteiligungsergebnis und einen erneuten Anstieg der Treibstoffkosten überkompensieren konnte.

Umsatz und Erträge

70 Mio. Passagiere befördert

Im Geschäftsjahr 2019 lag die Zahl der beförderten Fluggäste mit 70 Mio. um 1% über der des Vorjahres (Vorjahr: 69 Mio.). Das Angebot stieg um 4%, der Absatz legte um 5% zu. Die Auslastung stieg in der Folge um 1 Prozentpunkt auf 82%. Die Durchschnittserlöse sind um 3% gegenüber Vorjahr gesunken.

Betriebliche Erträge steigen um 4 %

Die Entwicklung der betrieblichen Erträge ist zum einen durch den Anstieg der Verkehrserlöse um 1% auf 14.885 Mio. EUR (Vorjahr: 14.677 Mio. EUR) gekennzeichnet. Zum anderen stiegen die sonstigen betrieblichen Erträge um 44% auf 1.663 Mio. EUR (Vorjahr: 1.158 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf die vorzeitige Beendigung eines Währungssicherungsgeschäfts in Höhe von 402 Mio. EUR zurückzuführen.

Aufwendungen

Betriebliche Aufwendungen steigen um 6 %

Die betrieblichen Aufwendungen betrugen 17.390 Mio. EUR und lagen damit um 908 Mio. EUR über denen des Vorjahres (16.482 Mio. EUR).

Größter Treiber für den Anstieg im Materialaufwand um 760 Mio. EUR auf 10.762 Mio. EUR ist in diesem Geschäftsjahr erneut der Treibstoffaufwand, der um 12% auf 3.672 Mio. EUR zunahm. Dies ist auf eine gegenüber dem Vorjahr größere Menge (2%) und die Aufwertung des US-Dollars zurückzuführen (6%). Außerdem wurde die im Vergleich zum Vorjahr mit 8% rückläufige Preisentwicklung durch ein stark belastendes Preissicherungsergebnis in Höhe von 428 Mio. EUR überkompensiert.

T066 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG

	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2019 in Mio. €	Veränderung in %	2019 in Tsd.	Veränderung in %	2019 in Mio.	Veränderung in %	2019 in Mio.	Veränderung in %	2019 in %	Veränderung in P.
Europa	5.589	-2	51.780	-1	54.885	3	41.893	2	76	-1
Amerika	5.300	2	8.962	5	80.542	3	68.967	5	86	2
Asien/Pazifik	2.878	4	5.286	6	49.637	5	42.223	6	85	1
Nahost/Afrika	1.118	9	3.565	12	17.877	6	14.175	8	79	1
Gesamtverkehr	14.885	1	69.593	1	202.941	4	167.258	5	82	1

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind um 5 % auf 6.993 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 6.653 Mio. EUR). Die Gebühren stellen mit 1.982 Mio. EUR weiterhin die größte Aufwandsposition unter den bezogenen Leistungen dar. Trotz rückläufiger Preisentwicklung lagen sie insgesamt vor allem mengen- und währungsbedingt um 2 % über dem Vorjahr (Vorjahr: 1.946 Mio. EUR). Dem Anstieg bei den Flugsicherungsgebühren (1 %), den Landegebühen (5 %) und den Abfertigungsgebühren (2 %) stand die rückläufige Entwicklung bei den Fluggastgebühren (2 %) entgegen.

Die Aufwendungen für bezogene Technikleistungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 15 % auf 2.042 Mio. EUR (Vorjahr: 1.781 Mio. EUR). Die Entwicklung ist auf die im Vergleich zum Vorjahr höhere Anzahl von Triebwerkswartungsereignissen sowie auf zusätzlich erforderliche Zuführungen zu Instandhaltungsrückstellungen zurückzuführen. Die Charteraufwendungen sanken im Vergleich zum Vorjahr um 7 % auf 627 Mio. EUR (Vorjahr: 675 Mio. EUR). Dieser Rückgang hängt im Wesentlichen mit einer Vertragsanpassung im Rahmen des Regionalcharterkonzepts mit der Lufthansa CityLine zusammen. Die Aufwendungen für Operating Leases sind gegenüber dem Vorjahr um 6 % auf 865 Mio. EUR angestiegen. Der Beendigung von sechs Leasingverträgen mit zwei österreichischen Mieterbeteiligungsgesellschaften stehen Neuverträge für verschiedene von der Lufthansa selbst sowie den anderen Lufthansa Group Airlines Eurowings, Lufthansa CityLine, Lufthansa Cargo und Air Dolomiti genutzte Flugzeugmuster gegenüber.

Der Personalaufwand sank um 3 % auf 3.049 Mio. EUR (Vorjahr: 3.134 Mio. EUR), vor allem aufgrund niedrigerer Bonusrückstellungen und geringerer Aufwendungen für die Altersversorgung. Der Vorjahreswert enthielt einen einmaligen Bewertungseffekt aus der erstmaligen Berücksichtigung adjustierter Sterbetafeln.

Die Abschreibungen sind im Vergleich zum Vorjahr (534 Mio. EUR) um 11 % auf 594 Mio. EUR gestiegen. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die außerplanmäßigen Abschreibungen mehrerer Flugzeuge sowie auf bereits aktivierte Entwicklungsaufwendungen für eine konzernweite digitale Vertriebsplattform zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 2.985 Mio. EUR um 6 % über dem Vorjahr (Vorjahr: 2.812 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Aufwendungen aus der Fremdwährungsbewertung.

Ergebnisentwicklung

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sinkt um 28 %

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit sank im Geschäftsjahr 2019 um 28 % auf 546 Mio. EUR (Vorjahr: 759 Mio. EUR). Während die betrieblichen Erträge um 4 % auf 17.936 Mio. EUR anstiegen (Vorjahr: 17.241 Mio. EUR), erhöhten sich die betrieblichen Aufwendungen um 6 % auf 17.390 Mio. EUR (Vorjahr: 16.482 Mio. EUR). Das in Anlehnung an die Konzernergebnisgröße ermittelte Adjusted EBIT betrug im Geschäftsjahr

1.117 Mio. EUR (Vorjahr: 1.621 Mio. EUR). Wesentliche Überleitungspositionen sind Zu- und Abschreibungen auf Beteiligungsansätze, die außerplanmäßigen Abschreibungen auf mehrere Flugzeuge sowie die Wertberichtigung einer sonstigen Forderung gegenüber einem insolventen Geschäftspartner.

T067 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio. €	2019	2018
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	14.885	14.677
Andere Betriebserlöse	1.388	1.406
Umsatzerlöse	16.273	16.083
Sonstige betriebliche Erträge	1.663	1.158
Materialaufwand	- 10.762	- 10.002
Personalaufwand	- 3.049	- 3.134
Abschreibungen	- 594	- 534
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.985	- 2.812
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	546	759
Beteiligungsergebnis	476	942
Zinsergebnis	- 352	- 1.333
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	- 45	- 46
Finanzergebnis	79	- 437
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	625	322
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 293	- 363
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	291	421
Ergebnis nach Steuern	623	380
Sonstige Steuern	- 28	- 41
Jahresergebnis	595	339
Einstellungen in die Gewinnrücklagen	297	-
Entnahmen aus den Gewinnrücklagen	-	41
Bilanzgewinn	298	380

Finanzergebnis steigt um 516 Mio. EUR

Das Finanzergebnis stieg um 516 Mio. EUR auf 79 Mio. EUR (Vorjahr: - 437 Mio. EUR). Es setzt sich aus einem Beteiligungsergebnis von 476 Mio. EUR (Vorjahr: 942 Mio. EUR), einem Zinsergebnis von - 352 Mio. EUR (Vorjahr: - 1.333 Mio. EUR) und den übrigen Finanzposten von - 45 Mio. EUR (Vorjahr: - 46 Mio. EUR) zusammen.

Das Beteiligungsergebnis beinhaltet Ergebnisabführungen in Höhe von - 221 Mio. EUR (Vorjahr: 242 Mio. EUR) und sonstige Beteiligungserträge in Höhe von 697 Mio. EUR (Vorjahr: 700 Mio. EUR). Der deutliche Rückgang erklärt sich vor allen mit negativen Ergebnissen der Eurowings GmbH in Höhe von - 414 Mio. EUR (Vorjahr: - 292 Mio. EUR), der Lufthansa Cargo AG in Höhe von - 47 Mio. EUR (Vorjahr: 263 Mio. EUR), der LSG Lufthansa Service Holding AG in Höhe von - 144 Mio. EUR (Vorjahr: - 25 Mio. EUR) und der Lufthansa CityLine GmbH in Höhe von - 110 Mio. EUR

(Vorjahr: – 61 Mio. EUR), der auch nicht mit im Vergleich zum Vorjahr sogar verbesserten Ergebnissen der Lufthansa Technik AG in Höhe von 310 Mio. EUR (Vorjahr: 230 Mio. EUR) und der Miles & More GmbH in Höhe von 115 Mio. EUR (Vorjahr: 101 Mio. EUR) kompensiert werden konnte. Zu den sonstigen Beteiligungserträgen trugen die Dividende der Air Trust GmbH in Höhe von 404 Mio. EUR (Vorjahr: 429 Mio. EUR) und die Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften in Höhe von 288 Mio. EUR (Vorjahr: 267 Mio. EUR) bei.

Das Zinsergebnis betrug im Geschäftsjahr – 352 Mio. EUR (Vorjahr: – 1.333 Mio. EUR). Es wurde in Höhe von 1.231 Mio. EUR (Vorjahr: 719 Mio. EUR) durch die weiterhin sinkende Entwicklung des für die Bewertung der Pensionsrückstellungen anzuwendenden Abzinsungszinssatzes von 2,71% (Vorjahr: 3,21%) belastet. Zinsaufwendungen in Höhe von 146 Mio. EUR, die sich im Zusammenhang mit der aus einem Urteil des Bundesgerichtshofs zur Nichtabziehbarkeit von Teilwertabschreibungen auf grenzüberschreitende Darlehen resultierenden Steuernachzahlung ergeben, belasten das Zinsergebnis zusätzlich. Gegenläufig wirkte sich die im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbesserte Marktbewertung der zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögen in Höhe von 1.067 Mio. EUR (Vorjahr: – 566 Mio. EUR) positiv aus.

Die unter den übrigen Finanzposten erfassten Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen mit – 45 Mio. EUR auf Vorjahresniveau. Sie erklären sich mit der Abschreibung auf die Beteiligungsbuchwerte von zwei österreichischen Flugzeug-Leasinggesellschaften sowie der Wertberichtigung auf eine sonstige Forderung gegenüber einem insolventen Geschäftspartner.

Jahresüberschuss steigt um 256 Mio. EUR

Das betriebliche Ergebnis und das Finanzergebnis addieren sich auf 625 Mio. EUR (Vorjahr: 322 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr werden die Aufwendungen für Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 293 Mio. EUR annähernd durch einen entlastenden Effekt bei den latenten Steuern in Höhe von 291 Mio. EUR kompensiert. Für sonstige Steuern fiel im Geschäftsjahr ein Aufwand in Höhe von 28 Mio. EUR an. Insgesamt belief sich der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2019 somit auf 595 Mio. EUR (Vorjahr: 339 Mio. EUR).

FINANZLAGE

Cashflow

Operativer Cashflow sinkt um 237 Mio. EUR

Der operative Cashflow sank um 237 Mio. EUR auf 416 Mio. EUR (Vorjahr: 653 Mio. EUR). Die Deutsche Lufthansa AG hat im Berichtsjahr 2019 1.502 Mio. EUR (Vorjahr: 1.288 Mio. EUR) in Flugzeuge und Anzahlungen auf Fluggeräte investiert. Davon entfielen 772 Mio. EUR (Vorjahr: 266 Mio. EUR) auf Anzahlungen. Die Deutsche Lufthansa AG hat zur Finanzierung ihrer künftigen Zahlungsverpflichtungen aus Altersversorgungsansprüchen der Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2019 insgesamt 198 Mio. EUR (Vorjahr: 276 Mio. EUR) in verschiedene

insolvenzgeschützte Fondsanlagen übertragen. Aufgrund der hohen Investitionen in das Anlagevermögen und im Vergleich zum Vorjahr deutlich geringeren kompensierenden Effekten wie Rückzahlungen von Darlehen und erhaltene Dividenden ergab sich zum Bilanzstichtag ein Mittelabfluss von 1.330 Mio. EUR. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 179 Mio. EUR (Vorjahr: – 424 Mio. EUR) und resultierte im Wesentlichen aus der Begebung einer Eurobond-Anleihe.

VERMÖGENSLAGE

Die Bilanzsumme stieg um 1.669 Mio. EUR oder 6% auf 29.132 Mio. EUR (Vorjahr: 27.463 Mio. EUR). Das Anlagevermögen macht 81% der Bilanzsumme aus (Vorjahr: 82%).

T068 BILANZ DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	309	323
Flugzeuge	6.679	6.429
Übrige Sachanlagen	82	89
Finanzanlagen	16.440	15.588
Anlagevermögen	23.510	22.429
Vorräte	108	78
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	642	601
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.725	1.718
Wertpapiere	41	–
Schecks, Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	897	755
Umlaufvermögen	3.413	3.152
Rechnungsabgrenzungsposten	60	31
Aktive latente Steuern	2.142	1.851
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	7	–
Bilanzsumme	29.132	27.463
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	1.224	1.217
Kapitalrücklage	378	343
Gewinnrücklagen	6.200	5.902
Bilanzgewinn	298	380
Eigenkapital	8.100	7.842
Rückstellungen	6.602	6.769
Anleihen	1.098	1.000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.089	1.967
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.094	5.512
Übrige Verbindlichkeiten	5.135	4.366
Verbindlichkeiten	14.416	12.845
Rechnungsabgrenzungsposten	14	7
Bilanzsumme	29.132	27.463

Aktiva

Anlagevermögen steigt um 1.081 Mio. EUR

Das Anlagevermögen stieg um 1.081 Mio. EUR oder 5 % auf 23.510 Mio. EUR (Vorjahr: 22.429 Mio. EUR). Bei den Flugzeugen und Anzahlungen auf Fluggeräte ergab sich aufgrund der Investitionstätigkeit ein Anstieg von 250 Mio. EUR gegenüber Vorjahr. Das Finanzanlagevermögen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 852 Mio. EUR erhöht. Dies begründet sich im Wesentlichen mit der Einbringung von Flugzeugen in mehrere österreichische Leasinggesellschaften sowie mit Kapitalerhöhungen bei der Lufthansa Technik AG, der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Commercial Holding GmbH. Zudem erhöhten die Zuschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der Crane Strategic Investment S.C.S., der Air Dolomiti S.p.A. und der Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29 das Finanzanlagevermögen, während die Abschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte der Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 35 und Nr. 36 gegenläufig auf das Finanzanlagevermögen wirkten. Der Aufstockung und Neugewährung von Ausleihungen an verbundene Unternehmen (144 Mio. EUR) standen im Geschäftsjahr 2019 Rückzahlungen in Höhe von 322 Mio. EUR gegenüber.

Umlaufvermögen steigt um 261 Mio. EUR

Das Umlaufvermögen ist um 8 % auf 3.413 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 3.152 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einem im Vergleich zum Vorjahr höheren Bankbestand. Gleichzeitig sind auch die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der unter den Vorräten ausgewiesene Bestand an Emissionszertifikaten angestiegen.

Passiva

Eigenkapital steigt um 258 Mio. EUR

Das Eigenkapital erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des verbesserten Jahresergebnisses um 3 % und lag zum Bilanzstichtag bei 8.100 Mio. EUR (Vorjahr: 7.842 Mio. EUR). Bei gleichzeitig gestiegener Bilanzsumme reduzierte sich die Eigenkapitalquote um 1 Prozentpunkt auf 28 % (Vorjahr: 29 %). Die nach § 160 Abs. 1 Nr. 2 AktG erforderliche Angabe über die Bestandsentwicklung eigener Aktien erfolgt im Anhang [↗ Erläuterung 31, S. 176 f.](#)

Langfristiges Fremdkapital steigt um 1.425 Mio. EUR

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital stieg im Geschäftsjahr 2019 um 25 % auf 7.155 Mio. EUR (Vorjahr: 5.730 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf die Begebung einer neuen Anleihe, den Erwerb neuer Schuldscheindarlehen und zusätzliche im Berichtsjahr abgeschlossene Flugzeug-Leasingfinanzierungen 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 52 % (Vorjahr: 49 %). Das Anlagevermögen ist zu 65 % durch langfristige Mittel gedeckt (Vorjahr: 61 %).

Kurzfristiges Fremdkapital auf Vorjahresniveau

Das kurzfristige Fremdkapital lag mit 13.877 Mio. EUR nur unwesentlich unter dem Wert des Vorjahres (13.891 Mio. EUR). Dem Anstieg der Rückstellung für nicht ausgeflogene Flugdokumente und der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aufgrund Verlustübernahmen von Gesellschaften mit Ergebnisabführungsverträgen stand ein Rückgang bei den Steuerrückstellungen und den Rückstellungen für Sonderzuwendungen gegenüber.

Nettoverschuldung steigt um 747 Mio. EUR

Die bilanzielle Nettoverschuldung stieg im Wesentlichen aufgrund neuer Abschlüsse für Flugzeug-Leasingverbindlichkeiten um 747 Mio. EUR oder 21 % auf 4.300 Mio. EUR (Vorjahr: 3.553 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. 45 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.

Weitere Informationen zur erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und zur Entwicklung der Geschäftsfelder sowie zu Annahmen, die der Konzernprognose zugrunde liegen, finden sich im [↗ Prognosebericht, S. 106 ff.](#)

KONZERN- ABSCHLUSS

138	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
139	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
140	Konzernbilanz
142	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
143	Konzern-Kapitalflussrechnung
144	Konzernanhang
144	Allgemeine Angaben
157	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
164	Erläuterungen zur Konzernbilanz
164	Aktiva
176	Passiva
193	Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
198	Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
200	Sonstige Erläuterungen
217	Zusammensetzung des Konzerns
223	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
224	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
231	Wesentliche Beteiligungsgesellschaften
239	Übrige Anteile

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2019

T069 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2019	2018 ¹⁾
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	3	28.136	27.801
Andere Betriebserlöse	4	8.288	7.741
Umsatzerlöse		36.424	35.542
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	5	685	531
Sonstige betriebliche Erträge ²⁾	6	1.889	1.818
Materialaufwand	7	- 19.827	- 18.367
Personalaufwand	8	- 9.121	- 8.811
Abschreibungen ³⁾	9	- 2.776	- 2.205
Sonstige betriebliche Aufwendungen ⁴⁾	10	- 5.585	- 5.708
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		1.689	2.800
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	11	88	114
Übriges Beteiligungsergebnis	11	80	60
Zinserträge	12	79	68
Zinsaufwendungen	12	- 394	- 212
Übrige Finanzposten	13	318	- 46
Finanzergebnis		171	- 16
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.860	2.784
Ertragsteuern	14	- 615	- 588
Ergebnis nach Ertragsteuern		1.245	2.196
Auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		- 32	- 33
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis		1.213	2.163
„Unverwässertes“/„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	15	2,55	4,58

¹⁾ Vorjahreszahlen in den Umsatzerlösen und Materialaufwand angepasst.

²⁾ Darin enthalten 46 Mio. EUR (Vorjahr: 61 Mio. EUR) aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen.

³⁾ Darin enthalten 23 Mio. EUR (Vorjahr: 13 Mio. EUR) aus der Bildung von Abschreibungen auf langfristige Forderungen.

⁴⁾ Darin enthalten 120 Mio. EUR (Vorjahr: 100 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr 2019

T070 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €	2019	2018
Ergebnis nach Ertragsteuern	1.245	2.196
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge		
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	115	124
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	10	- 10
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge Reserve	258	434
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	476	- 90
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	13	- 2
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	15	1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	- 182	- 87
	705	370
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 1.108	- 974
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-	-
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert	7	5
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	- 1	-
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	345	117
	- 757	- 852
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	- 52	- 482
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	1.193	1.714
Auf nicht beherrschende Anteile entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	- 31	- 34
Auf Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	1.162	1.680

Weitere Details zur Gesamtergebnisrechnung finden sich im Konzernanhang im Abschnitt [Erläuterung 32, Rücklagen, S. 177 f.](#)

Konzernbilanz

zum 31. Dezember 2019

T071 KONZERNBILANZ – AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2019	31.12.2018
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ¹⁾	16	1.395	1.381
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	17	547	512
Flugzeuge und Reservetriebwerke	18 20	18.349	16.776
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile		2.270	2.133
Übriges Sachanlagevermögen	19 20	4.041	2.221
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	21	672	650
Übrige Beteiligungen	22 43	256	246
Langfristige Wertpapiere	22 43	53	41
Ausleihungen und Forderungen	23 43	469	512
Derivative Finanzinstrumente	43	906	828
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	27	116	118
Effektive Ertragsteuerforderungen		32	10
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	14	2.268	2.131
Langfristige Vermögenswerte		31.374	27.559
Vorräte	24	980	968
Vertragsvermögenswerte	25	277	234
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	26 43	5.417	5.576
Derivative Finanzinstrumente	43	459	357
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	27	245	217
Effektive Ertragsteuerforderungen		153	58
Wertpapiere	28 43	1.970	1.735
Bankguthaben und Kassenbestände	29 43	1.415	1.500
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	30	369	9
Kurzfristige Vermögenswerte		11.285	10.654
Bilanzsumme		42.659	38.213

¹⁾ Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

T072 KONZERNBILANZ – PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2019	31.12.2018 ¹⁾
Gezeichnetes Kapital	31	1.224	1.217
Kapitalrücklage	32	378	343
Gewinnrücklagen	32	5.617	4.555
Übrige neutrale Rücklagen	32	1.715	1.185
Konzernergebnis		1.213	2.163
Anteile der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital		10.147	9.463
Nicht beherrschende Anteile		109	110
Eigenkapital		10.256	9.573
Pensionsrückstellungen	33	6.659	5.865
Sonstige Rückstellungen	34	490	537
Finanzschulden	35 43	8.396	5.008
Vertragsverbindlichkeiten	36	25	22
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		76	137
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	37	32	51
Derivative Finanzinstrumente	43	128	222
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	14	611	583
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		16.417	12.425
Sonstige Rückstellungen	34	794	894
Finanzschulden	35 43	1.634	1.677
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	39 43	5.351	5.720
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	38	4.071	3.969
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	38	2.675	2.391
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	40	382	388
Derivative Finanzinstrumente	43	137	393
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen		402	783
Schulden in Verbindung mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	30	540	-
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		15.986	16.215
Bilanzsumme		42.659	38.213

¹⁾ Vorjahreszahlen in den Sonstigen Rückstellungen, den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den Übrigen Vertragsverbindlichkeiten angepasst.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals zum 31. Dezember 2019

T073 ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rücklage	Marktbe- wertung Finanz- instru- mente	Unter- schieds- betrag aus Währungs- umrech- nung	Neu- bewer- tungs- rücklage (Suk- zessiv- erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinn- rücklagen	Konzern- ergebnis	Anteil der Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigen- kapital	Nicht beherr- schende Anteile	Gesamt Eigen- kapital
in Mio.€												
Stand am 31.12.2017	1.206	263	605	264	236	326	1.431	3.449	2.340	8.689	103	8.792
Kapitalerhöhungen/ -herabsetzungen	11	80	-	-	-	-	-	-	-	91	1	92
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	1.963	-1.963	-	-	-
Dividenden	-	-	-	-	-	-	-	-	-377	-377	-28	-405
Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gewinn nach Steuern	-	-	-	-	-	-	-	-	2.163	2.163	33	2.196
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	252	124	-	-2	374	-857	-	-483	1	-482
In die Anschaffungskosten von nicht finanziellen Vermögens- werten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-620	-	-	-	-620	-	-	-620	-	-620
Stand am 31.12.2018	1.217	343	237	388	236	324	1.185	4.555	2.163	9.463	110	9.573
Restatement IFRIC 23	-	-	-	-	-	-	-	33	-	33	-	33
Angepasster Stand am 31.12.2018	1.217	343	237	388	236	324	1.185	4.588	2.163	9.496	110	9.606
Kapitalerhöhungen/ -herabsetzungen	7	35	-	-	-	-	-	-	-	42	1	43
Umbuchungen	-	-	-9	-	-	-	-9	1.792	-1.783	-	-	-
Dividenden	-	-	-	-	-	-	-	-	-380	-380	-33	-413
Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gewinn nach Steuern	-	-	-	-	-	-	-	-	1.213	1.213	32	1.245
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	569	115	-	28	712	-763	-	-51	-1	-52
In die Anschaffungskosten von nicht finanziellen Vermögens- werten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	-173	-	-	-	-173	-	-	-173	-	-173
Stand am 31.12.2019	1.224	378	624	503	236	352	1.715	5.617	1.213	10.147	109	10.256

Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr 2019

T074 KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2019	2018
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.		1.434	1.218
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.860	2.784
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)		2.738	2.178
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)		99	23
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	6 10	20	-34
Beteiligungsergebnis	11	-168	-174
Zinsergebnis	12	315	144
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern		-1.009	-670
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge		-134	-276
Veränderung Trade Working Capital		490	410
Veränderung übriger Aktiva/Passiva		-181	-276
Operativer Cashflow		4.030	4.109
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	16 17 18 19 20	-3.486	-3.709
Investitionen in Finanzanlagen	22 23	-73	-48
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen		-231	-388
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen		1	2
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen		3	4
Ausgaben für Käufe/Kapitalerhöhungen von/bei nicht konsolidierten Anteilen	21 22 43	-107	-48
Ausgaben für Käufe von konsolidierten Anteilen	47	-	-12
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen		132	146
Zinseinnahmen		70	51
Erhaltene Dividenden		243	143
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit		-3.448	-3.859
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		-4.989	-3.289
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		4.570	3.879
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen		-3.867	-3.269
Kapitalerhöhung	31 32	-	-
Transaktionen durch nicht beherrschende Anteile		1	1
Aufnahme Finanzschulden		3.843	987
Rückführung Finanzschulden		-3.413	-1.196
Gewinnausschüttung		-414	-349
Zinsausgaben		-178	-69
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit		-161	-626
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten		2	214
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen		-5	2
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	29	1.431	1.434
Abzüglich Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten von Gesellschaften, die am 31.12. zum Verkauf stehen		16	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 31.12. nicht zum Verkauf stehen¹⁾		1.415	1.434
Wertpapiere	28	1.970	1.735
Flüssige Mittel		3.385	3.169
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel		216	-600

¹⁾ Die Abweichung zu den in der Bilanz ausgewiesenen Bankguthaben und Kassenbeständen ergibt sich aus Termingeldern mit vereinbarter Laufzeit zwischen vier und zwölf Monaten in Höhe von 0 Mio. EUR (Vorjahr: 66 Mio. EUR).

Konzernanhang

Deutsche Lufthansa AG 2019

ALLGEMEINE ANGABEN

1 Unternehmensinformation

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern, deren Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften im Geschäftsjahr 2019 in fünf Geschäftsfeldern organisiert waren: Network Airlines, Eurowings, Logistik, Technik und Catering.

Die in das Handelsregister des Amtsgerichts Köln eingetragene Deutsche Lufthansa AG (HRB 2168) hat ihren Sitz in Köln, Deutschland.

Die nach § 161 AktG geforderte Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde abgegeben und den Aktionären im Internet unter www.lufthansagroup.com/entsprechenserklaerung zugänglich gemacht.

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Ergänzend wurden die nach § 315e Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Sämtliche vom IASB herausgegebenen, zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Konzernabschlusses geltenden und von der Deutschen Lufthansa AG angewendeten IFRS wurden von der Europäischen Kommission für die Anwendung in der EU übernommen. Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG wird in Mio. EUR aufgestellt. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind mit Ausnahme der durch neue oder geänderte Standards, Interpretationen beziehungsweise die IFRIC-Agenda-Entscheidung bezüglich des Ausweises der Verpflichtungen zur Entschädigung von Kunden für verspätete oder annullierte Flüge erforderlichen Änderungen beibehalten worden.

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG stellte den Konzernabschluss 2019 am 13. März 2020 auf. Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat den vorliegenden Konzernabschluss in seiner Sitzung am 18. März 2020 geprüft und gebilligt und damit zur Veröffentlichung freigegeben.

2 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

ERSTMALS IM GESCHÄFTSJAHRE ANZUWENDENDE INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS) UND INTERPRETATIONEN (IFRIC) SOWIE ÄNDERUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

T075 IFRS-VERLAUTBARUNG (MIT ANWENDUNGSPFLICHT AB GESCHÄFTSJAHRE 2019)

IFRS 16, Leasingverhältnisse
IFRIC 23, Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung
Änderungen an IAS 28, Langfristige Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures
Änderungen an IFRS 9, Vorfälligkeitsregelungen mit negativer Ausgleichsleistung
Jährliche Verbesserungen an den IFRS, Zyklus 2015 – 2017 mit Änderungen an IFRS 3, IFRS 11, IAS 12 und IAS 23
Änderungen an IAS 19, Planänderungen, -kürzungen und Abgeltungen

Die ab dem 1. Januar 2019 verpflichtend anzuwendenden Standards, Klarstellungen und Interpretationen, insbesondere IFRS 16, Leasingverhältnisse, und IFRIC 23, Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung, hatten Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns und werden im Folgenden dargestellt. Die erstmalige Anwendung aller anderen aufgeführten geänderten Rechnungslegungsvorschriften hatte keinen beziehungsweise keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

IFRS 16, Leasingverhältnisse. Nach den neuen Leasingvorschriften des IFRS 16 haben Leasingnehmer für ihre Zahlungsverpflichtungen aus Leasingverhältnissen grundsätzlich eine Leasingverbindlichkeit zu passivieren und ein Nutzungsrecht zu aktivieren. Die erstmalige Anwendung von IFRS 16 erfolgte in Übereinstimmung mit den Übergangsvorschriften des IFRS 16 nach dem modifizierten retrospektiven Ansatz. Die Vergleichszahlen für das Geschäftsjahr 2018 wurden dementsprechend nicht angepasst. Die Lufthansa Group hat sich dazu entschieden, Leasingverträge, die vor dem Übergangszeitpunkt abgeschlossen wurden, nicht neu zu überprüfen, sondern die bisherige Einschätzung unter IAS 17 und IFRIC 4 beizubehalten.

Seit dem 1. Januar 2019 werden Zahlungsverpflichtungen aus bisher als Operating Leasing-Verhältnissen qualifizierten Verträgen mit dem entsprechenden Grenzfremdkapitalzinsatz abgezinst und als Leasingverbindlichkeiten passiviert.

Die Abzinsung wird grundsätzlich unter Anwendung laufzeit- und währungsspezifischer Grenzfremdkapitalzinssätze ermittelt, es sei denn, der den Leasingzahlungen zugrunde liegende Zinssatz ist verfügbar. Jede Leasingrate wird in Tilgungszahlung und Zinsaufwand aufgeteilt. Der Zinsaufwand wird über die Laufzeit des Leasingverhältnisses erfolgswirksam erfasst. Das Nutzungsrecht wird linear über den kürzeren der beiden Zeiträume aus Laufzeit des Leasingvertrags und wirtschaftlicher Nutzungsdauer des Leasinggegenstands abgeschrieben.

Das Nutzungsrecht am Leasinggegenstand entspricht im Erstanwendungszeitpunkt grundsätzlich der entsprechenden Leasingverbindlichkeit, angepasst um passivisch abgegrenzte Leasingzahlungen. Anfängliche direkte Kosten werden nicht in die Bewertung des Nutzungsrechts am Leasinggegenstand zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung einbezogen. Bei der Ausübung von Ermessensentscheidungen wird der aktuelle Wissensstand zum Erstanwendungszeitpunkt berücksichtigt. Die Lufthansa Group hat von dem Wahlrecht Gebrauch gemacht, immaterielle Vermögenswerte vom Anwendungsbereich von IFRS 16 auszunehmen und einzelne Leasingverhältnisse, die im Jahr 2019 enden, in Übereinstimmung mit den Befreiungsregelungen für kurzfristige Leasingverhältnisse zu behandeln. Zahlungen aufgrund von Leasingvereinbarungen mit einer Laufzeit von nicht mehr als zwölf Monaten, die nach dem 31. Dezember 2018 beginnen, sowie Leasingvereinbarungen, bei denen der dem Leasingvertrag zugrundeliegende Vermögenswert von geringem Wert ist, werden dem Wahlrecht entsprechend im Zahlungszeitpunkt aufwandswirksam erfasst. In Verträgen, die neben Leasingkomponenten auch Nichtleasingkomponenten enthalten, wird grundsätzlich eine Trennung vorgenommen. Bei der Lufthansa Group bestanden zum Umstellungszeitpunkt keine Rückstellungen für belastende Mietverträge.

Im Rahmen der Umstellung auf IFRS 16 wurden am 1. Januar 2019 die Nutzungsrechte in Höhe von 2,0 Mrd. EUR und Leasingverbindlichkeiten in gleicher Höhe erfasst. Ausgehend von den operativen Leasingverpflichtungen zum 31. Dezember 2018 ergab sich folgende Überleitung auf den Eröffnungsbilanzwert der Leasingverbindlichkeit zum 1. Januar 2019:

T076 ÜBERLEITUNG LEASINGVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	2019
Verpflichtungen aus Operating Leasing-Verhältnissen zum 31. Dezember 2018 ¹⁾	2.739
Kurzfristige Leasingverhältnisse	10
Leasingverhältnisse über Vermögenswerte mit geringem Wert	338
Abgeschlossene Verträge mit noch nicht zugewandtem Nutzungsrecht	126
Sonstiges	18
Abzinsung Grenzfremdkapitalzinssatz zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung des IFRS 16	289
Durch IFRS 16 neu bilanzierte Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019	1.958
Zum 31. Dezember 2018 bestehende Finanzierungsleasingverbindlichkeiten	596
Gesamte Leasingverbindlichkeiten	2.554

¹⁾ Korrigierter Wert.

Der gewichtete durchschnittliche Grenzfremdkapitalzinssatz, mit dem die Leasingverbindlichkeiten zum 1. Januar 2019 ermittelt wurden, betrug 1,95 %. Zur Ermittlung des Grenzfremdkapitalzinssatzes werden Referenzzinssätze aus laufzeitadäquaten risikolosen Zinssätzen in wesentlichen Ländern beziehungsweise Währungen herangezogen. Die jeweiligen Referenzzinssätze werden um eine Kreditrisikoprämie erhöht.

Der Ausweis des Nutzungsrechts am jeweiligen Leasinggegenstand erfolgt unter demselben Posten im Sachanlagevermögen, unter dem der zugrunde liegende Vermögenswert im Falle eines Erwerbs ausgewiesen worden wäre. Die angesetzten Nutzungsrechte beziehen sich auf folgende Arten von Vermögenswerten:

T077 NUTZUNGSRECHTE UND LEASINGVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2019	01.01.2019
Flugzeuge und Reservetriebwerke		
Nutzungsrechte – Flugzeuge und Reservetriebwerke	471	401
Nutzungsrechte – aus den ehemaligen Finanzierungsleasings nach IAS 17	466	578
Übriges Sachanlagevermögen		
Nutzungsrechte – Grundstücke und Gebäude	1.873	1.531
Nutzungsrechte – technische Anlagen	–	–
Nutzungsrechte – andere Anlagen und Betriebs- und Geschäftsausstattung	20	19
Nutzungsrechte – aus den ehemaligen Finanzierungsleasings nach IAS 17	80	93
Gesamt Nutzungsrechte	2.910	2.622
davon erstmals aufgrund von IFRS 16	2.364	1.951
Langfristige Finanzschulden		
Durch IFRS 16 neu bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	1.983	1.599
Bereits bestehende Leasingverbindlichkeiten aus Finanzierungsleasings	400	497
Kurzfristige Finanzschulden		
Durch IFRS 16 neu bilanzierte Leasingverbindlichkeiten	403	359
Bereits bestehende Leasingverbindlichkeiten aus Finanzierungsleasings	86	99
Gesamt Leasingverbindlichkeiten	2.872	2.554
davon erstmals aufgrund von IFRS 16	2.386	1.958

Die Lufthansa Group mietet im Bereich Immobilien im Wesentlichen Flughafeninfrastruktur an, 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.

Die zusätzlich hinzugekommenen Nutzungsrechte aus IFRS 16 führten zu einem Anstieg der Abschreibungen in Höhe von 401 Mio. EUR sowie der Zinsaufwendungen um 53 Mio. EUR aufgrund der Aufzinsung der neu bilanzierten Leasingverbindlichkeiten. Aus der Fremdwährungsbewertung der passivierten Leasingverbindlichkeiten ergab sich ein Aufwand von 6 Mio. EUR im Finanzergebnis. Aufgrund der Erstanwendung des IFRS 16 und des damit verbundenen Fortfalls der Leasingaufwendungen verringerte sich der Materialaufwand um 165 Mio. EUR und der sonstige betriebliche Aufwand um 267 Mio. EUR.

Aus der geänderten Darstellung der Leasingaufwendungen aus Leasingverhältnissen hat sich zudem eine Verschiebung von 432 Mio. EUR zwischen dem Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit zugunsten des Cashflows aus der operativen Geschäftstätigkeit ergeben, da die Leasingzahlungen nicht mehr den operativen Cashflow belasten, sondern als Zins- und Tilgungszahlungen im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit gezeigt werden, sofern es sich nicht um Zahlungen aus kurzfristigen oder geringwertigen Leasingverhältnissen handelt.

Aufgrund der IFRS 16-Einführung wurde die Definition des Free Cashflows angepasst. Die neue Kennzahl Adjusted Free Cashflow stellt den Free Cashflow bereinigt um die IFRS 16-Effekte dar. Auf diese Bereinigung entfielen im Berichtsjahr 379 Mio. EUR.

Durch die erstmalige Anwendung des IFRS 16 sank das Ergebnis je Aktie für den Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2019 um 4 Cent je Aktie.

Die Regelungen zur Leasingbilanzierung auf Seiten des Leasinggebers bleiben weitestgehend unverändert. Die Lufthansa Group vermietet in geringem Umfang Triebwerke und Gebäude.

Detaillierte Informationen sind dem entsprechenden Kapitel im Anhang zu entnehmen. ➔ **Erläuterung 20, S. 170 ff.**

Im Juni 2017 wurde **IFRIC 23, Unsicherheit bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung**, vom IASB herausgegeben. IFRIC 23 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen. Die Interpretation ergänzt die Vorschriften des IAS 12 zur Bilanzierung von tatsächlichen und latenten Steuern hinsichtlich der Berücksichtigung von Unsicherheiten bezüglich der ertragsteuerlichen Behandlung von Sachverhalten und Transaktionen durch die Finanzbehörden oder die Finanzgerichtsbarkeit.

Die Lufthansa Group hat in der Vergangenheit Forderungen gegenüber Finanzbehörden bilanziell erst erfasst, wenn ein Zufluss als so gut wie sicher eingestuft wurde. Mit Umstellung auf IFRIC 23 werden die Forderungen bereits erfasst, wenn ein Zufluss als wahrscheinlich gilt. Die Umstellung auf IFRIC 23 erfolgte nach dem modifizierten retrospektiven Ansatz ohne Anpassung der Vorjahresperioden. Infolge der Änderung haben sich die effektiven Ertragsteuerforderungen zugunsten der Gewinnrücklagen um 33 Mio. EUR erhöht.

Das IFRS Interpretations Committee hat am 17. September 2019 eine **Agenda-Entscheidung zu IFRS 15-Entschädigungszahlungen für Flugausfälle und -verspätungen** veröffentlicht. Verpflichtungen zur Entschädigung von Kunden für verspätete oder annullierte Flüge (wie gesetzlich vorgeschrieben) sind als variable Vergütungsbestandteile im Sinne des IFRS 15 zu erfassen und demzufolge umsatzmindernd auszuweisen. Die Lufthansa Group hat diese Zahlungen bisher zusammen mit sonstigen Betreuungsaufwendungen (zum Beispiel für Übernachtungs- und Verpflegungsleistungen bei Verspätungen oder für Gepäckbeschädigungen) aufwandswirksam erfasst. Aufgrund der Agenda-Entscheidung wurde der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 retrospektiv umgestellt. Diese Umstellung der Kompensationsleistungen hat zu einer gleichlautenden Reduktion der Umsatzerlöse und der Materialaufwendungen in Höhe von 239 Mio. EUR (2018: 302 Mio. EUR) geführt. Zusätzlich wurden die bisher für diese Sachverhalte gebildeten sonstigen Rückstellungen (31 Mio. EUR) beziehungsweise Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (44 Mio. EUR) in die übrigen Vertragsverbindlichkeiten umgebucht. Zum 31. Dezember 2019 führte dies zu einer Umgliederung in Höhe von 58 Mio. EUR (2018: 75 Mio. EUR).

VERÖFFENTLICHTE, ABER NOCH NICHT VERPFLICHTEND ANZUWENDEnde INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS) UND INTERPRETATIONEN (IFRIC) SOWIE ÄNDERUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Standards und Änderungen zu Standards wurden bereits durch die Europäische Union übernommen, sind aber verpflichtend erst für Jahresabschlüsse nach dem 31. Dezember 2019 anzuwenden:

7078 IFRS-VERLAUTBARUNG (DURCH EU ÜBERNOMMEN)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderungen am Rahmenkonzept	01.01.2020
Änderungen an IAS 1 und IAS 8: Definition Wesentlichkeit	01.01.2020
Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7, Reform der Referenzzinssätze	01.01.2020

Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7 betreffen die Verminderung möglicher Auswirkungen der Reform der Interbankensätze (IBORs) auf die Finanzberichterstattung von Unternehmen. Die Lufthansa Group wendet diese Verlautbarung vorzeitig an. Die erstmalige Anwendung hat zwar keinen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie, aber es werden erweiterte Anhangangaben erforderlich.

➔ **Erläuterung 43, S. 207.**

Das IASB und das IFRS Interpretations Committee haben weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2019 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind:

**T079 IFRS-VERLAUTBARUNG
(BISHER NOCH KEIN EU-ENDORSEMENT ERFOLGT)**

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderungen an IFRS 3, Unternehmenszusammenschlüsse	01.01.2020
IFRS 17, Versicherungsverträge	01.01.2021
Änderungen an IAS 1, Klassifizierung von Verbindlichkeiten	01.01.2022

Die in der vorstehenden Tabelle genannten neuen oder geänderten IFRS-Verlautbarungen haben nach gegenwärtiger Einschätzung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

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.

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 seien 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 alle 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. Eine Aufteilung des zu entrichtenden Gesamtpreises auf die einzelnen Flugsegmente erfolgt durch die sogenannte Prorate-Wertermittlung, die der Definition des relativen Einzelveräußerungspreises im Sinne des IFRS 15 entspricht. 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.

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 agiert. Werden von anderen Fluggesellschaften verkaufte Tickets ganz oder teilweise durch die Lufthansa Group ausgefliegen, 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.

Logistik

Lufthansa Cargo vermarktet die Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge von Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines, Eurowings und Brussels Airlines und betreibt eine Flotte aus Frachtflugzeugen. Neben den Erlösen für Standardfrachtdienstleistungen generiert Lufthansa Cargo einen Teil der Umsätze mit Nebenerlösen, die eng mit der Frachtleistung zusammenhängen.

Im Luftfrachtgeschäft hat die Lufthansa Group die gesamte Frachtleistung als eine eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtung identifiziert. Dem Endkunden fließt der Nutzen aus der Beförderungsleistung zu, gleichzeitig nutzt er die Leistung, während diese mit jeder Beförderungsstrecke erbracht wird. In diesem Fall erlangt der Kunde die Verfügungsgewalt über den Output des Unternehmens, während der Carrier seine Leistung erbringt. Dem Kunden fließt mit der Erfüllung einer jeden Beförderungsstrecke der Nutzen der Dienstleistung zu. Die entsprechenden Frachterlöse werden daher beim Ausflug jeder einzelnen Frachtstrecke in Höhe der Prorate-Werte realisiert.

Lufthansa Cargo erhält die Gegenleistung für ihre Leistungserbringung üblicherweise nach Durchführung der Beförderung.

Technik

Als eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtungen wurden im Geschäftsfeld Technik im Wesentlichen die Erbringung von Wartungs- sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungsdienstleistungen identifiziert, welche zeitraumbezogen realisiert werden, da üblicherweise die Voraussetzung des IFRS 15.35 (b) erfüllt ist. Bei diesen Leistungsverpflichtun-

gen 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. Erlöse aus Versorgungsverträgen werden grundsätzlich unter Berücksichtigung der in den jährlich aktualisierten Businessplänen ausgewiesenen Marge realisiert.

Ein wesentlicher Anteil der Verträge im Geschäftsfeld Technik hat mehrjährige Laufzeiten und beinhaltet daher Preisanpassungsklauseln, welche jedoch erst dann zu einer Berücksichtigung im Transaktionspreis führen, wenn das Ereignis, das die Preisanpassung auslöst (zum Beispiel Lohnsteigerung), eingetreten ist.

Catering

Die LSG Group bietet Produkte und Dienstleistungen rund um den Bordservice an. Zum Bordservice gehören Catering, Bordverkauf und Bordunterhaltungsprogramme, Bordserviceequipment und die damit verbundene Logistik sowie Beratungsleistungen und das Betreiben von Lounges.

In Bezug auf die Umsatzerlöse ist das Airline-Catering das Hauptgeschäft der LSG Group. Unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und der Wertschöpfungskette wurden beim Airline-Catering im Wesentlichen die Zubereitung von Mahlzeiten sowie die mit dem Catering verbundene Logistik als eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtungen identifiziert. Die Erfüllung der Leistungsverpflichtung Zubereitung von Mahlzeiten erfolgt in der Regel zum Zeitpunkt der Lieferung der Mahlzeiten an den Kunden. Die Leistungsverpflichtung Catering-Logistik wird über den Zeitraum zwischen dem Transport der Mahlzeiten zum Flughafen und der Entsorgung der Abfälle erfüllt, je nachdem welche Dienstleistungen der Kunde beauftragt hat. Für die zeitraumbezogenen Leistungsverpflichtungen erfolgt die Fortschrittsmessung outputbasiert im Sinne des IFRS 15.B15 in Verbindung mit IFRS 15.B16.

Die Abrechnung und die Zahlung im Bereich Catering erfolgen im Wesentlichen ein bis zwei Monate nach der Erfüllung der Leistungsverpflichtungen. Daher ergeben sich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, aber keine wesentlichen Vertragsverbindlichkeiten beziehungsweise Vertragsvermögenswerte aus den Catering-Verträgen.

Bei der Bestimmung des Transaktionspreises sind im Catering-Geschäft variable Gegenleistungen (beispielsweise Volumerrabatte) 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.

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.

Weiterführende Angaben zu den Erlösen der Lufthansa Group aus Verträgen mit Kunden befinden sich in den [Erläuterungen 3 und 4, S. 157 ff.](#)

Zinserträge und -aufwendungen werden periodengerecht erfasst. Dividenden aus Beteiligungen, die nicht at equity bewertet sind, werden mit Entstehen des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

Erstkonsolidierung und Firmenwerte

Die Erstkonsolidierung von Konzernunternehmen wird nach der Erwerbsmethode vorgenommen. Dabei werden die nach den Vorschriften des IFRS 3 identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des erworbenen Unternehmens mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet und den Kosten des Erwerbers gegenübergestellt (Kaufpreisallokation). Die nicht erworbenen Anteile an den beizulegenden Zeitwerten von Vermögenswerten und Schulden werden unter den nicht beherrschenden Anteilen ausgewiesen. Die mit dem Unternehmenserwerb im Zusammenhang stehenden Anschaffungsnebenkosten werden als Aufwand in den Perioden erfasst, in denen sie anfallen.

Soweit der Kaufpreis den Wert des erworbenen Eigenkapitals übersteigt, wird ein Firmenwert aktiviert. Übersteigt der erworbene Wert des Eigenkapitals den Kaufpreis des Erwerbers, so wird der Differenzbetrag sofort erfolgswirksam vereinnahmt.

Differenzbeträge aus nach Übernahme der Kontrolle erworbenen nicht beherrschenden Anteilen werden direkt gegen das Eigenkapital verrechnet.

Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf Wertminderung geprüft. Die vorzunehmenden Werthaltigkeitstests für Firmenwerte werden mittels anerkannter Discounted Cashflow-Methoden durchgeführt. Dabei werden die zukünftig zu erwartenden Cashflows aus der jüngsten Managementplanung zugrunde gelegt, mit langfristigen Umsatzwachstumsraten sowie Annahmen über die Margenentwicklung fortgeschrieben und mit den Kapitalkosten der Unternehmenseinheit abgezinst. Getestet wird auf der Ebene der „zahlungsmittelgenerierenden Einheit“ (CGU). Zu einzelnen für die Werthaltigkeitstests im Geschäftsjahr 2019 verwendeten Prämissen [Erläuterung 16, S. 164 ff.](#)

Darüber hinaus wird zusätzlich ein Werthaltigkeitstest während des Jahres durchgeführt, wenn aufgrund eingetretener Ereignisse der Verdacht besteht, dass der Wert nachhaltig gesunken sein könnte.

Bei einem einmal abgeschriebenen Geschäfts- oder Firmenwert erfolgt keine Zuschreibung in den Folgeperioden.

Abweichend von den beschriebenen Grundsätzen werden Konzernunternehmen, deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa Group unwesentlich ist, nicht konsolidiert, sondern zu Anschaffungskosten abzüglich etwaiger Wertminderungen im Konzernabschluss erfasst.

Währungsumrechnung und Konsolidierungsmethoden

Die Jahresabschlüsse der ausländischen Konzerngesellschaften werden in der jeweiligen funktionalen Währung aufgestellt und vor der Konsolidierung in Euro umgerechnet. Ihre funktionale Währung ist überwiegend die jeweilige Landeswährung, in Einzelfällen weicht die funktionale Währung von der Landeswährung ab. Vermögenswerte und Schulden werden mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag, die Gewinn- und Verlustrechnungen mit den Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Sich ergebende Umrechnungsdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst und erst bei Verlust der Kontrolle beziehungsweise Abgang der Beteiligung erfolgswirksam gebucht.

Geschäftswerte, die bei ausländischen Tochtergesellschaften aus der Kapitalkonsolidierung vor 2005 entstanden sind, werden zu historischen Anschaffungswerten abzüglich der bis Ende 2004 aufgelaufenen Abschreibungen fortgeführt. Nach 2005 entstandene Firmenwerte werden in der funktionalen Währung des erworbenen Unternehmens bilanziert und mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag umgerechnet.

Transaktionsdifferenzen werden dagegen erfolgswirksam erfasst. Sie entstehen in den Abschlüssen der konsolidierten Gesellschaften aus der Bewertung von Vermögenswerten und Verpflichtungen, die auf eine andere als die funktionale Währung der Gesellschaft lauten. Kursdifferenzen hieraus sind in den sonstigen betrieblichen Erträgen (Kursgewinne) beziehungsweise sonstigen betrieblichen Aufwendungen (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:

T080 WECHSELKURSE

	2019		2018	
	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs
AUD	0,62443	0,62094	0,61536	0,63223
CAD	0,68299	0,67379	0,64094	0,65241
CHF	0,92137	0,89864	0,88776	0,86633
CNY	0,12767	0,12955	0,12708	0,12787
GBP	1,17019	1,14121	1,11000	1,13057
HKD	0,11456	0,11410	0,11163	0,10771
INR	0,01251	0,01271	0,01250	0,01235
JPY	0,00819	0,00820	0,00792	0,00767
KRW	0,00077	0,00077	0,00078	0,00077
NOK	0,10137	0,10171	0,10014	0,10426
PLN	0,23505	0,23209	0,23234	0,23463
SEK	0,09564	0,09444	0,09747	0,09727
USD	0,89198	0,89432	0,87409	0,84415

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 und Schulden sowie 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 Fremdkapalkosten 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 Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Fremdkapalkosten, 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-Systeme separiert. Fallen Kosten im Zusammenhang mit regelmäßig durchgeführten umfangreichen Wartungsarbeiten (wie zum Beispiel der Generalüberholung von Flugzeugen und große Triebwerksüberholungen) an, so werden die zugehörigen Kosten als separate Komponente aktiviert, sofern diese die Ansatzkriterien erfüllen.

Folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern werden zugrunde gelegt:

T081 NUTZUNGSDAUERN FÜR SACHANLAGEN

Sachanlagen	Nutzungsdauer
Gebäude	45 Jahre
Neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke	20 Jahre auf einen Restwert von 5 %
Separierbare Flugzeugbestandteile	4 bis 6 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	8 bis 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 20 Jahre

Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge beziehungsweise einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben.

Gebraucht erworbene Vermögenswerte werden über die erwartete Restnutzungsdauer abgeschrieben.

Wenn Sachanlagen verkauft oder verschrottet werden, wird der Gewinn beziehungsweise Verlust als Differenz zwischen dem Nettoverkaufserlös und dem Restbuchwert unter den sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen erfasst.

Neben den Werthaltigkeitsprüfungen (Impairmenttests) von Firmenwerten, Slots und Marken werden auch Werthaltigkeitsprüfungen bei einzelnen Sachanlagevermögenswerten und immateriellen Vermögenswerten durchgeführt, wenn sie nicht mehr für eine zukünftige Nutzung vorgesehen sind, sei es aufgrund von Beschädigungen, Stilllegung oder Verkauf. In diesem Fall werden diese Vermögenswerte einzeln gemäß dem jeweils anzuwendenden Standard bewertet (Vollabschreibung/Schrottwert oder Verkaufserlös abzüglich Veräußerungskosten). Die niedrigste Ebene für die Zusammenfassung von Vermögenswerten zu einer CGU ist eine Produktionsstätte, sofern ihr eigenständige Produktlinien oder Kunden(gruppen) zugeordnet werden können. Soweit Verkehrsflugzeuge zum Einsatz in der Gesamtflotte der Lufthansa Group zur Verfügung stehen und keine unmittelbare Veräußerungsabsicht besteht, werden diese für Werthaltigkeitsprüfungen mit den Vermögenswerten der jeweiligen operierenden Einheit zusammengefasst.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Immaterielle Vermögenswerte sowie Sachanlagen werden über die planmäßige Abschreibung hinaus dann zusätzlich zum Bilanzstichtag außerplanmäßig abgeschrieben, wenn der „erzielbare Betrag“ des Vermögenswerts unter den Buchwert gesunken ist. Der „erzielbare Betrag“ wird als der jeweils höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise dem Barwert des erwarteten Nettomittelzuflusses aus der fortgeführten Nutzung des Vermögenswerts (Nutzungswert) ermittelt.

Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen abgeleitet.

Ist eine Prognose eines erwarteten Mittelzuflusses für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich, so wird der Mittelzufluss für die nächste größere Gruppe von Vermögenswerten geschätzt, mit einem risikoäquivalenten Zinssatz diskontiert und der erzielbare Betrag proportional zu den Buchwerten der einzelnen Vermögenswerte auf diese verteilt.

Entfällt der Grund für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung wieder ganz oder teilweise in den Folgeperioden, wird eine entsprechende Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungsbeziehungsweise Herstellungskosten vorgenommen.

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

Erstausrüstungen von Ersatzteilen für Fluggeräte, die durch Reparatur wiederverwendet werden können, sind als reparaturfähige Umlaufteile dem Bereich der langfristigen Vermögenswerte zuzuordnen.

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile werden zu laufend angepassten Preisen, die auf durchschnittlichen Anschaffungskosten basieren, erfasst. Für die Bewertung werden die einem Wartungspool zuzuordnenden Ersatzteile den einzelnen Flugzeugmustern zugerechnet und in Abhängigkeit von der Lebensphase der Flottenmuster, für die sie verwendet werden können, linear abgeschrieben. Andere, vornehmlich zum Austausch vorgesehene Ersatzteile werden entsprechend ihrer Gängigkeit mit einem Abschlag auf die Anschaffungskosten in der Bilanz erfasst.

Leasingverhältnisse

Die Lufthansa Group als Leasingnehmer least bestimmte Vermögenswerte, insbesondere Immobilien und Flugzeuge. 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.

Nutzungsrechte werden planmäßig linear über den kürzeren der beiden Zeiträume aus Laufzeit des Leasingverhältnisses und erwarteter Nutzungsdauer des Nutzungsrechts abgeschrieben.

Wenn das Eigentum an dem Leasinggegenstand am Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf die Lufthansa Group übergeht oder in den Kosten die Ausübung einer Kaufoption berücksichtigt ist, werden die Abschreibungen anhand der erwarteten Nutzungsdauer des Leasinggegenstands ermittelt.

Die Nutzungsrechte werden ebenfalls auf Wertminderung überprüft.

Am Bereitstellungsdatum erfasst die Lufthansa Group die **Leasingverbindlichkeiten** zum Barwert der über die Laufzeit des Leasingverhältnisses zu leistenden Leasingzahlungen. Die Leasingzahlungen beinhalten feste Zahlungen abzüglich etwaiger zu erhaltender Leasinganreize, variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, und Beträge, die voraussichtlich im Rahmen von Restwertgarantien entrichtet werden müssen. Die Leasingzahlungen umfassen ferner den Ausübungspreis einer Kaufoption oder Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung, wenn die Ausübung der Kauf- oder Kündigungsoption durch den Leasingnehmer als hinreichend sicher gilt.

Die Lufthansa Group hat mehrere Leasingverträge abgeschlossen, die Verlängerungs- und Kündigungsoptionen enthalten, insbesondere bei Immobilien. Sie trifft bei der Beurteilung, ob hinreichende Sicherheit besteht, dass die Option zur Verlängerung beziehungsweise zur Kündigung des Leasingverhältnisses ausgeübt oder nicht ausgeübt wird, Ermessensentscheidungen. Bei der Bestimmung der Vertragslaufzeiten werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungsoptionen oder zur Nichtausübung von Kündigungsoptionen bieten. Nach dem Bereitstellungsdatum bestimmt die Lufthansa Group die Laufzeit des Leasingverhältnisses erneut, wenn ein signifikantes Ereignis oder eine Änderung von Umständen eintritt.

Variable Leasingzahlungen, die nicht an einen Index oder Referenzzins gekoppelt sind, werden in der Periode, in der das Ereignis oder die Bedingung, die diese Zahlung auslöst, eingetreten ist, aufwandswirksam erfasst.

Leasingzahlungen werden mit dem Zinssatz abgezinst, der dem Leasingverhältnis implizit zugrunde liegt, sofern dieser bestimmbar ist. Ansonsten erfolgt eine Abzinsung mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz.

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.

Weiterführende Angaben zur Bilanzierung der Leasingverhältnisse folgen in [↗ Erläuterung 20, S. 170 ff.](#)

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten aktiviert.

In den Folgeperioden werden die Buchwerte jährlich um die auf die Lufthansa Group entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmens erhöht beziehungsweise vermindert. Auf die erstmalige Bewertung eines in dem Beteiligungsansatz enthaltenen Unterschiedsbetrags zwischen den Anschaffungskosten der Beteiligung und dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft werden die für die Vollkonsolidierung geltenden Grundsätze der Kaufpreisallokation entsprechend angewendet. Ein Werthaltigkeitstest wird in Folgeperioden nur durchgeführt, sofern ein Hinweis auf eine mögliche Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegt.

Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte werden in der Lufthansa Group nach IFRS 9 in die Kategorien „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, „zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV)“, „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit und ohne Recycling)“ sowie in „Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung“ eingeteilt.

Die Kategorie **„zu fortgeführten Anschaffungskosten“** besteht aus finanziellen Vermögenswerten, die Fremdkapitalinstrumente darstellen und deren Geschäftsmodell darin besteht, bis zur Endfälligkeit gehalten zu werden. Daneben weisen diese Instrumente festgelegte Zahlungsmodalitäten auf und stehen im Einklang mit dem Zahlungsstromkriterium, also der vertraglichen Vereinnahmung von Zins und Tilgung. Bei der Lufthansa Group fallen unter diese Position insbesondere Forderungen und Ausleihungen sowie Kassen- und Bankbestände. Je nach Restlaufzeit werden sie als langfristige beziehungsweise kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

In die Kategorie **„zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“** fallen Fremdkapitalinstrumente, deren Geschäftsmodell weder im Halten noch im Verkaufen liegt, oder solche, die die Zahlungsstrombedingung nicht erfüllen. Dies ist bei der Lufthansa Group in der Regel nicht der Fall. Daneben sind Eigenkapitalinstrumente grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen, sodass bei der Lufthansa Group grundsätzlich Aktien und Beteiligungen, die Finanzinstrumente darstellen, in dieser Kategorie erfasst werden. Zusätzlich werden in diese Kategorie vereinzelt Derivate eingeordnet, die die Voraussetzung des Hedge Accounting nicht erfüllen.

Fremdkapitalinstrumente werden als **„erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)“** klassifiziert, wenn das Geschäftsmodell dieser Instrumente sowohl im Halten als auch im Verkaufen liegt und die Zahlungsstrombedingung als erfüllt gilt. Bei der Lufthansa Group trifft dies auf Wertpapiere zu, die Fremdkapitalinstrumente darstellen.

Für Eigenkapitalinstrumente kann ein instrumentenspezifisches Wahlrecht getroffen werden, das jeweilige Instrument als **„erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)“** zu klassifizieren. Dieses Wahlrecht wird bei der Lufthansa Group für einzelne Aktienpositionen ausgeübt.

Die Lufthansa Group schließt zur ökonomischen Sicherung Derivate ab, die der Kategorie **„Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung“** zugeordnet werden, falls alle Voraussetzungen für das Hedge Accounting erfüllt sind.

Finanzinstrumente werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung, bilanziert. Finanzielle Vermögenswerte werden dabei zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Kosten der Transaktion aktiviert. Nicht realisierte Gewinne und Verluste werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Langfristige unter- beziehungsweise

nicht verzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert unter Anwendung der 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 valutierende Forderungen werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Wertpapiere wird der beizulegende Zeitwert aus dem an einem aktiven Markt notierten Preis ermittelt. Im Fall festverzinslicher Wertpapiere, die nicht notiert sind, wird der beizulegende Zeitwert aus der Differenz zwischen Effektiv- und Marktzinssatz zum Bewertungsstichtag ermittelt.

Bestehen an der Einbringbarkeit von Forderungen Zweifel, werden Wertberichtigungen gebildet und diese Forderungen entsprechend mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt. Spätere Wertaufholungen (Zuschreibungen) werden erfolgswirksam vorgenommen. Nach IFRS 9 wird bereits bei Zugang einer Forderung ein erwarteter Verlust erfasst, der das Kreditrisiko der Forderung vor dem Eintreten eines Ausfallereignisses berücksichtigt. Ein externes Kreditrisiko liegt für die Lufthansa Group insbesondere im Forderungsportfolio aus Lieferungen und Leistungen vor, für das ein erwarteter Verlust bilanziert wird.

Derivative Finanzinstrumente sind zum beizulegenden Zeitwert auf Basis von veröffentlichten Marktpreisen bewertet. Sofern kein an einem aktiven Markt notierter Preis existiert, wird auf andere geeignete Bewertungsmethoden zurückgegriffen. Geeignete Bewertungsmethoden umfassen alle Faktoren, die unabhängige sachkundige Marktteilnehmer bei der Preisbildung berücksichtigen würden und die anerkannte, gängige ökonomische Modelle zur Preisbildung von Finanzinstrumenten darstellen.

Die Lufthansa Group setzt entsprechend einer konzerninternen Richtlinie derivative Finanzinstrumente zur Sicherung von Zins- und Devisenkursänderungsrisiken sowie zur Absicherung des Treibstoffpreissrisikos ein. Basis ist die vom Vorstand definierte und von einem Ausschuss überwachte Sicherungspolitik.

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 (Cashflow Hedge).

Soweit die eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Cashflow-Sicherungen im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach den Vorschriften des IFRS 9 sind, führen die Veränderungen des Marktwerts grundsätzlich nicht zu Auswirkungen auf das Periodenergebnis während der Laufzeit des Derivats. Sie werden erfolgsneutral in den entsprechenden Rücklagenpositionen erfasst. Ist der gesicherte Zahlungsstrom eine Investition, wird zum Zeitpunkt des Fälligwerdens des Grundgeschäfts das bis dahin im Eigenkapital erfasste Ergebnis aus dem Sicherungsgeschäft mit den Anschaffungskosten der Investition verrechnet. In allen anderen Fällen wird der angesammelte Wert im Eigenkapital bei Fälligwerden des gesicherten Zahlungsstroms als Gewinn oder Verlust im Periodenergebnis berücksichtigt.

Im Fall des effektiven Teils einer wirksamen Absicherung von beizulegenden Zeitwerten, 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 43, S. 200 ff.](#), ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreissrisiken abzuschließen.

Die Erstbewertung von **finanziellen Garantiezusagen**, die gegenüber Dritten gewährt wurden, erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Finanzgarantien werden im Rahmen der Folgebewertung entweder der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ zugeordnet oder alternativ zum höheren Betrag aus dem ursprünglich angesetzten Betrag abzüglich, soweit zutreffend, der kumulierten, in Übereinstimmung mit IFRS 15 bereits erfolgswirksam erfassten Amortisationen und 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.

Vertragsvermögenswerte und Forderungen

Hat der Kunde seine vertraglichen Verpflichtungen erfüllt, wird ein Vertragsvermögenswert oder eine Forderung ausgewiesen. Forderungen werden ausgewiesen, wenn der Anspruch auf den Erhalt der Gegenleistung keiner Bedingung mehr unterliegt. Dies geschieht in der Regel, wenn der Konzern vertraglich berechtigt ist, eine Rechnung an den Kunden auszustellen. Die Vertragsvermögenswerte betreffen im Wesentlichen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträge für Technik und EDV-Leistungen.

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 der Ermittlung der Herstellungskosten wurde ein Beschäftigungsgrad von durchschnittlich 96 % (Vorjahr: 100 %) berücksichtigt. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/ Herstellungskosten einerseits und Nettoveräußerungswert andererseits. Als Nettoveräußerungswert werden die voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten angesetzt.

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Einzelne, ehemals langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten, deren Verkauf innerhalb der nächsten zwölf Monate zu erwarten ist, sind mit dem niedrigeren Betrag aus fortgeschriebenem Buchwert zum Umgliederungszeitpunkt beziehungsweise beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten aktiviert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen abgeleitet.

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen werden nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert, sobald sie

als zur Veräußerung oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft wurden. Während der ermittelte Abschreibungsbedarf aus der letztmaligen Bewertung vor Umgliederung unter den außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst wird, werden jegliche Folgebewertungseffekte der ausgewiesenen kurzfristigen Vermögenswerte mit Verkaufsabsicht aufgrund beispielsweise schwankender Wechselkurse innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen beziehungsweise Erträge erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen den Kassenbestand, erhaltene Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten. Zahlungsmittel-Äquivalente sind kurzfristig liquidierbare Finanzinvestitionen. Sie haben bei Erwerb beziehungsweise zum Anlagezeitpunkt eine maximale Laufzeit von drei Monaten.

Pensionsrückstellungen

Die angesetzte Pensionsrückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Defined Benefit Obligation, DBO) am Bilanzstichtag abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Regelungen zur Wertobergrenze eines Überhangs des Planvermögens über die Verpflichtung (Asset Ceiling).

Die DBO wird jährlich von unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen nach der in IAS 19 vorgeschriebenen Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit Method) für leistungsorientierte Altersversorgungspläne berechnet. Der bilanziellen Bewertung der Verpflichtung liegen verschiedene versicherungsmathematische Annahmen zugrunde.

Die Bewertung von Kapitalkontenplänen erfolgt mit dem Marktwert der den individuellen Kapitalkonten zugerechneten Vermögenswerte zum Stichtag, wobei ein individueller Abgleich mit dem Leistungsbarwert der bei Eintritt des Versorgungsfalls zu gewährenden Mindestleistung in Höhe der bereits eingezahlten Beiträge, bewertet unter Berücksichtigung der Prämissen der Leistungspläne, erfolgt. Risikobeiträge, die der Arbeitgeber zur zusätzlichen Absicherung vorzeitiger Versorgungsfälle gewährt, sind im laufenden Dienstzeitaufwand erfasst.

Dabei sind insbesondere Annahmen über den langfristigen Gehalts- und Rententrend sowie die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen. Die Annahmen zum Gehalts- und Rententrend stützen sich auf in der Vergangenheit beobachtete Entwicklungen, berücksichtigen das länderspezifische Zins- und Inflationsniveau sowie die jeweiligen Arbeitsmarktentwicklungen. Basis für die Schätzung der durchschnittlichen Lebenserwartung bilden anerkannte biometrische Rechnungsgrundlagen.

Der für die Abzinsung der jeweiligen künftigen Zahlungsverpflichtungen verwendete Zinssatz basiert auf der Rendite hochwertiger, währungskongruenter Unternehmensanleihen mit einer vergleichbaren Laufzeit. Die Bestimmung des Zinssatzes basiert auf hochrangigen Unternehmensanleihen mit einem Emissionsvolumen von mindestens 100 Mio. EUR und einem AA-Rating von mindestens einer der Ratingagenturen Moody's Investor Service, Fitch Ratings oder Standard & Poor's Rating Services.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die aus der regelmäßig durchzuführenden Anpassung von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, werden unter Berücksichtigung latenter Steuern direkt erfolgsneutral im Eigenkapital in der Periode ihrer Entstehung erfasst. Ebenfalls erfolgsneutral auszuweisen sind Differenzen zwischen dem am Periodenanfang ermittelten Zinsertrag aus Planvermögen auf Basis des auch zur Abzinsung der Pensionsverpflichtungen verwendeten Zinssatzes und dem am Ende der Periode tatsächlich festgestellten Ertrag aus Planvermögen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste sowie das vom erwarteten Ergebnis abweichende tatsächliche Ergebnis aus dem Planvermögen sind Bestandteil der Neubewertungskomponente (Remeasurement).

Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird sofort erfolgswirksam erfasst.

Zahlungen an Versorgungsträger für beitragsorientierte Versorgungszusagen, für die der Versorgungsträger beziehungsweise der Leistungsempfänger die finanziellen Risiken übernimmt, werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine aus einem vergangenen Ereignis resultierende gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Vermögensabfluss führt, der zum Bilanzstichtag zuverlässig geschätzt werden kann.

Die Rückstellungshöhe wird durch den nach bestmöglicher Schätzung ermittelten Betrag bestimmt. Bei der Bewertung von Rückstellungen werden Erfahrungswerte aus der Vergangenheit, aktuelle Kosten- und Preisinformationen sowie Einschätzungen interner und externer Sachverständiger genutzt.

Das Management analysiert regelmäßig die aktuellen Informationen zu Rechtsrisiken und bildet Rückstellungen für wahrscheinliche Verpflichtungen. Diese Rückstellungen decken die geschätzten Zahlungen an die Kläger, die Gerichts- und Verfahrenskosten, die Kosten für Rechtsanwälte sowie eventuelle Vergleichskosten ab. Für die Beurteilung werden interne und externe Rechtsanwälte hinzugezogen. Im Rahmen der Entscheidung über die Notwendigkeit einer Rückstellung für Prozesse berücksichtigt das Management die Wahrscheinlichkeit eines ungünstigen Ausgangs und die Möglichkeit, die Höhe der Verpflichtung ausreichend verlässlich zu schätzen.

Die Erhebung einer Klage, die formale Geltendmachung eines Anspruchs gegen den Konzern oder die Angabe eines Rechtsstreits im Anhang bedeuten nicht automatisch, dass eine Rückstellung für das betreffende Risiko gebildet wurde. Durch das Urteil in einem Gerichtsverfahren, durch behördliche Entscheidungen oder durch einen Vergleich können dem Konzern Aufwendungen entstehen, für die bisher mangels verlässlicher Ermittlungsmöglichkeit bilanziell nicht vorgesorgt wurde oder die über die hierfür gebildete Rückstellung und die Versicherungsdeckung hinausgehen.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einer Vermögensbelastung führen, werden in Höhe des Barwerts des erwarteten Vermögensabflusses unter Berücksichtigung absehbarer Preissteigerungen gebildet.

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Rückstellungen in Fremdwährung sind zum Stichtagskurs umgerechnet.

Konnte keine Rückstellung gebildet werden, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt war, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen beziehungsweise erläutert.

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 Effektivzinismethode.

In Fremdwährung valutierende Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Verpflichtungen aus Aktienprogrammen wurde eine nach IFRS 2 für aktienbasierte Vergütungen mit Barausgleich vorgeschriebene Bewertung zu beizulegenden Zeitwerten durchgeführt. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts erfolgte mit Hilfe der finanzmathematischen Methode der Monte-Carlo-Simulation.

Die Verbindlichkeit wird auf Basis des so ermittelten beizulegenden Zeitwerts unter Berücksichtigung der noch verbleibenden Programmlaufzeit passiviert und Wertänderungen im Personalaufwand erfolgswirksam erfasst.

Einzelheiten der in das Modell eingeflossenen Prämissen und der Ausgestaltung der Aktienprogramme finden sich in

➤ Erläuterung 37, S. 189 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.

Die 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.

Mit dem Ziel der dauerhaften **Kundenbindung** setzt die Lufthansa Group verschiedene Meilenbonusprogramme ein. Teilnehmer des Miles & More-Programms, welches das bedeutendste Meilenbonusprogramm innerhalb der Lufthansa Group darstellt, können Bonusmeilen sowohl auf Flügen der Fluggesellschaften der Lufthansa Group als auch bei einer Vielzahl von Kooperationspartnern (darunter andere Airlines, Hotels, weltweit operierende Mietwagenunternehmen, Finanz- und Versicherungsinstitute, Telekommunikationsunternehmen, Unternehmen des Einzelhandels, Automobilclubs etc.) ansammeln und auch einlösen. Entsprechend den vertraglichen Teilnahmebedingungen verfallen Meilen drei Jahre nach Gewährung, soweit sie nicht durch Vielfliegerstatus oder Kreditkartennutzung geschützt sind.

Die Umsatzerlöse für Prämienmeilen werden zum Zeitpunkt beziehungsweise über den Zeitraum der Übertragung der mit den Prämienmeilen gekauften Güter und Dienstleistungen realisiert.

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 bewertet mit dem durchschnittlichen Preis des Prämienflugs beziehungsweise Upgrades zu den durchschnittlich eingesetzten Meilen. Der Preis wird dabei auf Basis des gewichteten Ausnutzungsverhaltens von 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. Nach IFRS 15 hat die Erfolgsrealisierung des Meilenverfalls analog zu dem Verlauf der Umsätze aus den nicht verfallenden Leistungsverpflichtungen zu erfolgen. Dementsprechend wird daher ein Zeitraum der Umsatzrealisierung von drei Jahren angenommen und der Umsatz aus voraussichtlich verfallenden Meilen linear über diesen Zeitraum vereinnahmt.

Steuerverbindlichkeiten

Für in ihrer Höhe und/oder der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens nach nicht sichere Verpflichtungen gegenüber den jeweiligen Finanzbehörden werden Steuerverbindlichkeiten auf Basis der besten Schätzung oder des Erwartungswerts gebildet. Auf in diesem Zusammenhang bestehende Eventualverbindlichkeiten wird bei Bedarf gesondert eingegangen.

Latente Steuerposten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 für temporäre Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen den Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften und dem Konzernabschluss gebildet. Steuerliche Verlustvorträge, die wahrscheinlich zukünftig genutzt werden können, werden in Höhe des latenten Steueranspruchs aktiviert. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, das heißt werthaltig sind, wird auf die Ergebnisplanungen der Gesellschaft sowie konkret umsetzbare Steuerstrategien zurückgegriffen. Der für die Wahrscheinlichkeitsbeurteilung betrachtete Planungszeitraum bestimmt sich nach den Umständen bei der jeweiligen Konzerngesellschaft und beträgt im Regelfall zwischen drei und fünf Jahren.

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 Verpflichtung für erwartete Steuerprüfungen basiert auf Schätzungen, ob und in welcher Höhe zusätzliche Ertragsteuern fällig werden. In der Periode der endgültigen Ermittlung der Besteuerung werden getroffene Schätzungen gegebenenfalls korrigiert.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

3 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.

Aufgrund der IFRIC-Agenda-Entscheidung vom 17. September 2019 sind Entschädigungszahlungen für Flugausfälle und -verspätungen nicht mehr aufwandswirksam zu erfassen, sondern führen zu einer Reduktion der Verkehrserlöse. Die Lufthansa Group hat diese Änderung retrospektiv umgesetzt. Die Anpassung für 2019 betrug 239 Mio. EUR und die Verkehrserlöse des Vorjahres wurden um 302 Mio. EUR reduziert.

Die folgende Tabelle zeigt eine Aufgliederung der Verkehrserlöse nach den unterschiedlichen Geschäftsmodellen für das am 31. Dezember 2019 endende Geschäftsjahr, die nachfolgende Tabelle zeigt die entsprechend angepassten Vorjahreszahlen:

T082 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2019

in Mio. €	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Network Airlines	21.826	13.867	4.238	509	2.324	567	321
Lufthansa German Airlines	14.875						
SWISS ²⁾	5.010						
Austrian Airlines	1.941						
Eurowings ²⁾	3.992	3.566	204	12	46	23	141
Logistik	2.318	1.153	265	94	703	31	72
Summe	28.136						

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Belly-Erlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

T082 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2018

in Mio. €	Summe ³⁾	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Network Airlines	21.201	13.846	3.731	554	2.257	538	275
Lufthansa German Airlines	14.496						
SWISS ²⁾	4.749						
Austrian Airlines	1.956						
Eurowings ²⁾	4.050	3.626	173	12	68	26	145
Logistik	2.550	1.313	256	103	798	26	54
Summe	27.801						

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Belly-Erlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.

³⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

In den Verkehrserlösen in Höhe von 28.136 Mio. EUR (Vorjahr: 27.801 Mio. EUR) sind Fracht- und Posterlöse in Höhe von 2.774 Mio. EUR (Vorjahr: 3.106 Mio. EUR) enthalten. Davon entfallen 2.318 Mio. EUR (Vorjahr: 2.550 Mio. EUR) auf das Geschäftsfeld Logistik. Die übrigen Fracht- und Posterlöse in Höhe von 456 Mio. EUR (Vorjahr: 557 Mio. EUR) stammen im Wesentlichen aus der Vermarktung der Frachträume auf Passagierflügen von SWISS beziehungsweise von Brussels Airlines.

4 Andere Betriebserlöse

Die folgende Tabelle zeigt eine Aufgliederung der anderen betrieblichen Erlöse nach Kategorien (Arten von Services) und geografischer Verteilung für das Geschäftsjahr 2019 und das Vorjahr:

T083 ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2019

in Mio. €	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Technik	4.378	1.973	1.054	282	793	173	103
Technikleistungen	3.765						
Sonstige Betriebserlöse	613						
Catering	2.623	502	1.377	164	468	75	37
Cateringleistungen	2.210						
Erlöse Bordverkauf	169						
Sonstige Leistungen	244						
Network Airlines	591	486	41	1	47	8	8
Eurowings	23	20	1	-	-	-	2
Logistik	119	68	41	-	3	7	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	554	388	43	16	83	18	6
EDV-Leistungen	188						
Reisemanagement	279						
Übrige	87						
Summe	8.288						

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

T083 ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN 2018

in Mio. €	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Technik ²⁾	3.927	1.821	863	196	759	129	159
Technikleistungen	3.402						
Sonstige Betriebserlöse	525						
Catering	2.499	483	1.270	147	495	62	42
Cateringleistungen	2.119						
Erlöse Bordverkauf	142						
Sonstige Leistungen	238						
Network Airlines	621	495	51	7	50	8	10
Eurowings	30	25	2	-	1	-	2
Logistik	131	73	47	-	4	7	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	533	386	39	11	74	17	6
EDV-Leistungen ²⁾	175						
Reisemanagement	276						
Übrige	82						
Summe	7.741						

¹⁾ Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Anpassung aufgrund veränderter Zuordnung von drei Lufthansa Systems-Gesellschaften.

Die Technikleistungen stellen den größten Teil der Außenumsätze des Geschäftsfelds Technik dar. Weitere Umsätze des Geschäftsfelds Technik aus Materialverkäufen, Material- und Triebwerksverleih sowie logistische Leistungen sind den sonstigen Leistungen zugeordnet.

Die als Cateringleistungen bezeichneten Umsatzerlöse wurden ausschließlich vom Geschäftsfeld Catering erbracht. Insbesondere in den Bereichen Air-Security-Konzepte, Bordserviceequipment, Transport-/Lagerlogistik sowie Lounge-Betrieb werden im Geschäftsfeld Catering außerdem Umsätze erwirtschaftet, die unter den sonstigen Leistungen ausgewiesen werden.

Die anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus Kundenaufträgen, die über einen bestimmten Zeitraum erfüllt werden. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Leistungen im Bereich Technik und IT-Services.

5 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

T084 BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	2019	2018
Erhöhung/Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	- 9	2
Andere aktivierte Eigenleistungen	694	529
	685	531

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen nahezu ausschließlich Flugzeug- und Triebwerksüberholungen.

6 Sonstige betriebliche Erträge

T085 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2019	2018
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	761	794
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	321	260
Operating Lease-Erträge Fluggerät	49	48
Mieterträge	43	40
Schadensersatzleistungen	42	55
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	38	15
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	27	48
Serviceleistungen Konzern	26	27
Personalüberlassung	20	19
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	18	50
Provisionserträge	14	14
Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	2	1
Übrige betriebliche Erträge	528	447
	1.889	1.818

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. 161.** Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen bei Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Die Auflösungen von Rückstellungen und Abgrenzungen betreffen eine Vielzahl von in Vorjahren gebildeten und nicht vollständig verbrauchten Rückstellungen und Abgrenzungen. Dagegen ist der Aufwand aus in Vorjahren nicht ausreichend gebildeten Rückstellungen der jeweiligen primären Aufwandsart zugeordnet.

Die erstmalige Anwendung von IFRS 16 hatte keine Auswirkung auf die Bilanzierung von Operating Leasing-Verhältnissen, bei denen die Lufthansa Group als Leasinggeber auftritt. Es wurden keine Verträge als Finanzierungsleasingverhältnisse eingestuft. Die Lufthansa Group hat 2019 Leasingerträge in Höhe von 92 Mio. EUR (Vorjahr: 88 Mio. EUR) erfasst.

Die folgende Tabelle stellt die vertraglich vereinbarten Leasingzahlungen dar:

T086 VERTRAGLICH VEREINBARE LEASINGZAHLUNGEN (LEASINGGEBER)

in Mio. €	31.12.2019
bis 1 Jahr	79
mehr als 1 Jahr bis 2 Jahre	50
mehr als 2 Jahre bis 3 Jahre	35
mehr als 3 Jahre bis 4 Jahre	28
mehr als 4 Jahre bis 5 Jahre	8
mehr als 5 Jahre	22

Im Geschäftsjahr 2019 wurden Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen von insgesamt 38 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR) realisiert. Diese entfallen mit 19 Mio. EUR auf einen Airbus A340-600 aus dem Segment Network Airlines. Weitere 18 Mio. EUR betreffen Zuschreibungen auf Finanzanlagen.

Innerhalb der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen entfallen 6 Mio. EUR auf veräußertes Fluggerät (Vorjahr: 13 Mio. EUR).

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen.

7 Materialaufwand

T087 MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2019	2018 ¹⁾
Betriebsstoffe für Flugzeuge	6.715	6.087
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.589	3.107
Bezogene Waren	512	489
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	10.816	9.683
Gebühren	4.523	4.457
Fremdleistungen Technik	1.911	1.848
Charteraufwand ²⁾	814	717
Fremdleistungen EDV	452	416
Borddienstleistungen	409	383
Flugunregelmäßigkeiten	199	216
Übrige bezogene Leistungen	703	647
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	9.011	8.684
	19.827	18.367

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

²⁾ 2018 enthielt die Position auch Operating Leasing-Aufwendungen nach IAS 17.

Insgesamt haben sich die Materialaufwendungen durch die Einführung von IFRS 16 im Geschäftsjahr 2019 um 165 Mio. EUR verringert.

Die retrospektive Änderung der Erfassung von Zahlungen an Kunden im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten hat zu einer Anpassung der im Vorjahr berichteten übrigen bezogenen Leistungen geführt. Darüber hinaus werden Aufwendungen für Flugunregelmäßigkeiten erstmals separat ausgewiesen. Dazu zählen zum Beispiel die Übernachtungs- und Verpflegungsleistungen bei Verspätungen oder Zahlungen für Gepäckbeschädigungen. ➔ **Erläuterung 2, S. 144 ff.**

8 Personalaufwand

T088 PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2019	2018
Löhne und Gehälter	7.452	7.286
Soziale Abgaben	1.024	977
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	645	548
	9.121	8.811

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen ausgewiesen. ➔ **Erläuterung 33, S. 178 ff.**

In den Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung war im Vorjahr ein Entlastungseffekt von 113 Mio. EUR aus negativen nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen enthalten, die im Wesentlichen aus Anpassungen von Versorgungsplänen in der Schweiz resultierten.

T089 MITARBEITER

	Im Jahres- durchschnitt 2019	Im Jahres- durchschnitt 2018	Zum 31.12.2019	Zum 31.12.2018
Bodenpersonal	91.241	88.478	91.642	89.278
Bordpersonal im Einsatz	45.305	44.858	45.281	45.169
Personal in Ausbildung	1.238	994	1.430	1.087
	137.784	134.330	138.353	135.534

Der Jahresdurchschnitt wird unter Berücksichtigung des Zeitpunkts der Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet.

9 Abschreibungen

Eine Aufteilung der Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, Flugzeuge und übrige Sachanlagen ist den Erläuterungen der jeweiligen Position zu entnehmen. Die Gesamtabschreibungen betrugen 2.776 Mio. EUR (Vorjahr: 2.205 Mio. EUR).

T090 ABSCHREIBUNGEN

in Mio. €	2019	2018
Planmäßige Abschreibungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	102	98
Planmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge	2.084	1.833
Planmäßige Abschreibungen auf anderes Sachanlagevermögen	506	250
Gesamte planmäßige Abschreibungen	2.692	2.181
Wertminderung auf Firmenwerte	-	-
Wertminderung auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	24	2
Wertminderung auf Flugzeuge	36	4
Wertminderung auf anderes Sachanlagevermögen	1	5
Wertminderung auf Finanzanlagen	23	13
Gesamte Wertminderung	84	24
Gesamte Abschreibungen	2.776	2.205

Der Anstieg der planmäßigen Abschreibungen resultierte in erster Linie aus der Erstanwendung des IFRS 16. Die zusätzlich hinzugekommenen Nutzungsrechte aus IFRS 16 führten zu einem Anstieg der planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 401 Mio. EUR.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 84 Mio. EUR vorgenommen. Diese entfielen mit 36 Mio. EUR auf zum Verkauf vorgesehene vier Boeing MD-11F aus dem Segment Logistik. Weitere außerplanmäßige Abschreibungen betreffen unter anderem mit 22 Mio. EUR Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen sowie mit 24 Mio. EUR außerplanmäßige Abschreibungen von eingestellten IT-Projekten.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden weitere außerplanmäßige Abwertungen in Höhe von 50 Mio. EUR auf die bereits in das kurzfristige Vermögen umgegliederten Vermögenswerte der zum Verkauf vorgesehenen europäischen Cateringbetriebe erfasst (Vorjahr: keine Abschreibungen auf bereits als kurzfristig ausgewiesene zum Verkauf vorgesehene Vermögenswerte). ➔ **Erläuterung 30, S. 175.**

Innerhalb des Beteiligungsergebnisses wurden Abschreibungen auf die at equity bilanzierten Anteile am Gemeinschaftsunternehmen Alpha Holding Ltd. (Segment Catering) von 43 Mio. EUR ausgewiesen. Diese stehen im Zusammenhang mit der Insolvenz der Thomas Cook Group plc.

10 Sonstige betriebliche Aufwendungen

T091 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2019	2018
Personalabhängiger Aufwand	1.201	1.226
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	742	923
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	648	771
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	506	524
Werbung und Verkaufsförderung	384	439
Verkaufsprovisionen für Agenturen	368	330
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	312	252
Kreditkartenprovisionen	232	222
Sonstige Serviceleistungen	144	148
Wertberichtigungen auf Forderungen	120	100
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	85	84
Sonstige Steuern	84	84
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	61	56
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	39	17
Übrige betriebliche Aufwendungen	609	532
	5.585	5.708

Die personalabhängigen Aufwendungen enthalten unter anderem Reise- und Schulungskosten für eigene Mitarbeiter 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 6, S. 159.** Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen von Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Im Jahr 2019 wurden infolge der Erstanwendung von IFRS 16 die Leasingaufwendungen aus den Mietaufwendungen herausgerechnet und Nutzungsrechte aktiviert, soweit die zugehörigen Mietverträge die Ansatzvoraussetzungen des IFRS 16 erfüllt haben. ➔ **Erläuterung 20, S. 170 ff.** Ohne diese Anpassung wären die Mietaufwendungen 2019 um

267 Mio EUR höher ausgefallen. In den Mietaufwendungen sind Erhaltungsaufwendungen von Immobilien in Höhe von 166 Mio. EUR (Vorjahr: 150 Mio. EUR) enthalten.

Im Zusammenhang mit dem Verkauf der europäischen Cateringbetriebe wurden Abwertungen in Höhe von 50 Mio. EUR auf bereits in das kurzfristige Vermögen umgegliederte Vermögenswerte in den übrigen betrieblichen Aufwendungen erfasst.

11 Beteiligungsergebnis

T092 BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Ergebnis aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen	14	75
Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen	74	39
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	88	114
Dividenden aus sonstigen Gemeinschaftsunternehmen	12	13
Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen	3	6
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	35	31
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-19	-26
Dividenden aus übrigen Beteiligungen	49	36
Übriges Beteiligungsergebnis	80	60
	168	174

Innerhalb des Ergebnisses aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen werden auch Wertberichtigungen auf Anteile ausgewiesen. ➔ **Erläuterung 9, S. 160 f.** Die Zunahme des Ergebnisses aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen resultiert aus einem einmaligen Veräußerungsgewinn in Höhe von 33 Mio. EUR bei einem assoziierten Unternehmen des Segments Technik.

Erträge und Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen.

12 Zinsergebnis

T093 ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	8	5
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	71	63
Zinserträge	79	68
Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen	-119	-97
Zinsaufwand sonstige Rückstellungen	3	-8
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-278	-107
Zinsaufwendungen	-394	-212
	-315	-144

Das Zinsergebnis umfasst Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9 aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die nicht zum beizulegenden Zeitwert über die GuV klassifiziert sind.

Die Verschlechterung des Zinsergebnisses resultiert im Wesentlichen aus Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit einer Steuernachzahlung für nicht anerkannte Teilwertabschreibungen auf grenzüberschreitende Darlehen (146 Mio. EUR) sowie aus den Zinsaufwendungen für Leasingverhältnisse (53 Mio. EUR), die mit der Erstanwendung des IFRS 16 zum 1. Januar 2019 erstmals erfasst werden mussten.

13 Übrige Finanzposten

T094 ÜBRIGE FINANZPOSTEN

in Mio. €	2019	2018
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften	-90	-47
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten	89	60
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	-18	17
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	359	-16
Ergebnis aus der Bewertung von Wertpapieren, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	-17	-35
Kurseffekte aus Finanzschulden	-5	-26
	318	-46

Im Oktober 2019 wurden Devisensicherungen in Cashflow Hedges für Investitionen mit einem Gesamtergebnis von 402 Mio. EUR aufgelöst, nachdem die Sicherungsbeziehungen zum 30. September 2019 vorzeitig beendet wurden. Sie dienten der Absicherung von 14 Boeing 777-Bestellungen, die ursprünglich vertraglich als Bestellungen (Reconfirmable) kontrahiert waren und entsprechend der Sicherungsstrategie mit langfristigen Devisentermingeschäften gesichert wurden. Im dritten Quartal 2019 wurden im Rahmen von neuen Flugzeugbestellungen die 14 B777-Bestellungen vertraglich in Optionen umgewandelt, für die zum aktuellen Zeitpunkt nicht mehr hinreichend sicher ist, ob diese zukünftig ausgeübt werden. Aus Hedge Accounting-Gesichtspunkten ist das Grundgeschäft damit nicht mehr hinreichend wahrscheinlich, sodass die Sicherungsbeziehungen beendet werden mussten.

14 Ertragsteuern

T095 ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2019	2018
Tatsächliche Ertragsteuern	547	614
Latente Steuern	68	-26
	615	588

Die tatsächlichen Ertragsteuern enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer sowie sonstige im Ausland angefallene Ertragsteuern in Höhe von insgesamt 382 Mio. EUR (Vorjahr: 538 Mio. EUR) für das Jahr 2019. Darüber hinaus entfallen auf Vorjahre Steueraufwendungen von 165 Mio. EUR (Vorjahr: 76 Mio. EUR). Die verwendeten Steuersätze für die Berechnung der latenten Steuern im Ausland betrugen im Geschäftsjahr 2019 3,5 % bis 35,0 % (Vorjahr: 3,5 % bis 35,0 %). Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen beziehungsweise verabschiedeten relevanten Steuervorschriften herangezogen.

Die folgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Ergebnis vor Ertragsteuern mit einem Steuersatz der Konzernobergesellschaft von 25 % (Vorjahr: 25 %) multipliziert. Dieser 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 der Anteil des Gewbeertrags, welcher auf die ausländischen Luftverkehrsbetriebsstätten der in Deutschland ansässigen Fluggesellschaften entfällt, herauszurechnen ist.

T096 STEUERÜBERLEITUNGSRECHNUNG

in Mio. €	2019		2018	
	Bemes- sungs- grundlage	Steuer- aufwand	Bemes- sungs- grundlage	Steuer- aufwand
Erwarteter Ertragsteueraufwand	1.860	465	2.784	696
Steuerfreie Veräußerungsgewinne/-verluste	-	-1	-	-
Nicht abziehbare Aufwendungen	-	59	-	55
Steuerfreie Erträge	-	-84	-	-61
Steuerfreie Beteiligungserträge	-	-51	-	-42
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzernobergesellschaft sowie Effekte aus Steuersatzänderungen	-	-5	-	-23
Periodenfremde Steuern ¹⁾	-	193	-	-
Effekte aus der Nutzung oder dem Nichtansatz von aktiven latenten Steuern	-	39	-	-37
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	-	615	-	588

¹⁾ Periodenfremder latenter Steueraufwand in Höhe von 28 Mio. EUR (Vorjahr: 76 Mio. EUR Steuerertrag) und periodenfremder tatsächlicher Steueraufwand in Höhe von 165 Mio. EUR (Vorjahr: 76 Mio. EUR).

Auf temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen in Höhe von 48 Mio. EUR (Vorjahr: 47 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerschulden bilanziert, da es nicht wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit umkehren.

Die Steuerabgrenzungen 2019 und 2018 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

T097 LATENTE STEUERFORDERUNGEN UND -VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2019		31.12.2018	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorträge und Steuergutschriften	45	-	121	-
Pensionsrückstellungen	2.574	-	2.331	-
Immaterielles und Sachanlagevermögen	-	1.112	-	923
Finanzanlagevermögen	-	24	-	14
Marktbewertung Finanzinstrumente	-	235	-	126
Drohverlustrückstellung	6	-	19	-
Forderungen/Verbindlichkeiten/Übrige Rückstellungen	163	-	-	110
Vorräte	242	-	247	-
Vermögensgegenstände zum Verkauf	-	-	-	1
Sonstiges	-	2	4	-
Saldierungen	- 762	- 762	- 591	- 591
	2.268	611	2.131	583

Für Gesellschaften, die im Berichtsjahr oder im Vorjahr ein negatives steuerliches Ergebnis gezeigt haben, wurde ein latenter Steueranspruch in Höhe von 28 Mio. EUR (Vorjahr: 47 Mio. EUR) aktiviert, da die Realisierung des Steueranspruchs aufgrund der steuerlichen Ergebnisplanung insoweit wahrscheinlich ist.

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen aus Verlust- beziehungsweise Zinsvorträgen und Steuergutschriften bestehen noch steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen in Höhe von 3.050 Mio. EUR (Vorjahr: 2.423 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten.

Die Nutzungsbeschränkungen der nicht aktivierten steuerlichen Verlustvorträge und die darauf entfallenden latenten Steuern verteilen sich wie folgt:

T098 NUTZUNGSBEGRENZUNGEN NICHT AKTIVIERTER VERLUSTVORTRÄGE

in Mio. €	Nicht aktivierter Verlustvortrag	Latente Steuern
Nutzbar		
bis 2023	184	40
bis 2024	42	9
bis 2025	16	5
bis 2026	3	1
bis 2027	1	1
bis 2028	1	-
2029 und darüber hinaus	2.250	569
Gesamt	2.497	625
davon aus Gesellschaften in der Veräußerungsgruppe unter den Vermögenswerten zum Verkauf	67	14

15 Ergebnis je Aktie

Das „unverwässerte“/„verwässerte“ Ergebnis je Aktie wird als Quotient aus dem Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktienanzahl ermittelt. Zur Ermittlung der durchschnittlichen Aktienanzahl wurden die für die Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zurückgekauften und wieder ausgegebenen Aktien in der Berechnung zeitanteilig berücksichtigt.

T099 ERGEBNIS JE AKTIE

	2019	2018
„Unverwässertes“/„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	€	
	2,55	4,58
Konzernergebnis	Mio. €	2.163
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	475.730.992	472.553.216

Für das Geschäftsjahr 2019 ergab sich bei der Deutschen Lufthansa AG ein Jahresüberschuss von 595 Mio. EUR. Nach Einstellung in andere Gewinnrücklagen von 297 Mio. EUR belief sich der Bilanzgewinn auf 298 Mio. EUR. Vorstand und Aufsichtsrat schlugen der Hauptversammlung vor, den im Jahresabschluss ausgewiesenen Bilanzgewinn von 298 Mio. EUR angesichts der aktuellen Auswirkungen der Corona-Krise auf die Geschäftsentwicklung und zur weiteren Stärkung der Bilanz in voller Höhe in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden aus dem Ergebnis für das Geschäftsjahr 2018 einschließlich einer Entnahme aus der Gewinnrücklage 0,80 EUR je Aktie als Dividende an die Aktionäre ausgeschüttet.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Aktiva

16 Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

T100 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 01.01.2018	1.027	634	1.661
Kumulierte Abschreibungen	- 314	- 4	- 318
Buchwert 01.01.2018	713	630	1.343
Währungsdifferenzen	-	15	15
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	23	-	23
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-	-	-
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2018	736	645	1.381
Anschaffungskosten am 01.01.2019	1.050	648	1.698
Kumulierte Abschreibungen	- 314	- 3	- 317
Buchwert 01.01.2019	736	645	1.381
Währungsdifferenzen	-	14	14
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-	-	-
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2019	736	659	1.395
Anschaffungskosten am 31.12.2019	1.044	663	1.707
Kumulierte Abschreibungen	- 308	- 4	- 312

Sämtliche Firmenwerte sowie immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wurden im Geschäftsjahr 2019 einem regelmäßigen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen. Daneben besteht die Verpflichtung zu einer Werthaltigkeitsprüfung bei Vorliegen von Anzeichen für eine Wertminderung. Zum anlassbezogenen Werthaltigkeitstest → Erläuterung 9, S. 160 f.

Erworbenene Marken und Slots weisen aufgrund ihrer nachhaltigen rechtlichen und wirtschaftlichen Bedeutung eine unbestimmte Nutzungsdauer auf. Die Tests wurden auf der

Ebene der kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU) auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise des Nutzungswerts durchgeführt. Aufgrund der zukünftigen organisatorischen und geschäftlichen Integration von Brussels Airlines in die Network Airlines und der Verlagerung des Eurowings-Longstreckengeschäfts wurde der Firmenwert des Geschäftsfelds Eurowings anhand der anteiligen Marktwerte auf die verbleibende Eurowings-Gruppe, Lufthansa German Airlines und Brussels Airlines aufgeteilt.

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).

T101 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER FIRKENWERTE 2019

Bezeichnung der CGU	Lufthansa German Airlines	Brussels Airlines	Eurowings	LSG Sky Chefs USA-Gruppe	LSG Sky Chefs Korea	Sonstige ¹⁾
Segment	Network Airlines	Brussels Airlines	Eurowings	Catering	Catering	Catering/Service- und Finanz- gesellschaften
Buchwert Firmenwert (31.12.)	252 Mio. €	44 Mio. €	57 Mio. €	277 Mio. €	60 Mio. €	45 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–	–	–	–
Dauer des Planungszeitraums	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,0%	2,0%	2,0%	1,9%	2,6%	1,7% bis 3,5%
Diskontierungssatz	3,9% ²⁾	3,9% ²⁾	3,9% ²⁾	4,6% ³⁾	4,1% ³⁾	3,9% ²⁾ bis 7,7% ³⁾

¹⁾ Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 25 Mio. EUR.

²⁾ Nachsteuerzinssatz.

³⁾ Vorsteuerzinssatz.

Die für die Werthaltigkeitstests verwendeten Umsatzwachstumsannahmen basieren im Planungszeitraum auf genehmigten Unternehmensplanungen und extern veröffentlichten Quellen. Sie wurden teilweise mit Risikoabschlägen für regionale Besonderheiten beziehungsweise gesellschaftsspezifische Marktanteilsentwicklungen versehen. Die verwendeten Margen basieren auf Erfahrungswerten der Vergangenheit beziehungsweise wurden auf Basis eingeleiteter kostenreduzierender Maßnahmen weiterentwickelt. Investitionsquoten stützen sich auf Erfahrungswerte der Vergangenheit und berücksichtigen im Planungszeitraum vorgesehene Ersatzbeschaffungen von Produktionsmitteln. Kosten der Zentralfunktionen wurden den jeweiligen Einheiten nach verursachungsorientierten Schlüsseln zugeordnet. In die Tests wurden die nach IFRS 16 zu aktivierenden Nutzungsrechte einbezogen. Bei der Ermittlung der gewichteten Kapitalkosten wurde die zusätzliche Verschuldung aus den gemäß IFRS 16 zu passivierenden Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt.

Unter Zugrundelegung der in der Tabelle beschriebenen Annahme eines nachhaltigen Umsatzwachstums der CGUs liegen die erzielbaren Beträge auch bei einer Reduzierung der Wachstumsannahmen um jeweils einen Prozentpunkt deutlich über den Buchwerten. Ebenso führen Verschlechterungen der Szenarien um jeweils einen Prozentpunkt im Hinblick auf die geplanten Margen oder die verwendeten Diskontierungssätze bei den Werthaltigkeitstests bei allen anderen CGUs zu keiner Unterschreitung der erzielbaren Beträge unter die jeweiligen Buchwerte. 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.

T101 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER FIRKENWERTE 2018

Bezeichnung der CGU	Lufthansa German Airlines	Eurowings	LSG Sky Chefs USA-Gruppe	LSG Sky Chefs Korea	Sonstige ¹⁾
Segment	Network Airlines	Eurowings	Catering	Catering	Catering/Service- und Finanz- gesellschaften
Buchwert Firmenwert (31.12.)	238 Mio. €	116 Mio. €	277 Mio. €	61 Mio. €	44 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–	–	–
Dauer des Planungszeitraums	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2%	2,2%	2,0%	2,9%	1,0% bis 5,0%
Diskontierungssatz	4,7% ²⁾	4,7% ²⁾	5,2% ³⁾	4,9% ³⁾	4,5% ²⁾ bis 9,0% ³⁾

¹⁾ Firmenwerte mit einem Buchwert von im Einzelfall unter 25 Mio. EUR.

²⁾ Nachsteuerzinssatz.

³⁾ Vorsteuerzinssatz.

Aufgrund der Ergebnissituation wurde für die Logistik-Gruppe ein anlassbezogener Werthaltigkeitstest durchgeführt, der jedoch nicht zu einer außerplanmäßigen Abschreibung führte.

Auch die Ergebnissituation von Austrian Airlines hätte einen anlassbezogenen Werthaltigkeitstest ausgelöst, wenn die Werthaltigkeit der den Austrian Airlines zuzurechnenden Vermögenswerte nicht bereits im Rahmen der nachfolgend dargestellten Werthaltigkeitsüberprüfungen für die Slots bestätigt worden wäre.

Bei den immateriellen Werten mit unbestimmter Nutzungsdauer handelt es sich um im Rahmen von Unternehmensakquisitionen erworbene Slots (soweit diese handelbar sind) sowie um erworbene Markennamen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die im Rahmen des regelmäßigen Werthaltigkeitstests getroffenen Annahmen für die jeweils kleinste zahlungsmittelgenerierende Einheit (CGU) dargestellt.

T102 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER SLOTS 2019

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines
Buchwert Slots (31.12.)	135 Mio. €	23 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-
Dauer des Planungszeitraums	4 Jahre	4 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,0 %	2,0 %
Diskontierungssatz	3,9 % ¹⁾	3,9 % ¹⁾

¹⁾ Nachsteuerzinssatz.

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, zum Diskontierungssatz und zu den Margen 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.

T102 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER SLOTS 2018

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines
Buchwert Slots (31.12.)	129 Mio. €	23 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-
Dauer des Planungszeitraums	4 Jahre	4 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2 %	2,2 %
Diskontierungssatz	4,8 % ¹⁾	4,7 % ¹⁾

¹⁾ Nachsteuerzinssatz.

Die entgeltlich erworbenen Slots der Deutschen Lufthansa AG wurden entsprechend ihrer Nutzung den Einheiten Lufthansa German Airlines und Eurowings mit den historischen Anschaffungskosten zugeordnet. Dabei entfiel zum 31. Dezember 2019 auf Lufthansa German Airlines ein Buchwert von 76 Mio. EUR, während der Eurowings zugeordnete Buchwert 36 Mio. EUR betrug. Beide Buchwerte wurden einem Werthaltigkeitstest unterzogen mit den identischen Annahmen, die bei den Werthaltigkeitstests der Firmenwerte für die CGUs Lufthansa German Airlines und Eurowings zugrunde gelegt wurden.

Der regelmäßige Werthaltigkeitstest für die erworbenen Marken wurde unter Zugrundelegung der mit der jeweiligen Marke generierten Umsätze durchgeführt.

Für den Werthaltigkeitstest der erworbenen Marken wurden folgende weitere Prämissen verwendet:

T103 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER MARKEN 2019

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Sonstige
Buchwert Marke (31.12.)	238 Mio. €	107 Mio. €	37 Mio. €	7 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-	-	-
Dauer des Planungszeitraums	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,0 %	2,0 %	1,0 %	0,0 % bis 2,0 %
Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate)	0,63 %	0,35 %	0,20 %	0,23 % bis 0,50 %
Diskontierungssatz	3,9 % ¹⁾	3,9 % ¹⁾	3,9 % ¹⁾	3,9 % bis 4,4 % ¹⁾

¹⁾ Nachsteuerzinssatz.

Unter den in der Tabelle aufgeführten Annahmen eines nachhaltigen markenbezogenen Umsatzwachstums nach Ende der Planungsperiode übersteigen die erzielbaren Beträge der Marken die Buchwerte deutlich. Auch bei einer Reduzierung der Annahmen zur nachhaltigen Entwicklung des markenbezogenen Umsatzes oder einer Erhöhung des Diskontierungs-

satzes um jeweils einen Prozentpunkt ergäben sich jeweils über dem Buchwert liegende erzielbare Beträge.

Innerhalb der sonstigen Marken ergab sich 2019 kein Abschreibungsbedarf.

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.

T103 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN DER MARKEN 2018

Konzerngesellschaft	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Sonstige
Buchwert Marke (31.12.)	230 Mio. €	107 Mio. €	37 Mio. €	7 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	-	-	-	-
Dauer des Planungszeitraums	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	2,2 %	2,2 %	1,0 %	0,0 % bis 2,2 %
Ersparnis an hypothetischen Leasingzahlungen vor Steuern (Royalty Rate)	0,63 %	0,35 %	0,20 %	0,23 % bis 0,50 %
Diskontierungssatz	4,8 % ¹⁾	4,7 % ¹⁾	4,7 % ¹⁾	4,5 % bis 5,1 % ¹⁾

¹⁾ Nachsteuerzinssatz.

17 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

T104 SONSTIGE IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Selbst erstellte Software	Geleistete Anzahlungen	Gesamt
in Mio. €				
Anschaffungskosten am 01.01.2018	1.230	133	112	1.475
Kumulierte Abschreibungen	- 861	- 107	- 15	- 983
Buchwert 01.01.2018	369	26	97	492
Währungsdifferenzen	5	2	- 1	6
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	29	4	77	110
Umbuchungen	30	10	- 35	5
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	- 1	-	- 1	- 2
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	- 92	- 7	-	- 99
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2018	340	35	137	512
Anschaffungskosten am 01.01.2019	1.289	150	152	1.591
Kumulierte Abschreibungen	- 949	- 115	- 15	- 1.079
Buchwert 01.01.2019	340	35	137	512
Währungsdifferenzen	4	- 1	-	3
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	52	3	101	156
Umbuchungen	43	11	- 41	13
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	- 7	-	- 8	- 15
Zum Verkauf vorgesehen	- 1	-	-	- 1
Abschreibungen	- 99	- 9	- 13	- 121
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2019	332	39	176	547
Anschaffungskosten am 31.12.2019	1.324	163	205	1.692
Kumulierte Abschreibungen	- 992	- 124	- 29	- 1.145

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 49 Mio. EUR (Vorjahr: 44 Mio. EUR) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 14 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR) wurden bereits fest bestellt, sind aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht der Lufthansa Group gelangt.

18 Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten

T105 FLUGZEUGE UND RESERVETRIEBWERKE INKLUSIVE NUTZUNGSRECHTEN

in Mio. €	Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Anzahlungen auf Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2018	29.405	1.373	30.778
Kumulierte Abschreibungen	- 15.445	-	- 15.445
Buchwert 01.01.2018	13.960	1.373	15.333
Währungsdifferenzen	114	13	127
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	2.542	782	3.324
Umbuchungen	475	- 475	-
Abgänge Konsolidierungskreis	- 5	-	- 5
Abgänge	- 158	- 3	- 161
Zum Verkauf vorgesehen	- 7	-	- 7
Abschreibungen	- 1.837	-	- 1.837
Zuschreibungen	2	-	2
Buchwert 31.12.2018	15.086	1.690	16.776
Anschaffungskosten am 01.01.2019	31.208	1.690	32.898
Kumulierte Abschreibungen	- 16.122	-	- 16.122
Buchwert 01.01.2019	15.086	1.690	16.776
IFRS 16-Erstanwendung	401	-	401
Angepasster Buchwert 01.01.2019	15.487	1.690	17.177
Währungsdifferenzen	111	10	121
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	2.149	1.098	3.247
Umbuchungen	691	- 691	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	- 69	- 5	- 74
Zum Verkauf vorgesehen	- 20	-	- 20
Abschreibungen	- 2.121	-	- 2.121
Zuschreibungen	19	-	19
Buchwert 31.12.2019	16.247	2.102	18.349
Anschaffungskosten am 31.12.2019	32.945	2.102	35.047
Kumulierte Abschreibungen	- 16.698	-	- 16.698

Infolge der Bilanzierungsanpassung im Zusammenhang mit IFRS 16 und der daraus resultierenden Aktivierung von Nutzungsrechten wurden die Werte zum Jahresbeginn angepasst. Hinsichtlich der Auswirkungen im Einzelnen verweisen wir auf [Erläuterung 2, S. 144 ff.](#) Flugzeuge, die bereits zuvor nach IAS 17 als Finanzierungsleasings eingestuft wurden und deren Bilanzierung im Rahmen der IFRS 16-Einführung unverändert fortgeführt wurde, haben zum 31. Dezember 2019 einen Buchwert von 466 Mio. EUR (Vorjahr: 578 Mio. EUR).

[Erläuterung 20, S. 170 ff.](#)

In den Zugängen des Jahres 2019 sind Nutzungsrechte in Höhe von 227 Mio. EUR enthalten. Die Zugänge entfallen darüber hinaus auf die Beschaffung neuer Flugzeuge.

In der Position sind des Weiteren 80 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.549 Mio. EUR (Vorjahr: 72 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.173 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.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 24 Mio. EUR (Vorjahr: 22 Mio. EUR) aktiviert. Der angewendete Finanzierungskostensatz betrug 1,3 % (Vorjahr: 1,7 %).

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt 14,3 Mrd. EUR (Vorjahr: 13,5 Mrd. EUR).

Von der Position Flugzeuge dienen Flugzeuge mit Buchwerten von 2.550 Mio. EUR (Vorjahr: 2.323 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen.

19 Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten

T106 ÜBRIGES SACHANLAGEVERMÖGEN INKLUSIVE NUTZUNGSRECHTEN

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
in Mio. €					
Anschaffungskosten am 01.01.2018	2.648	1.247	1.409	167	5.471
Kumulierte Abschreibungen	- 1.388	- 906	- 979	- 12	- 3.285
Buchwert 01.01.2018	1.260	341	430	155	2.186
Währungsdifferenzen	6	4	5	1	16
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Zugänge	38	44	121	94	297
Umbuchungen	43	38	33	- 118	- 4
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	- 7	- 1	- 9	- 3	- 20
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-	-
Abschreibungen	- 90	- 57	- 107	-	- 254
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2018	1.250	369	473	129	2.221
Anschaffungskosten am 01.01.2019	2.717	1.315	1.509	142	5.683
Kumulierte Abschreibungen	- 1.467	- 946	- 1.036	- 13	- 3.462
Buchwert 01.01.2019	1.250	369	473	129	2.221
IFRS 16-Erstanwendung	1.531	-	19	-	1.550
Angepasster Buchwert 01.01.2019	2.781	369	492	129	3.771
Währungsdifferenzen	21	4	2	3	30
Zugänge Konsolidierungskreis	36	-	-	-	36
Zugänge	692	42	151	102	987
Umbuchungen	50	15	18	- 98	- 15
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	- 50	- 1	- 8	- 3	- 62
Zum Verkauf vorgesehen	- 112	- 22	- 56	- 9	- 199
Abschreibungen	- 327	- 58	- 122	-	- 507
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2019	3.091	349	477	124	4.041
Anschaffungskosten am 31.12.2019	4.715	1.245	1.470	124	7.554
Kumulierte Abschreibungen	- 1.624	- 896	- 993	-	- 3.513

Die Erhöhung des übrigen Sachanlagevermögens resultiert aus der Erstanwendung von IFRS 16. Zu weiteren Angaben zu den Nutzungsrechten verweisen wir auf [Erläuterung 20, S. 170 ff.](#) Finanzierungsleasingverträge aus ehemaligen IAS 17-Sachverhalten bestehen zudem für übrige Sachanlagen mit einem Buchwert in Höhe von 80 Mio. EUR (Vorjahr: 93 Mio. EUR).

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren wie im Vorjahr Grundschulden in Höhe von 4 Mio. EUR. Für Grundvermögen im Wert von 185 Mio. EUR (Vorjahr: 193 Mio. EUR) bestehen im Grundbuch eingetragene Ankaufsrechte. Von dem gesamten übrigen Sachanlagevermögen dienen außerdem 4 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR) als Sicherheiten für bestehende Finanzierungen.

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht der Lufthansa Group übergegangene Sachanlagen weisen folgende Werte auf:

T107 ZUM STICHTAG FEST BESTELLTE SACHANLAGEN

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Grundstücke und Bauten	20	61
Technische Anlagen und Fahrzeuge	37	31
Betriebs- und Geschäftsausstattung	61	51
	118	143

20 Leasingverhältnisse

Bis einschließlich 2018 wurden Leasingverhältnisse über Sachanlagen entweder als Finanzierungs- oder Operating Leasing-Verhältnisse eingestuft. Seit dem 1. Januar 2019 werden nach IFRS 16 Leasingverhältnisse zu dem Zeitpunkt, zu dem der Leasinggegenstand der Lufthansa Group zur Nutzung zur Verfügung steht, als Nutzungsrecht und als entsprechende Leasingverbindlichkeit bilanziert. Weitere Details zur Umstellung sind [↗ Erläuterung 2, S. 144 ff.](#), zu entnehmen.

In der folgenden Tabelle sind die Buchwerte der bilanzierten Nutzungsrechte und die Veränderungen während der Berichtsperiode dargestellt:

T108 NUTZUNGSRECHTE

	Flugzeuge und Reserve- triebwerke	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
in Mio. €					
Anschaffungskosten am 01.01.2018	862	248	1	10	1.121
Kumulierte Abschreibungen	- 407	- 152	- 1	- 4	- 564
Buchwert 01.01.2018	455	96	-	6	557
Währungsdifferenzen	3	-	-	-	3
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Zugänge	243	-	-	-	243
Umbuchungen	2	-	-	-	2
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	-	-	-	- 1	- 1
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-	-
Abschreibungen	- 125	- 6	-	- 2	- 133
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2018¹⁾	578	90	-	3	671
Anschaffungskosten am 01.01.2019	1.055	218	1	9	1.283
Kumulierte Abschreibungen	- 477	- 128	- 1	- 6	- 612
Buchwert 01.01.2019	578	90	-	3	671
IFRS 16-Erstanwendung	401	1.531	-	19	1.951
Angepasster Buchwert 01.01.2019	979	1.621	-	22	2.622
Währungsdifferenzen	4	14	-	-	18
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Zugänge	227	642	-	13	882
Umbuchungen	- 1	- 6	-	-	- 7
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Abgänge	- 8	- 45	-	- 1	- 54
Zum Verkauf vorgesehen	-	- 30	-	- 1	- 31
Abschreibungen	- 264	- 244	-	- 12	- 520
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2019	937	1.952	-	21	2.910
Anschaffungskosten am 31.12.2019	1.588	2.225	-	38	3.851
Kumulierte Abschreibungen	- 651	- 273	-	- 17	- 941

¹⁾ Im Vorjahr handelte es sich um Vermögenswerte im Rahmen des Finanzierungsleasings nach IAS 17.

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 36 Jahren (Vorjahr: bis zu 29 Jahren) zum Bilanzstichtag. Vom Anstieg der Nutzungsrechte im Jahr 2019 bei Grundstücken und Bauten entfallen 359 Mio. EUR auf einen langfristigen Erbbaurechtsvertrag am Flughafen Frankfurt.

Die Flugzeugleasingverträge, die bisher nach IAS 17 im wirtschaftlichen Eigentum der Lufthansa Group waren, sind in der Regel im Rahmen einer festen Grundmietzeit, die mindestens vier Jahre beträgt, unkündbar und haben eine maximale Gesamtlaufzeit von 24 (Vorjahr: 23) Jahren. Die neu aufgrund von IFRS 16 hinzugekommenen Nutzungsrechte auf Flugzeuge haben eine durchschnittliche Restvertragslaufzeit von drei Jahren.

In der Berichtsperiode wurden folgende Beträge in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen:

T109 ERFOLGSWIRKSAME LEASINGAUFWENDUNGEN

in Mio. €	2019
Abschreibungsaufwand auf Nutzungsrechte	520
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	72
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	193
Aufwand für geringwertige Vermögenswerte	120
Variable Leasingzahlungen	126

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group Leasingverträge über Kapazitäten beziehungsweise nicht eindeutig spezifizierte Wirtschaftsgüter abgeschlossen, die hierfür anfallenden Zahlungen werden weiterhin in der Gewinn- und Verlustrechnung aufwandswirksam erfasst.

Zahlreiche Leasingverhältnisse der Lufthansa Group über Immobilien (inklusive Flughäfen) und Flugzeuge enthalten Verlängerungsoptionen und variable Leasingzahlungen. Diese Optionen werden eingesetzt, um eine größtmögliche Flexibilität bei Kapazitätsanpassungen zu erreichen. Sie sind bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeit 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:

T110 ANGABEN ZU VERLÄNGERUNGSOPTIONEN UND VARIABLEN LEASINGZAHLUNGEN

in Mio. €	Bilanzierte Leasingverbindlichkeit (abgezinst)	Mögliche künftige Leasingzahlungen, nicht in Leasingverbindlichkeiten enthalten (undiskontierte Zahlungen)		Gesamt
	31.12.2019	Zahlbar 2021 – 2025	Zahlbar nach 2026	
Flugzeuge	486	71	–	71
Immobilien ¹⁾	1.929	55	292	347
Gesamt	2.415	126	292	418

¹⁾ Davon aus Held for Sale-Gesellschaften 27 Mio. EUR Leasingverbindlichkeiten und 3 Mio. EUR aus möglichen künftigen Leasingzahlungen.

Zum 31. Dezember 2019 bestanden keine Verlängerungsoptionen bei Flugzeugen, die als nicht hinreichend sicher eingestuft wurden.

Darüber hinaus bestehen noch zukünftige Zahlungen aus Kündigungsoptionen, die jedoch aus Sicht der Lufthansa Group unwesentlich sind.

In der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

T111 ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE FÜR LEASINGVERHÄLTNISSE¹⁾

in Mio. €	2019
Leasingaufwendungen aus kurzfristigen und geringwertigen Leasingverhältnissen sowie variable Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden	439
Rückzahlung des Tilgungsanteils der Leasingverbindlichkeit	499
Zinszahlungen	64
Insgesamt	1.002

¹⁾ Angaben beinhalten die ehemaligen Finanzleasingverbindlichkeiten nach IAS 17 und die neu hinzugekommenen Leasingverbindlichkeiten nach IFRS 16.

Die Leasingzahlungen werden ab 2019 im Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit gezeigt, sofern es sich nicht um Zahlungen aus kurzfristigen oder geringwertigen Leasingverhältnissen oder variable Leasingzahlungen handelt. Im Geschäftsjahr ergab sich hierdurch insgesamt ein positiver Effekt von 563 Mio. EUR im Cashflow aus operativer Geschäftstätigkeit, wovon 432 Mio. EUR auf die neu hinzugekommenen Leasingverbindlichkeiten auf Nutzungsrechte nach IFRS 16 zurückzuführen sind.

Die Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten ist unter Finanzschulden, ➤ **Erläuterung 35, S. 188**, dargestellt.

Angaben zu den Operating Leasing-Verhältnissen als Leasinggeber sind in ➤ **Erläuterung 6, S. 159**, enthalten.

21 Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

T112 NACH DER EQUITY-METHODE BEWERTETE BETEILIGUNGEN

in Mio.€	Anteile an Joint Ventures	Anteile an assoziierten Unternehmen	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2018	350	239	589
Kumulierte Abschreibungen	-	-4	-4
Buchwert 01.01.2018	350	235	585
Währungsdifferenzen	3	1	4
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	32	-	32
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	75	37	112
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Gewinnausschüttungen	-69	-14	-83
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-	-	-
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2018	391	259	650
Anschaffungskosten am 01.01.2019	391	263	654
Kumulierte Abschreibungen	-	-4	-4
Buchwert 01.01.2019	391	259	650
Währungsdifferenzen	3	9	12
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	77	-	77
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	70	73	143
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Gewinnausschüttungen	-62	-101	-163
Zum Verkauf vorgesehen	-	-4	-4
Abschreibungen	-43	-	-43
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2019	436	236	672
Anschaffungskosten am 31.12.2019	479	241	720
Kumulierte Abschreibungen	-43	-5	-48

Zur Abschreibung auf die Anteile an Joint Ventures im Jahr 2019 ➤ **Erläuterung 9, S. 160 f.**

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.

T113 BILANZDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKIE

in Mio.€	31.12.2019	31.12.2018 ¹⁾
Kurzfristige Vermögenswerte	594	400
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	317	196
Langfristige Vermögenswerte	1.204	820
Kurzfristige Schulden	769	404
Langfristige Schulden	715	559
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	312	114
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	583	412
Eigenkapital	314	257
Anteiliges Eigenkapital	157	129
Sonstige	21	19
Buchwert	178	148

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

T114 ERGEBNISDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKIE

in Mio.€	2019	2018
Erlöse	1.432	1.261
Abschreibungen	148	53
Zinserträge	6	6
Zinsaufwendungen	25	15
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	14	34
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	48	47
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	9	-6
Gesamtergebnis	57	41
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	24	24
Anteiliges Gesamtergebnis	31	21

Die Position „Sonstige“ in der Überleitung auf den Buchwert enthält bei SunExpress den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Gesellschaft.

T115 BILANZDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO. OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Kurzfristige Vermögenswerte	46	80
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	-	4
Langfristige Vermögenswerte	1.323	1.381
Kurzfristige Schulden	400	266
Langfristige Schulden	908	1.133
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	256	122
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	880	1.103
Eigenkapital	61	62
Anteiliges Eigenkapital	25	25
Sonstige	-	-
Buchwert	25	25

T116 ERGEBNISDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO. OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

in Mio. €	2019	2018
Erlöse	357	357
Abschreibungen	84	84
Zinserträge	-	-
Zinsaufwendungen	36	39
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	10	10
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	78	77
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	16	8
Gesamtergebnis	94	85
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	31	31
Anteiliges Gesamtergebnis	38	34
Erhaltene Dividende	38	37

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T117 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

in Mio. €	2019	2018
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	1	23
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Gesamtergebnis	1	23
Buchwert	233	218

Die folgende Tabelle zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T118 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER ASSOZIIERTER UNTERNEHMEN

in Mio. €	2019	2018
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	74	39
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-1	-2
Gesamtergebnis	73	37
Buchwert	236	259

22 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere

T119 ÜBRIGE BETEILIGUNGEN UND LANGFRISTIGE WERTPAPIERE

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Anteile an nahestehenden Unternehmen	223	222
Beteiligungen	33	24
Übrige Beteiligungen	256	246
Wertpapiere des Anlagevermögens	53	41

In den Anteilen an nahestehenden Unternehmen sind Anteile an verbundenen Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen enthalten, die aus Wesentlichkeitsgründen nicht konsolidiert werden. Diese Anteile werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Angaben zu den Beteiligungen und Wertpapieren des Anlagevermögens folgen unter [Erläuterung 43, S. 200 ff.](#)

Im aktuellen Geschäftsjahr wurden übrige Beteiligungen mit einem Buchwert von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) mit einem Verlust von 0 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR Verlust) verkauft.

23 Langfristige Ausleihungen und Forderungen**T120 LANGFRISTIGE AUSLEIHUNGEN UND FORDERUNGEN**

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	104	108
Ausleihungen und Forderungen gegen übrige Beteiligungen	–	–
Sonstige Ausleihungen und Forderungen	241	351
Emissionszertifikate	124	53
	469	512

Die langfristigen Ausleihungen und Forderungen sind zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings in [↗ Erläuterung 16, S. 164 ff.](#), verwiesen.

Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR). Von den langfristigen Forderungen dienen 1 Mio. EUR (Vorjahr: 32 Mio. EUR) der Besicherung von Verbindlichkeiten.

24 Vorräte**T121 VORRÄTE**

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	888	813
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	88	150
Geleistete Anzahlungen	4	5
	980	968

Vorräte sind nicht als Kreditsicherheiten verpfändet. Innerhalb der Vorräte betreffen 782 Mio. EUR (Vorjahr: 695 Mio. EUR) Flugzeugersatzteile, die nicht reparaturfähig sind.

Der Bruttowert der wertberichtigten Vorräte betrug zum 31. Dezember 2019 insgesamt 998 Mio. EUR (Vorjahr: 859 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 716 Mio. EUR (Vorjahr: 604 Mio. EUR) sind zum Nettoveräußerungswert angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden zu Beginn des Geschäftsjahres in Höhe von 259 Mio. EUR (Vorjahr: 232 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 41 Mio. EUR (Vorjahr: 36 Mio. EUR) vorgenommen. In Vorjahren vorgenommene Wertberichtigungen wurden in Höhe von 18 Mio. EUR (Vorjahr: 13 Mio. EUR) wieder aufgeholt. Daneben wurden kumulierte Wertberichtigungen in Höhe von 3 Mio. EUR in das zum Verkauf stehende Vermögen umgegliedert.

25 Vertragsvermögenswerte

Die Lufthansa Group hat 2019 folgende Vertragsvermögenswerte erfasst:

T122 VERTRAGSVERMÖGENSWERTE

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Vertragsvermögenswerte aus Technik- und EDV-Leistungen	278	234
Wertberichtigungen	–1	–
Summe Vertragsvermögenswerte	277	234

26 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen**T123 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN**

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen	58	67
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen übrige Beteiligungen	2	7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde	3.802	3.938
	3.862	4.012
Sonstige Forderungen		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	89	93
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	1	–
Sonstige Forderungen	1.370	1.408
Emissionszertifikate	95	63
	1.555	1.564
Summe	5.417	5.576

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Eurowings und Brussels Airlines in [↗ Erläuterung 16, S. 164 ff.](#), verwiesen.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhaltene Sicherheiten weisen einen beizulegenden Zeitwert von 0 Mio. EUR auf (Vorjahr: 2 Mio. EUR). Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 26 Mio. EUR).

Angaben zu Wertminderungen, Ausfallrisiken und Altersstrukturen werden in [↗ Erläuterung 43, S. 200 ff.](#), dargestellt.

Die sonstigen Forderungen enthalten mit 149 Mio. EUR (Vorjahr: 154 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 135 Mio. EUR (Vorjahr: 139 Mio. EUR) gegenüber.

Sonstige Forderungen in Höhe von 0 Mio. EUR (Vorjahr: 34 Mio. EUR) dienen der Besicherung negativer Marktwerte von Derivaten.

27 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten diverse vorausbezahlte Leistungen, die Folgeperioden betreffen.

28 Kurzfristige Wertpapiere

Bei den kurzfristigen Wertpapieren handelt es sich um Rentenpapiere, Genussscheine, Aktien sowie Anteile an Geldmarktfonds.

29 Bankguthaben und Kassenbestände

Die Position enthält keine wesentlichen angelegten Termingelder (Vorjahr: 66 Mio. EUR) mit vereinbarten Laufzeiten zwischen vier und zwölf Monaten.

Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.

30 Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Zum Jahresende 2019 bestehen Veräußerungsabsichten für Vermögenswerte mit einem Buchwert von 369 Mio. EUR. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe „Europäische Geschäftsaktivitäten der LSG Group“. Aufgrund der hohen Wahrscheinlichkeit eines Verkaufs innerhalb von zwölf Monaten wurden die hiermit verbundenen Vermögenswerte und Schulden zum 30. September 2019 umgegliedert. Mit Datum 6./7. Dezember 2019 wurde mit der Gategroup Holding AG ein Vertrag zur Übernahme von Gesellschaftsanteilen und einzelner Vermögenswerte, die der Catering-Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group in Europa zuzurechnen sind, geschlossen. Die Vereinbarung steht noch unter aufschiebenden Bedingungen, insbesondere der wettbewerbsrechtlichen Zustimmung. Der Vollzug der Transaktion wird im ersten Halbjahr 2020 erwartet.

Aufgrund der Konkretisierung der zugrunde liegenden Bewertungsannahmen infolge des Vertragsabschlusses ergab die Werthaltigkeitsüberprüfung zum 31. Dezember 2019 im Hinblick auf den zu erwartenden Veräußerungspreis einen Wertberichtigungsbedarf von 50 Mio. EUR. ➔ Erläuterung 10, S. 161. Nachfolgend sind die nunmehr zusammengefassten Vermögens- und Schuldspositionen nach wesentlichen Kategorien dargestellt:

T124 AKTIVA UND PASSIVA DER VERÄUSSERUNGSGRUPPE „EUROPÄISCHE GESCHÄFTSAKTIVITÄTEN DER LSG GROUP“ NACH KONSOLIDIERUNG ZUM 31.12.2019 UND SONSTIGE FORDERUNGEN

in Mio. €	31.12.2019
Aktiva	
Immaterielle Vermögenswerte	1
Übriges Sachanlagevermögen	151
Übrige langfristige Vermögenswerte	13
Latente Ertragsteuererstattungsansprüche	31
Vorräte	80
Übrige kurzfristige Vermögenswerte	82
Summe	358
Passiva	
Pensionsrückstellungen	289
Sonstige langfristige Rückstellungen	16
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	32
Sonstige kurzfristige Rückstellungen	11
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und andere finanzielle Verbindlichkeiten	175
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	17
Summe	540

Neben den Vermögenswerten der Veräußerungsgruppe handelt es sich bei den zum Verkauf stehenden Vermögenswerten um drei Frachtflugzeuge und ein Gebäude (insgesamt 11 Mio. EUR). Im Vorjahr betrug der Buchwert 9 Mio. EUR und entfiel auf zwei Flugzeuge und ein Gebäude.

Passiva

31 Gezeichnetes Kapital

GRUNDKAPITAL

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 1.224 Mio. EUR. Es ist in 478.194.257 auf den Namen lautende Stückaktien eingeteilt; auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital.

GENEHMIGTES KAPITAL

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 450.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Das Bezugsrecht der Aktionäre kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 30.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeiter (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionäre ist ausgeschlossen. Zur Ausgabe neuer Aktien an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG sowie der mit ihr verbundenen Unternehmen hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen, durch teilweise Ausnutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 (Genehmigtes Kapital B), das Grundkapital der Gesellschaft unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre um 2.983.528 neue, auf den Namen lautende vinkulierte Stückaktien mit Gewinnberechtigung ab dem 1. Januar 2019 gegen Bareinlage um 7.637.831,68 EUR zu erhöhen. Die Durchführung der Kapitalerhöhung wurde am 25. Oktober 2019 in das Handelsregister beim Amtsgericht Köln (HRB 2168) eingetragen. Das Genehmigte Kapital B beträgt zum 31. Dezember 2019 noch 22.362.168,32 EUR.

BEDINGTES KAPITAL

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 28. April 2016 wurde der Vorstand bis zum 27. April 2021 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats einmalig oder mehrmals auf den Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) bis zu 1,5 Mrd. EUR mit oder ohne Laufzeitbegrenzung zu begeben. In diesem Zusammenhang wurde bedingtes Kapital (Bedingtes Kapital II) zur bedingten Erhöhung des Grundkapitals um bis zu 237.843.840 EUR durch Ausgabe von bis zu 92.907.750 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien geschaffen. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, als die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder von Optionsscheinen aus Optionsschuldverschreibungen von ihrem Wandlungs- und/oder Optionsrecht Gebrauch machen.

ERMÄCHTIGUNG ZUM ERWERB EIGENER AKTIEN

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 6. Mai 2024 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 % des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionäre gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Die Ermächtigung sieht vor, dass der Vorstand sie insbesondere zur Verfolgung der im Beschluss der Hauptversammlung genannten Zwecke verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 7. Mai 2019 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Im Geschäftsjahr 2019 hat die Deutsche Lufthansa AG zu verschiedenen Zeitpunkten insgesamt 95.753 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 17,27 EUR erworben. Dies entspricht 0,02 % beziehungsweise 245.127,68 EUR vom Grundkapital.

Die erworbenen beziehungsweise durch Kapitalerhöhung entstandenen Aktien wurden wie folgt verwendet:

- 2.098.795 Aktien wurden an Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 34 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2018 zum Kurs von 14,18 EUR übertragen.
- 974.540 Aktien wurden als Teil der leistungsorientierten variablen Vergütung 2019 an Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und 45 weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften zum Kurs von 17,43 EUR übertragen.
- 377 Aktien wurden für Vorjahresprogramme (leistungsorientierte variable Vergütung der Jahre 2017 und 2018 an Führungskräfte und außertariflich beschäftigte Mitarbeiter sowie Mitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG und weiterer verbundener Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2017) zum Kurs von 29,58 EUR übertragen.
- 5.569 Aktien wurden zum Kurs von 16,54 EUR wieder veräußert.

Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien mehr im Bestand.

KAPITALMANAGEMENT

Die Lufthansa Group verfolgt weiterhin das Ziel einer nachhaltigen Eigenkapitalquote von 25 %, um dauerhafte finanzielle Flexibilität und Stabilität als Basis für die Wachstumsziele des Konzerns sicherzustellen. Eigenkapital und Bilanzsumme betrugen zum 31. Dezember 2019 und 2018:

T125 EIGEN- UND FREMDKAPITAL

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Eigenkapital	10.256	9.573
In % der Bilanzsumme	24,0	25,1
Fremdkapital	32.403	28.640
In % der Bilanzsumme	76,0	74,9
Gesamtkapital	42.659	38.213

Im Geschäftsjahr 2019 sank die Eigenkapitalquote gegenüber dem Vorjahreswert um 1,1 Prozentpunkte auf 24,0 %. Aus der Bilanzierungsänderung gemäß IFRS 16 ergab sich ein Effekt von –1,5 Prozentpunkten für diese Kennzahl.

Die Deutsche Lufthansa AG unterliegt keinen satzungsmäßigen Kapitalerfordernissen.

32 Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer in Vorjahren zurückgezahlten Wandelanleihe. Die in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage beträgt unverändert 26 Mio. EUR; im Übrigen handelt es sich um andere Gewinnrücklagen.

Die übrigen neutralen Rücklagen haben sich im Geschäftsjahr 2019 wie folgt entwickelt:

T126 ERLÄUTERUNG DER ERFOLGSNEUTRALEN AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OTHER COMPREHENSIVE INCOME)

in Mio. €	2019	2018
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung		
Gewinne/Verluste der Periode	115	124
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	–	–
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	10	–10
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	7	5
Gewinne/Verluste der Periode	–	–3
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	–	–2
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	258	434
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	476	–90
Gewinne/Verluste der Periode	1.278	401
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	–544	–57
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Finanzanlagen		
Gewinne/Verluste der Periode – reklassifizierbar	13	–2
Gewinne/Verluste der Periode – nicht reklassifizierbar	–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	–1.108	–974
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling)	15	1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling)	–1	–
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	163	30
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge nach Ertragsteuern	–52	–482

T127 ERLÄUTERUNG DER FÜR ERFOLGSNEUTRALE AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OCI) ERFASSTEN ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2019			2018		
	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	115	-	115	124	-	124
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	10	-	10	-10	-	-10
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	7	-	7	5	-	5
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	258	-64	194	434	-125	309
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	476	-118	358	-90	38	-52
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen – reklassifizierbar	13	-	13	-2	-	-2
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-1.108	345	-763	-974	117	-857
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling)	15	-	15	1	-	1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling)	-1	-	-1	-	-	-
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI)	-215	163	-52	-512	30	-482

Die Veränderung des Eigenkapitals insgesamt ist **T073 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals, S. 142**, zu entnehmen.

33 Pensionsrückstellungen

Die Pensionsverpflichtungen im Konzern umfassen sowohl leistungs- als auch beitragsorientierte Pläne und enthalten Verpflichtungen aus laufenden Pensionen sowie Anwartschaften auf zukünftig zu zahlende Pensionen.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen für Mitarbeiter der Lufthansa Group entfallen im Wesentlichen auf Pensionsverpflichtungen in Deutschland sowie in der Schweiz, Österreich und den USA. Es bestehen verschiedene Zusagen für einzelne Mitarbeitergruppen.

Nach der Privatisierung der Lufthansa Group wurde für inländische Mitarbeiter und Entsandte, die vor 1995 in das Unternehmen eingetreten sind, die Gesamtversorgungszusage der Versorgungsanstalt des Bundes und der Länder (VBL) fortgeführt. Mitarbeiter, die nach 1994 eingetreten sind, erhielten eine Versorgungszusage nach einem Durchschnittsgehaltsplan, die eine jährliche Gewährung von vom Lebensalter und dem Gehalt abhängigen Rentenbausteinen vorsah. 2003 wurde die VBL-Versorgung in eine Versorgung nach dem für die seit 1995 eingestellten Mitarbeiter gültigen Durchschnittsgehaltsplan überführt. Seit 2015 wurden die bestehenden inländischen Versorgungspläne sukzessive für die einzelnen Beschäftigtengruppen in eine beitragsorientierte Leistungszusage umgewandelt.

Mit dem Tarifvertrag „Lufthansa Rente Boden“ wurde eine neue betriebliche Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage für die in Deutschland beschäftigten Bodenmitarbeiter, insbesondere der Gesellschaften Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG, der Lufthansa Technik-Gruppe und der LSG Group, abgeschlossen. Für vor dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeiter bleiben die bis zum 31. Dezember 2015 erworbenen Anwartschaften erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2016 können die Mitarbeiter grundsätzlich unter Berücksichtigung der Eigenleistungen das gleiche Versorgungsniveau erreichen. Für ab dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeiter werden die Beiträge in dem neuen Modell am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das gesamte Versorgungsguthaben unter Garantie des Beitragserhalts auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrechnet.

Am 17. März 2017 wurde mit der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO) der Tarifvertrag „Lufthansa Rente Kabine“ für die Kabinenmitarbeiter der Deutschen Lufthansa AG (DLH) abgeschlossen, welcher die Tarifverträge „Lufthansa-Betriebsrente“ für das Kabinenpersonal und „Lufthansa-Übergangsversorgung für Kabinenmitarbeiter“ ablöste.

Für bis zum 5. Juli 2016 eingestellte Mitarbeiter bleiben die bis zum 30. Juni 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Juli 2016 erhalten diese Mitarbeiter Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens

in die betriebliche Altersversorgung. Für die betroffenen Mitarbeiter wurde auf Basis der von den Tarifparteien festgelegten Parameter und Bewertungsmethoden zum 30. Juni 2016 eine Übergangsversorgung-Initialdotierung (ÜV-Initialdotierung) berechnet. Durch diese ÜV-Initialdotierung werden alle gemäß dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung für Kabinenmitarbeiter“ bestehenden Ansprüche der betroffenen Mitarbeiter abgelöst und auf eine Beitragszusage mit Mindestleistung umgestellt. Für alle Mitarbeiter besteht die Möglichkeit freiwilliger Eigenbeiträge. Sowohl die Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge als auch die ÜV-Initialdotierung werden unter Garantie des Beitragserhalts am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das auf den Konten vorhandene Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet.

Am 21. Dezember 2017 wurde mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) der Tarifvertrag „Lufthansa Rente Cockpit“ für die Cockpit-Mitarbeiter abgeschlossen. Gleichzeitig wurde ebenfalls ein neuer Tarifvertrag „Übergangsversorgung Cockpit“ geschlossen.

Für vor dem 1. Januar 2017 eingestellte Mitarbeiter bleiben die bis zum 31. Dezember 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2017 erhalten die Mitarbeiter Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in die betriebliche Altersversorgung. Für alle Mitarbeiter besteht die Möglichkeit freiwilliger Eigenbeiträge. Das Kapital wird unter Garantie des Beitragserhalts am Kapitalmarkt mit einer zusätzlichen Zusage in Höhe des Garantiezinses der Lebensversicherer (derzeit 0,9% p. a.) angelegt. Im Versorgungsfall wird das auf den Konten vorhandene Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet.

Der Verpflichtungsumfang aus den kapitalmarktorientierten Komponenten der neu geregelten betrieblichen Altersversorgung für Boden-, Kabinen- und Cockpit-Mitarbeiter wird in Höhe des Zeitwerts des korrespondierenden Vermögens angesetzt, soweit das Vermögen den zugesagten Mindestbetrag überschreitet. Planvermögen und Versorgungsverpflichtung werden saldiert dargestellt. Der Dienstzeitaufwand ergibt sich aus den Arbeitgeberbeiträgen.

Mitarbeitern des Cockpit-Personals wird zusätzlich weiterhin eine Übergangsversorgung (ÜV) zugesagt, die den Zeitraum von der Beendigung des fliegerischen Beschäftigungsverhältnisses bis zum Beginn der gesetzlichen/betrieblichen Altersversorgung abdeckt. Die Versorgungsleistung hängt dabei von den erworbenen Dienstjahren und dem letzten Gehalt vor dem Ausscheiden ab (Endgehaltspläne). Während des Bezugs der Übergangsversorgung werden weiterhin Rentenansprüche erdient.

Für die Übergangsversorgung der Cockpit-Mitarbeiter gelten nach der Neufassung des Tarifvertrags grundsätzlich die alten Regelungen fort. Das zu erreichende kollektive Ausscheidalter erhöht sich bei den Piloten schrittweise bis 2021 von 58 auf 60 Jahre. Zum Kreis der Berechtigten zählen seit der Neufassung auch die Cockpit-Mitarbeiter der Germanwings, die vor dem 1. Januar 2005 eingestellt wurden.

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung erfolgt bei den inländischen leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen und für noch nicht ausfinanzierte Beträge über Pensionsrückstellungen.

Gesetzliche Mindestdotierungsverpflichtungen bestehen in Deutschland nicht.

Mit dem Erwerb der Swiss International Air Lines AG wurden Pensionsverpflichtungen in der Schweiz übernommen, die zum überwiegenden Teil auf gesetzlichen Verpflichtungen beruhen. Die Versorgungsleistungen werden über Pensionskassen, sogenannte Sammelstiftungen, finanziert. Die Pläne umfassen neben der Altersversorgung auch Leistungen bei Invalidität sowie eine Hinterbliebenenversorgung. Der Begünstigte kann zwischen Rentenbezug und Einmalzahlung wählen. Das Renteneintrittsalter der Pläne liegt zwischen 58 und 63 Jahren. Es werden sowohl Arbeitgeber- als auch Arbeitnehmerbeiträge an die Pensionskasse entrichtet, wobei das Unternehmen Beiträge zu leisten hat, die mindestens den in den Planbedingungen vorgegebenen Arbeitnehmerbeiträgen entsprechen. Die Beiträge werden prozentual gestaffelt vom versicherten Lohn abgeleitet. Im Fall einer Unterdeckung können entweder die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge erhöht werden, eine Minderverzinsung entschieden oder andere gesetzlich zulässige Maßnahmen getroffen werden. Die Entscheidung trifft der Stiftungsrat der entsprechenden Vorsorgestiftung. Strategien des Stiftungsrats zum Ausgleich einer Unterdeckung basieren auf dem Bericht des Pensionskassenexperten und müssen der Regulierungsbehörde vorgelegt werden. Eine Zustimmung der Behörde ist jedoch nicht erforderlich.

Für Mitarbeiter der Austrian Airlines AG bestehen im Wesentlichen beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen, die in eine Pensionskasse ausgelagert sind. Sie beinhalten eine Alters-, Berufsunfähigkeits- sowie Hinterbliebenenversorgung.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen bei der Austrian Airlines AG betreffen ehemalige Direktions- und Vorstandsmitglieder sowie Pensionsbezieher. Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen für das Bodenpersonal sind beitragsfrei gestellt und werden durch Verrentung des Planvermögens ermittelt. Für aktive Piloten und Flugbegleiter sowie für Führungskräfte der obersten Ebene bestehen keine Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen, sondern ausschließlich beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen.

Die leistungsorientierten Altersversorgungssysteme der LSG Sky Chefs in den USA sind für Neueintritte im Wesentlichen geschlossen, und es ergeben sich keine weiteren Leistungszuwächse der aktiven Begünstigten. Die Versorgungsleistung leitet sich aus dem Durchschnittsgehalt und den erworbenen Dienstjahren vor Schließung beziehungsweise Einfrierung des Plans ab. Das Renteneintrittsalter beträgt 65 Jahre. Die Pensionsleistungen werden über externe Fonds finanziert. Die Altersversorgung wurde entsprechend auf beitragsorientierte Altersversorgungspläne umgestellt.

Für weitere Mitarbeiter im Ausland bestehen in geringem Umfang ebenfalls Zusagen auf Alters- und zum Teil auf medizinische Versorgung, die im Wesentlichen von der Betriebszugehörigkeit und dem bezogenen Gehalt abhängig sind. Die Leistungen werden in der Regel über externe Fonds finanziert.

Für beitragsorientierte Versorgungszusagen beliefen sich die Beiträge im Jahr 2019 auf 499 Mio. EUR (Vorjahr: 470 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2004 wurde mit dem Aufbau eines Fondsvermögens zur Finanzierung und Absicherung künftiger Rentenzahlungen mit dem Ziel der vollständigen Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen aus den bisherigen Plänen in Deutschland begonnen. Dazu wurden Treuhandmodelle in Form einer doppelseitigen zweistufigen Treuhandchaft (CTA) aufgelegt.

Der Lufthansa Pension Trust e. V. ist als der wesentliche Vermögenstreuhänder eine separate rechtliche Einheit und unterliegt den regulatorischen Bestimmungen in Deutschland. Die Deutsche Lufthansa AG beschließt in Absprache mit dem Treuhänder und den übrigen Treugebern über Dotierungen und führt diese Mittel im Fall der Dotierung dem Lufthansa Pension Trust e. V. zu. An dem Treuhandmodell sind neben der Deutschen Lufthansa AG auch die Tochtergesellschaften

Lufthansa Technik AG und Lufthansa Cargo AG beteiligt. Seit 2007 wird das Treuhandvermögen im Wesentlichen von einer maltesischen Gesellschaftsstruktur gehalten. Das Investment Board der Lufthansa Malta Pension Holding entscheidet über die endgültige Aufteilung der Mittel auf Anlageklassen (Asset-Allokation). Das eigentliche Asset-Management wird an Fondsgesellschaften übertragen, deren Handlungsrahmen sich an allgemeinen Anlagegrundsätzen orientiert, die vom Investment Board vorgegeben werden.

Das im neuen kapitalmarktorientierten Versorgungssystem Lufthansa Rente Boden, Lufthansa Rente Kabine und Lufthansa Rente Cockpit befindliche Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen wurde im Rahmen eines Contractual Trust Arrangements auf einen überbetrieblichen Treuhänder, die Deutsche Treuinvest Stiftung, übertragen. Das Kapital wird in sogenannten Altersklassenfonds angelegt, deren Anlagestrategie auf einem Lebenszyklusmodell basiert. Mit zunehmendem Alter des Mitarbeiters wird sukzessive weniger in chancen- beziehungsweise risikoreichere und mehr in konservative Anlageklassen investiert. Die Gesellschaft hat einen Anlageausschuss eingesetzt, der für die Festlegung und Überprüfung der Anlagestrategie, wie zum Beispiel der Zusammensetzung der Altersklassenfonds sowie der laufzeitabhängigen Aufteilungsregel, zuständig ist.

Für andere deutsche Tochtergesellschaften wurde ebenfalls Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen bei der Deutschen Treuinvest Stiftung investiert.

Im Geschäftsjahr 2019 wurden für die Mitarbeiter in Deutschland Mittel in Höhe von 250 Mio. EUR (Vorjahr: 330 Mio. EUR) in Planvermögen dotiert.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge für leistungsorientierte Zusagen setzen sich wie folgt zusammen:

T128 LEISTUNGSORIENTIERTE VERSORGUNGSZUSAGEN

	31.12.2019				31.12.2018			
	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen
in Mio. €								
Deutschland Altersversorgung	18.227	- 13.135	-	5.092	15.627	- 11.446	-	4.181
Deutschland Übergangsversorgung	1.462	- 441	-	1.021	1.391	- 395	-	996
Schweiz	3.840	- 3.434	2	408	3.224	- 2.921	-	303
Österreich	450	- 183	-	267	427	- 184	-	243
USA	369	- 327	-	42	339	- 279	-	60
Andere Länder	517	- 440	-	77	404	- 351	-	53
Bilanzwerte	24.865	- 17.960	2	6.907	21.412	- 15.576	-	5.836
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	6.658	-	-	-	5.865
davon Sonstige Vermögenswerte	-	-	-	40	-	-	-	29
davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	-	-	-	289	-	-	-	-

Die Überleitung vom Finanzierungsstatus zu den in der Konzernbilanz ausgewiesenen Beträgen stellt sich wie folgt dar:

T129 ÜBERLEITUNG FINANZIERUNGSSTATUS

in Mio. €	2019	2018
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	24.374	20.847
Planvermögen	- 17.960	- 15.576
Finanzierungsstatus (Saldo)	6.414	5.271
Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	491	565
Anpassung aufgrund Vermögenswertbegrenzung	2	-
Bilanzwerte	6.907	5.836
davon Pensionsrückstellungen	6.658	5.865
davon Sonstige Vermögenswerte	40	29
davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	289	-

Während der Berichtsperiode veränderte sich der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen wie folgt:

T130 ENTWICKLUNG DES BARWERTS DER PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	2019	2018
Stand 01.01.	21.412	21.006
Laufender Dienstzeitaufwand	514	552
Zinsaufwand	418	388
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/ Effekte aus Kürzungen	11	- 113
Effekte aus Abgeltungen	-	-
Neubewertungen		
Versicherungsmathematische Gewinne/ Verluste aus Änderungen der demografischen Annahmen	- 64	146
Versicherungsmathematische Gewinne/ Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen	2.461	- 246
Erfahrungsbedingte Anpassungen	281	- 119
Währungsumrechnungsdifferenzen	154	137
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-	-
Beiträge zum Plan – Arbeitnehmer	116	124
Rentenzahlungen	- 449	- 463
Abgeltungszahlungen	-	-
Sonstige ¹⁾ /Umbuchungen	11	-
Stand 31.12.	24.865	21.412
davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	- 755	-

¹⁾ Die Beträge entfallen u. a. auf Versorgungsverpflichtungen, für die erstmals eine Bewertung nach den Grundsätzen von IAS 19 durchgeführt wurde.

Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen beinhalten Verluste aus dem gegenüber Vorjahr gesunkenen Abzinsungssatz in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Kursbedingte Verpflichtungsanpassungen bei den kapitalmarktorientierten Versorgungsplänen werden in den erfahrungsbedingten Anpassungen ausgewiesen.

Eine detaillierte Überleitung der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

T131 ENTWICKLUNG DES BEIZULEGENDEN ZEITWERTS DES PLANVERMÖGENS

in Mio. €	2019	2018
Stand 01.01.	15.576	15.917
Zinsertrag	299	291
Neubewertungen		
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	1.571	- 1.195
Währungsumrechnungsdifferenzen	139	121
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-	-
Beiträge zum Plan – Arbeitgeber	394	463
Beiträge zum Plan – Arbeitnehmer	111	124
Rentenzahlungen	- 138	- 126
Abgeltungszahlungen	-	-
Verpflichtungsbezogene Verwaltungskosten	- 3	- 3
Sonstige ¹⁾ /Umbuchungen	11	- 16
Stand 31.12.	17.960	15.576
davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	- 466	-

¹⁾ Die Beträge entfallen u. a. auf Versorgungsverpflichtungen, für die erstmals eine Bewertung nach den Grundsätzen von IAS 19 durchgeführt wurde.

In den Geschäftsjahren 2019 und 2018 entwickelten sich die Pensionsrückstellungen wie folgt:

T132 PENSIONS-RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	2019	2018
Stand 01.01.	5.865	5.116
Währungsdifferenz Vortrag	15	16
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-	-
Rentenzahlungen	- 311	- 337
Laufender Dienstzeitaufwand	514	552
Zinsaufwand	418	388
Zinsertrag	- 299	- 291
Effekte aus Planänderungen inkl. Plankürzungen und aus Abgeltungen sowie Verwaltungskosten	14	- 110
Neubewertungen		
Versicherungsmathematische Gewinne/ Verluste sowie erfahrungsbedingte Anpassungen	2.678	- 219
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	- 1.571	1.195
Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	2	- 2
Dotierung von Planvermögen/ Umbuchungen	- 378	- 443
Stand 31.12.	6.947	5.865
davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	- 289	

Die Aufwendungen und Erträge für leistungsorientierte Pläne setzen sich wie folgt zusammen:

T133 AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE FÜR LEISTUNGSORIENTIERTE PENSIONSPLÄNE

in Mio. €	2019	2018
Laufender Dienstzeitaufwand	514	552
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/ Effekte aus Kürzungen	11	- 113
Erträge aus Planabgeltungen	-	-
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	418	388
Zinsertrag des Planvermögens	- 299	- 291
Verpflichtungsbezogene Verwaltungskosten	3	3
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Aufwendungen und Erträge	647	539
Ertrag aus Planvermögen ohne bereits in den Zinsen enthaltene Beträge	- 1.571	1.195
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	2.678	- 219
Nettoeffekt aus der Korrektur der Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	2	- 2
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	1.109	974
	1.756	1.513

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.

Das Planvermögen erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2019 einen Gewinn in Höhe von 1.870 Mio. EUR. Dieser Betrag setzt sich zusammen aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Zinsertrag und der Neubewertungskomponente für das Planvermögen. Im Vorjahr hatte sich ein Gesamtaufwand von 904 Mio. EUR ergeben.

Wesentliche Auswirkungen der Vermögensobergrenze gemäß IAS 19.64 gab es keine.

Der im Berichtsjahr angefallene nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand resultiert im Wesentlichen aus der Vereinbarung der betrieblichen Altersversorgung für die Cockpit- und Kabinenmitarbeiter der Lufthansa CityLine GmbH.

Der Berechnung der Pensionsverpflichtungen sowie des zugehörigen Planvermögens wurden folgende wesentliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt:

T134 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI DEUTSCHEN GESELLSCHAFTEN

in %	31.12.2019	31.12.2018
Zinssatz		
Altersversorgung	1,4	2,0
Übergangsversorgung	1,4	2,0
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.

**T135 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN
BEI AUSLÄNDISCHEN GESELLSCHAFTEN**

in %	31.12.2019	31.12.2018
Zinssatz		
Österreich	1,4	2,0
Schweiz	0,3	1,1
USA	3,2	4,3
Gehaltssteigerung		
Österreich	1,8	1,9
Schweiz	1,5	1,5
USA	-	-
Rentensteigerung		
Österreich	2,0	2,0
Schweiz	0,0	0,0
USA	-	-

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden für die Schweiz die BVG 2015-Generationentafeln verwendet. In den anderen Ländern wurden landesspezifische Sterbetafeln verwendet.

Die folgende Übersicht zeigt, wie der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung durch Änderungen der maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen für die wesentlichen oben beschriebenen Pensionspläne beeinflusst worden wäre:

**T136 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN
ANNAHMEN, STAND 2019**

	Auswirkung auf die leistungs- orientierte Verpflichtung zum 31.12.2019 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung ¹⁾	24.865	-
Zinssatz		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	22.862	- 8,1
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	27.201	+ 9,4
Gehaltstrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	25.022	+ 0,6
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	24.717	- 0,6
Rententrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	25.140	+ 1,1
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	24.606	- 1,0

¹⁾ Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

**T136 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN
ANNAHMEN, STAND 2018**

	Auswirkung auf die leistungs- orientierte Verpflichtung zum 31.12.2018 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung ¹⁾	21.412	-
Zinssatz		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19.712	- 7,9
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	23.399	+ 9,3
Gehaltstrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	21.556	+ 0,7
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	21.283	- 0,6
Rententrend		
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	21.662	+ 1,2
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	21.187	- 1,1

¹⁾ Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

Eine Absenkung der in den Pensionsverpflichtungen berücksichtigten Sterbewahrscheinlichkeiten um 10 % führt zu einer in Abhängigkeit vom individuellen Alter jedes Begünstigten unterschiedlichen Erhöhung der Lebenserwartung. Dies entspricht in etwa einer Verlängerung der Lebenserwartung um ein Jahr für einen heute 55-jährigen männlichen Mitarbeiter. Eine 10-prozentige Senkung der Sterbewahrscheinlichkeiten würde in der Folge zu einer Erhöhung des Barwerts der wesentlichen Leistungsverpflichtungen in Deutschland und in der Schweiz zum 31. Dezember 2019 um 176 Mio. EUR (Vorjahr: 151 Mio. EUR) führen.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt, mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden nicht berücksichtigt.

Das Planvermögen für fondsfinanzierte leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen setzt sich im Wesentlichen aus festverzinslichen Wertpapieren, Aktien und flüssigen Mitteln zusammen. Darin sind weder Finanzinstrumente, die von Gesellschaften des Konzerns emittiert wurden, noch von Konzerngesellschaften genutzte Immobilien enthalten.

Das Planvermögen dient ausschließlich der Erfüllung der definierten Leistungsverpflichtungen. Die Unterlegung dieser Leistungsverpflichtungen mit Finanzmitteln stellt eine Vorsorge für künftige Mittelabflüsse dar, die in einigen Ländern aufgrund bestehender gesetzlicher Vorgaben, in anderen Ländern (zum Beispiel Deutschland) auf freiwilliger Basis erfolgt.

Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, innerhalb eines mittel- bis langfristigen Zeitraums die deutschen Pensionsverpflichtungen komplett durch Deckungsvermögen und eine positive Kapitalmarktrendite zu decken. Dazu wird den Treuhändern weiterhin Kapital zugeführt. Ein wesentlicher Faktor zur Zielerreichung ist die Performance der Anlagen.

Die Anlagestrategie der kapitalmarktorientierten Versorgungspläne wird initial durch die Gesellschaft festgelegt, regelmäßig im Rahmen einer Allokationsstudie überprüft und gegebenenfalls vom Anlageausschuss an sich verändernde Kapitalmarktanforderungen angepasst. Hierdurch können sich auch Veränderungen der Anlagestrategie für bereits investierte Beiträge ergeben.

Die Lufthansa Group steuert und überwacht die sich aus der Auslagerung von Defined Benefit-Pensionsverpflichtungen ergebenden finanziellen Risiken. Die Prozesse zur Risiko- steuerung und -überwachung sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert geblieben. Es werden derivative Finanzinstru- mente insbesondere zum Management von Fremdwährungs- risiken eingesetzt.

Die Allokation der ausgelagerten Mittel auf Anlageklassen (zum Beispiel Aktien) für die Defined Benefit-Pläne erfolgt auf Basis von durch die Lufthansa Group durchgeführten Analysen (Asset-Liability-Matching-Studien). Um in regel-

mäßigen Abständen die Ausfinanzierungsstrategie zu über- prüfen und Anpassungen vorzunehmen, wird die Asset- Liability-Matching (ALM)-Studie alle drei Jahre in Zusammen- arbeit mit einem externen Berater erstellt. Die Ergebnisse sollen aufzeigen, mit welchem Anlagemix (Renten, Aktien etc.) die langfristigen Pensionsverpflichtungen gedeckt wer- den können. Dazu wird im ersten Schritt durch den Aktuar eine langfristige Prognose für die Entwicklung der Pensions- verpflichtungen erstellt.

Weiterhin werden Zielvorgaben für die relative Rendite und das relative Risiko in Bezug auf die Deckung der Verpflich- tungen benötigt. Die letzte Vorgabe betrifft die Festlegung eines Risikobudgets.

Mittels Simulation werden alle zulässigen Anlageallokationen auf diese Zielsetzungen für die Zukunft getestet und bei Nichterfüllung aussortiert. Bevorzugt werden Allokationen, die renditeorientiert und dennoch konservativ sind und die das Anlageziel mit einer hohen Wahrscheinlichkeit erreichen.

Die Ergebnisse der ALM-Studie zeigen, ob es strategische Verschiebungen in der bestehenden Allokation geben wird. So werden derzeit alternative Investments (zum Beispiel Immobilien, Private Equity, Infrastruktur) weiter aufgebaut.

Das Planvermögen setzte sich wie folgt zusammen:

T137 ZUSAMMENSETZUNG DES PLANVERMÖGENS

	31.12.2019				31.12.2018			
	Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Markt- preisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt		Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Markt- preisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt	
			in Mio. €	in %			in Mio. €	in %
Aktien			5.189	28,9			4.003	25,9
Europa	3.299	–			2.847	–		
Andere	1.890	–			1.156	–		
Festverzinsliche Wertpapiere			6.111	34,0			6.716	43,6
Staatsanleihen	3.053	–			3.246	–		
Unternehmens- anleihen	3.058	–			3.470	–		
Aktienfonds	847	–	847	4,7	525	–	525	3,4
Rentenfonds	1.482	–	1.482	8,3	422	–	422	2,7
Mischfonds ¹⁾	247	–	247	1,4	148	–	148	1,0
Geldmarktanlagen	1.039	–	1.039	5,8	1.443	–	1.443	9,4
Immobilien			1.015	5,7			792	5,1
Direkte Anlagen	–	7			–	7		
Indirekte Anlagen	744	264			638	147		
Versicherungsverträge	–	133	133	0,7	–	174	174	1,1
Bankguthaben	334	191	525	2,9	311	203	514	2,4
Sonstige Anlagen ²⁾	288	1.084	1.372	7,6	201	638	839	5,4
Summe	16.281	1.679	17.960	100,0	14.407	1.169	15.576	100,0

¹⁾ Darin enthalten sind Dividendenpapiere und zinstragende Titel.

²⁾ In den sonstigen Anlagen sind insbesondere alternative Investments, wie zum Beispiel Hedgefonds, Rohstoffe und Private Equity, enthalten.

Durch die Pensionspläne ist der Konzern neben verschiedenen versicherungsmathematischen Risiken wie Zinsrisiko, Langlebkeitsrisiko sowie Risiko aus Gehaltssteigerungen vor allem finanziellen Risiken im Zusammenhang mit dem Planvermögen ausgesetzt.

Die Verzinsung des Planvermögens wird am Periodenanfang in Höhe der Diskontierungssätze angenommen, die auf Basis von hochwertigen Unternehmensanleihen bestimmt werden. Sofern die tatsächliche Rendite des Planvermögens die angewandten Diskontierungssätze unterschreitet, erhöht sich bei den alten Versorgungsplänen die Nettoverpflichtung aus den Pensionsplänen. Bei den neuen kapitalmarktorientierten Versorgungsplänen wird eine Bruttoverpflichtung, unter Berücksichtigung des zugesagten Mindestbetrags, in Höhe des Zeitwerts des korrespondierenden Planvermögens angesetzt.

Das Aktienkursrisiko, das sich aus der Aktienquote des Planvermögens ergibt, wird als angemessen eingeschätzt. Die Ausfallrisiken von Anleiheschuldnern sind begrenzt, da nur in Anleihen von hoher Qualität (Investment Grade) investiert wird.

Die Höhe der Nettoverpflichtung aus den alten Versorgungsplänen wird in erheblichem Maße durch die Zinssätze beeinflusst, wobei das gegenwärtig niedrige Zinsniveau zu einer vergleichsweise hohen Nettoverpflichtung beiträgt. Ein fortgesetzter Rückgang der Renditen von Unternehmensanleihen würde zu einem weiteren Anstieg der leistungsorientierten Verpflichtungen führen, der voraussichtlich nur teilweise durch eine positive Entwicklung der Marktwerte der im Planvermögen enthaltenen Unternehmensanleihen kompensiert werden könnte.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass im Geschäftsjahr 2020 voraussichtlich 808 Mio. EUR in Pläne eingezahlt werden (Einzahlung 2019: 737 Mio. EUR). Die Einzahlungen umfassen die geplanten Dotierungen sowie die Zahlungen von Versorgungsleistungen, die nicht durch entsprechende Erstattungen aus Planvermögen

gedeckt sind. Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen betrug zum 31. Dezember 2019 18 Jahre (Vorjahr: 17 Jahre).

Für die zum Bilanzstichtag bestehenden leistungsorientierten Versorgungszusagen werden für die nächsten zehn Jahre folgende Pensionszahlungen prognostiziert:

T138 ERWARTETE FÄLLIGKEITEN DER UNDISKONTIERTEN PENSIONSZAHLUNGEN, STAND 2019

in Mio. €	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2019
2020	574
2021	596
2022	612
2023	637
2024	656
2025 - 2029	3.828

T138 ERWARTETE FÄLLIGKEITEN DER UNDISKONTIERTEN PENSIONSZAHLUNGEN, STAND 2018

in Mio. €	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2018
2019	531
2020	547
2021	571
2022	586
2023	615
2024 - 2028	3.533

34 Sonstige Rückstellungen

Die in der Bilanz unter lang- und kurzfristig ausgewiesenen sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

T139 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2019			31.12.2018 ¹⁾		
	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	20	18	2	31	14	17
Übrige Personalkosten	202	159	43	196	150	46
Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	95	-	95	63	-	63
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	49	20	29	64	34	30
Umweltlastensanierungen	30	27	3	27	24	3
Prozesse	77	11	66	85	18	67
Restrukturierungen/Abfindungen	171	79	92	210	119	91
Überholung Lease-Flugzeuge	293	139	154	281	131	150
Gewährleistungen	46	-	46	49	-	49
Übrige Rückstellungen	301	37	264	425	47	378
Summe	1.284	490	794	1.431	537	894

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Die Rückstellungen für Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Jubiläumsgeschenken und sonstige kurzfristige Verpflichtungen.

Für die Verpflichtung zur Einreichung von CO₂-Emissionszertifikaten bei den zuständigen Behörden wird eine Rückstellung gebildet, die mit dem Buchwert der dafür aktivierten CO₂-Emissionszertifikate bewertet wird. Ist ein Teil der Verpflichtung nicht durch vorhandene Zertifikate gedeckt, wird die Rückstellung hierfür mit dem Marktpreis der Emissionszertifikate am Stichtag bewertet.

Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften resultieren aus schwebenden Dauerschuldverhältnissen oder aus sonstigen Vertragsverhältnissen, bei denen Leistung und Gegenleistung nicht ausgeglichen sind.

Rückstellungen für Umweltlastensanierungen werden auf Basis eines Sachverständigengutachtens unter der Annahme gebildet, dass der Schaden in zehn Jahren vollständig beseitigt ist und die öffentlichen Auflagen zur Sanierung entfallen.

Rückstellungen für laufende Prozesse wurden unter Einschätzung des voraussichtlichen Prozessausgangs gebildet.

Die Rückstellungen für die Überholung von Lease-Flugzeugen betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen zur Wartung, Überholung und Reparatur von Flugzeugen.

Die übrigen Rückstellungen betreffen mit 135 Mio. EUR (Vorjahr: 139 Mio. EUR) ausstehende Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings.

Im Geschäftsjahr 2019 haben sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

T140 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2019

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse
Stand 01.01.2019	31	196	63	64	27	85
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-
Währungsdifferenzen	-	-	-	-	-	-
Verbrauch	-57	-30	-73	-11	-2	-14
Zuführung/Neubildung	54	42	104	16	5	28
Zinseffekte	-7	2	-	-	-	-
Auflösung	-	-1	-	-19	-	-22
Umgliederungen	-1	-7	1	-1	-	-
Stand 31.12.2019	20	202	95	49	30	77

T140 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2019 (Fortsetzung)

in Mio. €	Restrukturierungen/ Abfindungen	Überholung Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
Stand 01.01.2019	210	281	49	425	1.431
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Währungsdifferenzen	-	4	-	-	4
Verbrauch	-77	-95	-10	-85	-454
Zuführung/Neubildung	45	127	14	84	519
Zinseffekte	-	-	-	1	-4
Auflösung	-6	-24	-6	-34	-112
Umgliederungen	-1	-	-1	-90	-100
Stand 31.12.2019	171	293	46	301	1.284

Im Vorjahr hatten sich die einzelnen Rückstellungsgruppen wie folgt entwickelt:

T140 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2018

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse
Stand 01.01.2018	30	186	31	103	28	119
Änderung Konsolidierungskreis	-	2	-	-	-	-
Währungsdifferenzen	-	1	-	-	-	-1
Verbrauch	-60	-28	-31	-35	-1	-32
Zuführung/Neubildung	60	35	63	6	-	28
Zinseffekte	5	2	-	-	-	-
Auflösung	-	-2	-	-10	-	-29
Umgliederungen	-4	-	-	-	-	-
Stand 31.12.2018	31	196	63	64	27	85

T140 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2018 (Fortsetzung)

in Mio. €	Restrukturierungen/ Abfindungen	Überholung Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen ¹⁾	Summe ¹⁾
Stand 01.01.2018	208	292	41	457	1.495
Änderung Konsolidierungskreis	-	-31	-	1	-28
Währungsdifferenzen	-	7	-	-	7
Verbrauch	-69	-84	-13	-161	-514
Zuführung/Neubildung	82	110	25	195	604
Zinseffekte	-	-	-	-	7
Auflösung	-10	-13	-4	-33	-101
Umgliederungen	-1	-	-	-34	-39
Stand 31.12.2018	210	281	49	425	1.431

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitern aus Altersteilzeitverträgen zeigen folgenden Finanzierungsstand:

T141 FINANZIERUNGSSTAND

in Mio. €	2019	2018
Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	146	166
Externes Planvermögen	-141	-156
	5	10
davon sonstige Rückstellungen	20	31
davon sonstige Vermögenswerte	15	21

Zur Insolvenzversicherung der Erfüllungsrückstände des Arbeitgebers aus Altersteilzeitverträgen, in denen der Mitarbeiter im sogenannten Blockmodell zunächst die volle Arbeitsleistung gegen ein reduziertes Entgelt erbringt und danach unter Fortzahlung des reduzierten Entgelts von der Arbeit freigestellt wird, wurde Vermögen in Höhe von insgesamt 121 Mio. EUR auf ein externes Treuhandvermögen übertragen. Dieses ausgelagerte Vermögen, das die Anforderungen an Planvermögen erfüllt und daher den Bruttoverpflichtungsumfang entsprechend mindert, wird am Bilanzstichtag zu Marktwerten bewertet.

Unter den zum Verkauf gehaltenen Vermögensgegenständen werden ein Treuhandvermögen von 23 Mio. EUR und eine Rückstellung von 17 Mio. EUR für Altersteilzeitverträge ausgewiesen.

Die Ermittlung der Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen erfolgte im Jahr 2019 mit einem Zinssatz von 0,01% (Vorjahr: 0,34%).

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

T142 ZAHLUNGSABFLÜSSE BEI LANGFRISTIGEN RÜCKSTELLUNGEN, STAND 2019

in Mio. €	2021	2022	2023	2024 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	11	3	-	7
Umweltlastensanierungen	3	3	3	18
Restrukturierungen/ Abfindungen	54	23	9	5
Überholung Lease-Flugzeuge	87	16	12	29
Übrige Rückstellungen	15	6	4	44

Zum Ende des Geschäftsjahres 2018 waren entsprechend folgende Zahlungsabflüsse geschätzt worden:

T142 ZAHLUNGSABFLÜSSE BEI LANGFRISTIGEN RÜCKSTELLUNGEN, STAND 2018

in Mio. €	2020	2021	2022	2023 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	21	8	2	3
Umweltlastensanierungen	3	3	3	16
Restrukturierungen/ Abfindungen	47	47	19	8
Überholung Lease-Flugzeuge	80	19	11	24
Übrige Rückstellungen	23	16	7	31

35 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:

T143 FINANZSCHULDEN 31.12.2019

in Mio. €	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	1.094	996	98
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.110	1.453	657
Leasingverbindlichkeiten	2.872	2.384	488
Sonstige Darlehen	3.954	3.563	391
	10.030	8.396	1.634

T143 FINANZSCHULDEN 31.12.2018

in Mio. €	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	1.007	508	499
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.957	1.401	556
Leasingverbindlichkeiten	596	497	99
Sonstige Darlehen	3.125	2.602	523
	6.685	5.008	1.677

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren 2 Mio. EUR (Vorjahr: 75 Mio. EUR) besichert.

Weder im Geschäftsjahr 2019 noch im Geschäftsjahr 2018 sind Zahlungsverpflichtungen unter den genannten Darlehensverträgen nicht beziehungsweise nur verzögert erfüllt worden.

Die Lufthansa Group hat IFRS 16 erstmals zum 1. Januar 2019 angewendet. Infolgedessen hat die Lufthansa Group erstmals auch Leasingverbindlichkeiten für Leasingverträge anzusetzen, die bisher als Operating Leasing-Verhältnisse klassifiziert wurden. Dies führte zu einem Anstieg der Leasingverbindlichkeiten von 2.386 Mio. EUR. ➔ Erläuterung 2, S. 144 ff.

Die Leasingverbindlichkeiten der Lufthansa Group weisen nachfolgend dargestellte Fälligkeiten auf. Die Angaben basieren auf vertraglichen, undiskontierten Zahlungen.

T144 FÄLLIGKEITSANALYSE VON LEASINGVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2019
Im 1. Quartal	146
Bis 1 Jahr ¹⁾	392
1 – 5 Jahre	1.350
Später	1.461

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

In den sonstigen Darlehen sind insbesondere Flugzeugfinanzierungen enthalten, die unter ➔ Erläuterung 18, S. 168, beschrieben werden. Im Jahr 2019 wurden insgesamt 19 weitere Flugzeugfinanzierungen abgeschlossen.

36 Langfristige Vertragsverbindlichkeiten

T145 LANGFRISTIGE VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	25	22
	25	22

Unter den langfristigen Vertragsverbindlichkeiten werden langfristige Abgrenzungen für Fertigungsaufträge erfasst, bei denen die erhaltenen Zahlungen die bisher erbrachten Leistungen übersteigen.

37 Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

T146 LANGFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Erhaltene Anzahlungen	7	4
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	13	21
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	12	26
	32	51

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält 7 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) erhaltene Investitionszuschüsse und -zulagen, die entsprechend der Nutzungsdauer der Investitionsgüter in den Folgejahren aufgelöst werden.

In den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter enthalten. Im Rahmen der aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen gewähren die Lufthansa Group und weitere in das Programm einbezogene konsolidierte und nicht konsolidierte Konzerngesellschaften auf ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien einen Abschlag von 50 % für Vorstand, Führungskräfte und außertarifliche Mitarbeiter. Die gewährten Optionspakete 2016, 2017, 2018 und 2019 beinhalten eine Outperformance-Option und eine Performance-Option. Am Programmende erhalten die Teilnehmer bei Werthaltigkeit eine Barzahlung.

Die Outperformance-Option ist an die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem fiktiven Index aus Aktien europäischer Wettbewerber geknüpft. Aus der Outperformance-Option erhält der Inhaber je Prozentpunkt Outperformance bei Ausübung eine Barzahlung ab Erreichen der festgelegten Hürde von 1%. Bei einer Outperformance von mehr als 20 % ist die Barzahlung auf einen festgelegten Betrag beschränkt.

Die Performance-Option ist an die absolute Entwicklung des Aktienkurses der Lufthansa Aktie gebunden. Der Auszahlungsbetrag hängt vom Erreichen von definierten Performancezielen ab, wobei eine Auszahlung erst ab einer Hürde ausgelöst wird und darüber hinaus auf einen Maximalbetrag beziehungsweise Cap begrenzt ist.

Die Laufzeit der Programme beträgt jeweils vier Jahre. Die Berechnung der Performance und der Outperformance erfolgt in allen Programmen nach dem Total Shareholder Return-Prinzip. Die Aktien des Eigeninvestments sind bis zur Ausübung gesperrt.

T147 OUTPERFORMANCE-OPTION – ÜBERSICHT

	€ je Outperformancestufe	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	1.000 je Prozentpunkt ab 1 %	20.000
Führungskräfte	400 je Prozentpunkt ab 1 %	8.000
Außertarifliche Mitarbeiter	200 je 5 Prozentpunkte ab 1 %	1.000

T148 PERFORMANCE-OPTION – PERFORMANCEZIELE

Performance-Option nach Jahr	Hürde	Cap
2016	27 %	41 %
2017	23 %	35 %
2018	22 %	33 %
2019	22 %	33 %

T149 PERFORMANCE-OPTION – AUSZAHLUNGSBETRÄGE

	€ je Performancestufe	Maximalbetrag pro Tranche in €
Vorstand	10.000 + 1.000 je Performancestufe	20.000
Führungskräfte	4.000 + 500 je Performancestufe	8.000
Außertarifliche Mitarbeiter	500 + 100 je Performancestufe	1.000

Für den Vorstand gilt seit 2019 ein verändertes variables Vergütungssystem, sodass sich ein Teil der finanziellen Ziele im Rahmen der anteilsbasierten Vergütung auf die Performance der Lufthansa Aktie, als relativer Total Shareholder Return (TSR), im Vergleich zu anderen Unternehmen des DAX bezieht. Die Performanceperiode beträgt weiterhin vier Jahre. Für die Berechnung des TSR in der Performanceperiode wird für die Aktie der Deutschen Lufthansa AG sowie die Aktien der Peer Group jeweils das arithmetische Mittel der Schlusskurse im XETRA-Handel der Deutschen Börse über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode sowie über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Ende der Performanceperiode ermittelt und in Relation gesetzt.

Die Performance aller Unternehmen im DAX, die zu Beginn und am Ende der Performanceperiode im Index vertreten sind, wird in eine Rangfolge gebracht und die relative Positionierung der Deutschen Lufthansa AG anhand des erreichten Perzentils bestimmt. Die Zielerreichung und die entsprechenden Auszahlungsbeträge 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.

T150 RELATIVER TSR – ZIELERREICHUNG UND AUSZAHLUNG

Positionierung Luft- hansa Aktie zur Peer Group	Zielerreichung	Auszahlung in € für Vorstands- mitglieder	Auszahlung in € für Vorstands- vorsitzenden
≤ 25. Perzentil	0%	–	–
≥ 50. Perzentil	100%	467.500	888.250
≥ 75. Perzentil	200%	935.000	1.776.500

Insgesamt hat sich im Laufe der Geschäftsjahre 2019 und 2018 der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

T151 ENTWICKLUNG DES OPTIONSBESTANDS

	2019		2018	
	Anzahl an Optionen/ Options- paketen	Bar- ausgleich in Tsd. €	Anzahl an Optionen/ Options- paketen	Bar- ausgleich in Tsd. €
Ausstehende Optionen zum 01.01.	20.546	–	19.167	–
Gewährte Optionen	7.420	–	6.066	–
Ausgelaufene bzw. verfallene Optionen	1.110	–	523	–
Ausgeübte Optionen	4.543	31.726	4.164	36.868
Ausstehende Optionen zum 31.12.	22.313	–	20.546	–

Aus dem ausgelaufenen Aktienprogramm 2015 erfolgte aus der Performance- und Outperformance-Option eine Auszahlung in Höhe von 32 Mio. EUR (Vorjahr: 37 Mio. EUR). Für das Aktienprogramm 2019 wurden im Geschäftsjahr 974.863 neue Aktien ausgegeben, zu einem Durchschnittskurs von 17,43 EUR und damit einem Gesamtwert in Höhe von 17 Mio. EUR. Durch die Gewährung des Rabatts von 50 % für Mitarbeiter entstand durch die Ausgabe neuer Aktien somit ein Personalaufwand in Höhe von 8,5 Mio. EUR. Insgesamt halten Teilnehmer der Programme damit zum aktuellen Stichtag 3.594.679 Aktien (Vorjahr: 3.561.026 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:

**T152 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE
ZUM 31.12.2019**

	Anzahl Optionen	Beizu- legender Zeitwert je Option in €	Anteil erdienter Anspruch	Beizu- legender Zeitwert gesamt in €
Vorstand				
Optionen 2016	135	31.582	0,70	2.980.551
Optionen 2017	181	5.376	0,58	559.576
Optionen 2018	165	5.770	0,36	342.594
Optionen 2019	6	281.633	0,25	422.450
Führungskräfte				
Optionen 2016	2.062	12.628	0,79	20.614.158
Optionen 2017	2.173	2.148	0,54	2.528.286
Optionen 2018	2.525	2.354	0,29	1.733.623
Optionen 2019	3.071	5.479	0,04	701.084
Außertarifliche Mitarbeiter				
Optionen 2016	2.470	1.579	0,79	3.087.603
Optionen 2017	2.301	274	0,54	341.507
Optionen 2018	3.164	286	0,29	263.930
Optionen 2019	4.060	659	0,04	111.481
Summe	22.313			33.686.841

**T152 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE
ZUM 31.12.2018**

	Anzahl Optionen	Beizu- legender Zeitwert je Option in €	Anteil erdienter Anspruch	Beizu- legender Zeitwert gesamt in €
Vorstand				
Optionen 2015	135	37.052	0,71	3.543.098
Optionen 2016	135	33.643	0,46	2.081.661
Optionen 2017	165	12.029	0,29	578.896
Optionen 2018	165	11.481	0,04	78.932
Führungskräfte				
Optionen 2015	1.869	14.816	0,79	21.922.124
Optionen 2016	2.247	13.454	0,54	16.375.200
Optionen 2017	2.333	4.809	0,29	3.272.324
Optionen 2018	2.622	4.680	0,04	511.290
Außertarifliche Mitarbeiter				
Optionen 2015	2.539	1.850	0,79	3.718.577
Optionen 2016	2.631	1.681	0,54	2.395.635
Optionen 2017	2.426	606	0,29	428.796
Optionen 2018	3.279	566	0,04	77.330
Summe	20.546			54.983.861

Im Rahmen der Bilanzierung der Verbindlichkeit aus der Bewertung der Optionsrechte wird eine Fluktuation der Mitarbeiter in Höhe von 4,9% berücksichtigt, sodass die bilanzierte Verbindlichkeit unterhalb des berechneten Zeitwerts liegt. Aus der Bewertung der Optionsrechte ergibt sich somit zum Stichtag eine Verbindlichkeit in Höhe von 32 Mio. EUR (Vorjahr: 53 Mio. EUR), wovon 7 Mio. EUR (Vorjahr: 25 Mio. EUR) unter den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Die im Geschäftsjahr geleistete Auszahlung von ausgelaufenen Optionsrechten in Höhe von 32 Mio. EUR reduziert die zuvor bilanzierte Verbindlichkeit, sodass sich durch die Veränderung der Optionsrechte im Geschäftsjahr der Personalaufwand um 11 Mio. EUR erhöht.

In die Monte-Carlo-Simulation (exklusive TSR-Programm Vorstand) sind die gewichteten durchschnittlichen Aktienkurse zum Stichtag eingeflossen. Gemäß Programmbedingungen handelt es sich dabei um die 50-Tage-Durchschnittskurse der Deutschen Lufthansa AG sowie der jeweils im Vergleichsindex enthaltenen Aktien der Wettbewerber. Die verwendeten Volatilitäten und Korrelationen stellen stichtagsbezogene und laufzeitabhängige Erwartungswerte auf Basis aktueller Markteinschätzungen dar.

Als Zinssatz für die Restlaufzeit der Outperformance-Option wurden jeweils entsprechende Swap-Rates verwendet. Für die Bewertung wurden die maximalen Laufzeiten der Programme berücksichtigt.

Die Bewertung der Zeitwerte für das TSR-Programm des Vorstands erfolgt ebenfalls mittels einer Monte-Carlo-Simulation und basiert auf historischen beziehungsweise Marktdaten zum Stichtag der relevanten Peer Group-Unternehmen im DAX. Der Ansatz der erwarteten Volatilitäten basiert auf den historischen TSR-Daten. Dabei wurden für die Ermittlung der historischen Volatilität grundsätzlich die Kurse der letzten vier Jahre zugrunde gelegt. Bei der Bewertung wurden eine Restlaufzeit von 37 Monaten sowie ein risikoloser Zins in Höhe von -0,66% berücksichtigt.

Die vom externen Dienstleister verwendeten Parameter für den fiktiven Airline-Vergleichsindex sind in folgender Übersicht zusammengestellt:

T153 REFERENZPREIS

		Optionen 2016	Optionen 2017	Optionen 2018	Optionen 2019
Lufthansa	EUR	10,55	23,00	21,18	14,84
Air France-KLM	EUR	5,00	13,12	8,56	9,90
IAG	GBP	400,94	612,70	646,28	480,37
Ryanair	EUR	12,40	17,25	12,82	11,00
easyJet	GBP	1.018,21	1.240,72	1.340,31	1.131,63
Air Berlin	EUR	0,68	-	-	-
Norwegian	NOK	-	218,45	236,70	37,49
WIZZair	GBP	-	2.991,52	2.858,46	3.667,66

T154 ERWARTETE VOLATILITÄTEN

in % für:	Optionen 2016 zum 31.12.2019	Optionen 2016 zum 31.12.2018	Optionen 2017 zum 31.12.2019	Optionen 2017 zum 31.12.2018	Optionen 2018 zum 31.12.2019	Optionen 2018 zum 31.12.2018	Optionen 2019 zum 31.12.2019	Optionen 2019 zum 31.12.2018
Lufthansa	30,24	29,76	31,05	31,77	29,94	31,46	31,40	-
Air France-KLM	39,30	37,48	38,66	37,22	38,07	36,85	37,73	-
IAG	31,04	24,38	27,42	33,00	26,76	32,51	32,51	-
Ryanair	35,17	29,00	34,01	31,72	31,16	31,41	32,59	-
easyJet	39,22	30,08	34,95	34,97	33,35	33,82	36,06	-
Air Berlin	-	140,85	-	-	-	-	-	-
Norwegian	-	-	81,10	51,97	70,93	50,01	64,75	-
WIZZair	-	-	32,96	35,27	32,14	35,27	33,70	-
Risikoloser Zinssatz	Optionen 2016: - 0,64% für Eurozone (Vorjahr: -0,64%) 0,67% für Großbritannien (Vorjahr: 0,74%)				Optionen 2018: - 0,66% für Eurozone (Vorjahr: -0,41%) 0,50% für Großbritannien (Vorjahr: 0,85%) 1,25% für Norwegen (Vorjahr: 1,31%)			
	Optionen 2017: - 0,66% für Eurozone (Vorjahr: -0,54%) 0,55% für Großbritannien (Vorjahr: 0,79%) 1,25% für Norwegen (Vorjahr: 1,20%)				Optionen 2019: - 0,64% für Eurozone 0,48% für Großbritannien 1,24% für Norwegen			
Fluktuation	4,9% (Vorjahr: 5,1%)				4,9% (Vorjahr: 5,1%)			

38 Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten

Die Lufthansa Group hat folgende Vertragsverbindlichkeiten erfasst:

T155 VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018 ¹⁾
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	4.071	3.969
Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen	2.200	2.186
Verbindlichkeiten aus Technik- und EDV-Leistungen	196	78
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	279	127
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	2.675	2.391
Verbindlichkeiten aus Verträgen mit Kunden	6.746	6.360
In der Berichtsperiode erfasste Erlöse		
Erlöse aus den Anfangsbeständen der Vertragsverbindlichkeiten		
Erlöse aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	3.768	3.491
Erlöse aus Kundenbindungsprogrammen	576	578
Erlöse aus Technik- und EDV-Leistungen	76	69
Sonstige	50	56
Summe	4.470	4.194

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Zum 31. Dezember 2019 waren in den Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen wie im Vorjahr 225 Mrd. Meilen aus Meilenbonusprogrammen zu bewerten.

In den sonstigen Vertragsverbindlichkeiten sind Rückzahlungsverpflichtungen aus Kompensationszahlungen im Zusammenhang mit Fluggastrechten in Höhe von 58 Mio. EUR (Vorjahr: 75 Mio. EUR) enthalten ([↗ Erläuterung 2, S. 144 ff.](#)).

Bereits kontrahierte, noch nicht erfüllte Leistungsverpflichtungen aus langfristigen Dienstleistungsverträgen betragen unter der Annahme eines vertragsgemäßen Abrufs insgesamt 6,4 Mrd. EUR, wovon 1,2 Mrd. EUR auf die nächsten zwölf Monate entfallen. Im Wesentlichen sind dies Wartungsverträge des Geschäftsbereichs Technik über die langfristige Instandsetzung und Überholung der Teilflotten von Fluggesellschaften. Bei der Ermittlung der ausstehenden Leistungsverpflichtungen werden die in den Verträgen vereinbarte und aus den jeweiligen Flugplanungen abgeleitete Anzahl an Wartungsereignissen mit ihren wahrscheinlichen Erlösen sowie Festpreise für bestimmte Leistungen (Bereich VIP und Kabinenmodifikation) berücksichtigt. Von den Leistungsverpflichtungen, die zwölf Monate übersteigen, werden voraussichtlich 62 % bis 2025 realisiert sein.

Wie im Vorjahr wurden auch im Geschäftsjahr 2019 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 2019 oder zum 31. Dezember 2018 gemacht, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von einem Jahr oder weniger haben. Prämienmeilen können mindestens über drei Jahre eingelöst werden, sind jedoch kurzfristig einlösbar.

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.

39 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten**T156 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN SOWIE SONSTIGE KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN**

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018 ¹⁾
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	42	43
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligungen	2	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden	3.678	3.825
	3.722	3.868
Sonstige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17	39
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	260	269
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	-	-
Verbindlichkeiten aus Ergebnisbeteiligungen	356	574
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	996	970
	1.629	1.852
Summe	5.351	5.720

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Der Buchwert dieser Verbindlichkeiten entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

40 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

T157 KURZFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Erhaltene Anzahlungen	17	16
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	59	39
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	306	333
	382	388

Die sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten enthalten 279 Mio. EUR (Vorjahr: 303 Mio. EUR) abgegrenzte Beträge für nicht genommene Urlaubstage und Überstunden. Die sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten enthalten des Weiteren den Kurzfristanteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen (→ Erläuterung 37, S. 189 ff.).

ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

41 Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten und Segmentdaten

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN

Zum 31. Dezember 2019 ist die Lufthansa Group in fünf berichtspflichtigen Segmenten tätig, die die Konzernaktivitäten bündeln. Die Abgrenzung der Segmente erfolgt entsprechend der internen Berichts- und Steuerungsstruktur.

Die Segmentierung wurde gegenüber dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018 geändert. Mit Beginn des Geschäftsjahres 2019 wird ein Teil der Lufthansa Systems-Gruppe durch die Lufthansa Technik-Gruppe gesteuert und vor diesem Hintergrund dem Segment Technik zugeordnet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

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 und Austrian Airlines. Weitere Informationen zu den einzelnen Fluggesellschaften sind im Konzernlagebericht → ab S. 45 dargestellt.

Das Segment Eurowings beinhaltet die Fluggesellschaften Eurowings, Germanwings und Brussels Airlines 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 die Lufthansa Technik-Gruppe.

Das Segment Catering, vertreten durch die LSG Lufthansa Service-/Sky Chefs-Gruppe, ist weltweiter Marktführer im Airline-Catering.

Geschäftsaktivitäten, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind, werden gemeinsam mit den Erträgen und Aufwendungen der zentralen Konzernfunktionen in der Spalte „Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen“ der Segmentberichterstattung dargestellt. Hierunter befinden sich die Erträge und Aufwendungen der Lufthansa Commercial Holding GmbH, der Lufthansa AirPlus-Gruppe, der Lufthansa Systems-Gruppe, der Lufthansa Aviation Training-Gruppe und weiterer Konzerngesellschaften.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN SEGMENTDATEN UND DER INTERNEN STEUERUNG

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der berichtspflichtigen Segmente entsprechen den in → Erläuterung 2, S. 144 ff., beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Aufgrund der IFRIC-Agenda-Entscheidung vom 17. September 2019 sind Entschädigungszahlungen für Flugausfälle und -verspätungen nicht mehr aufwandswirksam zu erfassen, sondern führen zu einer Reduktion der Verkehrserlöse. Die Lufthansa Group hat diese Änderung retrospektiv umgesetzt.

Die Lufthansa Group misst den Erfolg ihrer Segmente anhand der zwei 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, außerplanmäßigen Ab- und Zuschreibungen sowie um periodenfremde Ergebniseffekte im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen (Plananpassungen und Planabgeltungen).

Verkäufe und Erlöse zwischen den berichtspflichtigen Segmenten werden grundsätzlich zu Preisen erbracht, wie sie auch mit Dritten vereinbart würden. Verwaltungsleistungen werden als Kostenumlagen berechnet.

Zu den Außenumsätzen bei den Verkehrserlösen → Erläuterung 3, S. 157.

Das gebundene Kapital umfasst im Wesentlichen die Segmentaktiva, korrigiert um derivative Finanzinstrumente und latente Steuerposten, vermindert um nicht zinstragende Schulden.

Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von Beteiligungen ist Bestandteil des Ergebnisses eines Segments, aus Konzernsicht aber nicht dem betrieblichen, sondern dem Finanzergebnis zuzurechnen.

T158 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2019

	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	22.417	4.015	2.437	4.378	2.623	35.870	554	-	-	36.424
davon Verkehrserlöse	21.375	3.987	2.318	-	-	27.680	-	456	-	28.136
Konzerninnenumsätze	689	108	41	2.543	737	4.118	239	-	-4.357	-
Umsatzerlöse	23.106	4.123	2.478	6.921	3.360	39.988	793	-	-4.357	36.424
Übrige betriebliche Erträge	785	342	103	260	95	1.585	1.939	-	-1.009	2.515
Betriebliche Erträge	23.891	4.465	2.581	7.181	3.455	41.573	2.732	-	-5.366	38.939
Betriebliche Aufwendungen	22.132	4.655	2.621	6.748	3.355	39.511	2.971	-	-5.358	37.124
davon Materialaufwand	12.799	3.005	1.778	3.927	1.441	22.950	287	-	-3.410	19.827
davon Personalaufwand	4.210	628	406	1.671	1.290	8.205	913	-	-7	9.111
davon Abschreibungen	1.678	465	160	207	119	2.629	107	-	-44	2.692
davon sonstige Aufwendungen	3.445	557	277	943	505	5.727	1.664	-	-1.897	5.494
Beteiligungsergebnis¹⁾	46	24	41	60	28	199	12	-	-	211
davon Ergebnis Equity-Bewertung	31	24	18	34	24	131	-	-	-	131
Adjusted EBIT²⁾	1.805	-166	1	493	128	2.261	-227	-	-8	2.026
Überleitungspositionen	-48	-8	-34	9	-30	-111	6	-	-64	-169
Außerplanmäßige Abschreibung/ Zuschreibung	-23	-4	-38	12	-42	-95	7	-	-51	-139
Pensionssondereffekte	-3	-	-1	-2	-1	-7	-4	-	1	-10
Ergebnis Anlagenabgang	-22	-4	5	-1	13	-9	3	-	-14	-20
EBIT	1.757	-174	-33	502	98	2.150	-221	-	-72	1.857
Übriges Finanzergebnis										3
Ergebnis vor Ertragsteuern										1.860
Gebundenes Kapital ³⁾	11.834	2.570	2.135	5.607	1.513	23.659	1.904	-	-528	25.035
davon aus Equity-Beteiligungen	25	178	49	279	139	670	5	-	-3	672
Segmentinvestitionen ⁴⁾	2.605	260	286	313	127	3.591	107	-	-32	3.666
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	-	49	28	77	-	-	-	77
Mitarbeiter zum Stichtag	52.741	8.809	4.539	26.650	35.679	128.418	9.935	-	-	138.353
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	52.378	9.087	4.543	25.872	35.954	127.834	9.950	-	-	137.784

¹⁾ Das Beteiligungsergebnis enthält keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte.

²⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T024, S. 36, 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.

T158 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2018

	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	21.822	4.080	2.681	3.927	2.499	35.009	533	-	-	35.542
davon Verkehrserlöse	20.707	3.986	2.550	-	-	27.243	-	558	-	27.801
Konzerninnenumsätze	727	18	32	2.178	718	3.673	250	-	-3.923	-
Umsatzerlöse	22.549	4.098	2.713	6.105	3.217	38.682	783	-	-3.923	35.542
Übrige betriebliche Erträge	699	290	57	270	77	1.393	1.879	-	-988	2.284
Betriebliche Erträge	23.248	4.388	2.770	6.375	3.294	40.075	2.662	-	-4.911	37.826
Betriebliche Aufwendungen	20.854	4.643	2.538	5.936	3.208	37.179	2.914	-	-4.929	35.164
davon Materialaufwand	11.714	3.042	1.753	3.376	1.385	21.270	246	-	-3.149	18.367
davon Personalaufwand	4.159	619	420	1.552	1.218	7.968	963	-	-7	8.924
davon Abschreibungen	1.497	372	104	126	66	2.165	52	-	-37	2.180
davon sonstige Aufwendungen	3.484	610	261	882	539	5.776	1.653	-	-1.736	5.693
Beteiligungsergebnis	35	24	36	7	29	131	43	-	-	174
davon Ergebnis Equity-Bewertung	31	24	25	9	25	114	1	-	-1	114
Adjusted EBIT¹⁾	2.429	-231	268	446	115	3.027	-209	-	18	2.836
Überleitungspositionen	120	-	-5	-1	-5	109	27	-	2	138
Außerplanmäßige Abschreibung/ Zuschreibung	1	-	-4	3	-5	-5	-5	-	1	-9
Pensionssondereffekte	110	-	-	-	-	110	2	-	1	113
Ergebnis Anlagenabgang	9	-	-1	-4	-	4	30	-	-	34
EBIT	2.549	-231	263	445	110	3.136	-182	-	20	2.974
Übriges Finanzergebnis										-190
Ergebnis vor Ertragsteuern										2.784
Gebundenes Kapital ²⁾	9.635	2.220	1.430	4.836	1.264	19.385	1.727	-	-139	20.973
davon aus Equity-Beteiligungen	25	148	52	284	138	647	6	-	-3	650
Segmentinvestitionen ³⁾	2.573	515	374	244	79	3.785	56	-	-24	3.817
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	-	32	-	32	-	-	-	32
Mitarbeiter zum Stichtag	51.778	9.255	4.505	24.594	35.512	125.644	9.890	-	-	135.534
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	51.327	9.296	4.422	23.833	35.548	124.426	9.904	-	-	134.330

¹⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T024, S. 36, 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.

Die Änderung der Bilanzierung von Kompensationszahlungen hat sich wie folgt auf die Segmentergebnisdarstellung ausgewirkt:

T159 RESTATEMENTEFFEKTE KOMPENSATIONSZAHLENGEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN

in Mio. €	Network Airlines	Eurowings	Konzern
Verkehrserlöse	- 146	- 93	- 239
Materialaufwand	- 146	- 93	- 239
Effekt auf Adjusted EBIT 2019	-	-	-
Effekt auf EBIT 2019	-	-	-
Verkehrserlöse	- 170	- 132	- 302
Materialaufwand	- 170	- 132	- 302
Effekt auf Adjusted EBIT 2018	-	-	-
Effekt auf EBIT 2018	-	-	-

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEOGRAFISCHEN GEBIETEN 2019

Die Aufteilung der Verkehrserlöse auf die geografischen Regionen erfolgt nach Ursprungsverkaufsorten, und die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswerts zugeordnet. Die Zuordnung der anderen Betriebserlöse zu den einzelnen Regionen erfolgt nach geografischem Sitz des Kunden.

Die Definition der Regionen folgt grundsätzlich geografischen Regeln. Abweichend hiervon sind die in der Türkei erzielten Verkehrserlöse Europa zugeordnet.

Die Lufthansa Group steuert ihre Luftverkehrsaktivitäten über Netzergebnisse und nicht über regionale Ergebnisbeiträge. Ähnliches gilt für das Segment Catering. Eine Darstellung regionaler Segmentergebnisse ist daher für die Lufthansa Group nicht aussagekräftig.

Eine Aufteilung der Verkehrserlöse der Segmente Network Airlines, Eurowings und Logistik nach Verkehrsgebieten statt nach Ursprungsverkaufsorten befindet sich in den Erläuterungen zum jeweiligen Geschäftsfeld im Lagebericht.

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T160 AUSSENSÜMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH REGIONEN 2019

in Mio. €	Europa	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse ¹⁾	18.586	4.707	615	3.073	621	534	28.136
Andere Betriebserlöse	3.437	2.557	463	1.394	281	156	8.288
Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3) 4)}	23.385	564	48	305	4	26	24.332
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	3.434	50	6	17	-	3	3.510

¹⁾ Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

²⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

³⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

⁴⁾ Einschließlich Nutzungsrechten aus Erstanwendung IFRS 16.

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

T161 AUSSENSÜMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH LÄNDERN 2019

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse ¹⁾	8.610	4.233
Andere Betriebserlöse	1.077	2.097
Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3) 4)}	16.207	533
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	2.913	45

¹⁾ Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

²⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

³⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

⁴⁾ Einschließlich Nutzungsrechten aus Erstanwendung IFRS 16.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEOGRAFISCHEN GEBIETEN 2018

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T160 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH REGIONEN 2018

in Mio. €	Europa	Nord- amerika	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse ¹⁾	18.785	4.160	669	3.123	590	474	27.801
Andere Betriebserlöse	3.283	2.272	361	1.383	223	219	7.741
Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3)}	20.342	276	41	206	2	23	20.890
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	3.773	39	5	16	-	5	3.838

¹⁾ Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

²⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.

³⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

T161 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH LÄNDERN 2018

in Mio. €	Deutschland	USA
Verkehrserlöse ¹⁾	8.819	3.730
Andere Betriebserlöse	1.066	1.896
Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3)}	13.984	261
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	2.410	36

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 2019 und im Vorjahr wurden mit keinem Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse der Lufthansa Group getätigt.

SEGMENTBERICHTERSTATTUNG AB 2020

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2020 wird Brussels Airlines durch die Network Airlines gesteuert und vor diesem Hintergrund dem Segment Network Airlines zugeordnet. Brussels Airlines erzielte im Geschäftsjahr bei Umsatzerlösen von 1.471 Mio. EUR ein Adjusted EBIT von - 26 Mio. EUR. Die Vorjahreswerte werden in der Berichterstattung 2020 entsprechend angepasst.

Weiterhin wird das Langstreckengeschäft des Segments Eurowings organisatorisch dem Bereich Lufthansa German Airlines unterstellt und auch überwiegend dort operativ gesteuert. In der Segmentberichterstattung wird daher dem

Management-Reporting folgend dieser Bereich unter Anpassung der Vorjahreszahlen als Teil von Network Airlines dargestellt. Für das Geschäftsjahr 2019 entfielen 340 Mio. EUR Umsatzerlöse und ein Adjusted EBIT in Höhe von - 60 Mio. EUR des Segments Eurowings auf die hiervon betroffenen Aktivitäten.

Im Rahmen der Umstrukturierungen im Segment Eurowings wird mittelfristig eine Reduzierung der Anzahl der Flugbetriebe angestrebt. In diesem Zusammenhang wird der Flugbetrieb der Germanwings der Führung der Lufthansa German Airlines organisatorisch unterstellt. Germanwings wird bis zur vollständigen Umsetzung der Restrukturierung als reiner Wet-Lease-Betreiber Leistungen an die anderen Airlines der Lufthansa Group erbringen. In der Segmentdarstellung wird ab dem Geschäftsjahr 2020 der Germanwings-Geschäftsbetrieb als Teil der Lufthansa German Airlines dargestellt. Die Vorjahreszahlen werden entsprechend angepasst. Im Geschäftsjahr 2019 tätigte das Unternehmen keine eigenen externen Umsätze und erzielte ein positives Ergebnis von 29 Mio. EUR.

Die Geschäftsaktivitäten von Lufthansa Technik im Bereich Line Maintenance gehen zum 1. Januar 2020 auf die Deutsche Lufthansa AG über und werden ab diesem Zeitpunkt dort in Eigenregie durchgeführt. Zur besseren Vergleichbarkeit werden die Vorjahressegmentzahlen des Bereichs MRO und von Network Airlines an die Verhältnisse ab dem Jahr 2020 angepasst. Im Geschäftsjahr 2019 waren hiervon MRO-Segmentumsätze in Höhe von 354 Mio. EUR sowie ein Adjusted EBIT von 30 Mio. EUR betroffen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

42 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 drei und zwölf Monaten in Höhe von 0 Mio. EUR (Vorjahr: 66 Mio. EUR). Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der kurzfristig liquidierbaren Wertpapiere.

Um die Positionen Zinseinnahmen und Zinsausgaben in der Kapitalflussrechnung nicht zu überzeichnen, werden Zinsausgaben mit den Zinseinnahmen aus korrespondierenden Zinssicherungsgeschäften saldiert.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit

Ausgehend vom Ergebnis vor Ertragsteuern wird der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit nach der indirekten Methode abgeleitet. Bereinigt um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge sowie unter Berücksichtigung der Veränderung des Trade Working Capitals und der Veränderungen aus der Position Übrige Aktiva/Passiva, soweit nicht Investitions- oder Finanzierungstätigkeit, ergibt sich der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Durch die Bilanzierung von Leasingverträgen gemäß IFRS 16 werden bisher im operativen Cashflow ausgewiesene operative Leasingzahlungen im Geschäftsjahr als Tilgung beziehungsweise Zinszahlung innerhalb der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Im Geschäftsjahr ergab sich hierdurch ein Effekt von + 432 Mio. EUR 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:

T162 WESENTLICHE NICHT ZAHLUNGSWIRKSAME ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2019	2018
Ergebnis aus übrigen Finanzposten	84	46
Wertberichtigung auf Forderungen	120	99
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	- 27	- 48
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	- 321	- 260
Umstellung von Alters- und Übergangsversorgungssystemen	10	- 113
Summe	- 134	- 276

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.

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.

Im Jahr 2019 wurden in der Lufthansa Group Dotierungen in das Pensionsvermögen in Höhe von 394 Mio. EUR (Vorjahr: 463 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 (138 Mio. EUR; Vorjahr: 126 Mio. EUR). Sie korrespondieren mit den Abflüssen im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält mit der Erstanwendung des IFRS 16 nunmehr auch Auszahlungen durch Tilgung und Zinszahlungen von Leasingverbindlichkeiten.

Der Bestand an Finanzschulden sowie den hierzu eingesetzten Sicherungsinstrumenten hat sich im Geschäftsjahr wie folgt verändert:

T163 FINANZSCHULDEN 2019

	31.12.2018	Zahlungs- wirksam	Zahlungsunwirksam						31.12.2019
			Zugang Konsolidie- rungskreis	Zugang Leasing- verbindlich- keiten ¹⁾	Währungs- differenzen	Aufzinsung	Umbuchung/ Umbuchung in Held for Sale	Änderungen des beizu- legenden Zeitwerts	
in Mio.€									
Finanzschulden langfristig	5.008	2.688	-	2.410	66	91	- 1.867	-	8.396
Finanzschulden kurzfristig	1.677	- 2.236	-	359	3	- 2	1.833	-	1.634
Übrige Finanzschulden	39	- 22	-	-	-	-	-	-	17
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Vermögenswerte	- 154	89	-	-	-	-	-	- 140	- 205
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Verbindlichkeiten	49	-	-	-	-	-	-	- 22	27

¹⁾ Hierin enthalten sind auch die Zugänge aus der Erstanwendung des IFRS 16 (Finanzschulden langfristig: 1.599 Mio. EUR und Finanzschulden kurzfristig: 359 Mio. EUR).

Im Vorjahr hatten sich die Finanzschulden wie folgt entwickelt:

T163 FINANZSCHULDEN 2018

	31.12.2017	Zahlungs- wirksam	Zahlungsunwirksam						31.12.2018
			Zugang Konsolidie- rungskreis	Währungs- differenzen	Aufzinsung	Umbuchung	Änderungen des beizu- legenden Zeitwerts		
in Mio.€									
Finanzschulden langfristig	6.142	491	-	90	13	- 1.728	-	-	5.008
Finanzschulden kurzfristig	672	- 722	-	4	- 5	1.728	-	-	1.677
Übrige Finanzschulden	18	22	-	- 1	-	-	-	-	39
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Vermögenswerte	- 83	30	-	-	-	-	-	- 101	- 154
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Verbindlichkeiten	2	-	-	-	-	-	-	47	49

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

43 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

Zum aktuellen Stichtag lassen sich die finanziellen Vermögenswerte in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern:

T164 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE IN DER BILANZ ZUM 31.12.2019

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
Übrige Beteiligungen	-	33	-	-	-
Langfristige Wertpapiere	-	-	-	-	-
davon Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	22	-
davon Fremdkapitalinstrumente	31	-	-	-	-
Ausleihungen	154	-	-	-	-
Langfristige Forderungen	316	-	-	-	-
Langfristige derivative Finanzinstrumente	-	6	-	-	899
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	5.322	-	-	-	-
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	-	6	-	-	452
Kurzfristige Wertpapiere	-	-	-	-	-
davon Eigenkapitalinstrumente	-	360	-	-	-
davon Fremdkapitalinstrumente	-	-	1.610	-	-
Bankguthaben und Kassenbestände	1.415	-	-	-	-
Summe	7.238	405	1.610	22	1.351

T164 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE IN DER BILANZ ZUM 31.12.2018

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
Übrige Beteiligungen	-	24	-	-	-
Langfristige Wertpapiere	-	-	-	-	-
davon Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	30	-
davon Fremdkapitalinstrumente	11	-	-	-	-
Ausleihungen	174	-	-	-	-
Langfristige Forderungen	279	-	-	-	-
Langfristige derivative Finanzinstrumente	-	4	-	-	824
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	5.513	-	-	-	-
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	-	23	-	-	334
Kurzfristige Wertpapiere	-	-	-	-	-
davon Eigenkapitalinstrumente	-	280	-	-	-
davon Fremdkapitalinstrumente	-	-	1.457	-	-
Bankguthaben und Kassenbestände	1.500	-	-	-	-
Summe	7.477	331	1.457	30	1.158

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 Aktien 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 22 Mio. EUR, Dividendenzahlungen 0,1 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2019), deren Marktbewertungsrücklage sich 2019 um 7 Mio. EUR erhöht hat (kumuliert 13 Mio. EUR).

Daneben wurde im Geschäftsjahr 2019 eine Aktienposition in der Alliance Aviation Services Ltd. aus der Kategorie „Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)“ in Höhe von 15 Mio. EUR verkauft. Die zum Verkaufszeitpunkt kumulierte Marktbewertungsrücklage von 12 Mio. EUR wurde erfolgsneutral in die Gewinnrücklage umgegliedert.

Die Marktbewertungsrücklage für erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling) bewertete finanzielle Vermögenswerte beträgt zum Stichtag 15 Mio. EUR.

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.

T165 FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN IN DER BILANZ ZUM 31.12.2019

in Mio. €	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten
Finanzschulden (ohne IFRS 16-Leasingverbindlichkeiten)	–	–	7.158
Derivative Finanzinstrumente	67	199	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	3.722
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	1.705
Summe	67	199	12.585

T165 FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN IN DER BILANZ ZUM 31.12.2018

in Mio. €	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten
Finanzschulden (ohne IFRS 16-Leasingverbindlichkeiten)	–	–	6.685
Derivative Finanzinstrumente	29	586	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	3.868
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	1.989
Summe	29	586	12.542

Das Nettoergebnis der verschiedenen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzt sich wie folgt zusammen:

T166 NETTOERGEBNIS 2019 FÜR FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

	Zinsaufwand	Zinsertrag	Abschreibungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräußerungen	Währungsergebnis	Nettoergebnis
in Mio. €						
Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	8	- 94	-	8	- 78
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	- 10	21	-	13	5	29
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	-	-	-	- 8	-	- 8
Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-	-	411	-	411
Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	- 123	-	-	-	- 22	- 145
Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-	-	- 52	-	- 52
Summe	- 133	29	- 94	364	- 9	157

Zum Ergebnis aus Bewertung und Veräußerung von Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV siehe ➔ **Erläuterung 13, S. 162.**

T166 NETTOERGEBNIS 2018 FÜR FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

	Zinsaufwand	Zinsertrag	Abschreibungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräußerungen	Währungsergebnis	Nettoergebnis
in Mio. €						
Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	5	- 50	-	29	- 16
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	- 12	22	-	- 10	7	7
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	-	-	-	5	-	5
Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-	-	- 32	-	- 32
Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	- 124	-	-	-	- 39	- 163
Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	-	-	- 18	-	- 18
Summe	- 136	27	- 50	- 55	- 3	- 217

Die nebenstehende Tabelle enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Die angegebenen Marktwerte der Anleihen entsprechen deren Börsennotierungen (Level 1 der Fair Value-Hierarchie). Die Marktwerte für die übrigen Finanzschulden wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung von zugänglichen Marktinformationen (Bloomberg) ermittelt (Level 2 der Fair Value-Hierarchie). Für die weiteren zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, langfristige Forderungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Kassenbestände, wird der Buchwert als angemessener Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert angesehen.

T167 FINANZSCHULDEN

in Mio. €	31.12.2019		31.12.2018	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	1.094	1.026	1.007	1.026
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.110	2.150	1.957	1.984
Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	2.872	-	596	581
Übrige Finanzschulden	3.954	3.883	3.125	3.083
Summe	10.030	7.059	6.685	6.674

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 2019 ergab sich folgende Untergliederung der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen:

T168 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2019

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	359	13	-	372
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	12	-	12
Wertpapiere	359	1	-	360
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	1.352	-	1.352
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	-	1.632	-	1.632
Eigenkapitalinstrumente	-	22	-	22
Fremdkapitalinstrumente	-	1.610	-	1.610
Vermögenswerte gesamt	359	2.997	-	3.356

T169 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2019

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	- 67	-	- 67
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	- 199	-	- 199
Verbindlichkeiten gesamt	-	- 266	-	- 266

Im Vorjahr ergab sich folgende Untergliederung:

T168 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2018

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	278	29	-	307
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	-	27	-	27
Wertpapiere	278	2	-	280
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	1.158	-	1.158
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	15	1.470	-	1.485
Eigenkapitalinstrumente	15	15	-	30
Fremdkapitalinstrumente	-	1.455	-	1.455
Vermögenswerte gesamt	293	2.657	-	2.950

T169 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2018

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	-	- 29	-	- 29
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	-	- 586	-	- 586
Verbindlichkeiten gesamt	-	- 615	-	- 615

**SALDIERUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN
UND VERBINDLICHKEITEN**

Die nachfolgenden finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten unterliegen Globalverrechnungsverträgen und sonstigen Vereinbarungen.

T170 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2019

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	5.478	156	5.322	-	-	5.322
Derivative Finanzinstrumente – Aktiva	1.364	-	1.364	- 37	92	1.309
Bankguthaben und Kassenbestände	1.445	30	1.415	-	-	1.415
Summe Aktiva	8.287	186	8.101	- 37	92	8.046

T171 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2019

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.908	186	3.722	-	92	3.722
Derivative Finanzinstrumente – Passiva	266	-	266	- 37	-	303
Summe Passiva	4.174	186	3.988	- 37	92	4.025

Im Vorjahr ergaben sich folgende Saldierungen:

T170 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN ZUM 31.12.2018

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	5.983	470	5.513	-	33	5.513
Derivative Finanzinstrumente – Aktiva	1.185	-	1.185	10	13	1.162
Bankguthaben und Kassenbestände	1.508	8	1.500	-	-	1.500
Summe Aktiva	8.739	478	8.261	10	46	8.238

T171 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN ZUM 31.12.2018

in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.390	478	3.912	-	13	3.912
Derivative Finanzinstrumente – Passiva	615	-	615	10	33	572
Summe Passiva	5.005	478	4.527	10	46	4.484

GRUNDSÄTZE DER SICHERUNGSPOLITIK

Die Lufthansa Group ist als international tätiger Luftverkehrs-konzern Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungs- risiken sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Die Begrenzung dieser Risiken durch ein systematisches Finanz- management 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 Richt- linien dokumentiert. Sie sieht auch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente vor. Die entsprechenden Finanztrans- aktionen 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 Nettozahler- position. In den übrigen Währungen liegen grundsätzlich Nettoüberschüsse vor. Als Hauptrisiken gelten hier der Chinesi- sche Renminbi, der Schweizer Franken, das Britische Pfund, der Japanische Yen und die Indische Rupie. Abhängig von der Marktliquidität werden Währungsrisiken aus dem geplan- ten operativen Exposure in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften gesi- chert, die bilanziell als Cashflow Hedge abgebildet werden.

Der Sicherungsgrad, der dabei anzustreben ist, ist in der konzerninternen Richtlinie festgelegt. Das Exposure zum Ende des Geschäftsjahres 2019 zeigt im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate folgende Werte:

T172 WÄHRUNGSEXPOSURE, STAND 2019

in Mio.	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	- 7.872	9.100	121.313	830	65.650
Exposure (EUR zum Kassakurs)	- 7.007	1.164	995	975	819
Sicherungen (Währung)	3.076	- 3.744	- 49.122	- 374	- 19.760
Sicherungsgrad	39%	41%	40%	45%	20%
Sicherungskurs	1,18	8,14	124,55	0,90	82,50

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden grund- sätzlich zu 50 % bei Vertragsabschluss gesichert. Der Siche- rungsgrad wird überprüft und gegebenenfalls erhöht, wenn während der Vertragslaufzeit der Kalkulationskurs des Investi- tionsvorhabens 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 Investitions- sicherungen 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.

Das US-Dollar-Exposure für Investitionen betrug am Jahres- ende 2019, aufgeteilt nach gesicherter Währung:

T173 USD-INVESTITIONSEXPOSURE, GESICHERT IN EUR

in Mio.	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Exposure Nettoinvestitionen (USD)	- 1.687	- 2.567	- 2.496	- 2.779	- 1.516	- 1.114	- 368	- 147
Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs)	- 1.505	- 2.290	- 2.226	- 2.479	- 1.352	- 994	- 328	- 131
Sicherungen (USD)	1.491	1.875	1.598	1.651	784	582	205	73
Sicherungsgrad	88%	73%	64%	59%	52%	52%	56%	56%
Sicherungskurs EUR/USD	1,26	1,31	1,38	1,35	1,39	1,35	1,35	1,36

T174 USD-INVESTITIONSEXPOSURE, GESICHERT IN CHF

in Mio.	2020	2021	2022	2023	2024
Exposure Nettoinvestitionen (USD)	- 308	- 228	- 185	- 208	- 224
Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs)	- 275	- 203	- 165	- 185	- 200
Sicherungen (USD)	255	196	135	104	112
Sicherungsgrad	83%	86%	73%	50%	50%
Sicherungskurs USD/CHF	0,89	0,85	0,85	0,85	0,82

Die folgende Sensitivitätsanalyse zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn die Währungen, die als Preisrisikovariablen identifiziert wurden, aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wären.

T175 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH WÄHRUNGEN

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Währung – USD		
+10%	-188	1.060
-10%	156	-867
Währung – JPY		
+10%	1	-34
-10%	-1	27
Währung – CHF		
+10%	11	-44
-10%	-9	36
Währung – GBP		
+10%	8	-36
-10%	-7	30
Währung – CNY		
+10%	2	-39
-10%	-2	32
Währung – INR		
+10%	1	-13
-10%	-1	11

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Zinsrisiko

Die Lufthansa Group verfolgt grundsätzlich das Ziel, 100 % ihrer Finanzverbindlichkeiten variabel in Euro zu verzinsen. Dazu werden für zinstragende, festverzinsliche Finanzschulden und Leasingverbindlichkeiten Zinsswaps abgeschlossen, wobei in Euro denominierte Finanzverbindlichkeiten mittels Plain-Vanilla-Zinsswaps gesichert werden, während für in Fremdwährung denominierte Finanzverbindlichkeiten mit Cross-Currency-Zinsswaps gesichert werden. Je nach Ausgestaltung des Zinses im abzusichernden Exposures werden Sicherungen bilanziell als Fair Value Hedge oder Cashflow-Hedge eingestuft. Das Zinsrisiko wird laufend überwacht, und bei Bedarf werden strategische Zinssicherungen abgeschlossen, um auf abweichende Marktsituationen zu reagieren. In Abhängigkeit von Kontrahenten und Instrumenten werden Cash Collaterals für Zinsswaps bei den Kontrahenten hinterlegt beziehungsweise empfangen (→ T170, T171, S. 204).

Die unten stehenden Tabellen beschreiben die Float/Fix-Ratio der langfristigen Geldaufnahmen aus Sicht des Geschäftsjahresendes 2019 nach Berücksichtigung von Zinssicherungsgeschäften sowie die Verteilung der Nominalvolumen der Zinssicherungen.

T176 ZINSEXPOSURE NACH ZINSSICHERUNGEN

in Mio. €	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Fix	407	203	172	189	174	127	101	106	6	5	5
Variabel	6.235	5.801	4.407	3.609	3.044	1.781	1.484	1.124	919	700	459
Float/Fix-Ratio	94 %	97 %	96 %	95 %	95 %	93 %	94 %	91 %	99 %	99 %	99 %

T177 NOMINALVOLUMEN DER ZINSSICHERUNGSGESCHÄFTE

in Mio. €	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Fix	-4.107	-2.913	-1.885	-1.528	-525	-321	-48	-878	-664	-420	-162
Variabel	4.014	2.831	1.846	1.504	512	332	54	880	661	420	162

Die nebenstehende Sensitivitätsanalyse zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändern, wenn das als Preisrisikovariable identifizierte Zinsniveau aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wäre. Wegen des aktuell niedrigen Zinsniveaus wird eine Absenkung über 50 Basispunkte hinaus als nicht wahrscheinlich angesehen, deshalb wurde die Zinssenkung auf diesen Wert begrenzt.

T178 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH ZINSNIVEAU

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Zins		
+100 Basispunkte	50	-35
-50 Basispunkte	-26	19

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 2019 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.

**T179 NOMINALVOLUMEN VARIABEL VERZINSTER
FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN**

Varianter Referenzzinssatz nach Währung	Nominalvolumen variabler Zinsderivate in Mio. €	Nominalvolumen variabler finanzieller Verbindlichkeiten (exkl. Derivaten) in Mio. €
EUR – EURIBOR	5.055	1.154
USD – LIBOR	319	325
CHF – LIBOR	21	–
Summe	5.395	1.479

Um die Konformität des EURIBOR mit den Regelungen der EU-Benchmark-Verordnung sicherzustellen, wurde dessen Ermittlungsmethode 2019 angepasst. Daher ergeben sich für die Lufthansa Group für Finanzinstrumente mit Bezug auf den EURIBOR keine Auswirkungen aus der Umstellung. Seit Oktober 2019 veröffentlicht die Europäische Zentralbank außerdem mit dem €STR einen benchmarkkonformen Overnight-Zinssatz. Die Umstellung der Marktbewertung der Clearing-Häuser auf die neuen Overnight-Referenzzinssätze €STR (EUR) und SOFR (USD) wird im Laufe des Jahres 2020 erwartet. Aus der Umstellung der für die Lufthansa Group weiterhin relevanten USD- und CHF-LIBORs werden, aufgrund der geringen Volumina von Geschäften im Bestand, keine signifikanten Auswirkungen erwartet.

Die Lufthansa Group wendet die im September 2019 veröffentlichten „Änderungen an IFRS 9, IAS 39 und IFRS 7, Reform der Referenzzinssätze“ vorzeitig an, die Übergangsbestimmungen und Erleichterungen für die Bilanzierung von Zinssicherungen enthalten. Die bei der Lufthansa Group designierten USD- und CHF-Sicherungsbeziehungen bleiben durch die noch ausstehenden Änderungen der Benchmarks unverändert. Verträge werden bei der Lufthansa Group sowohl für Derivate als auch finanzielle Verbindlichkeiten analysiert und gegebenenfalls um Fallback-Klauseln ergänzt. Daneben werden, falls notwendig, systemseitige Anpassungen vorgenommen.

Treibstoffpreisrisiko

Im Geschäftsjahr 2019 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa Group 18,1% (Vorjahr: 17,1%). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis der Lufthansa Group erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisrisikos werden Rohölpreis-sicherungsgeschäfte abgeschlossen. Sicherungsgrad und Sicherungshorizont sind abhängig von dem Risikoprofil, das sich aus dem Geschäftsmodell einer Konzerngesellschaft ergibt. Grundsätzlich erfolgt hierbei eine monatliche Absicherung von jeweils bis zu 5% des Exposures für bis zu 24 Monate in Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Zur Wahrnehmung von Marktgegebenheiten kann über eine Vorstandsentscheidung der Sicherungszeitraum verlängert und das monatliche Sicherungsvolumen erhöht werden. Der angestrebte Zielsicherungsgrad beträgt bis zu 85%.

Das Treibstoffexposure betrug aus Sicht des Geschäftsjahres:

T180 TREIBSTOFFEXPOSURE

		2020	2021
Treibstoffbedarf	Tsd. t	11.040	11.061
Sicherungen	Tsd. t	8.106	2.635
Sicherungsgrad	%	73	24
Sicherungskurs	USD/bbl	65,32	60,45

Die folgende Sensitivitätsanalyse zeigt, wie sich das Eigenkapital durch die reine Marktwertänderung der zum Bilanzstichtag gehaltenen Sicherungsgeschäfte verändert, wenn der als Risikovariante 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 kein Ergebniseffekt:

T181 SENSITIVITÄTSANALYSE DES TREIBSTOFFPREISES

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Treibstoffpreis		
+10 %	–	255
–10 %	–	–238

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:

T182 ZU SICHERUNGZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE 31.12.2019

in Mio. €	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Fair Value- Änderung Sicherungs- instrument – designiertes Risiko	Fair Value- Änderung Sicherungs- instrument – nicht desig- niertes Risiko	Basis- Adjustment auf Grund- geschäfte	OCI – Cash- flow Hedge- Rücklage	OCI – Cost of Hedging	Erfolgs- wirksame Hedge- Ineffektivität – designiertes Risiko	Erfolgs- wirksame Hedge- Ineffektivität – nicht desig- niertes Risiko
Absicherung von Zeitwerten									
Zinssicherung – Zinsswaps	156	- 27	89	-	- 90	-	-	- 1	-
Absicherung von Cashflows									
Treibstoffpreis- sicherung – Optionen	185	- 39	404	163	-	402	164	2	- 1
Devisensicherung – Termingeschäfte	963	- 133	- 386	315	-	- 380	319	- 6	- 4
Zinssicherung – Zinsswaps	49	-	4	-	-	8	-	- 4	-
Gesamt	1.353	- 199	111	478	- 90	30	483	- 9	- 5
davon kurzfristig	452	- 135							

T182 ZU SICHERUNGZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE 31.12.2018

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	101	- 47	60	-	- 47	-	-	13	-
Absicherung von Cashflows									
Treibstoffpreis- sicherung – Optionen	27	- 459	- 833	- 173	-	- 840	- 174	6	1
Devisensicherung – Termingeschäfte	977	- 78	463	83	-	462	76	1	6
Zinssicherung – Zinsswaps	54	- 1	19	-	-	15	-	3	-
Gesamt	1.159	- 585	- 291	- 90	- 47	- 363	- 98	23	7
davon kurzfristig	334	- 383							

Die angegebenen Marktwerte der Finanzderivate entsprechen jeweils dem Preis, zu dem ein unabhängiger Dritter die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument übernehmen würde. Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsderivate entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung erwarteter künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente. Devisentermingeschäfte und Zinsswaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkursen bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

Zinssicherungsgeschäfte werden bei der Lufthansa Group, in Abhängigkeit des gesicherten Exposures, sowohl in Fair Value Hedges als auch in Cashflow Hedges designiert und bilanziell abgebildet. Zinsswaps werden dabei als Ganzes in einer Hedge-Beziehung designiert, ohne Trennung beziehungsweise Abspaltung einzelner Komponenten. Ineffektivitäten resultieren in diesen Sicherungsbeziehungen vor allem aus der nachträglichen Designation von Cross Currency Swaps in Hedges zum 1. Januar 2018. Weitere Gründe für Ineffektivitäten sind abweichende Eckdaten zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft sowie der Basis-Spread in Cross Currency Swaps. Ineffektivitäten aus Fair Value Hedges und Cashflow Hedges werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Treibstoffpreissicherungen sind abgeschlossene Derivate zur Absicherung künftiger Kerosineinkäufe in Cashflow Hedges designiert. Hierbei wendet die Lufthansa Group seit dem 1. Januar 2018 den Komponentenansatz nach IFRS 9 an mit Rohöl, basierend auf der Sorte Brent ICE, als designierter Risikokomponente im Sicherungsgeschäft. Das Grundgeschäft wird durch einen weltweiten Rohölmix abgebildet. Das Basisrisiko zwischen einzelnen Rohölkomponenten

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 2019 bei 1,02 (Q1), 1,02 (Q2), 1,022 (Q3) und 1,021 (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 Wertänderungen werden dementsprechend als Cost of Hedging bilanziert, wobei die Erstanwendung retrospektiv erfolgte. Ineffektivitäten im Treibstoff-Hedge resultieren aus dem Basisrisiko zwischen Rohölkomponente und Rohölmix im Komponentenansatz. Ineffektivitäten werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Devisensicherung mit Termingeschäften, die in Cashflow Hedges designiert sind, wendet die Lufthansa Group seit dem 1. Januar 2018 prospektiv die Spot-to-Spot-Methode an. Dabei wird die Spot-Komponente eines Termingeschäfts als Sicherungsinstrument designiert und effektive Wertänderungen werden in der Cashflow Hedge-Rücklage erfasst. Die weiteren, effektiven Komponenten eines Termingeschäfts, die Terminkomponente und der Basis-Spread, werden den Vorgaben des Cost of Hedging folgend in einer separaten OCI-Komponente dargestellt. Ineffektivitäten aus den Sicherungsbeziehungen resultieren aus zeitlichen Verschiebungen der geplanten Flugzeugkäufe. Ineffektivitäten werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten ausgewiesen (↗ Erläuterung 13, S. 162).

Die Wertänderungen von im Hedge Accounting designierten Grundgeschäften werden bei der Lufthansa Group mit der hypothetischen Derivate-Methode ermittelt.

T183 IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN DESIGNIERTE GRUNDGESCHÄFTE 2019

in Mio. €	Buchwert Verbindlichkeit	Fair Value- Änderung Grundgeschäft – designiertes Risiko	Fair Value- Änderung Grundgeschäft – nicht desig- niertes Risiko	Basis-Adjustment aus Fair Value Hedges auf Grundgeschäfte – kumuliert
Absicherung von Zeitwerten				
Zinssicherung – Zinsswaps	- 7.330	- 90	-	- 99
Absicherung von Cashflows				
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-	- 407	- 164	-
Devisensicherung – Termingeschäfte	-	390	- 301	-
Zinssicherung – Zinsswaps	-	9	-	-
Gesamt	- 7.330	- 98	- 465	- 99

T183 IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN DESIGNIERTE GRUNDGESCHÄFTE 2018

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	6.685	- 47	-	- 65
Absicherung von Cashflows				
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-	840	174	-
Devisensicherung – Termingeschäfte	-	- 502	- 61	-
Zinssicherung – Zinsswaps	-	- 16	-	-
Gesamt	6.685	275	113	- 65

T184 EIGENKAPITALÜBERLEITUNGSRECHNUNG FÜR CASHFLOW HEDGES 2019

in Mio. €	Stand 01.01.2019	Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungs- beziehungen	Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Vorräten	Umgliederung in die Anschaf- fungskosten von Flugzeugen	Stand 31.12.2019
OCI – Cashflow Hedge-Rücklage	451	803	544	89	146	477
Treibstoffpreissicherung – Optionen	- 360	491	-	89	-	43
Devisensicherung – Termingeschäfte	820	310	544	-	146	440
Zinssicherung – Zinsswaps	- 9	2	-	-	-	- 6
OCI – Cost of Hedging	- 151	476	-	-	-	326
Treibstoffpreissicherung – Optionen	- 227	157	-	-	-	- 70
Devisensicherung – Termingeschäfte	76	319	-	-	-	396
Gesamt	300	1.279	544	89	146	803

T184 EIGENKAPITALÜBERLEITUNGSRECHNUNG FÜR CASHFLOW HEDGES 2018

in Mio. €	Stand 01.01.2018	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 31.12.2018
OCI – Cashflow Hedge-Rücklage	837	490	57	786	33	451
Treibstoffpreissicherung – Optionen	479	- 53	-	786	-	- 360
Devisensicherung – Termingeschäfte	358	552	57	-	33	820
Zinssicherung – Zinsswaps	-	- 9	-	-	-	- 9
OCI – Cost of Hedging	- 61	- 90	-	-	-	- 151
Treibstoffpreissicherung – Optionen	- 61	- 166	-	-	-	- 227
Devisensicherung – Termingeschäfte	-	76	-	-	-	76
Gesamt	776	400	57	786	33	300

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 über die übrigen Finanzposten [↗ Erläuterung 13, S. 162](#), zu entnehmen.

Liquiditätsrisiko

Komplexe Finanzplanungssysteme sichern die frühzeitige Erkennung der künftigen Liquiditätssituation. Auf Basis der Ergebnisse der Konzernstrategie- und Konzernplanungsprozesse erfolgt eine monatliche rollierende und grundsätzlich währungsdifferenzierte Liquiditätsplanung mit einem Planungshorizont von 24 Monaten. Diese Planung bietet ein aktuelles Bild der zu erwartenden Liquiditätsentwicklung auf Gesellschafts- und Währungsebene.

Als Liquiditätsreserve hält die Lufthansa Group grundsätzlich eine kurzfristig verfügbare Liquidität in Höhe von mindestens 2.300 Mio. EUR vor. Darüber hinaus verfügte die Lufthansa Group zum 31. Dezember 2019 über zugesagte freie Kreditlinien in Höhe von 774 Mio. EUR (Vorjahr: 849 Mio. EUR).

Eine Laufzeitenanalyse für die finanziellen Verbindlichkeiten sowie die derivativen Finanzinstrumente, basierend auf undiskontierten Bruttozahlungsströmen inklusive zugehöriger Zinszahlungen, zeigt die folgenden zu erwartenden Zahlungs- und -abflüsse aus Sicht des Bilanzstichtags 31. Dezember 2019. Aufgrund der eingesetzten Sicherungsgeschäfte bestehen zum überwiegenden Teil unmittelbare Zusammenhänge zwischen den dargestellten Zahlungsmittelzuflüssen und -abflüssen der derivativen Finanzinstrumente.

T185 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	5	- 1.020	1.048	33
Bis 1 Jahr ¹⁾	12	- 2.094	2.169	87
1 – 5 Jahre	1	- 1.823	1.909	87
Später	-	- 344	361	17

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

T186 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN AUS NICHT DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN

in Mio. €	Abflüsse
Im 1. Quartal	- 4.614
Bis 1 Jahr ¹⁾	- 2.363
1 – 5 Jahre	- 4.955
Später	- 2.274

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

Kreditrisiko

Der Verkauf von Passage- und Frachtdokumenten wird größtenteils über Agenturen abgewickelt. Diese Agenturen sind überwiegend länderspezifischen Clearingsystemen für die Abrechnung von Passage- beziehungsweise Frachtkäufen angeschlossen. Die Bonität der Agenten wird von den jeweiligen Clearingstellen überprüft. Das Kreditrisiko bei Verkaufsagenten ist aufgrund der breiten Streuung weltweit relativ gering. Trotzdem wurde zur weiteren Reduzierung der Kreditrisiken gegenüber den Agenten, begleitet von der International Air Transport Association (IATA), in einigen Märkten eine spürbare Verkürzung der Zahlungsziele erreicht.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Luftverkehrsgesellschaften werden auf bilateraler Basis oder mittels Verrechnung über ein Clearing House der IATA beglichen, soweit die einer Leistung zugrunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen. Die grundsätzliche Verrechnung mittels Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in wöchentlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. Zusätzlich besteht eine Vertrauensschadensversicherung, die Teilrisiken innerhalb einer bestimmten Bandbreite abdeckt. Im Einzelfall wird im jeweiligen Leistungsvertrag bei sonstigen Geschäften eine gesonderte Sicherheit gefordert. Für alle übrigen Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Vermeidung von Zahlungsausfällen in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden.

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 Schuldern entspricht grundsätzlich dem bilanzierten Buchwert.

Neben zu bildenden Einzelwertberichtigungen für Forderungen im Fall eines Ausfallereignisses ist unter IFRS 9 ebenfalls eine Risikovorsorge für erwartete Verluste zu erfassen. Die Lufthansa Group unterliegt im Bereich der Forderungen aus Lieferungen externen Kreditrisiken, für die nach IFRS 9 neben Einzelwertberichtigungen bereits erwartete Verluste berücksichtigt werden. Hierbei wird für den Teil des Forderungsportfolios, der nicht aus Kreditkartenforderungen besteht, aber externen Kreditrisiken unterliegt, das vereinfachte Wertminderungsmodell mittels einer Wertminderungsmatrix angewendet. Das Portfolio wird dabei nach Debitorengruppen, Regionen und Überfälligkeiten geclustert. Basierend auf

historisch beobachtbaren Ausfallereignissen im Forderungsportfolio der Lufthansa Group wird eine Ausfallmatrix berechnet, die um zukunftsorientierte, öffentlich verfügbare Insolvenzprognosen angepasst wird. Diese Wertminderungs-matrix findet Anwendung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die ein externes Kreditrisiko aufweisen und keine Kreditkartenforderung darstellen. Daneben umfasst das Forderungsportfolio Kreditkartenforderungen, bei denen die Lufthansa Group als Herausgeber der Kreditkarten auftritt. Für diese Kreditkartenforderungen werden erwartete Verluste in einem separaten Modell, basierend auf kontra-

huentenspezifischen 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.

T187 RISIKOVORSORGESPIEGEL 2019

in Mio. €	Anfangs- bestand Risikovor- sorge zum 01.01.2019	Ergebnis- wirksame Zuführung	Ergebnis- wirksame Auflösung	Inanspruch- nahme	End- bestand Risikovor- sorge zum 31.12.2019	Anfangs- bestand Bruttobuch- wert zum 01.01.2019	End- bestand Bruttobuch- wert zum 31.12.2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	314	102	- 10	- 8	398	2.540	2.457
davon aus erwarteten Verlusten	9	6	- 3	0	12	2.234	2.066
davon aus Einzelwertberichtigungen	305	96	- 7	- 8	386	306	391
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kreditkartenforderungen)	24	6	- 5	- 8	17	1.052	1.060
davon Stufe 1	17	1	- 4	0	14	1.041	1.051
davon Stufe 2	0	0	0	0	0	0	0
davon Stufe 3	7	5	- 1	- 8	3	11	9
Summe	338	108	- 15	- 16	415	3.592	3.517

T187 RISIKOVORSORGESPIEGEL 2018

in Mio. €	Anfangs- bestand Risikovor- sorge zum 01.01.2018	Ergebnis- wirksame Zuführung	Ergebnis- wirksame Auflösung	Inanspruch- nahme	End- bestand Risikovor- sorge zum 31.12.2018	Anfangs- bestand Bruttobuch- wert zum 01.01.2018	End- bestand Bruttobuch- wert zum 31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	276	95	- 31	- 15	325	2.371	2.522
davon aus erwarteten Verlusten	15	2	- 8	0	9	2.095	2.216
davon aus Einzelwertberichtigungen	261	93	- 23	- 15	316	276	306
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kreditkartenforderungen)	12	19	- 2	- 4	24	906	1.048
davon Stufe 1	12	7	- 2	0	17	899	1.037
davon Stufe 2	0	0	0	0	0	0	0
davon Stufe 3	0	12	0	- 4	7	7	11
Summe	288	114	- 33	- 19	349	3.277	3.570

Für Vertragsvermögensgegenstände wurde zum Stichtag ein erwarteter Verlust in Höhe von 1 Mio. EUR erfasst. Daneben wird für Wertpapiere, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, zum Stichtag eine Risikovorsorge in Stufe 1 des allgemeinen Wertminderungsmodells in Höhe von 0,4 Mio. EUR erfasst.

Im Rahmen der Wertminderungsmatrix für den vereinfachten Ansatz des Wertminderungsmodells wendet die Lufthansa Group im Geschäftsjahr die folgenden Ausfallquoten pro Überfälligkeitsband an:

T188 WERTMINDERUNGSMATRIX FÜR FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2019

		nicht überfällig	1 – 30 Tage überfällig	31 – 60 Tage überfällig	61 – 90 Tage überfällig	mehr als 90 Tage überfällig	Summe
Ausfallquote	%	0,3	0,8	1,3	1,6	1,8	–
Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Mio. €	1.419	393	47	41	166	2.066
Erwarteter Verlust	Mio. €	4	3	1	1	3	12

T188 WERTMINDERUNGSMATRIX FÜR FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 2018

		nicht überfällig	1 – 30 Tage überfällig	31 – 60 Tage überfällig	61 – 90 Tage überfällig	mehr als 90 Tage überfällig	Summe
Ausfallquote	%	0,2	0,5	1,2	1,5	1,7	–
Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Mio. €	1.484	364	163	30	175	2.216
Erwarteter Verlust	Mio. €	2	2	2	–	3	9

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 durchschnittlicher Ausfallwahrscheinlichkeit und durchschnittlicher Verlust auf die einzelne Kreditkarte beziehen.

T189 KREDITRISIKOKONZENTRATIONEN VON KREDITKARTENFORDERUNGEN

Internes Bonitätsrating	Ausfallwahrscheinlichkeit nach externem Bonitätsrating	Durchschnittliche Ausfallwahrscheinlichkeit	Durchschnittlicher erwarteter Verlust je betroffene 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%	0,6%	36	802	2	–
Mittleres Risiko	> 2,0% bis ≤ 6,5%	3,0%	65	224	–	–
Hohes Risiko	> 6,5%	48,0%	4.905	21	1	9
Gesamt				1.047	3	9
Außerbilanzielles Exposure						
Niedriges Risiko	≤ 2%	0,6%	48	1.161	2	–
Mittleres Risiko	> 2,0% bis ≤ 6,5%	3,0%	134	249	1	–
Hohes Risiko	> 6,5%	48,0%	1.020	150	–	–
Gesamt				1.560	3	–

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen folgende Ratings (Standard & Poor's) auf:

T190 RATINGS DER WERTPAPIERE – FREMDKAPITAL

in Mio. €

AAA	344
AA+	36
AA	130
AA-	95
A+	280
A	263
A-	252
BBB+	125
BBB	72
Unter BBB bzw. kein Rating	44
Gesamt	1.641

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.

4.4 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

T191 HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2019	31.12.2018
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	1.634	988
Aus Gewährleistungsverträgen	378	218
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	47	45
	2.059	1.251

In den Gewährleistungen ist ein Betrag von 248 Mio. EUR (Vorjahr: 114 Mio. EUR) enthalten, der jeweils Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen betrifft. Bei der Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten entfiel ein Betrag von 6 Mio. EUR wie im Vorjahr auf Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt 1.715 Mio. EUR (Vorjahr: 1.094 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 1.654 Mio. EUR (Vorjahr: 1.042 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 55 Mio. EUR (Vorjahr: 55 Mio. EUR) verzichtet.

Aus fest kontrahierten Flugzeugverkaufsverträgen werden wie im Vorjahr keine Gewinne und finanziellen Zuflüsse erwartet.

RECHTLICHE RISIKEN

Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist die Lufthansa Group einer Reihe von rechtlichen Risiken ausgesetzt. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass sich hieraus über die für Prozessrisiken gebildeten Rückstellungen [↗ Erläuterung 34, S. 185 ff.](#), hinaus keine wesentlichen, nachhaltigen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben werden.

Allerdings sind Rechtsstreitigkeiten und andere geltend gemachte Ansprüche stets mit Unsicherheiten verbunden. Darüber hinaus können sich die Einschätzungen des Managements zu diesen Risiken im Zeitablauf verändern. Der tatsächliche Ausgang dieser Rechtsstreitigkeiten kann von früheren Einschätzungen des Managements abweichen, was zu wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage und die Reputation unseres Unternehmens führen könnte.

Aufgrund der bestehenden und im Folgenden beschriebenen Unsicherheiten können wir die Höhe der jeweiligen Eventualverbindlichkeiten beziehungsweise Gruppe von Eventualverbindlichkeiten nicht schätzen. Zu den Rechtsstreitigkeiten, auf die sich diese Ausführungen beziehen, gehören unter anderem:

Risiko aus erfolgreicher Durchsetzung zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche in laufenden Kartellverfahren

Verschiedene Frachtfluggesellschaften haben sich unter Beteiligung der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG im Zeitraum zwischen Dezember 1999 und Februar 2006 an einem Cargo-Kartell beteiligt. Risiken für die Deutsche Lufthansa AG, die Lufthansa Cargo AG und die Swiss International Air Lines AG ergeben sich aus zivilrechtlichen Schadensersatzverfahren in Norwegen, Israel, Korea und den Niederlanden. Die Klagen wurden sowohl seitens direkter als auch indirekter Kunden erhoben und richten sich gegen die Fluggesellschaften als Gesamtschuldner.

Sämtliche Verfahren in Deutschland und Großbritannien wurden im Laufe des Jahres 2019 durch Vergleich beendet.

In Deutschland wurde durch eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG vor dem Landgericht Köln Klage unter anderem gegen die Lufthansa Cargo AG auf Auskunft und Schadensersatz erhoben. Die Ende 2013 eingereichte und Ende 2014 erweiterte Klage richtete sich gegen insgesamt elf Frachtfluggesellschaften und auf eine angebliche Schadenssumme in Höhe von insgesamt rund 3 Mrd. EUR inklusive Zinsen. Durch Vergleiche mit einigen der anderen betroffenen Fluggesellschaften hatte sich die Klagesumme in der Vergangenheit auf 1,6 Mrd. EUR reduziert. Intensive Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG führten zu einem Vergleich im August 2019 und damit zur Beendigung des Verfahrens gegen die Konzerngesellschaften. Es ist sehr unwahrscheinlich, dass die geschlossenen Vergleiche von anderen Verfahrensbeteiligten angegriffen werden.

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 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.

STEUERRECHTLICHE RISIKEN

Steuerliche Risiken bestehen im Wesentlichen aufgrund unterschiedlicher Rechtsauffassungen zwischen der bundesdeutschen Finanzverwaltung und dem Unternehmen. Im Rahmen steuerlicher Betriebsprüfungen für die Geschäftsjahre 2001 bis 2012 ergaben sich von den Steuererklärungen abweichende Feststellungen der Finanzbehörden insbesondere im Zusammenhang mit Teilwertabschreibungen auf Gesellschafterdarlehen, der Behandlung verschiedener Leasingkonstruktionen, dem Erwerb einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie der Erfassung beziehungsweise Bewertung bestimmter Rückstellungen und Vermögenswerte. Gegen die dazu ergangenen Steuerbescheide hat 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 zu Teilwertabschreibungen erging aufgrund einer geänderten Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs im Geschäftsjahr eine für die Gesellschaft negative Entscheidung. Für die verbleibenden Punkte geht die Lufthansa Group weiterhin mit einer überwiegenden Wahrscheinlichkeit von einem Obsiegen in den strittigen Punkten aus. Soweit hierfür bereits Zahlungen erfolgt sind, wurden gemäß IFRIC 23 Forderungen gegenüber der Finanzverwaltung eingestellt. Für die verbleibenden Punkte wurden aufgrund der geringen Wahrscheinlichkeit zum Bilanzstichtag keine Rückstellungen gebildet. Es besteht aber für die genannten Sachverhalte das Risiko einer insgesamt möglichen Nachzahlung von rund 200 Mio. EUR. Die betragsmäßige Schätzung ist mit Unsicherheiten behaftet. Sollte sich die Deutsche Lufthansa AG mit ihrer Rechtsauffassung durchsetzen, sind keine negativen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu erwarten.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ausbreitung des Coronavirus beeinflusst finanzielle Entwicklung der Lufthansa Group erheblich

Die zunehmende Ausbreitung des Coronavirus hat zu einer deutlichen Reduzierung der Nachfrage nach Flugreisen geführt. Einzelne Länder, darunter die USA, verhängten einen Einreisestopp für Fluggäste aus der Europäischen Union. Dies hat bei den Airlines des Konzerns zu Buchungsrückgängen und Flugstornierungen geführt. In Reaktion darauf hat der Konzern entschieden, sein Flugangebot deutlich zu verringern und umfassende Sparmaßnahmen im Personalbereich sowie bei Sachkosten und Projektbudgets umzusetzen. Durch Liquiditätsmaßnahmen wird außerdem die Kapitalausstattung weiter verbessert.

Die Lufthansa Group geht infolge der Corona-Krise von einem deutlichen Rückgang des Adjusted EBIT im Geschäftsjahr 2020 gegenüber dem Vorjahr aus. Das genaue Ausmaß des Rückgangs ist vor allem von der weiteren Ausbreitung des Virus, den notwendigen Kapazitätsanpassungen, dem Umfang und der Wirkung der Kosteneinsparmaßnahmen und der Entwicklung der Treibstoffkosten abhängig. ➤ **Prognosebericht, S. 106 ff.**

Einigung mit der UFO über Prozess zur Lösung des Tarifkonflikts erzielt

Die Lufthansa Group und die unabhängige Flugbegleitergewerkschaft UFO haben sich am 31. Januar 2020 auf einen mehrgliedrigen Prozess zur Lösung des Tarifkonflikts geeinigt. Der Prozess sieht die Trennung der tariflichen und der nicht tariflichen Themen in drei Verfahren vor: Mediation, Schlichtung und außergerichtliches Güteverfahren. In der Mediation werden Fragen des Miteinanders mit Fokus auf den künftigen Umgang miteinander besprochen und Lösungen zugeführt. Parallel dazu steigen die Parteien in eine umfassende Schlichtung ein, welche die von UFO aufgestellten Tarifforderungen und weitere Tarifthemen umfasst. In einem davon getrennt geführten außergerichtlichen Güteverfahren werden darüber hinaus die materiellen juristischen Themen beider Parteien und einzelner Funktionäre von einem Arbeitsrichter möglichst abschließenden Lösungen zugeführt.

45 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2019 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive der reparaturfähigen Ersatzteile und für immaterielle Vermögenswerte von insgesamt 14,6 Mrd. EUR (Vorjahr: 13,9 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapitalbeziehungsweise Gesellschafterdarlehenszusagen von 335 Mio. EUR (Vorjahr: 336 Mio. EUR).

46 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:

T192 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2019	2018
Abschlussprüfungsleistungen	4,4	4,2
Andere Bestätigungsleistungen	1,0	0,4
Steuerberatungsleistungen	0,9	0,6
Sonstige Leistungen	1,9	0,3
Gesamt	8,2	5,5

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, Entgelte für die prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses sowie die prüferische Begleitung im Zusammenhang mit der Umsetzung von neuen Rechnungslegungsvorschriften. Die unter den anderen Bestätigungsleistungen ausgewiesenen Honorare betreffen insbesondere die Prüfung von Informationssystemen und Prozessen sowie Leistungen im Zusammenhang mit gesetzlichen und vertraglichen Anforderungen. Die Steuerberatungsleistungen betreffen im Wesentlichen steuerliche Beratungen zu beabsichtigten Konzernreorganisationen, Verrechnungspreisfragestellungen, internationalen Steuern und Steuerprüfungen durch Steuerbehörden. Die sonstigen Leistungen betreffen insbesondere IT-Beratungsleistungen.

Zusätzlich wurden mit Gesellschaften des weltweiten PricewaterhouseCoopers-Verbunds, insbesondere im Ausland, folgende Honorare als Aufwand erfasst:

T193 ZUSÄTZLICHE HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2019	2018
Abschlussprüfungsleistungen	3,8	3,9
Andere Bestätigungsleistungen	0,1	0,2
Steuerberatungsleistungen	0,3	0,4
Sonstige Leistungen	0,2	0,2
Gesamt	4,4	4,7

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer bei der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Lufthansa Group ist Eckhard Sprinkmeier. Er hat diese Funktion im Geschäftsjahr 2019 zum zweiten Mal wahrgenommen.

ZUSAMMENSETZUNG DES KONZERNS

47 Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG werden alle wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen einbezogen.

Tochterunternehmen sind diejenigen Gesellschaften, bei denen die Deutsche Lufthansa AG über bestehende Rechte verfügt, die ihr die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten zu lenken. Die maßgeblichen Tätigkeiten sind die Tätigkeiten, die die Rendite der Gesellschaft wesentlich beeinflussen. Beherrschung ist somit nur gegeben, wenn die Deutsche Lufthansa AG variablen Rückflüssen aus der Beziehung zu einer Gesellschaft ausgesetzt ist und mittels ihrer Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten die Möglichkeit zur Beeinflussung dieser Rückflüsse hat. Dieses Konzept der Beherrschung gilt auch für strukturierte Unternehmen, die in der Liste der wesentlichen Konzernunternehmen gesondert gekennzeichnet sind. In der Regel beruht die Beherrschungsmöglichkeit bei Tochtergesellschaften auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit der Deutschen Lufthansa AG. Bei strukturierten Unternehmen ergibt sich die Beherrschungsmöglichkeit nicht über die Stimmrechtsmehrheit, sondern basiert vielmehr auf vertraglichen Vereinbarungen. Die Einbeziehung beginnt zu dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht. Sie endet, wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr besteht.

Gemeinschaftliche Vereinbarungen werden entweder als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) oder als gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operation) klassifiziert. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung liegt vor, wenn die Lufthansa Group Geschäftsaktivitäten zusammen mit Dritten auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung gemeinschaftlich führt. Eine gemeinschaftliche Führung beziehungsweise Kontrolle existiert nur, wenn Entscheidungen über Aktivitäten, die sich auf die Rückflüsse aus einer Vereinbarung wesentlich auswirken, der einstimmigen Zustimmung der gemeinschaftlich führenden Partnerunternehmen bedürfen.

Wesentliche Anteile an Gesellschaften, bei denen die Führung gemeinschaftlich mit einem oder mehreren Partnern erfolgt (Joint Ventures), werden nach der Equity-Methode bewertet. Gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operations) sind dadurch gekennzeichnet, dass die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden haben. Die Vermögenswerte und Schulden sowie Erlöse und Aufwendungen aus den wesentlichen gemeinschaftlichen Tätigkeiten werden anteilig, entsprechend den Rechten und Pflichten der Lufthansa Group, in den Konzernabschluss einbezogen.

Assoziierte Unternehmen sind Unternehmen, bei denen die Deutsche Lufthansa AG die Möglichkeit hat, aufgrund eines Anteilsbesitzes zwischen 20 % und 50 % maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben. Wesentliche assoziierte Unternehmen werden im Konzernabschluss nach der Equity-Methode bilanziert.

Eine Aufstellung der wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen findet sich in [T 201 – T 204, S. 231 – 238](#), die Liste des Anteilsbesitzes in [T 205, S. 239 – 242](#).

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive strukturierter Unternehmen 66 inländische und 267 ausländische Gesellschaften (Vorjahr: 66 inländische und 256 ausländische Gesellschaften).

Darüber hinaus wird ein wesentliches Unternehmen mit gemeinschaftlicher Tätigkeit nach den Vorschriften des IFRS 11 anteilig in den Konzernabschluss einbezogen. Hierbei handelt es sich um eine deutsche Frachtfluggesellschaft, die gemeinsam von der Deutschen Post AG und der Deutschen Lufthansa AG mit einem Kapital- beziehungsweise Stimmrechtsanteil von jeweils 50 % geführt wird. Die beiden Anteilseigner sind auch die Kunden der Gesellschaft und nutzen die Kapazitäten der Frachtmaschinen. Die Vermögenswerte und Schulden sowie die Aufwendungen und Erträge werden abweichend von den Kapital- und Stimmrechtsanteilen auf Basis der vertraglich festgelegten Nutzungsverhältnisse der Anteilseigner verteilt.

Die Veränderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2019 sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

T194 VERÄNDERUNGEN KONSOLIDIERUNGSKREIS IM ZEITRAUM 01.01.2019 BIS 31.12.2019

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Network Airlines			
Yamasa Aircraft LH17 Kumiai, Okayama, Japan	17.01.2019		Gründung
Yamasa Aircraft LH18 Kumiai, Okayama, Japan	17.01.2019		Gründung
Yamasa Aircraft LH19 Kumiai, Okayama, Japan	17.01.2019		Gründung
Yamasa Aircraft LH15 Kumiai, Okayama, Japan	17.01.2019		Gründung
Yamasa Aircraft LH16 Kumiai, Okayama, Japan	17.01.2019		Gründung
Fleur Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan		23.01.2019	Liquidation
Yamasa Aircraft LH3 Kumiai, Tokio, Japan		19.03.2019	Liquidation
Yamasa Aircraft LH21 Kumiai, Okayama, Japan	27.03.2019		Gründung
Dia Kranich Ltd., Tokio, Japan		28.03.2019	Liquidation
SMLC Crater Co. Ltd., Tokio, Japan		28.03.2019	Liquidation
Yamasa Aircraft LH4 Kumiai, Okayama, Japan		28.03.2019	Liquidation
Yamasa Aircraft LH 20 Kumiai, Okayama, Japan	03.04.2019		Gründung
Dia Orff Ltd., Tokio, Japan	16.04.2019		Gründung
Dia Wagner Ltd., Tokio, Japan	16.04.2019		Gründung
Yamasa Aircraft LH22 Kumiai, Okayama, Japan	16.04.2019		Gründung
Yamasa Aircraft LH23 Kumiai, Okayama, Japan	16.04.2019		Gründung
Dia Bach Ltd., Tokio, Japan	18.04.2019		Gründung
AUA LNR/LNS/LNT/LNU Ltd., George Town, Grand Cayman		13.06.2019	Liquidation
Benjamin LH6 Kumiai, Okayama, Japan		23.07.2019	Liquidation
Tim LH5 Kumiai Japan, Okayama, Japan		23.07.2019	Liquidation
Nicolai LH7 Kumiai, Okayama, Japan		24.07.2019	Liquidation
AirUtopia Ltd. Japan, Tokio, Japan		29.07.2019	Liquidation
Air Sylph Ltd., Tokio, Japan		30.07.2019	Liquidation
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 40, Salzburg, Österreich	17.08.2019		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 41, Salzburg, Österreich	17.08.2019		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 42, Salzburg, Österreich	17.08.2019		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 43, Salzburg, Österreich	17.08.2019		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 44, Salzburg, Österreich	17.08.2019		Gründung
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 45, Salzburg, Österreich	17.08.2019		Gründung
SJ Frankfurt Co. Ltd., Tokio, Japan		19.09.2019	Liquidation
FK Yocasta Leasing Ltd., Tokio, Japan	15.10.2019		Gründung
NBB Rothenburg Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	18.10.2019		Gründung
ORIX Aquila Corporation, Tokio, Japan	23.10.2019		Gründung
ORIX Lysithea Corporation, Tokio, Japan	23.10.2019		Gründung
ORIX Telesto Corporation, Tokio, Japan	23.10.2019		Gründung
Dia Hausen Ltd., Tokio, Japan	29.10.2019		Gründung
CRANE LTD., Tokio, Japan	17.12.2019		Gründung
Tusker Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	17.12.2019		Gründung
Geschäftsfeld Eurowings			
Luftfahrtgesellschaft Walter mit beschränkter Haftung, Dortmund		01.04.2019	Verkauf
Geschäftsfeld Catering			
Inversiones Turísticas Aeropuerto Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama		15.03.2019	Fusion
SC International Services, Inc., Wilmington, USA		29.03.2019	Fusion
Sky Chefs Argentine, Inc., Wilmington, USA		29.03.2019	Fusion
Servicios Complementarios de Cabina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	01.05.2019		Aufnahme der Geschäftstätigkeit
LSG Sky Chefs Brussels International BVBA, Brüssel, Belgien		17.12.2019	Liquidation
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Frankfurt am Main	01.01.2019		Ausweitung der Geschäftstätigkeit

INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2019 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. III HGB beziehungsweise des § 264b HGB Gebrauch.

T195 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
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen GmbH	Hamburg
Jettainer GmbH	Raunheim
LSG Asia GmbH	Neu-Isenburg
LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH	Neu-Isenburg
LSG Lufthansa Service Holding AG	Neu-Isenburg
LSG South America GmbH	Neu-Isenburg
LSY GmbH	Norderstedt
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Asset Management GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation Training Berlin GmbH	Berlin
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation Training GmbH	Hallbergmoos
Lufthansa Cargo AG	Frankfurt am Main
Lufthansa CityLine GmbH	München-Flughafen
Lufthansa Commercial Holding GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Global Business Services GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH	Raunheim
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG	Norderstedt
Lufthansa Process Management GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Seeheim GmbH	Seeheim-Jugenheim
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG	Raunheim
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH	Alzey
Lufthansa Technik AG	Hamburg
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Miles & More GmbH	Frankfurt am Main
time:matters GmbH	Neu-Isenburg
time:matters Holding GmbH	Neu-Isenburg
time:matters Spare Parts Logistics GmbH	Neu-Isenburg

Die Gesellschaften sind unmittelbar beziehungsweise mittelbar durch einen Gewinnabführungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa AG verbunden.

Darüber hinaus ist die LHBD Holding Limited, London, Großbritannien, Registernummer 06939137, von der Verpflichtung zur Prüfung des Einzelabschlusses nach Sec. 479A des Companies Act 2006, Großbritannien, befreit.

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 35 Gemeinschaftsunternehmen und 39 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 35 Gemeinschaftsunternehmen und 37 assoziierte Unternehmen), von denen elf Gemeinschaftsunternehmen (Vorjahr: zehn) und 15 assoziierte Unternehmen (Vorjahr: 15) at equity bewertet werden. Die übrigen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

48 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

Salden und Geschäftsvorfälle zwischen der Gesellschaft und ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen, die nahestehende Unternehmen und Personen sind, wurden im Zuge der Konsolidierung eliminiert und werden in dieser Anhangangabe nicht erläutert. Einzelheiten zu Geschäftsvorfällen zwischen 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:

T196 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHTE BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN

in Mio.€	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2019	2018	2019	2018
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen				
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Deutschland	0	1	50	42
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Slowakei	2	2	10	6
Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Österreich	0	0	5	5
Delvag Versicherungs-AG, Deutschland	6	9	3	6
DLH Fuel Company mbH, Deutschland	0	0	508	476
Global Load Control (PTY) LTD, Südafrika	0	0	8	7
handling counts GmbH, Deutschland	0	1	9	11
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Portugal	1	0	6	8
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Österreich	1	2	6	5
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Deutschland	3	4	16	13
Lufthansa Aviation Training USA Inc., USA	1	1	14	13
Lufthansa Consulting GmbH, Deutschland	2	1	9	9
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Deutschland	4	4	32	33
Lufthansa Global Business Services Hamburg GmbH, Deutschland	7	7	29	30
Lufthansa Global Business Services Sp. z o. o., Polen	2	2	33	30
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Deutschland	7	1	60	57
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Deutschland	1	0	13	10
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Thailand	0	0	7	5
Lufthansa Services Philippines, Inc., Philippinen	0	1	5	5
Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz	1	1	25	23
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Ungarn	1	1	25	21
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Polen	2	2	32	28
Lufthansa Technical Training GmbH, Deutschland	6	6	19	23
Lufthansa Technik Brussels N.V., Belgien	5	1	2	2
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, China	1	1	6	6
Lufthansa Technik Middle East FZE, Vereinigte Arabische Emirate	1	0	8	5
Lufthansa Technik Milan s.r.l., Italien	6	2	3	2
Lufthansa Technik Services India Private Limited, Indien	1	2	5	4
Lufthansa Technik Shenzhen Co. Ltd., China	22	19	34	28
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Irland	3	5	19	15
LZ-Catering GmbH, Deutschland	5	5	12	13
Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Indien	0	0	5	3
time:matters Courier Terminals GmbH, Deutschland	1	0	8	1
ZeroG GmbH, Deutschland	1	0	7	5

**T196 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	
	2019	2018	2019	2018
Gemeinschaftsunternehmen				
Airfoil Services Sdn. Bhd., Malaysia	1	5	7	7
LG-LHT Aircraft Solutions GmbH, Deutschland	6	0	0	0
Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH, Deutschland	2	2	8	9
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Deutschland	5	13	0	0
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., China	1	1	6	6
Spairliners GmbH, Deutschland	59	63	46	48
Star Alliance Services GmbH, Deutschland	2	3	8	7
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, Deutschland	1	1	13	14
Terminal One Group Association, L.P., USA	7	5	7	5
XEOS Sp. z o.o., Polen	4	5	7	0
Assoziierte Unternehmen				
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., China	10	16	3	5
Airmail Center Frankfurt GmbH, Deutschland	1	0	9	9
AviationPower GmbH, Deutschland	0	0	29	27
HEICO Aerospace Holdings Corp., USA	0	0	13	12
Sonstige nahestehende Unternehmen				
Shanghai Pudong International Airport Public Cargo Terminal Co. Ltd. (West), Shanghai, China	0	0	97	90
SunExpress Deutschland GmbH, Deutschland	26	25	93	98

Aus den folgenden Tabellen sind die offenen Forderungen an und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen ersichtlich:

T197 OFFENE FORDERUNGEN AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN

in Mio.€	2019	2018
Forderungen aus Lieferung und Leistung an verbundene Unternehmen	30	19
Forderungen aus Lieferung und Leistung an Gemeinschaftsunternehmen	22	22
Forderungen aus Lieferung und Leistung an assoziierte Unternehmen	5	14
Forderungen aus Lieferung und Leistung an sonstige nahestehende Unternehmen	1	12
Forderungen aus Lieferung und Leistung gesamt	58	67
Sonstige Forderungen an verbundene Unternehmen	30	42
Sonstige Forderungen an Gemeinschaftsunternehmen	49	41
Sonstige Forderungen an assoziierte Unternehmen	10	10
Sonstige Forderungen gesamt	89	93
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	99	81
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	5	27
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	-	-
Langfristige Forderungen gesamt	104	108

T198 OFFENE VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN

in Mio.€	2019	2018
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber verbundenen Unternehmen	29	27
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	8	9
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber assoziierten Unternehmen	3	4
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	2	3
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gesamt	42	43
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	260	269
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gesamt	260	269

Es gibt keine einzelnen Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern
➔ Erläuterung 49, S. 222.

49 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. 110 ff.**, benannt.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Höhe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im ausführlichen Vergütungsbericht dargestellt und näher erläutert. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts, **S. 115 – 130**.

Die Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS betrug 14,8 Mio. EUR (Vorjahr: 16,2 Mio. EUR) einschließlich Dienstzeitaufwand für Pensionen von 3,3 Mio. EUR (Vorjahr: 3,5 Mio. EUR).

Die in den jeweiligen Berichtsjahren aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

T199 VORSTANDSVERGÜTUNG (IFRS)

in Tsd. €	2019	2018
Grundvergütung	5.934	4.832
Sonstiges ¹⁾	110	427
Einjährige variable Vergütung	2.091	4.845
Summe der kurzfristigen Vergütung	8.135	10.104
Mehrjährige variable Vergütung ²⁾	877	3.570
Aktienbasierte Vergütung	-1.523	-968
Dienstzeitaufwand aus Altersvorsorge	3.291	3.510
Summe der langfristigen Vergütung	2.645	6.112
Abfindungszahlungen	4.055	-
Gesamt	14.835	16.216

¹⁾ Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen (**Konzernanhang, Erläuterung 37, S. 189 ff.**) sowie aus Beförderungsgünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen.

²⁾ Im Berichtsjahr erfasster Aufwand für die mehrjährige variable Vergütung der Geschäftsjahre 2017 bis 2019.

Die Pensionsrückstellungen für die im Geschäftsjahr 2019 aktiven Vorstandsmitglieder betrugen 16,7 Mio. EUR (Vorjahr: 12,4 Mio. EUR).

Neben der Rückstellung für die einjährige variable Vergütung in Höhe von 2.091 Tsd. EUR (Vorjahr: 4.845 Tsd. EUR) wurden für die zukünftige Auszahlung der mehrjährigen variablen Vergütung für die im Geschäftsjahr 2019 aktiven Vorstandsmitglieder insgesamt 877 Tsd. EUR (Vorjahr: 3.570 Tsd. EUR) zurückgestellt. Darüber hinaus wurden für die zukünftige Auszahlung der langfristigen aktienbasierten Vergütung für die zum 31. Dezember 2019 aktiven Vorstandsmitglieder Rückstellungen von insgesamt 4.129 Tsd. EUR (Vorjahr: 5.651 Tsd. EUR) gebildet.

Die im Geschäftsjahr 2019 gewährten Gesamtbezüge (HGB) beliefen sich für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG auf 13.967 Tsd. EUR (Vorjahr: 13.015 Tsd. EUR). Die genannten Gesamtbezüge enthalten die neu aufgelegte aktienkursbasierte Vergütungskomponente Total Shareholder Return (TSR) als Teil der mehrjährigen variablen Vergütung in Höhe von 2.988 Tsd. EUR. Weitere Erläuterungen zur neuen aktienkursbasierten Vergütungskomponente TSR sind unter **Erläuterung 37, S. 189 ff.**, enthalten.

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betrugen 6,4 Mio. EUR (Vorjahr: 6,8 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 69,1 Mio. EUR (Vorjahr: 68,3 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter **Erläuterung 33, S. 178 ff.**, enthalten.

Der Aufwand für die fixen Vergütungen des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2019 2.170 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.107 Tsd. EUR). Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 62 Tsd. EUR (Vorjahr: 68 Tsd. EUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 2 Tsd. EUR (Vorjahr: 27 Tsd. EUR) vergütet.

Im Berichtsjahr wurden, wie im Vorjahr, keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährt.

Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2019 Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR).

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.

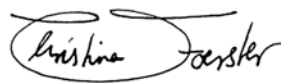
Frankfurt, den 13. März 2020
Der Vorstand



Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands



Thorsten Dirks
Mitglied des Vorstands
Ressort IT,
Digital & Innovation



Christina Foerster
Mitglied des Vorstands
Ressort Customer &
Corporate Responsibility



Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Ressort Commercial
Passenger Airlines



Detlef Kayser
Mitglied des Vorstands
Ressort Airline Resources &
Operations Standards



Michael Niggemann
Mitglied des Vorstands
Ressort Personal und Recht



Ulrik Svensson
Mitglied des Vorstands
Ressort Finanzen

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Lufthansa AG, Köln

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2019, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Deutsche Lufthansa AG, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigegefügte 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 2019 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigegefügte 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 im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile 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 Nichtprüfungleistungen 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 2019 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.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutendsten in unserer Prüfung:

1. Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Kundenbindungsprogrammen
2. Pensionsrückstellungen
3. Werthaltigkeit der langfristigen Vermögenswerte, insbesondere der Geschäfts- oder Firmenwerte und der immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer
4. Bilanzierung von Sicherungsgeschäften
5. Auswirkungen der Erstanwendung des IFRS 16 auf die Bilanzierung von Leasingverhältnissen

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- a. Sachverhalt und Problemstellung
- b. Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- c. Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1. Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Kundenbindungsprogrammen

- a. Verkaufte Flugdokumente werden in dem Konzernabschluss der Gesellschaft bis zu ihrer Ausnutzung durch Abflug als Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten passiviert. Mit der Ausnutzung des Passagierkupons bzw. des Luftfrachtbriefs durch Abflug werden die entsprechenden Verkehrserlöse erfolgswirksam in den Umsatzerlösen vereinnahmt. Zunächst wird der Teil der Flugdokumente in die Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten eingestellt, der im Geschäftsjahr noch nicht abgeflogen ist und im Folgejahr noch Gültigkeit hat. Auf Basis von Vergangenheitsdaten wird zudem der Umfang von verfallenen Flugdokumenten geschätzt, die voraussichtlich noch ausgenutzt werden können; diese werden ebenfalls als Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten passiviert. Im Geschäftsjahr 2019 realisierte der Lufthansa-Konzern Verkehrserlöse von insgesamt € 28,1 Mrd., von denen € 25,4 Mrd. auf die Passagierairlines entfallen. Zum 31. Dezember 2019 sind in der Konzernbilanz unter den Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten € 4,1 Mrd. passiviert.

Bonusmeilen, die an Teilnehmer des Miles & More-Programms gewährt wurden, werden bis zur Einlösung auf Basis des relativen Einzelveräußerungspreises je Bonusmeile als Vertragsverbindlichkeiten passiviert. Soweit Teilnehmer Bonusmeilen bei externen Kooperationspartnern

ansammeln, werden diese bis zur Einlösung mit den Preisen passiviert, die von den externen Kooperationspartnern an die Lufthansa gezahlt wurden. Bonusmeilen, mit deren Einlösung nicht zu rechnen ist, werden über einen Zeitraum von drei Jahren als Umsatzerlöse realisiert. Die Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen belaufen sich zum Bilanzstichtag auf € 2,2 Mrd.

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung, da der Ansatz und die Bewertung dieser geschäftsmodellspezifischen und betragsmäßig bedeutsamen Posten in hohem Maße Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter über das Ausnutzungsverhalten der Passagiere in Bezug auf Flugdokumenten bedürfen, für die teilweise komplexe Berechnungsverfahren angewendet werden.

- b. Zur Prüfung der Verkehrserlöse haben wir auch unsere Spezialisten aus dem Bereich Risk Assurance Services (RAS) mit einbezogen. Mit deren Unterstützung haben wir unter anderem die Angemessenheit und Wirksamkeit des eingerichteten internen Kontrollsystems zur Abwicklung und Realisation der Verkehrserlöse einschließlich der zum Einsatz kommenden IT-Systeme beurteilt. Soweit wir bei an Dritte ausgelagerte Leistungen in Bezug auf IT-Systeme oder Prozesse das interne Kontrollsystem nicht selbst prüfen konnten, haben wir eine Prüfungsbescheinigung über die Angemessenheit und Wirksamkeit des beim Dienstleister eingerichteten internen Kontrollsystems (ISAE 3402 Typ II bzw. SSAE 16) erhalten, die von unseren Spezialisten gewürdigt worden ist. Im Rahmen der Prüfung der Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten haben wir unter anderem die einzelnen Ermittlungsschritte nachvollzogen. Im Einzelnen haben wir die Bestände offener Flugdokumente und deren Bewertung in Abhängigkeit von Verkaufsjahr und Gültigkeit überprüft. Ferner haben wir Stetigkeit und Konsistenz der angewandten Berechnungsverfahren zur Ermittlung der auf voraussichtlich nicht mehr ausgenutzte Flugdokumente entfallende Flugpreise, Gebühren, Steuern und sonstigen Abgaben nachvollzogen. Um die Angemessenheit der zum Bilanzstichtag bilanzierten Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen zu beurteilen, haben wir unter anderem die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes je Ausnutzungskategorie sowie die zugrundeliegenden Annahmen und daraus abgeleitete Parameter nachvollzogen. Ferner haben wir die rechnerische Richtigkeit der Kalkulation der Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen überprüft. Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen stetig abgeleitet und hinreichend dokumentiert sind.
- c. Die Angaben zu den Verkehrserlösen, Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Kundenbindungsprogrammen sind in den Abschnitten 2, 3 und 38 des Konzernanhangs enthalten.

2. Pensionsrückstellungen

- a. In dem Konzernabschluss der Gesellschaft werden Pensionsrückstellungen von € 6,9 Mrd. ausgewiesen (davon € 0,3 Mrd. unter den Schulden in Verbindung mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten), die sich als Saldo aus Verpflichtungen aus verschiedenen Pensionsplänen von € 24,9 Mrd. und den beizulegenden Zeitwerten der Planvermögen von € 18,0 Mrd. zusammensetzen. Der überwiegende Anteil entfällt davon auf Alters- und Übergangsversorgungszusagen in Deutschland und in der Schweiz. Die Bewertung der Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen erfolgt nach der Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit Method) gemäß IAS 19. Dabei sind insbesondere Annahmen über die langfristigen Gehalts- und Rententrends sowie die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen. Der Abzinsungssatz ist aus der Rendite hochwertiger, währungskongruenter Unternehmensanleihen mit vergleichbaren Laufzeiten abzuleiten. Die Bewertung des Planvermögens erfolgt zum beizulegenden Zeitwert, der wiederum mit Schätzungsunsicherheiten verbunden ist.

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung, da die Bewertung dieses betragsmäßig bedeutsamen Postens in einem wesentlichen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft basiert.

- b. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem die eingeholten versicherungsmathematischen Gutachten und die fachliche Qualifikation der externen Gutachter gewürdigt. Angesichts der spezifischen Besonderheiten der versicherungsmathematischen Berechnungen haben uns dabei interne Spezialisten aus dem Bereich Pension Consulting unterstützt. Mit diesen gemeinsam haben wir das Mengengerüst, die versicherungsmathematischen Parameter sowie die den Bewertungen zugrundeliegenden Bewertungsverfahren und -annahmen auf Standardkonformität und Angemessenheit überprüft. Darauf aufbauend haben wir die Bilanzableitungen, Rückstellungsbuchungen und Angaben im Konzernanhang auf Basis der Gutachten nachvollzogen. Für die Prüfung der beizulegenden Zeitwerte der Planvermögen lagen uns Bankbestätigungen vor. Auf Basis unserer Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen begründet und hinreichend dokumentiert sind.
- c. Die Angaben zu den Pensionsrückstellungen sind in den Abschnitten 2 und 33 des Konzernanhangs enthalten.

3. Werthaltigkeit der langfristigen Vermögenswerte, insbesondere der Geschäfts- oder Firmenwerte und der immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

- a. In dem Konzernabschluss der Gesellschaft wird unter dem Bilanzposten „Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte)“ ein Betrag von € 1,4 Mrd. ausgewiesen. Geschäfts- oder Firmenwerte und immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer werden turnusmäßig einmal im Geschäftsjahr oder anlassbezogen Werthaltigkeitstests (sog. Impairment-Tests) unterzogen. Darüber hinaus wird auch die Werthaltigkeit von Sachanlagevermögen anlassbezogen überprüft, wenn entsprechende Hinweise auf eine mögliche Wertminderung vorliegen. Im Rahmen des Werthaltigkeitstests wird der Buchwert der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten inklusive des Geschäfts- oder Firmenwerts dem entsprechenden erzielbaren Betrag gegenübergestellt. Grundlage dieser Bewertungen ist regelmäßig der Barwert künftiger Zahlungsströme der zahlungsmittelgenerierenden Einheit bzw. Gruppe von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, der der jeweilige Vermögenswert zuzuordnen ist. Die Barwerte werden mittels Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt, deren Parameter aufgrund der Erstanwendung von IFRS 16 angepasst wurden. Den Bewertungen liegen die Planungen zugrunde, die auch in die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene Vier-Jahresplanung des Lufthansa-Konzerns eingeflossen sind. Die Abzinsung erfolgt mittels der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit.

Das Ergebnis dieser Bewertung ist in hohem Maße von der Einschätzung der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse, des verwendeten Diskontierungssatzes, der Wachstumsrate sowie weiteren Annahmen abhängig und dadurch mit einer erheblichen Unsicherheit behaftet. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der Bewertung war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- b. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir mit Unterstützung unserer internen Spezialisten aus dem Bereich Valuation & Strategy unter anderem das methodische Vorgehen zur Durchführung des Werthaltigkeitstests nachvollzogen. Nach Abgleich der bei der Berechnung verwendeten künftigen Zahlungsmittelzuflüsse mit der verabschiedeten Vier-Jahresplanung des Konzerns haben wir die Angemessenheit der Berechnung insbesondere durch Abstimmung mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen beurteilt. Zudem haben wir auch die sachgerechte Berücksichtigung der Kosten von Konzernfunktionen beurteilt.

Mit der Kenntnis, dass bereits relativ kleine Veränderungen des verwendeten Diskontierungszinssatzes wesentliche Auswirkungen auf die Höhe des auf diese Weise ermittelten Unternehmenswerts haben können, haben wir auch die bei der Bestimmung des verwendeten Diskontierungszinssatzes herangezogenen Parameter geprüft und das Berechnungsschema nachvollzogen. Um den bestehenden Prognoseunsicherheiten Rechnung zu tragen, haben wir die von der Gesellschaft erstellten Sensitivitätsanalysen nachvollzogen und ergänzend eigene Sensitivitätsanalysen für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit geringer Überdeckung (Buchwert im Vergleich zum erzielbaren Betrag) durchgeführt. Dabei haben wir festgestellt, dass die Buchwerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten inklusive des zugeordneten Geschäfts- oder Firmenwerts unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen ausreichend durch die diskontierten künftigen Zahlungsmittelüberschüsse gedeckt sind. Die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Bewertungsparameter und -annahmen stimmen insgesamt mit unseren Erwartungen überein und liegen auch innerhalb der aus unserer Sicht vertretbaren Bandbreiten.

- c. Die Angaben der Gesellschaft zu den Werthaltigkeitstests sind in den Abschnitten 2, 9 und 16 des Konzernanhangs enthalten.

4. Bilanzierung von Sicherungsgeschäften

- a. Im Lufthansa-Konzern werden eine Vielzahl unterschiedlicher derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung gegen Währungs-, Treibstoffpreis- und Zinsänderungsrisiken aus dem gewöhnlichen Geschäftsbetrieb eingesetzt. Basis dafür ist die von den gesetzlichen Vertretern vorgegebene Sicherungspolitik, die in entsprechenden internen Richtlinien dokumentiert ist. Das Währungsrisiko resultiert im Wesentlichen aus Absatzgeschäften, Beschaffungsgeschäften (insbesondere Treibstoff und Investitionen in Flugzeuge) und Finanzierungen in Fremdwährung. Das Treibstoffpreisänderungsrisiko resultiert aus künftigen Beschaffungsgeschäften, die Marktpreisschwankungen unterliegen. Das Zinsänderungsrisiko betrifft Änderungen der beizulegenden Zeitwerte festverzinslicher Finanzierungen.

Derivative Finanzinstrumente werden am Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die positiven beizulegenden Zeitwerte der insgesamt zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente betragen zum Bilanzstichtag € 1,4 Mrd.; die negativen beizulegenden Zeitwerte betragen € 0,3 Mrd. Soweit die vom Lufthansa-Konzern eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Sicherungsgeschäfte künftiger Zahlungsströme im Rahmen von Sicherungsbeziehungen nach den Vorschriften des IFRS 9 darstellen, werden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts über die Dauer der Sicherungsbeziehung erfolgsneutral im Sonstigen Ergebnis erfasst (Cashflow Hedges).

Zum Bilanzstichtag waren kumuliert € 0,8 Mrd. als effektive Fair-Value-Änderungen erfolgsneutral im Sonstigen Ergebnis (eigenkapitalerhöhend) vor Ertragsteuern erfasst (€ 0,5 Mrd. in der Cashflow Hedge Rücklage und € 0,3 Mrd. in der Cost of Hedging Rücklage).

Aus unserer Sicht waren diese Sachverhalte aufgrund der hohen Komplexität und Anzahl der Sicherungsgeschäfte sowie der umfangreichen Anforderungen an die Bilanzierung von besonderer Bedeutung für unsere Prüfung.

- b. Für die Prüfung der Bilanzierung einschließlich der Eigenkapital- und Ergebniseffekte aus den diversen Sicherungsgeschäften haben wir unsere internen Spezialisten aus dem Bereich Corporate Treasury Solutions (CTS) hinzugezogen. Mit diesen gemeinsam haben wir unter anderem das eingerichtete interne Kontrollsystem im Bereich der derivativen Finanzinstrumente einschließlich der internen Überwachung der Einhaltung der Sicherungspolitik beurteilt. Bei der Prüfung der beizulegenden Zeitwerte haben wir auch die Berechnungsmethoden auf Basis von Marktdaten und den verwendeten Basisdaten nachvollzogen. Hinsichtlich der Absicherung erwarteter Zahlungsströme haben wir im Wesentlichen rückblickend die Sicherungsgrade in der Vergangenheit und die erwarteten Sicherungsgrade in der Zukunft sowie die entsprechenden Effektivitätstests beurteilt. Zur Beurteilung der Vollständigkeit und zur Prüfung der beizulegenden Zeitwerte der erfassten Geschäfte haben wir Bankbestätigungen erhalten. Hierbei konnten wir uns davon überzeugen, dass die Bilanzierung und Bewertung der Sicherungsgeschäfte sachgerecht ist.
- c. Die Angaben zu den Sicherungsgeschäften sind in den Abschnitten 2 und 43 des Konzernanhangs enthalten.

5. Auswirkungen der Erstanwendung des IFRS 16 auf die Bilanzierung von Leasingverhältnissen

- a. In dem Konzernabschluss der Gesellschaft werden zum Bilanzstichtag Nutzungsrechte von € 2,9 Mrd. und Leasingverbindlichkeiten von € 2,9 Mrd. bilanziert. Im Geschäftsjahr ergaben sich aus der Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsstandards zu Leasingverhältnissen (IFRS 16) wesentliche Auswirkungen auf die Eröffnungsbilanzwerte und deren Fortschreibung im Geschäftsjahr. Die Umstellung auf IFRS 16 erfolgte nach dem modifizierten retrospektiven Ansatz. Die Vergleichszahlen der Vorjahresperioden wurden nicht angepasst. Aufgrund des großen Volumens an Leasingverhältnissen und den hieraus resultierenden Transaktionen hat die Gesellschaft konzernweite Prozesse und Kontrollen zur vollständigen und richtigen Erfassung von Leasingverhältnissen eingerichtet. Zudem erforderte die Erstanwendung die Implementierung eines zentralen IT-Systems zur Abbildung der Leasingverhältnisse.

Der neue Rechnungslegungsstandard IFRS 16 bedingt für bestimmte Bereiche Schätzungen und Ermessensentscheidungen durch die gesetzlichen Vertreter, deren Angemessenheit im Rahmen unserer Prüfung zu beurteilen war. Dies trifft unter anderem auf Einschätzungen zur Ausübung von Optionen mit Auswirkungen auf die Laufzeit des Leasingverhältnisses zu. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Komplexität der neuen Anforderungen des IFRS 16 war die Bilanzierung der Leasingverhältnisse im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

- b. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir mit Unterstützung unserer internen Spezialisten aus dem Bereich Risk Assurance Services (RAS) unter anderem die Angemessenheit und Wirksamkeit der vom Konzern eingerichteten Prozesse und Kontrollen zur Erfassung von Leasingverhältnissen gewürdigt. Dies gilt auch für die Implementierung des zentralen IT-Systems zur Abbildung der Leasingverhältnisse.

Darüber hinaus haben wir bei unserer Prüfung mit Unterstützung unserer internen Spezialisten aus dem Bereich Capital Markets & Accounting Advisory Services (CMAAS) die Auswirkungen aus der Erstanwendung des IFRS 16 beurteilt. Gemeinsam haben wir die Implementierungsarbeiten nachvollzogen sowie die Ausgestaltung der eingerichteten Prozesse zur Abbildung der Transaktionen im Einklang mit IFRS 16 und des zentralen IT-Systems zur Unterstützung der Umsetzung der neuen Vorgaben beurteilt. Hierbei haben wir auf Basis von Stichproben Einsicht in Leasingverträge genommen und gewürdigt, ob diese vollständig und zutreffend in dem neu implementierten zentralen System zur Abbildung von Leasingverhältnissen erfasst wurden. Dabei haben wir auch die Einschätzungen zur Ausübung von Optionen mit Auswirkungen auf die Laufzeit des Leasingverhältnisses anhand von Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und durch Einsicht in geeignete Nachweise beurteilt.

Wir konnten uns davon überzeugen, dass die eingerichteten Prozesse und Kontrollen zur vollständigen und richtigen Erfassung von Leasingverhältnissen angemessen sind. Ferner konnten wir nachvollziehen, dass die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annahmen hinreichend dokumentiert und begründet sind, um die sachgerechte Bilanzierung der Leasingverhältnisse unter erstmaliger Anwendung des IFRS 16 zu gewährleisten.

- c. Die Angaben der Gesellschaft zur Bilanzierung von Leasingverhältnissen und den Auswirkungen der Erstanwendung von IFRS 16 sind in den Abschnitten 2 und 20 des Konzernanhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- die in Abschnitt „Corporate Governance“ des Konzernlageberichts enthaltene Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- den Corporate Governance-Bericht nach Nr. 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex
- die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des Konzernlageberichts enthaltene nichtfinanzielle Erklärung nach § 289b Abs. 1 HGB und § 315b Abs. 1 HGB.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum 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, zum 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

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 7. Mai 2019 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 19. Juli 2019 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1955 als Konzernabschlussprüfer der Deutsche Lufthansa AG, Köln, 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.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Eckhard Sprinkmeier.

Düsseldorf, den 13. März 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven
Wirtschaftsprüferin

Eckhard Sprinkmeier
Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

T200 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2019

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Network Airlines			
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca (Verona), Italien	100,00	100,00	
AirNavigator Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
AirTrust AG, Zug, Schweiz	100,00	100,00	Juni
ALIP No. 4 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ALIP No. 5 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ALIP No. 6 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ALIP No. 7 Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Aura Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Auslese Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Austrian Airlines Lease and Finance Company Ltd., Guernsey, Großbritannien	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⁾	
CASTOR Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Celine Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
CRANE LTD., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Adler Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Bach Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Falke Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Flamingo Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Hausen Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Himmel Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Ibis Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Orff Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Vogel Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dia Wagner Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Doppeladler Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Dunkel Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Edelweiss Air AG, Zürich, Schweiz	100,00	100,00	
Eifel Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Ellen Finance 2010 S.N.C., Puteaux, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
Empyrée S.A.S., Paris-Cedex, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
Evans Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FG Honest Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FG Unity Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FG Vision Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FI Beauty Leasing 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⁾	
Gina Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Global Brand Management AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Heike LH8 Kumiai Ltd., Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Helles Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Ingrid Finance 2010 S.N.C., Puteaux, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
Jour Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	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⁾	
Lufthansa CityLine GmbH, München-Flughafen	100,00	100,00	

T200 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2019 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil 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. 36, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 37, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 38, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 39, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 40, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 41, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 42, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 43, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 44, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 45, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	—
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
Miles & More GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	—
Muller Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	¹⁾
NBB Cologne Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	¹⁾
NBB Harz Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	¹⁾
NBB Koblenz Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	¹⁾
NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan	0,00	0,00	¹⁾
NBB Rothenburg Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	¹⁾
NBB Saxon Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00	¹⁾
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	—
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	³⁾
ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien-Flughafen, Österreich	0,00	0,00	⁴⁾
ORIX Aquila Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00	¹⁾
ORIX Himalia Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00	¹⁾
ORIX Lysithea Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00	¹⁾
ORIX Miranda Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00	¹⁾
ORIX Telesto Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00	¹⁾
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⁾

T200 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2019 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
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⁾	—
Soir Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	—
Swiss Aviation Software AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	—
Swiss Global Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	—
Swiss International Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	—
Sylvaner Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 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 Amarylhis 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			
Brussels Airlines SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	—
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	—
Germanwings GmbH, Köln	100,00	100,00	—
LeaseAir GmbH & Co. Verkehrsflugzeuge V KG, Düsseldorf	100,00	100,00	—
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	—
Geschäftsfeld Logistik			
Jettainer Americas, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	—
Jettainer GmbH, Raunheim	100,00	100,00	—
Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 50, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
time:matters GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
time:matters Holding GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
time:matters Spare Parts Logistics GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—

T200 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2019 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Technik			
BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, USA	100,00	100,00	–
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg	100,00	100,00	–
Hawker Pacific Aerospace, Sun Valley, USA	100,00	100,00	–
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	–
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	–
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH, Raunheim	100,00	100,00	–
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG, Norderstedt	100,00	100,00	–
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey	100,00	100,00	–
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100,00	100,00	–
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Holdings Ltd., Dublin, Irland	100,00	100,00	–
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Ltd., Dublin, Irland	100,00	100,00	–
Lufthansa Technik Budapest 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., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	–
AIRO Catering Services Eesti OÜ, Tallinn, Estland	100,00	100,00	–
Airo Catering Services Latvija SIA, Marupe, Lettland	100,00	100,00	–
AIRO Catering Services Sweden AB, Upplands Väsby, Schweden	100,00	100,00	–
AIRO Catering Services – Ukraine, Boryspil, Ukraine	100,00	100,00	–
Arlington Services, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	–
Arlington Services Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	–
Arlington Services Panama S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	–
AVIAPIT-SOCHI OOO, Sotschi, Russland	100,00	100,00	–
Bahia Catering Ltda., Sao Cristovao (Salvador), Brasilien	100,00	100,00	–
Belém Serviços de Bordo Ltda., Maracangalha, Belém, Brasilien	70,00	70,00	–
Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	–
Cater Suprimento de Refeições, Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	–
Caterair Serviços de Bordo e Hotelaria Ltda., Ilha do Governador, Brasilien	100,00	100,00	–
Charm Food Service Co. Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	100,00	–
CLS Catering Services Ltd., Vancouver, British Columbia, Kanada	70,00	70,00	–
Comercializadora de Servicios Limitada, ENEA, Pudahuel, Santiago, Chile	100,00	100,00	–
Comisariato de Baja California, S.A. de C.V., Tijuana, Mexiko	51,00	51,00	–
Comisariatos Gotre, S.A. de C.V., Toluca, Mexiko	51,00	51,00	–
Constance Food Group, Inc., New York, USA	100,00	100,00	–
Evertaste GmbH, Alzey	100,00	100,00	–
Evertaste Limited, Hounslow, Großbritannien	51,00	51,00	–
Evertaste Oy, Vantaa, Finnland	100,00	100,00	–
Evertaste S.r.l., Fiumicino, Italien	100,00	100,00	–

T200 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2019 (Fortsetzung)

	Kapitalanteil	Stimmrechtsanteil	Abweichendes Geschäftsjahr
Name, Sitz	in %	in %	
Fortaleza Serviços de Bordo Ltda., Fortaleza, Brasilien	70,00	70,00	–
Inflight Catering (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	–
Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania	61,99	61,99	–
International Food Services Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	–
LSG Asia GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	–
LSG Catering (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00	–
LSG Catering China Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	–
LSG Catering Guam, Inc., Guam, USA	100,00	100,00	–
LSG Catering Hong Kong Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	–
LSG Catering Saipan, Inc., Saipan, Mikronesien	100,00	100,00	–
LSG France SAS, Paris, Frankreich	100,00	100,00	–
LSG Helvetia SAS, Paris, Frankreich	100,00	100,00	–
LSG Holding Asia Ltd., Hongkong, China	86,88	80,00	–
LSG Linearis S.A.S., Paris, Frankreich	100,00	100,00	–
LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	–
LSG Lufthansa Service Cape Town (Pty) Ltd., Boksburg, Südafrika	100,00	100,00	–
LSG Lufthansa Service Catering- und Dienstleistungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	–
LSG Lufthansa Service Enterprises Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	–
LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	–
LSG Lufthansa Service Guam, Inc., 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	47,90	50,00 ⁴⁾	–
LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, Mikronesien	100,00	100,00	–
LSG Lufthansa Service – Sky Chefs do Brasil Catering, Refeições Ltda., Guarulhos, Brasilien	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Argentina S.A., Ezeiza, Argentinien	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Belgium N.V., Zaventem, Belgien	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Berlin GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Czechia spol. s.r.o., Bor, Tschechische Republik	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Danmark A/S, Dragør, Dänemark	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Caracas, Venezuela	99,99	99,93	–
LSG Sky Chefs Düsseldorf GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Europe GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs – First Catering Schweiz AG, Bassersdorf, Schweiz	60,00	60,00	–
LSG Sky Chefs Frankfurt International GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Frankfurt ZD GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Havacilik Hizmetleri A.S., Sefaköy-Istanbul, Türkei	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs (India) Private Ltd., Bangalore, Indien	100,00	100,00	März
LSG Sky Chefs Istanbul Catering Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00 ⁴⁾	–
LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Embakasi District, Kenia	50,20	50,20	–
LSG Sky Chefs Köln GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Korea Co Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	80,00	–
LSG Sky Chefs Lounge GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Lounge, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Malmö AB, Kungsör, Schweden	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs München GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs New Zealand Limited, Auckland, Neuseeland	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Norge AS, Gardermoen, Norwegen	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs North America Solutions, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs (Qingdao) Co., Ltd., Laixi City, China	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs Rus, Moskau, Russland	100,00	100,00	–
LSG Sky Chefs S.p.A., Fiumicino, Italien	100,00	100,00	–

T200 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2019 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
LSG Sky Chefs Schweiz AG, Bassersdorf, Schweiz	100,00	100,00	—
LSG Sky Chefs South Africa (Proprietary) Ltd., Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	—
LSG Sky Chefs Spain, S.A., Madrid, Spanien	100,00	100,00	—
LSG Sky Chefs Supply Chain Solutions, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	—
LSG Sky Chefs Sverige AB, Kungsör, Schweden	100,00	100,00	—
LSG Sky Chefs 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., West Drayton, Großbritannien	100,00	100,00	—
LSG Sky Chefs USA, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	—
LSG Sky Chefs Verwaltungsgesellschaft mbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
LSG South America GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
LSG Transalpino SAS, Paris, Frankreich	100,00	100,00	—
LSG-Food & Nonfood Handel GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
LSG/Sky Chefs Europe Holdings Ltd., West Drayton, Großbritannien	100,00	100,00	—
MIM IFE Limited, Dublin, Irland	100,00	100,00	—
Myanmar LSG Lufthansa Service Ltd., Yangon, Myanmar	100,00	100,00	—
Natal Catering Ltda., Aeroporto São Gonçalo do Amarante, Brasilien	70,00	70,00	—
Oakfield Farms Solutions, L.L.C., Wilmington, USA	100,00	100,00	—
Retail In Motion Asia Limited, Hongkong, China	100,00	100,00	—
Retail in Motion GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
Retail in Motion Latin America SpA, ENEA, Pudahuel, Santiago, Chile	100,00	100,00	—
Retail in Motion Limited, Dublin, Irland	100,00	100,00	—
Retail In Motion Mexico S. de R.L. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00	100,00	—
Retail in Motion Middle East L.L.C., Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	100,00	—
RISTO RAIL PORTUGAL, LDA, Lisboa, Portugal	100,00	100,00	—
SCIS Air Security Corporation, Wilmington, USA	100,00	100,00	—
ServCater Internacional Ltda., Guarulhos, Brasilien	90,00	90,00	—
Servicios Complementarios de Cabina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,88	99,80	—
Siam Flight Services Ltd., Bangkok, Thailand	49,00	66,67	—
Silver Wings Bulgaria OOD, Sofia, Bulgarien	28,75	28,75 ⁵⁾	—
Sky Chefs Chile SpA, ENEA, Pudahuel, Santiago, Chile	100,00	100,00	—
Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00	51,00	—
Sky Chefs de Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	—
Sky Chefs Things Remembered Services FZE, Lagos, Nigeria	51,00	51,00	—
Sky Chefs Things Remembered Services Limited, Lagos, Nigeria	51,00	51,00	—
Sky Chefs, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	—
SkylogistiX GmbH, Neu-Isenburg	51,00	51,00	—
Spiriant Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00	100,00	—
Spiriant Bahrain Limited W.L.L., Manama, Bahrain	60,00	60,00	—
Spiriant GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
Supply Chain S.à.r.l., Contern, Luxemburg	100,00	100,00	—
Western Aire Chef, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	—
ZAO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russland	100,00	100,00	—

T200 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2019 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
AirPlus Air Travel Card Vertriebsgesellschaft mbH i.L., Wien, Österreich	100,00	100,00	—
AirPlus Holding GmbH i.L., Wien, Österreich	100,00	100,00	—
AirPlus International AG, Zürich, 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 NV/SA, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	—
AirPlus International S.r.l., Bologna, Italien	100,00	100,00	—
AirPlus Payment Management Co. Ltd., Shanghai, China	100,00	100,00	—
Crane Strategic Investment S.C.S., Grevenmacher, Luxemburg	100,00	100,00	—
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	—
LHAMI LEASING LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	—
LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	—
LSG Sky Chefs Bremen GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
LSG Sky Chefs Hamburg GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
LSG Sky Chefs Leipzig GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
LSG Sky Chefs RPC West GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
LSY GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	—
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	—
Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	—
Lufthansa Aviation Training Berlin GmbH, Berlin	100,00	100,00	—
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	—
Lufthansa Aviation Training GmbH, Hallbergmoos	100,00	100,00	—
Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	—
Lufthansa Commercial Holding GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	—
Lufthansa Global Business Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	—
Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	—
Lufthansa Malta Blues LP, St. Julians, Malta	99,99	99,99	—
Lufthansa Malta Corporate Finance Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	—
Lufthansa Malta Finance Holding Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	—
Lufthansa Malta Treasury Services Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	—
Lufthansa Seeheim GmbH, Seeheim-Jugenheim	100,00	100,00	—
Lufthansa Systems Americas, Inc., Irving, USA	100,00	100,00	—
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Raunheim	100,00	100,00	—
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	—
MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	—
Quinto Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	49,75 ¹⁾	—
TGV DLH, Düsseldorf	100,00	100,00	—

¹⁾ Gemäß IFRS 10 vollkonsolidiertes strukturiertes Unternehmen.

²⁾ Die Registrierungsnummer im Companies House lautet: 06939137.

³⁾ 50,20 % der Kapitalanteile bzw. Stimmrechte sind über die ÖLP zuzurechnen.

⁴⁾ Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern.

⁵⁾ 28,75 % der Kapitalanteile und Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

⁶⁾ 33,34 % der Kapitalanteile bzw. 50,01 % der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

T201 WESENTLICHE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN ZUM 31.12.2019¹⁾

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Network Airlines			
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen	40,00	40,00	
Geschäftsfeld Eurowings			
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sun Express), Antalya, Türkei	50,00	50,00	
Geschäftsfeld Logistik			
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China	29,00	22,22	
Geschäftsfeld Technik			
EME Aero Sp. z o.o., Jasionka, Polen	50,00	50,00	
LG-LHT Aircraft Solutions GmbH, Hamburg	51,00	50,00	
LG-LHT Passenger Solutions GmbH, Hamburg	51,00	50,00	
Lufthansa Bombardier Aviation Services GmbH, Schönefeld	51,00	51,00	
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Arnstadt	50,00	50,00	
Spairliners GmbH, Hamburg	50,00	50,00	
XEOS Sp. z o.o., Warschau, Polen	51,00	50,00	
Weitere Gesellschaften			
Diners Club Spain S.A., Madrid, Spanien	25,00	25,00	

T202 GEMEINSCHAFTLICHE TÄTIGKEITEN ZUM 31.12.2019²⁾

Aerologic GmbH, Leipzig	50,00	50,00	
-------------------------	-------	-------	--

T203 WESENTLICHE ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2019¹⁾

Geschäftsfeld Technik			
Aircraft Maintenance and Engineering Corp., Peking, China	25,00	28,57	
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00	20,00	Oktober
Geschäftsfeld Catering			
CateringPor – Catering de Portugal, S.A., Lissabon, Portugal	49,00	49,00	
Cosmo Enterprise Co. Ltd., Narita City, Japan	20,00	20,00	März
Gansu HNA LSG Sky Chefs Co., Ltd., Lanzhou, China	49,00	40,00	
Hongkong Beijing Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00	40,00	
Hongkong Shanghai Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00	40,00	
Inflite Holdings (Cayman) Ltd., Grand Cayman, Kaimaninseln	49,00	49,00	September
Inflite Holdings (St. Lucia) Ltd., Castries, St. Lucia	49,00	49,00	September
Nanjing Lukou International Airport LSG Catering Co. Ltd., Nanjing City, China	40,00	40,00	
Tolmachevo Catering OOO, Novosibirsk, Russland	26,00	26,00	
Wenzhou Longwan International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Wenzhou City, China	40,00	40,00	
Xian Eastern Air Catering Co. Ltd., Xian, China	30,00	28,57	
Yunnan Eastern Air Catering Co. Ltd., Kunming, China	24,90	28,57	
ZAO Aeromar, Moskau-Region, Russland	49,00	49,00	

¹⁾ Einbeziehung at equity.²⁾ Gemäß IFRS 11 anteilige Einbeziehung.

Übrige Anteile

T204 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2019

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen		
26. INCORPORATION, Inc., Princeton, USA	100,00	100,00
ACS Aircontainer Services Gesellschaft m.b.H., Fischamend, Österreich	100,00	100,00
Air Dolomiti Deutschland GmbH, München	100,00	100,00
AIRBEL N.V./S.A., Brüssel, Belgien	50,50	50,50
Airline Marketing Services India Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00
AirPlus International Soluções de Pagamento Limitada, São Paulo, Brasilien	100,00	100,00
Airport Services Dresden GmbH, Dresden	100,00	100,00
Airport Services Friedrichshafen GmbH, Friedrichshafen	100,00	100,00
Airport Services Leipzig GmbH, Schkeuditz	100,00	100,00
Albatros Service Center GmbH, Köln	100,00	100,00
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Köln	100,00	100,00
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
Avionic Design GmbH, Hamburg	100,00	49,00
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Büchenbeuren	65,00	65,00
Caterair Portugal – Assistencia A Bordo, Lda., Sacavém, Portugal	100,00	100,00
CB Customs Broker GmbH, Kelsterbach	100,00	100,00
Delvag Versicherungs-AG, Köln	100,00	100,00
Deutsche Lufthansa Unterstützungswerk GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
DLH Fuel Company mbH, Hamburg	100,00	100,00
DLH Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
DLH Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
EW Beteiligungs- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Düsseldorf	100,00	100,00
FLYdocs Inc. (Delaware Corp.), City of Wilmington, New Castle, USA	100,00	100,00
FLYdocs Systems India Private Ltd., Vadoora, Indien	100,00	100,00
FLYdocs Systems Limited, Tamworth, Staffordshire, Großbritannien	100,00	100,00
FLYdocs Systems (MIDCO) Limited, Tamworth, Staffordshire, Großbritannien	100,00	100,00
Flydocs Systems (TOPCO) Limited, Staffordshire, Großbritannien	100,00	100,00
Gen2 Systems Limited, Tamworth, Großbritannien	100,00	100,00
Global Load Control (PTY) LTD, Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00
Global Tele Sales Brno s.r.o., Brünn, Tschechische Republik	100,00	100,00
Global Tele Sales Ltd., Contaf, Dublin, Irland	100,00	100,00
Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada	100,00	100,00
handling counts GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
help alliance gGmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
heyworld GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Hinduja Lufthansa Cargo Holding B.V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
Idair GmbH, Hamburg	100,00	100,00
In-Flight Management Solutions Latin America, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
IND Beteiligungs GmbH, Raunheim	100,00	100,00
LCAG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LCAG Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00	100,00
LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSI Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00

T204 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2019 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Crew Academy GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training USA Inc., Goodyear, USA	100,00	100,00
Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00
Lufthansa Cargo India (Priv) Ltd., Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main	50,00	50,00
Lufthansa Consulting Brasil Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	99,90	99,90
Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Hamburg GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Sp. z o.o., Krakau, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services Hong Kong Limited, Hongkong, China	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services Johannesburg (pty) Ltd., Gauteng, Südafrika	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services New York LLC, Wilmington, Delaware, USA	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services Wien GmbH, Wien, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Group Security Operations GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Tirana, Albanien	100,00	100,00
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Oldenburg	100,00	100,00
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa International Finance (Netherlands) N. V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
Lufthansa Job Services Norderstedt GmbH, Norderstedt	100,00	100,00
Lufthansa Malta Blues General Partner GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Services Philippines, Inc., Manila, Philippinen	100,00	100,00
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00
Lufthansa Super Star gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
Lufthansa Systems FlightNav AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Budapest, Ungarn	100,00	100,00
Lufthansa Systems Poland sp. z o.o., Danzig, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Systems Verwaltungs GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Lufthansa Technical Training GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Lufthansa Technik Brussels N.V., Steenokkerzeel-Melsbroek, Belgien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00	100,00
Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen	51,00	51,00
Lufthansa Technik 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	80,00
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland	100,00	100,00

T204 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2019 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Lufthansa Technik Vostok Services OOO, Moskau, Russland	100,00	100,00
Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien	100,00	100,00
LZ-Catering GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Malta Pension Investments, St. Julians, Malta	0,00	100,00
Marriott Export Services, C.A., Caracas, Venezuela	99,99	100,00
Marriott International Trade Services, C.A., Caracas, Venezuela	99,99	100,00
Quinto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald	94,80	94,80
Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	51,00	51,00
Retail inMotion Asia Pacific Limited, San Po Kong, Kowloon, China	100,00	100,00
Shared Services International India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Shared Services International, Singapore PTE. LTD, Singapur, Singapur	100,00	100,00
Skeyos GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Star Risk Services Inc., Southlake, USA	100,00	100,00
Swiss WorldCargo (India) Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00
TATS – Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
time:matters Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
time:matters Belgium BVBA, Mechelen, Belgien	100,00	100,00
time:matters Courier Terminals GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
time: matters GmbH, Zürich, Schweiz	100,00	100,00
time:matters Netherlands B.V., Schiphol, Niederlande	100,00	100,00
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., Shanghai, China	100,00	100,00
VPF Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Yilu Travel Services GmbH, Berlin	100,00	100,00
ZeroG GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Beteiligungen		
3D.aero GmbH, Hamburg	50,00	50,00
Aerexchange Ltd., Wilmington, USA	9,46	9,46
AFS Aviation Fuel Services GmbH, Hamburg	33,00	50,00
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
Alpha LSG Limited, Manchester, Großbritannien	50,00	50,00
ATLECON Fuel LLC, Atlanta, USA	14,30	14,30
AviationPower GmbH, Hamburg	49,00	49,00
Beijing Lufthansa Center Co. Ltd., Peking, China	11,23	12,50
Berlin Fuelling Services GbR, Berlin	12,50	12,50
Cargo One GmbH, Berlin	15,69	15,69
Charlotte Fuel Facilities LLC, Wilmington, USA	11,11	11,11
Chelyabinsk Catering Service OOO, Chelyabinsk, Russland	26,00	26,00
Düsseldorf Fuelling Services (DFS) GbR, Düsseldorf	33,33	33,33
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Freising	51,00	51,00
Egyptian Aviation Services Company (S.A.E.), Kairo, Ägypten	5,83	5,83
Entebbe Handling Services Limited (ENHAS), Entebbe, Uganda	5,00	5,00
FFS Frankfurt Fuelling Services (GmbH & Co.) OHG, Hamburg	33,33	33,33
Finairport Service S.r.l. i.L., Turin, Italien	36,00	36,00
Fleet Logistics Inc., Wilmington, USA	18,33	18,33
Flight Training Alliance GmbH, Frankfurt am Main	50,00	50,00
Flughafen Düsseldorf Tanklager GmbH, Düsseldorf	20,00	20,00
Flughafen München Baugesellschaft mbH, München-Flughafen	40,00	40,00
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	49,00	49,00

T204 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2019 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co OG, Wien-Flughafen, Österreich	14,29	14,29
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München	40,00	40,00
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald	40,00	39,99
Guangzhou Baiyun International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Guangzhou, China	30,00	28,57
Gulf International Caterers, W.L.L., Bahrain, Bahrain	49,00	49,00
Hamburg Fuelling Services GbR, Hamburg	25,00	25,00
Hamburg Tank Service GbR, Hamburg	33,30	33,30
Hangzhou Xiaoshan Airport LSG Air Catering Co. Ltd., Hangzhou, China	25,00	28,57
Hookers Point Fuel Facilities LLC., Orlando, USA	9,09	9,09
Hydranten-Betriebs OHG, Frankfurt am Main	49,00	20,00
INAIRVATION GmbH, Edlitz-Thomasberg, Österreich	50,00	50,00
Jade Cargo International Company Limited i.L., Shenzhen, China	25,00	28,57
LSG Sky Chefs Catering Egypt S.A.E., Kairo, Ägypten	15,00	15,00
Luftfahrzeugverwaltungsgesellschaft GOAL mbH, Grünwald	40,00	40,00
Lufthansa HNA Technical Training Co. Ltd., Meilan Airport, 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	0,00
Montreal International Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	8,10	8,10
N3 Engine Overhaul Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,00	50,00
ORD Fuel Company, LLC, Wilmington, USA	6,67	6,67
Orlando Fuel Facilities LLC, Wilmington, USA	5,88	5,88
PHL Fuel Facilities LLC, Pittsburgh, USA	10,00	10,00
S.A.E.M.S. Verwaltungs-GmbH, Hamburg	40,00	40,00
S.T.A.R.S. Verwaltungs-GmbH, Hamburg	49,00	49,00
SAEMS Special Airport Equipment and Maintenance Services GmbH & Co. KG, Hamburg	40,00	40,00
Sanya LSG Air Catering Co. Ltd., Sanya, China	45,00	40,00
SCA Schedule Coordination Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	25,00	25,00
Shenzhen Airport International Cargo Terminal Company Limited, Shenzhen, China	50,00	50,00
Sichuan Airlines LSG Air Catering Co. Ltd., Chengdu, China	40,00	40,00
Sky Chefs for Airlines Catering Company, Tripolis, Libyen	44,50	44,50
STARS Special Transport and Ramp Services GmbH & Co. KG, Hamburg	49,00	49,00
Tanklager-Gesellschaft Tegel GbR, Tegel	12,50	12,50
Terminal One Group Association, L.P., New York, USA	24,75	0,00
Terminal One Management Inc., New York, USA	25,00	25,00
THBG BBI GmbH, Schönefeld	46,45	46,45
Turbo Fuel Services Sachsen (TFSS) GbR, Hamburg	20,00	20,00
UBAG Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, Rümlang, Schweiz	12,00	12,00
Universal Air Travel Plan, Inc., Washington, USA	5,26	5,26
Vancouver Airport Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	5,71	5,71
Verimi GmbH, Frankfurt am Main	5,91	5,91
Xinjiang HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Urumqi, China	49,00	40,00
Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg	20,00	20,00

WEITERE INFORMATIONEN

- 244 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine
betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit
der nichtfinanziellen Berichterstattung
- 246 Zehn-Jahres-Übersicht
- 250 Glossar
- 252 Grafik- und Tabellenverzeichnis
- Impressum/Kontakt/
Finanzkalender 2020 und Disclaimer

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung

An die Deutsche Lufthansa AG, Köln

Wir haben die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 289b Abs. 1 und 315b Abs. 1 HGB der Deutsche Lufthansa AG, Frankfurt am Main, (im Folgenden die „Gesellschaft“) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019 (im Folgenden die „nichtfinanzielle Erklärung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur 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 bestimmt haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Erklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

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 1 „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 die Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung abzugeben.

Nicht Gegenstand unseres Auftrages ist die Beurteilung von externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, auf die in der nichtfinanziellen Erklärung verwiesen wird.

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 die nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist. 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 der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung der nichtfinanziellen Erklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsystem sowie über die Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in der nichtfinanziellen Erklärung
- Analytische Beurteilung von Angaben der nichtfinanziellen Erklärung
- Abgleich von Angaben mit den entsprechenden Daten im Konzernabschluss und Konzernlagebericht
- Beurteilung der Darstellung der Angaben

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die nichtfinanzielle Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2019 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

Verwendungszweck des Vermerks

Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der Gesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt.

Der Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung.

Frankfurt am Main, den 13. März 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Nicolette Behncke	ppa. Urata Biqkaj
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüferin

Zehn-Jahres-Übersicht

T205 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

		2019	2018 ⁷⁾	2017 ⁸⁾
Gewinn- und Verlustrechnung Lufthansa Konzern				
Umsatz	Mio. €	36.424	35.542	35.579
Ergebnis				
Adjusted EBIT (ab 2014)/Operatives Ergebnis (bis 2013)	Mio. €	2.026	2.836	2.969
Adjusted EBIT-Marge (ab 2014)/Operative Marge (bis 2013)	%	5,6	8,0	8,3
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	Mio. €	1.689	2.800	3.140
Ergebnis vor Ertragsteuern	Mio. €	1.860	2.784	3.158
Ertragsteuern	Mio. €	- 615	- 588	- 784
Auf Aktionäre der Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	Mio. €	1.213	2.163	2.340
Wesentliche Aufwandspositionen				
Personalaufwand	Mio. €	9.121	8.811	8.172
Gebühren	Mio. €	4.523	4.457	6.357
Treibstoff	Mio. €	6.715	6.087	5.232
Abschreibungen	Mio. €	2.776	2.205	2.383
Zinssaldo	Mio. €	- 315	- 144	- 195
Bilanz Lufthansa Konzern				
Vermögensstruktur				
Langfristiges Vermögen	Mio. €	31.374	27.559	24.749
Kurzfristiges Vermögen	Mio. €	11.285	10.654	11.029
davon flüssige Mittel	Mio. €	3.385	3.235	3.948
Kapitalstruktur				
Eigenkapital	Mio. €	10.256	9.573	9.110
davon Gezeichnetes Kapital	Mio. €	1.224	1.217	1.206
davon Rücklagen	Mio. €	7.710	6.083	5.461
Fremdkapital	Mio. €	32.403	28.640	26.668
davon Pensionsrückstellungen	Mio. €	6.659	5.865	5.116
davon Finanzschulden	Mio. €	10.030	6.685	6.814
Bilanzsumme	Mio. €	42.659	38.213	35.778
Sonstige Finanzdaten Lufthansa Konzern				
Investitionen	Mio. €	3.666	3.805	3.529
davon Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	Mio. €	3.486	3.709	3.338
davon Finanzanlagen	Mio. €	180	96	191
Operativer Cashflow	Mio. €	4.030	4.109	5.368
Free Cashflow	Mio. €	582	250	2.117
Kreditverschuldung				
Brutto	Mio. €	10.047	6.724	6.832
Netto	Mio. €	6.662	3.489	2.884
Deutsche Lufthansa AG				
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	Mio. €	595	339	2.455
Rücklagenzuführung/-entnahme	Mio. €	- 595	- 41	2.078
Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ausgezahlt	Mio. €	-	380	377
Dividende vorgeschlagen/ausgezahlt	€	-	0,80	0,80

	2016	2015	2014 ⁵⁾	2013 ⁴⁾	2012 ³⁾	2011	2010 ²⁾
	31.660	32.056	30.011	30.027	30.135	28.734	26.459
	1.752	1.817	1.171	699	839	820	1.020
	5,5	5,7	3,9	2,3	2,8	2,9	3,9
	2.190	1.555	879	851	1.622	773	1.386
	2.248	2.026	180	546	1.296	446	1.134
	-445	-304	-105	-220	-91	-157	-161
	1.776	1.698	55	313	1.228	-13	1.131
	7.354	8.075	7.335	7.356	6.741	6.678	6.491
	5.736	5.651	5.265	5.167	5.167	5.000	4.318
	4.885	5.784	6.751	7.115	7.392	6.276	4.964
	1.769	1.715	1.528	1.767	1.839	1.722	1.654
	-218	-170	-256	-346	-372	-288	-346
	24.504	23.526	22.227	19.419	18.782	18.627	18.963
	10.193	8.936	8.247	9.689	9.777	9.454	10.357
	3.937	3.093	2.738	4.698	4.966	3.998	5.380
	7.149	5.845	4.031	6.108	4.839	8.044	8.340
	1.200	1.189	1.185	1.180	1.177	1.172	1.172
	4.084	2.881	2.728	4.563	2.374	6.790	5.939
	27.548	26.617	26.443	23.000	23.720	20.037	20.980
	8.364	6.626	7.231	4.718	5.844	2.165	2.571
	6.575	6.370	5.958	6.337	6.910	6.424	7.184
	34.697	32.462	30.474	29.108	28.559	28.081	29.320
	2.231	2.568	2.773	2.499	2.358	2.560	2.271
	2.160	2.454	2.699	2.444	2.291	2.445	2.222
	71	114	74	55	67	115	49
	3.246	3.393	1.977	3.290	2.842	2.356	2.992
	1.138	834	-297	1.307	1.397	713	1.542
	6.638	6.440	6.156	6.393	6.919	6.440	7.207
	2.701	3.347	3.418	1.695	1.953	2.328	1.596
	1.169	1.034	-732	407	592	-116	483
	-935	-802	732	-200	-592	230	-208
	234	232	-	207	-	114	275
	0,50	0,50	-	0,45	-	0,25	0,60

T205 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT (Fortsetzung)

		2019	2018 ⁷⁾	2017 ⁶⁾
Wirtschaftliche Kennzahlen Lufthansa Konzern				
Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Umsatz)	%	5,1	7,8	8,9
Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern plus Zinsen auf Fremdkapital/Bilanzsumme)	%	5,3	7,8	9,9
Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	12,1	22,9	26,1
Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	18,1	29,1	34,7
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	24,0	25,1	25,5
Gearing (Nettokreditverschuldung plus bilanzierte Pensionsverpflichtungen/Eigenkapital)	%	129,9	97,7	87,8
Verschuldungsgrad (Nettokreditverschuldung/Bilanzsumme)	%	15,6	9,1	8,1
Innenfinanzierung (Cashflow/Investitionen)	%	109,9	108,0	152,1
Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA (ab 2017)				
Dynamische Tilgungsquote (bis 2016)	%	2,8	1,8	1,5
Umsatzeffektivität (Cashflow/Umsatz)	%	11,1	11,6	15,1
Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte minus kurzfristiges Fremdkapital)	Mrd. €	- 4,7	- 5,6	1,6
Anlagevermögensintensität (Anlagevermögen/Gesamtvermögen)	%	73,5	72,1	69,2
Abschreibungsquote Flugzeuge/Reservetriebwerke (kumulierte Abschreibung/kumulierte Anschaffungskosten)	%	50,7	51,7	52,5
Personalkennziffern				
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	137.784	134.330	128.856
Umsatz/Mitarbeiter	€	264.356	264.587	276.114
Personalaufwand/Umsatz	%	25,0	24,8	23,0
Leistungsdaten Lufthansa Konzern ¹⁾				
Fluggäste	Mio.	145,2	141,9	129,3
Angebote Sitzkilometer	Mio.	359.567	349.391	322.875
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	296.511	284.639	261.149
Sitzladefaktor	%	82,5	81,5	80,9
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	17.378	16.349	15.754
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	10.664	10.896	10.819
Fracht-Nutzladefaktor	%	61,4	66,6	68,7
Flüge	Anzahl	1.177.315	1.163.565	1.128.745
Verkehrsflugzeuge	Anzahl	763	763	728

¹⁾ Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Lufthansa Cargo.²⁾ Die GuV des Geschäftsjahres 2010 wurde aufgrund von IFRS 5 (Aufgegebene Geschäftsbereiche) wegen des beabsichtigten Verkaufs der bmi angepasst.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.

	2016	2015	2014 ⁵⁾	2013 ⁴⁾	2012 ³⁾	2011	2010 ²⁾
	7,1	6,3	0,6	1,8	4,3	1,6	4,3
	7,3	7,3	2,0	3,6	6,4	3,3	5,7
	25,2	29,5	1,9	5,3	25,6	0,0	13,7
	31,4	34,7	4,5	8,9	26,8	5,5	13,6
	20,6	18,0	13,2	21,0	16,9	28,6	28,4
	154,8	170,6	264,2	105,0	161,1	55,9	50,0
	7,8	10,3	11,2	5,8	6,8	8,3	5,4
	145,5	132,1	71,3	131,7	120,5	92,0	131,7
	28,7	30,7	20,8	37,0	34,4	49,7	59,7
	10,3	10,6	6,6	11,0	9,7	8,8	11,9
	-0,8	-3,5	-2,7	-1,3	0,0	-0,3	0,5
	70,6	72,5	72,9	66,7	65,8	66,3	64,7
	49,7	51,6	51,4	52,6	54,2	54,4	53,9
	123.287	119.559	118.973	117.414	118.368	119.084	117.066
	256.799	268.119	252.251	255.736	254.587	241.292	226.018
	23,2	25,2	24,4	24,5	22,4	23,2	24,5
	109,7	107,7	106	104,6	103,6	100,6	92,7
	286.555	273.975	268.104	262.682	260.169	258.263	234.377
	226.639	220.396	214.643	209.649	205.015	200.376	186.452
	79,1	80,4	80,1	79,8	78,8	77,6	79,6
	15.117	14.971	14.659	14.893	14.749	16.260	15.298
	10.071	9.930	10.249	10.285	10.240	10.861	10.429
	66,6	66,3	69,9	69,1	69,4	66,8	68,2
	1.021.919	1.003.660	1.001.961	1.028.260	1.067.362	1.050.728	1.008.988
	617	600	615	622	627	696	710

Glossar

Begriffe aus dem Luftverkehr

Durchschnittserlöse/Yields Die durchschnittlich pro Leistungseinheit erzielten Verkehrserlöse. Sie beziehen sich auf verkaufte Sitz-/Passagier- oder Tonnenkilometer, können aber auch für reine Mengeneinheiten – etwa pro Passagier oder Kilometer – ermittelt werden.

Hub/Drehkreuz In der Luftfahrt ist ein Hub ein zentraler Verkehrsknotenpunkt beziehungsweise der „Umsteigeflughafen“ einer Fluggesellschaft. Fluggäste sowie Güter werden zunächst von ihrem Abflugort zu einem „Heimatflughafen“ der Airline (dem Hub) transportiert, um von dort mit Passagieren und Gütern aus anderen Abflugorten – aber mit dem gleichen Ziel – zu ihrem Zielort zu fliegen.

IATA International Air Transport Association – Internationaler Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften.

Low-Cost-Carrier Low-Cost-Carrier sind Fluggesellschaften mit überwiegend niedrigen Ticketpreisen, jedoch mit reduziertem beziehungsweise zusätzlich kostenpflichtigem Service an Bord und Boden. Die Abflüge erfolgen meist von Sekundärflughäfen, dementsprechend außerhalb der Ballungszentren (zum Beispiel Hahn im Hunsrück).

MRO Abkürzung (Maintenance, Repair and Overhaul) für die Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen.

Network Airlines Diese Fluggesellschaften bieten im Unterschied zu den Low-Cost-Carriern ein ausgedehntes, meist weltweites Streckennetz über ein oder mehrere Drehkreuze (Hubs) mit aufeinander abgestimmten Anschlussflügen an.

Sitzkilometer/Tonnenkilometer Leistungseinheit im Luftverkehr. Ein angebotener Sitz-/Passagierkilometer (ASK) bedeutet: Ein Sitzplatz wird für einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Sitz-/Passagierkilometer (RPK) bedeutet: Ein Passagier wird einen Kilometer weit befördert. Ein angebotener Tonnenkilometer (TKO) bedeutet: Die angebotene Kapazität im Umfang von einer Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Tonnenkilometer (RKT) bedeutet: Eine transportierte Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer weit befördert.

Sitzladefaktor/Nutzladefaktor Auslastung der Kapazitäten in Prozent. Der Nutzladefaktor bezeichnet das Verhältnis der verkauften zur angebotenen Leistung. Der Sitzladefaktor (SLF) gilt für die Passagierbeförderung, der Nutzladefaktor (NLF) für den Frachttransport oder die Gesamtleistung.

Stückkosten/Stückerlöse Kennzahl im Luftverkehr. Bei den Stückkosten (CASK) handelt es sich um die operativen Aufwendungen dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer. Bei den Stückerlösen (RASK) handelt es sich um die Erlöse dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer.

Finanzbegriffe

Adjusted EBIT Führende Gewinngröße für die Unternehmensprognose. Es handelt sich hierbei um das EBIT bereinigt um Ergebniseffekte aus Bewertung von Vermögensgegenständen, Ergebniseffekte aus Veräußerung von Vermögensgegenständen sowie Bewertungseffekte von Pensionsrückstellungen. ➔ S. 32 ff.

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.

➔ T075 Konzern-Kapitalflussrechnung, S. 143.

Compliance Compliance soll das rechtmäßige Verhalten eines Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter im Hinblick auf die Einhaltung relevanter gesetzlicher Ge- und Verbote sicherstellen.

Directors' Dealings Handel von Aufsichtsrats-, Vorstands- und Bereichsvorstandsmitgliedern oder deren Angehörigen mit Wertpapieren „ihres“ Unternehmens.

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/Nettoliquidität 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.

Total Shareholder Return Finanzkennzahl. Sie zeigt die Rendite, die der Anleger aus der Steigerung des Börsenwerts beziehungsweise Aktienkurses plus der Dividendenzahlung erwirtschaftet. Den Total Shareholder Return ermittelt man aus: Schlusskurs des Berichtsjahres plus ausgezahlter Dividende aus dem Vorjahr, multipliziert mit 100, dividiert durch den Schlusskurs des Vorjahres.

Trade Working Capital Finanzkennzahl. Zur Beurteilung der Liquidität eines Unternehmens wird die Differenz zwischen kurzfristigen Vermögenswerten und kurzfristigen Schulden ermittelt.

Umsatzrendite Finanzkennzahl. Sie gibt das Verhältnis von Ergebnis vor Ertragsteuern/Konzernergebnis zu Umsatzerlösen an.

Verkehrserlöse Erlöse aus dem reinen Flugbetrieb. Dazu zählen Umsätze, die im Passagier- und Frachttransport und mit damit zusammenhängenden Nebenleistungen erzielt wurden.

Vinkulierte Namensaktien Namensaktien, die nur mit Zustimmung der Gesellschaft übertragen werden dürfen.

Weighted Average Cost of Capital – WACC Durchschnittliche Verzinsung des Kapitals. Die Kapitalverzinsung wird mit einem gewichteten Durchschnitt der Fremd- und Eigenkapitalkosten errechnet.

Wertberichtigung Außerplanmäßige Abschreibung von Vermögenswerten. Eine Wertberichtigung wird notwendig, wenn der „erzielbare Betrag“ – der höhere der beiden Werte Nettoveräußerungspreis oder Nutzungswert – unter den Buchwert gesunken ist. Planmäßige Abschreibungen stellen dagegen die systematische Verteilung des Abschreibungsvolumens eines Vermögenswerts über dessen Nutzungsdauer dar.

Wet-Lease Anmietung eines Flugzeugs von einer anderen Fluggesellschaft einschließlich dessen Cockpit- und Kabinencrew sowie Wartung und Versicherung.

Grafik- und Tabellenverzeichnis

Grafiken

Kennzahlen

G01	Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz	1
------------	--	---

Lufthansa Aktie

G02	Kursverlauf der Lufthansa Aktie	11
G03	Analystenempfehlungen	12
G04	Aktionärsstruktur nach Nationalitäten	12

Grundlagen des Konzerns

G05	Struktur Lufthansa Group	15
G06	Ziel: Nummer Eins für Kunden, Aktionäre und Mitarbeiter	17
G07	Finanzstrategie	20
G08	Entwicklung Adjusted ROCE (nach Steuern)	21
G09	Entwicklung der Beschäftigten	26
G10	Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern	26
G11	Mitarbeiter nach Regionen	26

Wirtschaftsbericht

G12	Preisentwicklung Brent und Kerosin	29
G13	Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	37
G14	Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen	38
G15	Investitionen nach Geschäftsfeldern	38
G16	Cashflow und Investitionen	39
G17	Bilanzstruktur	41
G18	Zielerreichung 2019	43

Geschäftsfelder

G19	Network Airlines: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	47
G20	Eurowings: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	54
G21	Logistik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	57
G22	Technik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	60
G23	Catering: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	63

Chancen- und Risikobericht

G24	Risikomanagement bei der Lufthansa Group	65
G25	Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken	67
G26	Gesicherter Ölpreis Lufthansa Group 2020	72
G27	Sicherungsstrategie Lufthansa Group	72

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

G28	Aspekte, Sachverhalte und Leistungsindikatoren	80
G29	Vier Säulen für den Klimaschutz	83
G30	Maßnahmen zur Reduktion von Plastikabfällen	86
G31	Maßnahmen für aktiven Schallschutz	88
G32	Kernelemente menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht	99

Corporate Governance

G33	Ausschüsse des Aufsichtsrats	112
G34	Governance der Vorstandsvergütung	116
G35	Zieldirektvergütung	117
G36	Jahresbonus 2019: Nachhaltigkeitsziel „Kunde“	118
G37	Jahresbonus 2019: Nachhaltigkeitsziel „Mitarbeiter“	119
G38	LTI 2019: Zielerreichung Adjusted ROCE	120
G39	LTI 2019: Zielerreichung relativer Total Shareholder Return	120
G40	LTI 2019: Zielerreichung Nachhaltigkeitsziel	121
G41	Übersicht der Änderungen am Vorstandsvergütungssystem	128
G42	Mehrfährige variable Vergütung (LTI) 2020	129

Tabellen

Kennzahlen

T001	Kennzahlen Lufthansa Group	U2 *
T002	Network Airlines	1
T003	Eurowings	1
T004	Logistik	2
T005	Technik	2
T006	Catering	2

Lufthansa Aktie

T007	Kennzahlen zur Lufthansa Aktie	12
T008	Daten zur Lufthansa Aktie	13

Grundlagen des Konzerns

T009	Berechnung Adjusted ROCE und Kapitalkosten	21
T010	Entwicklung der Ratings	22
T011	Lufthansa Bewertung durch die Ratingagenturen	22
T012	Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA	23
T013	Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge	24
T014	Flottenbestellungen Lufthansa Group	24

Wirtschaftsbericht

T015	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)	28
T016	Währungsentwicklung	28
T017	Zinsentwicklung	28
T018	Absatzentwicklung in der Luftfahrt 2019	30
T019	Ergebnisentwicklung in der Luftfahrt	30
T020	Einfluss der Effekte aus der Umgliederung der Kompensationszahlungen für ausgefallene oder verspätete Flüge auf die betroffenen Positionen	33
T021	Umsatz und Erträge	34
T022	Aufwendungen	35
T023	Überleitung Ergebnisse	36
T024	Ergebnisstruktur Lufthansa Group	37
T025	Entwicklung von Ergebnissen und Dividende	38
T026	Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group	40
T027	Entwicklung von Konzernergebnis, Eigenkapital, Eigenkapitalquote und Eigenkapitalrendite	42
T028	Berechnung Nettokreditverschuldung	42
T029	Zielerreichung und Entwicklung wesentlicher KPIs	44

Geschäftsfelder

T030	Kennzahlen Network Airlines	45
T031	Leistungsdaten Network Airlines	46
T032	Entwicklung der Verkehrsgebiete Network Airlines	46
T033	Operative Kennzahlen Network Airlines	47
T034	Aufwendungen Network Airlines	47
T035	Kennzahlen Lufthansa German Airlines	48
T036	Kennzahlen SWISS	49
T037	Kennzahlen Austrian Airlines	50
T038	Kennzahlen Eurowings	52
T039	Leistungsdaten Eurowings	53
T040	Entwicklung der Verkehrsgebiete Eurowings	53
T041	Operative Kennzahlen Eurowings	54
T042	Aufwendungen Eurowings	54
T043	Kennzahlen Logistik	55
T044	Leistungsdaten und operative Kennzahlen Logistik	56
T045	Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Cargo	57
T046	Aufwendungen Logistik	57
T047	Kennzahlen Technik	58
T048	Aufwendungen Technik	60
T049	Kennzahlen Catering	61
T050	Aufwendungen Catering	62
T051	Kennzahlen Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	63

* Umschlag vorne

Chancen- und Risikobericht

T052	Top-Risiken Lufthansa Group	68
-------------	-----------------------------	----

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

T053	GRI-Inhaltsindex	104
T054	Sustainable Development Goals (SDG)	105

Prognosebericht

T055	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) Prognose 2019 bis 2023 gegenüber Vorjahr	106
-------------	---	-----

Corporate Governance

T056	Jahresbonus 2019: Matrix Finanzielle Ziele	118
T057	Jahresbonus 2019: Zielerreichung Nachhaltigkeitsziele	119
T058	Aktienoptionsprogramm 2015: Zielerreichung	121
T059	Gesamtbezüge des Vorstands (HGB) 2018/2019	123
T060	Aktienprogramme	124
T061	Wertentwicklung Aktienprogramme	124
T062	Pensionsanwartschaften nach HGB und IFRS	125
T063	Gewährte Zuwendungen	126
T064	Zufluss	127
T065	Vergütungen Aufsichtsrat	130

Erläuterungen zum Einzelabschluss

T066	Entwicklung der Verkehrsgebiete der Deutschen Lufthansa AG	133
T067	Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB	134
T068	Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB	135

Konzernabschluss

T069	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	138
T070	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	139
T071	Konzernbilanz – Aktiva	140
T072	Konzernbilanz – Passiva	141
T073	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	142
T074	Konzern-Kapitalflussrechnung	143

Allgemeine Angaben

T075	IFRS-Verlautbarung (mit Anwendungspflicht ab Geschäftsjahr 2019)	144
T076	Überleitung Leasingverbindlichkeiten	145
T077	Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten	145
T078	IFRS-Verlautbarung (durch EU übernommen)	146
T079	IFRS-Verlautbarung (bisher noch kein EU-Endorsement erfolgt)	147
T080	Wechselkurse	150
T081	Nutzungsdauern für Sachanlagen	150

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

T082	Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen 2018/2019	157
T083	Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen 2018/2019	158
T084	Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	159
T085	Sonstige betriebliche Erträge	159
T086	Vertraglich vereinbarte Leasingzahlungen (Leasinggeber)	159
T087	Materialaufwand	160
T088	Personalaufwand	160
T089	Mitarbeiter	160
T090	Abschreibungen	160
T091	Sonstige betriebliche Aufwendungen	161
T092	Beteiligungsergebnis	161
T093	Zinsergebnis	161
T094	Übrige Finanzposten	162
T095	Ertragsteuern	162
T096	Steuerüberleitungsrechnung	162
T097	Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten	163
T098	Nutzungsbegrenzungen nicht aktivierter Verlustvorträge	163
T099	Ergebnis je Aktie	163

Erläuterungen zur Konzernbilanz

T100	Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	164
T101	Werthaltigkeitsprüfungen der Firmenwerte 2018/2019	165
T102	Werthaltigkeitsprüfungen der Slots 2018/2019	166
T103	Werthaltigkeitsprüfungen der Marken 2018/2019	166 f.
T104	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	167
T105	Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten	168
T106	Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten	169
T107	Zum Stichtag fest bestellte Sachanlagen	169
T108	Nutzungsrechte	170
T109	Erfolgswirksame Leasingaufwendungen	171
T110	Angaben zu Verlängerungsoptionen und variablen Leasingzahlungen	171
T111	Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse	171
T112	Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	172
T113	Bilanzdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	172
T114	Ergebnisdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	172
T115	Bilanzdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, München-Flughafen	173
T116	Ergebnisdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co. oHG, München-Flughafen	173
T117	Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter Gemeinschaftsunternehmen	173
T118	Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter assoziierten Unternehmen	173
T119	Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere	173
T120	Langfristige Ausleihungen und Forderungen	174
T121	Vorräte	174
T122	Vertragsvermögenswerte	174
T123	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	174
T124	Aktiva und Passiva der Veräußerungsgruppe „Europäische Geschäftsaktivitäten der LSG Group“ nach Konsolidierung zum 31.12.2019 und sonstige Forderungen	175
T125	Eigen- und Fremdkapital	177
T126	Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income)	177
T127	Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern	178
T128	Leistungsorientierte Versorgungszusagen	180
T129	Überleitung Finanzierungsstatus	181
T130	Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen	181
T131	Entwicklung des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens	181
T132	Pensionsrückstellungen	182
T133	Aufwendungen und Erträge für leistungsorientierte Pensionspläne	182
T134	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei deutschen Gesellschaften	182
T135	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei ausländischen Gesellschaften	183
T136	Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen, Stand 2018/2019	183
T137	Zusammensetzung des Planvermögens	184
T138	Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen, Stand 2018/2019	185
T139	Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen	185
T140	Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2018/2019	186 f.
T141	Finanzierungsstand	187
T142	Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen, Stand 2018/2019	188
T143	Finanzschulden 31.12.2018/31.12.2019	188
T144	Fälligkeitsanalyse von Leasingverbindlichkeiten	188
T145	Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	188
T146	Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	189

T147	Outperformance-Option – Übersicht	189	T174	USD-Investitionsexposure, gesichert in CHF	205
T148	Performance-Option – Performanceziele	189	T175	Sensitivitätsanalyse nach Währungen	206
T149	Performance-Option – Auszahlungsbeträge	189	T176	Zinsexposure nach Zinssicherungen	206
T150	Relativer TSR – Zielerreichung und Auszahlung	190	T177	Nominalvolumen der Zinssicherungsgeschäfte	206
T151	Entwicklung des Optionsbestands	190	T178	Sensitivitätsanalyse nach Zinsniveau	206
T152	Beizulegende Zeitwerte der Optionsrechte 31.12.2018/31.12.2019	190	T179	Nominalvolumen variabel verzinsten Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen	207
T153	Referenzpreis	191	T180	Treibstoffexposure	207
T154	Erwartete Volatilitäten	191	T181	Sensitivitätsanalyse des Treibstoffpreises	207
T155	Vertragsverbindlichkeiten	192	T182	Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente 31.12.2018/31.12.2019	208
T156	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	192	T183	In Sicherungsbeziehungen designierte Grundgeschäfte 2018/2019	209 f.
T157	Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	193	T184	Eigenkapitalüberleitungsrechnung für Cashflow Hedges 2018/2019	210
Erläuterungen zur Segmentberichterstattung			T185	Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	211
T158	Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2018/2019	194 f.	T186	Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus nicht derivativen Finanzinstrumenten	211
T159	Restatementeffekte Kompensationszahlungen nach den berichtspflichtigen Segmenten	196	T187	Risikoversorgespiegel 2018/2019	212
T160	Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen 2018/2019	196 f.	T188	Wertminderungsmatrix für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2018/2019	213
T161	Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern 2018/2019	196 f.	T189	Kreditrisikokonzentrationen von Kreditkartenforderungen	213
Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung			T190	Ratings der Wertpapiere – Fremdkapital	214
T162	Wesentliche nicht zahlungswirksame Erträge und Aufwendungen	198	T191	Haftungsverhältnisse	214
T163	Finanzschulden 2018/2019	199	T192	Honorar des Abschlussprüfers	216
Sonstige Erläuterungen			T193	Zusätzliche Honorare des Abschlussprüfers	216
T164	Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz zum 31.12.2018/31.12.2019	200	Zusammensetzung des Konzerns		
T165	Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz zum 31.12.2018/31.12.2019	201	T194	Veränderungen Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.01.2019 bis 31.12.2019	218
T166	Nettoergebnis für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien 2018/2019	202	T195	Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften	219
T167	Finanzschulden	202	T196	An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen	220 f.
T168	Fair Value-Hierarchie von Vermögenswerten zum 31.12.2018/31.12.2019	203	T197	Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen	221
T169	Fair Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten zum 31.12.2018/31.12.2019	203	T198	Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	221
T170	Saldierungen von finanziellen Vermögenswerten zum 31.12.2018/31.12.2019	204	T199	Vorstandsvergütung (IFRS)	222
T171	Saldierungen von finanziellen Verbindlichkeiten zum 31.12.2018/31.12.2019	204	T200	Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2019	231 ff.
T172	Währungsexposure, Stand 2019	205	T201	Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2019	238
T173	USD-Investitionsexposure, gesichert in EUR	205	T202	Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2019	238
			T203	Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2019	238
			T204	Übrige Anteile zum 31.12.2019	239 ff.
			Weitere Informationen		
			T205	Zehn-Jahres-Übersicht	246 ff.

Impressum

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG
Venloer Str. 151 – 153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion

Dennis Weber (Ltg.)
Patrick Winter

Fotos

Laird Kay
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, Airporting
60546 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 696 – 28001
Telefax: +49 69 696 – 90990
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:

 www.lufthansagroup.com/investor-relations

Finanzkalender 2020

- 19. März** Veröffentlichung Geschäftsbericht 2019
- 5. Mai** Hauptversammlung
- t.b.a.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – März 2020
- 6. Aug.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – Juni 2020
- 5. Nov.** Veröffentlichung Zwischenbericht Januar – September 2020

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Geschäftsbericht 2019 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind erkennbar an zukunftsgerichteten Begriffen wie zum Beispiel „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“, „können“, „könnten“, „sollten“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrunde liegenden Erwartungen oder Annahmen könnten die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen.

Es besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den in den zukunftsgerichteten Aussagen vorhergesehenen Ergebnissen wesentlich unterscheiden. Lufthansa übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt nicht, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse bzw. Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Hinweis

Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Geschäftsbericht als Synonyme verwendet. Zur Vereinfachung der Sprache haben wir in unserem Bericht die maskuline Form verwendet. Wir bitten um Ihr Verständnis.

Sämtliche Veränderungsangaben beziehen sich auf den Vorjahresvergleichszeitraum, sofern nicht anderweitig angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

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