

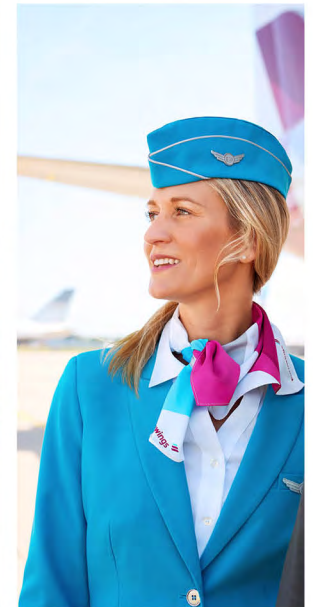
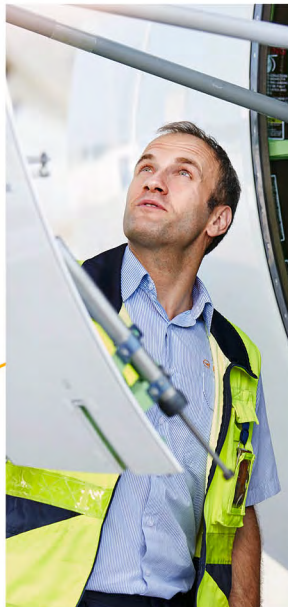


LUFTHANSA GROUP

Geschäftsbericht 2023

CONNECTING

PEOPLE, CULTURES AND ECONOMIES
IN A SUSTAINABLE WAY



lufthansagroup.com
investor-relations.lufthansagroup.com

INHALT

3	Unternehmen	160	Konzernabschluss
4	Kennzahlen	161	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
5	Der Vorstand	161	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
7	Brief des Vorstands	162	Konzernbilanz
9	Bericht des Aufsichtsrats	163	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
14	Lufthansa Aktie	164	Konzern-Kapitalflussrechnung
		165	Konzernanhang
17	Zusammengefasster Lagebericht	267	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
18	Grundlagen des Konzerns		
34	Wirtschaftsbericht	268	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
52	Geschäftsfelder		
73	Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	278	Vergütungsbericht
125	Chancen- und Risikobericht		
143	Prognosebericht	299	Weitere Informationen
148	Corporate Governance		
155	Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)		

Navigation im Bericht per Mausklick

 Inhaltsverzeichnis Kapiteltrenner In-PDF Suche

Weiterführende Informationen

 Seitenverweis Internetverweis

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

UNTERNEHMEN

- Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern.
- Sie setzt sich aus den Geschäftsfeldern Passagier-Airlines, Logistik und Technik sowie den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zusammen.

Wesentliche Kennzahlen 2023



Umsatz
in Mrd. €

+ 15 %



Adjusted EBIT
in Mrd. €

+ 76 %



7,6

Adjusted EBIT-Marge
in %

+ 2,7 P.

KENNZAHLEN LUFTHANSA GROUP

T001 KENNZAHLEN LUFTHANSA GROUP

		2023	2022	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis¹⁾				
Umsatzerlöse	Mio. €	35.442	30.895	15
davon Verkehrserlöse	Mio. €	29.926	25.864	16
Operative Erträge	Mio. €	38.429	33.268	16
Operative Aufwendungen	Mio. €	35.960	31.771	13
Adjusted EBITDA ²⁾	Mio. €	4.910	3.719	32
Adjusted EBIT ²⁾	Mio. €	2.682	1.520	76
EBIT	Mio. €	2.669	1.419	88
Konzernergebnis	Mio. €	1.673	791	112
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
Bilanzsumme	Mio. €	45.321	43.335	5
Eigenkapitalquote	%	21,4	19,6	1,8 P.
Nettokreditverschuldung	Mio. €	5.682	6.871	- 17
Netto-Pensionsverpflichtungen	Mio. €	2.676	1.993	34
Verhältnis Nettokreditverschuldung + Netto-Pensionsverpflichtungen zu Eigenkapital	Quote	46:54	51:49	
Operativer Cashflow	Mio. €	4.945	5.168	- 4
Bruttoinvestitionen ³⁾	Mio. €	3.576	2.379	50
Nettoinvestitionen	Mio. €	2.811	2.286	23
Adjusted Free Cashflow ²⁾	Mio. €	1.846	2.526	- 27
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen¹⁾				
Adjusted EBITDA-Marge ²⁾	%	13,9	12,0	1,9 P.
Adjusted EBIT-Marge ²⁾	%	7,6	4,9	2,7 P.
EBIT-Marge	%	7,5	4,6	2,9 P.
Adjusted ROCE ²⁾	%	13,1	7,6	5,5 P.

		2023	2022	Veränderung in %
Lufthansa Aktie				
Jahresschlusskurs	€	8,05	7,77	4
Ergebnis pro Aktie	€	1,40	0,66	112
Dividendenvorschlag	€	0,30	-	
Leistungs- und Umweltdaten⁴⁾				
Flüge	Anzahl	946.132	826.603	14
Fluggäste	Tsd.	122.535	101.775	20
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	300.582	259.428	16
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	249.269	207.030	20
Sitzladefaktor	%	82,9	79,8	3,1 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	15.497	14.194	9
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8.735	8.562	2
Fracht-Nutzladefaktor	%	56,4	60,3	- 3,9 P.
Spezifischer CO ₂ -Ausstoß	Gramm	88,4	90,0	- 2
Mitarbeitende				
Mitarbeitende zum Stichtag	Anzahl	96.677	109.509	- 12
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	110.264	106.889	3

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst aufgrund des Verkaufs der LSG Group.

→ **Finanzielle Entwicklung, S. 40, Anhang, S. 165.**

²⁾ Herleitung → **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung S. 23, Finanzielle Entwicklung, S. 40.**

³⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

⁴⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

Veröffentlichungstag: 7. März 2024.

KENNZAHLEN GESCHÄFTSFELDER

PASSAGIER-AIRLINES

T002 KENNZAHLEN PASSAGIER-AIRLINES

		2023	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	28.337	25
davon Verkehrserlöse	Mio. €	26.701	29
Adjusted EBIT	Mio. €	2.033	
Adjusted EBIT-Marge	%	7,2	8,5 P.
Adjusted ROCE	%	19,4	22,2 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	3.095	52
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	60.924	7

Zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines gehören die Netzwerk-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines, die ihren Kundinnen und Kunden ein Premium-Angebot mit qualitativ hochwertigem Produkt und Service bieten, sowie Eurowings, die sich als Value-Carrier mit ausschließlichem Fokus auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre auf der europäischen Kurz- und Mittelstrecke positioniert.

LOGISTIK

T003 KENNZAHLEN LOGISTIK

		2023	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.977	- 36
davon Verkehrserlöse	Mio. €	2.775	- 37
Adjusted EBIT	Mio. €	219	- 86
Adjusted EBIT-Marge	%	7,4	- 27,2 P.
Adjusted ROCE	%	7,3	- 46,9 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	191	- 25
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	4.152	2

Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG auch die auf das Management von Luftfracht-containern spezialisierte Jettainer-Gruppe, die auf besonders eilige Sendungen spezialisierte time:matters-Gruppe, die auf maßgeschneiderte Lösungen für die E-Commerce-Branche spezialisierten Töchter heyworld und CB Customs Broker, den Spezialisten für alle Bereiche rund um Zoll und Zollabwicklung, sowie die fünfzigprozentige Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic.

TECHNIK

T004 KENNZAHLEN TECHNIK

		2023	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	6.547	18
davon Außenumsatz	Mio. €	4.389	10
Adjusted EBIT	Mio. €	628	13
Adjusted EBIT-Marge	%	9,6	- 0,4 P.
Adjusted ROCE	%	12,0	0,6 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	137	38
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	22.870	12

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



Deutsche Lufthansa AG

DER VORSTAND



Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands

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



Christina Foerster
Markenführung & Nachhaltigkeit

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



Harry Hohmeister
Global Markets & Network

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





Detlef Kayser
Flotte & Technologie

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



Michael Niggemann
Personal & Infrastruktur, Arbeitsdirektor

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



Remco Steenbergen
Finanzen

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



**Brief des Vorstands**

Sehr geehrte Damen
und Herren,
liebe Aktionärinnen
und Aktionäre,

2023 war für die Lufthansa Group eines der wirtschaftlich besten Jahre. Die Erholung der Nachfrage nach Flugreisen nach der Corona-Pandemie setzte sich weiter fort. Vor allem touristische Reisen in den Sommermonaten waren sehr gefragt, und wir haben unser Angebot insbesondere zu Privatreisezielen noch weiter ausgebaut. Insgesamt durften wir im vergangenen Jahr wieder mehr als 120 Millionen Passagiere an Bord unserer Flugzeuge begrüßen und sicher an ihr jeweiliges Ziel fliegen.

Erstmals waren alle unsere eigenständigen Fluggesellschaften profitabel. Dabei erzielten SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings Rekordergebnisse. Die branchenweit weiter steigende Zahl von Flugreisen führte zu einer deutlich höheren Nachfrage auch nach Wartungs- und Reparaturleistungen und ermöglichte damit ein Rekordergebnis der Lufthansa Technik. Lediglich im Geschäftsfeld Logistik entwickelte sich das Ergebnis aufgrund der branchenweiten Normalisierung nach der coronabedingten Sonderkonjunktur rückläufig.

Insgesamt hat sich das Ergebnis der Lufthansa Group im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert. Das Adjusted EBIT stieg auf rund 2,7 Mrd. EUR. Damit haben wir das drittbeste Ergebnis der Unternehmensgeschichte erzielt. Mit einem Adjusted ROCE von über 13 % konnten wir unser Ziel einer Kapitalrendite von über 10 % übertreffen. An diesem Erfolg möchten wir unsere



Aktionärinnen und Aktionäre teilhaben lassen und werden der Hauptversammlung die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie vorschlagen.

Eine wichtige Voraussetzung hierfür war die Stärkung unserer Bilanz. Unsere Verschuldung konnten wir im Geschäftsjahr 2023 weiter deutlich reduzieren. Mit 5,7 Mrd. EUR liegt sie nun sogar rund eine Milliarde Euro unter dem Vorkrisenniveau des Jahres 2019. Die verfügbare Liquidität ist deutlich höher. Damit haben wir uns noch stabiler aufgestellt, um zukünftige Herausforderungen zu bewältigen. Unsere positive Entwicklung wird am Kapitalmarkt honoriert: So bewerten alle führenden Ratingagenturen die Lufthansa Group inzwischen mit Investment Grade.

Unseren Umbau vom Luftfahrt-Konzern zu einer globalen Airline-Gruppe haben wir 2023 mit hoher Geschwindigkeit vorangetrieben. Das Catering-Geschäft haben wir Ende Oktober verkauft. Den Abschluss des Verkaufs von AirPlus, unserem Zahlungsspezialisten, erwarten wir im Sommer 2024. Damit können wir uns noch stärker auf den Kern unseres Geschäfts konzentrieren: unsere Airlines. Mit unserer neu gegründeten Lufthansa City Airlines werden wir die Profitabilität unseres Kurzstreckennetzwerks steigern und Wachstumschancen wahrnehmen. Darüber hinaus haben wir uns mit dem italienischen Ministerium für Wirtschaft und Finanzen auf den Erwerb einer Minderheitsbeteiligung an der italienischen Fluggesellschaft ITA Airways geeinigt. Wir sind insbesondere mit der EU-Kommission im intensiven Dialog, um die Freigabe der Transaktion im laufenden Jahr zu erreichen.

Mit Blick auf die Leistung, die wir für unsere Kundinnen und Kunden erbracht haben, fällt die Bewertung des Jahres 2023 nicht uneingeschränkt positiv aus. Zwar konnten wir die operative Stabilität im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessern. Vor allem in den Sommermonaten waren wir aber noch nicht immer auf dem Qualitäts- und Pünktlichkeitslevel, das wir anstreben und das unsere Gäste zu Recht von uns erwarten.

Deswegen ist es für das Geschäftsjahr 2024 unser erklärtes Ziel, unserem Premiumanspruch durchgängig gerecht zu werden und unser Qualitätsversprechen gegenüber unseren Gästen einzulösen. Dazu haben wir eine Produkt- und Serviceoffensive gestartet, und im Zuge der größten Flottenmodernisierung unserer Geschichte erwarten wir 2024 die Auslieferung von mindestens 30 neuen Flugzeugen.

Mit unserem neuen Kabinenprodukt „Allegris“ bei Lufthansa Airlines und „SWISS Senses“ bei der SWISS setzen wir wieder Premium-Maßstäbe in der Branche. Rechtzeitig zum Sommer 2024 erwarten wir unser erstes Langstreckenflugzeug mit der neuen Allegris-Kabine an Bord. Durchschnittlich werden wir 2024 alle zehn Tage ein neues Flugzeug in unserer Flotte willkommen heißen. Im Geschäftsjahr 2023 haben wir weitere 22 Langstrecken- sowie 80 Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge bestellt. Damit umfasst unser Orderbuch nun rund 250 fest bestellte Flugzeuge der neuesten Generation – für mehr Komfort für unsere Gäste und weniger Emissionen.

Unsere ambitionierten Klimaschutzziele sehen eine neutrale CO₂-Bilanz bis 2050 vor; bereits bis 2030 wollen wir die Netto-CO₂-Emissionen im Vergleich zu 2019 halbieren. Neben der Modernisierung unserer Flotte setzen wir hierfür verstärkt auf die Nutzung nachhaltiger Treibstoffe und arbeiten eng mit Partnern in Forschung und Industrie zusammen, um ihre Entwicklung voranzutreiben. Auch unsere Bestandsflotten optimieren wir immer weiter. Mittlerweile sind bereits 15 Flugzeuge vom Typ Boeing 777 mit der von Lufthansa Technik und BASF entwickelten AeroSHARK-Folie im Einsatz – einer innovativen Oberflächentechnologie, die den Luftwiderstand und damit den CO₂-Ausstoß reduziert.

Bei allem nötigen Wandel, an einem halten wir fest: Die Lufthansa Group verbindet Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise.

CONNECTING PEOPLE, CULTURES AND ECONOMIES IN A SUSTAINABLE WAY

Das ist unser Leitbild und gleichzeitig der Titel des diesjährigen Geschäftsberichts.

Jeden Tag bringen wir mit unseren Airlines 4.000 Flüge in die Luft, zu mehr als 300 Zielen in rund 100 Ländern. Wir verbinden Familien, Freunde und Geschäftspartner, tragen zu gesellschaftlichem Austausch, Wohlstand und Völkerverständigung bei und sichern Produktions- und Lieferketten. Täglich bringen wir die Welt ein Stück näher zusammen, schaffen Möglichkeiten für Dialog und grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Kultureller Austausch und Unternehmenskultur sind sowohl für unseren wirtschaftlichen Erfolg als auch für Engagement und Wohlbefinden unserer Mitarbeitenden elementar. Unser Kulturprogramm fördert das individuelle Selbstverständnis unserer Gesellschaften und stärkt zugleich unser Kulturverständnis als Gruppe – mit Vielfalt in all ihren Dimensionen als zentraler Säule für unsere kulturelle Identität.

Gemeinsam wollen wir die positive Entwicklung des Unternehmens fortsetzen – zum Wohle unserer Gäste, Mitarbeitenden und Aktionärinnen und Aktionäre. Trotz des herausfordernden Umfelds, das geprägt ist von geopolitischen Unsicherheiten, wirtschaftlicher Volatilität und einer weiterhin hohen Kosteninflation, ist es unser Ziel, das Ergebnisniveau des vergangenen Jahres zu halten. Wir freuen uns, dass Sie uns auf unserem Weg begleiten.

Frankfurt, im Februar 2024



Carsten Spohr

Vorsitzender des Vorstands



Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Damen
und Herren,
liebe Aktionärinnen
und Aktionäre,

das Jahr 2023 war für die Lufthansa Group in vielerlei Hinsicht ein Jahr des Aufschwungs. Bereits Anfang des Jahres zeigte sich anhand der Buchungslage ein wieder erwachtes Bedürfnis unserer Kundinnen und Kunden zu reisen. Dieser Trend setzte sich erfreulicherweise über das ganze Jahr fort: Die Lufthansa Group erlebte daher den umsatzstärksten Sommer ihrer Unternehmensgeschichte. Im Geschäftsjahr 2023 konnten wir einen deutlichen Schritt hin zu unserem Ziel einer Adjusted EBIT-Marge von mindestens 8 % machen. Gleichzeitig wurde erneut ein deutlich positiver Adjusted Free Cashflow erwirtschaftet. Mit der Abgabe der LSG Group und des vereinbarten Verkaufs der Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH wurde die Strategie weiter umgesetzt, sich stärker auf das Airline-Kerngeschäft zu konzentrieren. Ebenso steht die Einigung über den Erwerb von Anteilen an ITA Airways im Zeichen dieser strategischen Ausrichtung.

Der Aufsichtsrat hat auch im Geschäftsjahr 2023 die Arbeit der Mitglieder des Vorstands überwacht und sie beratend begleitet. Er hat die Aufgaben wahrgenommen, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnungen verantwortlich ist. Der Vorstand hat den Aufsichtsrat regelmäßig umfassend über den Geschäftsverlauf, das Wettbewerbsumfeld und die beabsichtigte Geschäftspolitik sowie über wichtige strategische und operative Entscheidungen informiert. Insbesondere wurde über die wirtschaftliche Lage des Unternehmens und die operationellen Herausforderungen berichtet. Der Vorstand stellte dem Aufsichtsrat über das gesamte Jahr hinweg Berichte zur aktuellen Geschäftsentwicklung zur Verfügung. Als Vorsitzender des Aufsichtsrats habe ich die Protokolle der



Vorstandssitzungen eingesehen und mit dem Vorstandsvorsitzenden sowie anderen Vorstandsmitgliedern laufend die aktuelle Situation und die Geschäftsentwicklung erörtert.

Im Jahr 2023 kam der Aufsichtsrat zu insgesamt sechs Sitzungen zusammen, vier ordentlichen Sitzungen und zwei außerordentlichen Sitzungen. Im Plenum und in den Sitzungen der Ausschüsse hatte der Aufsichtsrat ausreichend Gelegenheit, sich mit den Berichten und Beschlussvorschlägen des Vorstands auseinanderzusetzen. Dabei haben der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse auch ohne die Anwesenheit des Vorstands getagt.

Zentrale Themen der Beratung des Aufsichtsrats

Im Mittelpunkt unserer Sitzungen standen die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Beteiligungsgesellschaften. Fortlaufend waren insbesondere die anhaltenden operationellen Herausforderungen und das allgemeine Wettbewerbsumfeld Gegenstand der Sitzungen. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich darüber hinaus mit den verschiedenen M&A-Aktivitäten der Lufthansa Group. In diesem Zusammenhang stimmte der Aufsichtsrat Anfang April 2023 per Umlaufbeschluss dem Verkauf sämtlicher Teile des verbliebenen Geschäfts der LSG Group an das Private Equity-Unternehmen Aurelius zu. Des Weiteren beschloss der Aufsichtsrat im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung am 22. Mai 2023 den Erwerb von 41 % der Anteile an ITA Airways sowie die Gewährung von Optionen zum Kauf der restlichen Anteile an ITA Airways. Ebenfalls hat der Aufsichtsrat im Juni 2023 per Umlaufbeschluss der Veräußerung aller Anteile an der Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH an die SEB Kort Bank AB aus Stockholm, Schweden, zugestimmt.

In seiner Sitzung am 2. März 2023 stimmte der Aufsichtsrat dem Erwerb von bis zu 30 Langstreckenflugzeugen der neuesten Generation der Hersteller Airbus und Boeing zu. Des Weiteren stimmte der Aufsichtsrat in derselben Sitzung dem Lease von bis zu vier und der Leaseverlängerung von zwei Airbus A350-900 Langstreckenflugzeugen zu.

Zugestimmt hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 9. Mai 2023 ferner Investitionen in das Anlagevermögen zur Modernisierung des Lufthansa Cargo Centers in Frankfurt.

Die Sitzung am 22. September 2023, die in Wien stattfand, war der strategischen Weiterentwicklung des Konzerns gewidmet, welche intensiv mit dem Vorstand diskutiert wurde. Die Unternehmensstrategie wurde danach fortgeschrieben und in der Aufsichtsratssitzung am 5. Dezember 2023 genehmigt.

In der Sitzung am 5. Dezember 2023 hat der Aufsichtsrat ebenfalls den Planungsstand des Budgets 2024 zur Kenntnis genommen und die mittelfristige Finanzplanung 2025 bis 2027 genehmigt. Ferner hat sich der Aufsichtsrat in dieser Sitzung mit Berichten zum Risikomanagement inklusive Internen Kontrollsystemen, zu Cyber Security und zu Compliance befasst. Der Aufsichtsrat hat in dieser Sitzung zudem die Vorstandsvergütung überprüft und als angemessen eingestuft.

Zudem hat der Aufsichtsrat in dieser Sitzung die Entscheidung des Vorstands zum Abbruch der Verhandlungen über einen Teilverkauf der Lufthansa Technik AG zur Kenntnis genommen und daraus folgende Implikationen für zukünftige M&A-Prozesse sowie für die weitere Entwicklung der Lufthansa Technik AG diskutiert.

Zum Jahresausklang stimmte der Aufsichtsrat am 19. Dezember 2023 per Umlaufbeschluss dem Erwerb von insbesondere 40 Airbus A220-300 und 40 Boeing 737-8 MAX zu.

Veränderungen im Vorstand

In seiner Sitzung am 2. März 2023 hat der Aufsichtsrat Carsten Spohr als Vorsitzenden des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG sowie Remco Steenbergen als Mitglied des Vorstands, Ressort „Finanzen“, jeweils mit Wirkung zum 1. Januar 2024 für eine Laufzeit von jeweils fünf Jahren bis zum 31. Dezember 2028 wiederbestellt.

Weitreichende Umstrukturierung des Vorstands ab Juli 2024 beschlossen

Am 22. Februar 2024 hat der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidiums in einer außerordentlichen Sitzung eine weitreichende Umstrukturierung des Vorstands beschlossen. Er genehmigte eine entsprechend angepasste Geschäftsverteilung des Vorstands mit Wirkung zum 1. Juli 2024. Diese umfasst im Wesentlichen eine Verkleinerung des Vorstands von sechs auf fünf Mitglieder sowie eine Neuordnung der Verantwortungsbereiche.

Im Rahmen dieser Umstrukturierung scheiden Christina Foerster, Harry Hohmeister und Detlef Kayser zum 30. Juni 2024, Remco Steenbergen mit Ablauf des 7. Mai 2024, dem Tag der Hauptversammlung 2024, aus dem Vorstand aus. Der Aufsichtsrat dankt den ausscheidenden Vorstandsmitgliedern für ihren Einsatz, ihre Leistung und ihre große Loyalität.

Auf Empfehlung des Präsidiums bestellte der Aufsichtsrat Grazia Vittadini und Dieter Vranckx jeweils zum 1. Juli 2024 für eine Laufzeit von drei Jahren bis zum 30. Juni 2027 in den Vorstand. Grazia Vittadini wird für das Ressort „Technik & IT“ und Dieter Vranckx für das Ressort „Globale Märkte und kommerzielle Steuerung Hubs“ zuständig sein.

Das Vorstandsressort „Finanzen“ soll im Laufe des Jahres 2024 neu besetzt werden. Ab dem Ausscheiden von Remco Steenbergen bis zur Neubesetzung wird Michael Niggemann das Finanzressort neben seinen bisherigen Aufgaben führen.

Veränderungen im Aufsichtsrat

Mit Ablauf der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 liefen die Mandate aller von der Arbeitnehmerseite gewählten Mitglieder im Aufsichtsrat aus. Die bis zu diesem Zeitpunkt im Aufsichtsrat vertretenen Mitglieder der Arbeitnehmerseite wurden mit Beschluss des Amtsgerichts Köln vom 10. Mai 2023 bis zum Abschluss der Arbeitnehmerwahlen am 29. Juli 2023 gerichtlich bestellt. Alexander Behrens, Jörg Cebulla, Jürgen Jennerke, Ilja Schulz, Birgit Spineux und Olivia Stelz sind mit Abschluss der Arbeitnehmerwahlen am 29. Juli 2023 aus dem



Aufsichtsrat ausgeschieden. Nach Maßgabe des Mitbestimmungsgesetzes sind an Stelle der Ausgeschiedenen Tim Busse, Sara Grubisic, Christian Hirsch, Jamila Jadran, Arne Christian Karstens und Marvin Reschinsky neu in den Aufsichtsrat gewählt worden und Christine Behle, Holger Benjamin Koch, Birgit Rohleder und Klaus Winkler in den Aufsichtsrat wieder gewählt worden.

Die Amtszeiten von Miriam Sapiro, Carsten Knobel und mir endeten ebenfalls mit Ablauf der Hauptversammlung am 9. Mai 2023. Karl Gernandt wurde neu, Carsten Knobel und ich wurden erneut für drei Jahre in den Aufsichtsrat gewählt. Allen ausgeschiedenen Mitgliedern dankt der Aufsichtsrat für die übernommene Verantwortung sowie die konstruktive und engagierte Mitarbeit.

Bis zur konstituierenden Sitzung am 8. August 2023 blieb die Besetzung in den Ausschüssen zunächst unverändert. In dieser konstituierenden Sitzung bestätigte der Aufsichtsrat mich als Vorsitzenden und wählte Christine Behle erneut zur Stellvertreterin. Gemäß Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat sind wir beide damit auch Mitglieder des Präsidiums und des nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz obligatorischen Vermittlungsausschusses. Als weitere Mitglieder wurden für beide Gremien Thomas Enders und Christian Hirsch gewählt. Gemäß Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat nehme ich auch den Vorsitz des Nominierungsausschusses wahr, zu dessen weiteren Mitgliedern erneut Thomas Enders und Harald Krüger gewählt wurden. In den Prüfungsausschuss wurden Harald Krüger als Vorsitzender sowie Arne Christian Karstens, Michael Kerkloh, Carsten Knobel, Holger Benjamin Koch und Klaus Winkler gewählt. In den Ausschuss für Umwelt, Soziales und gute Unternehmensführung (ESG-Ausschuss) wurden Erich Clementi als Vorsitzender sowie Sara Grubisic, Marvin Reschinsky und Angela Titzrath gewählt.

Sitzungsteilnahme

Die Sitzungspräsenz der Aufsichtsratsmitglieder über alle Aufsichtsrats- und Ausschusssitzungen betrug im Jahr 2023 insgesamt 98 %. Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat nur an

der Hälfte oder weniger der Sitzungen des Aufsichtsrats oder der Ausschüsse, denen das Mitglied angehört, teilgenommen.

Die Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse finden in der Regel als Präsenzsitzungen mit der Möglichkeit der Videozuschaltung statt. Mit Ausnahme der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 22. Mai 2023 und der konstituierenden

Aufsichtsratssitzung am 8. August 2023 sowie jeweils einer außerordentlichen Sitzung des Präsidiums und des Nominierungsausschusses des Aufsichtsrats, die als Videokonferenzen abgehalten wurden, fanden alle Sitzungen des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG und seiner Ausschüsse in Präsenz statt.

T005 INDIVIDUELLE SITZUNGSTEILNAHME 2023

	Aufsichtsrat	Präsidium	Prüfungsausschuss	Nominierungsausschuss	ESG-Ausschuss	Teilnahme in % (alle Sitzungen)
Karl-Ludwig Kley, Vorsitz	6/6	5/5		3/3		100
Christine Behle, stv. Vorsitz	5/6	5/5				91
Alexander Behrens (bis 28.7.2023)	3/3		3/3			100
Tim Busse (seit 29.7.2023)	3/3					100
Jörg Cebulla (bis 28.7.2023)	3/3		3/3			100
Erich Clementi	6/6				2/2	100
Thomas Enders	6/6	5/5		3/3		100
Karl Gernandt (seit 9.5.2023)	4/4					100
Sara Grubisic (seit 29.7.2023)	3/3				1/1	100
Christian Hirsch (seit 29.7.2023)	3/3	2/2				100
Jamila Jadran (seit 29.7.2023)	3/3					100
Jürgen Jennerke (bis 28.7.2023)	3/3					100
Arne Christian Karstens (seit 29.7.2023)	3/3		2/2			100
Michael Kerkloh	6/6		5/5			100
Carsten Knobel	5/6		5/5			91
Holger Benjamin Koch	6/6		2/2		1/1	100
Harald Krüger	6/6		5/5	3/3		100
Marvin Reschinsky (seit 29.7.2023)	3/3				1/1	100
Birgit Rohleder	6/6					100
Miriam Sapiro (bis 9.5.2023)	2/2					100
Ilja Schulz (bis 28.7.2023)	3/3	3/3			1/1	100
Britta Seeger	6/6					100
Birgit Spineux (bis 28.7.2023)	3/3					100
Astrid Stange	5/6					83
Olivia Stelz (bis 28.7.2023)	2/3					67
Angela Titzrath	6/6				2/2	100
Klaus Winkler	6/6		5/5			100

Corporate Governance

Der Frauenanteil im Vorstand entspricht dem Mindestbeteiligungsgebot gemäß dem Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FüPoG II).

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

www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung.

Auf der Grundlage eines detaillierten Fragebogens sowie von Einzelgesprächen des Aufsichtsratsvorsitzenden mit den Mitgliedern des Aufsichtsrats haben wir auch für das Jahr 2023 unsere Arbeit selbst beurteilt und in der Sitzung vom 6. März 2024 besprochen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats, insbesondere des Prüfungsausschusses, haben im Geschäftsjahr 2023 darüber hinaus an mehreren durch die Gesellschaft angebotenen Weiterbildungsveranstaltungen teilgenommen. Zu den angebotenen Themen gehörten insbesondere eine Schulung zum Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz und zur europäischen Lieferkettenrichtlinie am 19. Januar 2023 sowie zum Lufthansa Group Kabinenprodukt am 1. März 2023. Weitere Weiterbildungsthemen für den Aufsichtsrat waren ESG in der Lufthansa Group einschließlich einer Vertiefung zu den sogenannten „Sustainable Aviation Fuels“ am 21. September 2023 sowie die Lufthansa Group Markenentwicklung am 4. Dezember 2023. Den neu in den Aufsichtsrat gewählten Mitgliedern der Arbeitnehmerseite wurde eine Schulung zu Grundlagen der Aufsichtsrats-tätigkeit einschließlich einer Einführung in die Strategie und Flottenplanung der Lufthansa Group angeboten.

Im September 2023 hat der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand eine aktualisierte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. In dieser Sitzung hat der Aufsichtsrat ebenfalls für seine

Mitglieder ein aktualisiertes Anforderungsprofil und eine aktualisierte Qualifikationsmatrix verabschiedet.
www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung.
Im Geschäftsjahr 2023 sind keine Interessenkonflikte angezeigt worden.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2023 fünf Ausschüsse gebildet, über deren Tätigkeiten jeweils zu Beginn der folgenden Aufsichtsratssitzung informiert wurde. Einzelheiten zur Besetzung der Ausschüsse finden sich in der Grafik

→ G01 Ausschüsse des Aufsichtsrats.

G01 AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Stand zum 31.12.2023

Präsidium	Prüfungsausschuss	Nominierungsausschuss	Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG	ESG Ausschuss
Karl-Ludwig Kley Vorsitzender	Harald Krüger Vorsitzender	Karl-Ludwig Kley Vorsitzender	Karl-Ludwig Kley Vorsitzender	Erich Clementi Vorsitzender
Christine Behle Stv. Vorsitzende	Alexander Behrens (bis 28. Juli 2023)	Thomas Enders	Christine Behle Stv. Vorsitzende	Sara Grubisic (seit 8. August 2023)
Thomas Enders	Jörg Cebulla (bis 28. Juli 2023)	Harald Krüger	Thomas Enders	Holger Benjamin Koch (bis 28. Juli 2023)
Christian Hirsch (seit 8. August 2023)	Arne Christian Karstens (seit 8. August 2023)		Christian Hirsch (seit 8. August 2023)	Marvin Reschinsky (seit 8. August 2023)
Ilja Schulz (bis 28. Juli 2023)	Michael Kerkloh		Ilja Schulz (bis 28. Juli 2023)	Ilja Schulz (bis 28. Juli 2023)
	Carsten Knobel			Angela Titzrath
	Holger Benjamin Koch (seit 8. August 2023)			
	Klaus Winkler			
Fünf Sitzungen im Jahr 2023	Fünf Sitzungen im Jahr 2023	Drei Sitzungen im Jahr 2023	Keine Sitzungen im Jahr 2023	Zwei Sitzungen im Jahr 2023



Das Präsidium hat im Jahr 2023 insgesamt fünf Mal getagt. Wie in den vergangenen Geschäftsjahren bereite das Präsidium die Aufsichtsratssitzungen vor und befasste sich intensiv mit der Geschäftsentwicklung. Das Präsidium beschäftigte sich des Weiteren mit allen vorstandsvergütungsrelevanten Fragen. Ferner gab das Präsidium dem Aufsichtsratsplenum Beschlussempfehlungen zu allen den Vorstand betreffenden Personal- sowie vergütungsbezogenen Entscheidungen.

Der Nominierungsausschuss hat 2023 drei Mal, der Prüfungsausschuss, stets im Beisein der Abschlussprüfer, fünf Mal getagt. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses verfügt als unabhängiger Finanzexperte – entsprechend den Vorgaben des Aktiengesetzes und des Deutschen Corporate Governance Kodex – über besondere Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der Rechnungslegung einschließlich internationaler Kontrollverfahren und in Bezug auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung. Im Prüfungsausschuss wurden der Jahresabschluss 2022 und die Zwischenberichte 2023 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 und die Kapitalmarktkommunikation zur Kenntnis genommen.

Eingehend erörtert wurden auch der Planungsstand für das Budget 2024 und die operative Konzernplanung 2025 bis 2027, die mittelfristige Finanzplanung sowie die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, die von der EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn, einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen wurde. → **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 73.**

Der zum 1. Januar 2023 neu eingerichtete ESG-Ausschuss, der den Aufsichtsrat, seine Ausschüsse und den Vorstand in Fragen der nachhaltigen Unternehmensführung sowie der Geschäftstätigkeit des Unternehmens in den ESG-Bereichen

berät, hat im Jahr 2023 zwei Mal getagt. Fokusthemen waren die Maßnahmen der Flugbetriebe zur Emissionsreduktion, „Sustainable Aviation Fuels“ sowie die sich verändernden Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Der Vermittlungsausschuss ist im Berichtsjahr nicht einberufen worden.

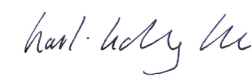
Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses sowie Billigung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2023

Die von der Hauptversammlung 2023 als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer gewählte EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn, ist vom Aufsichtsrat beauftragt worden, den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht und das Risikofrüherkennungssystem zu prüfen. Der Prüfungsausschuss hat die von EY 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 2023 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 29. Februar 2024 die Prüfungsberichte in Anwesenheit der beiden den Bestätigungsvermerk unterzeichnenden Abschlussprüfer mit dem Finanzvorstand eingehend erörtert. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 6. März 2024 haben die Prüfer über ihre Prüfungsergebnisse berichtet und Fragen beantwortet. Den Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und den Vergütungsbericht nach § 162 AktG haben wir geprüft und keine Einwendungen erhoben. Jahres- und Konzernabschluss wurden gebilligt. Damit ist der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss 2023 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns haben wir uns angeschlossen. Erfreulicherweise kann nun nach der abgeschlossenen Stabilisierung eine Dividende für das wirtschaftlich erfolgreiche Geschäftsjahr 2023 ausgeschüttet werden.

Frankfurt, 6. März 2024



Für den Aufsichtsrat
Karl-Ludwig Kley
Vorsitzender



LUFTHANSA AKTIE

Lufthansa Aktie legt im Jahresverlauf um 4 % zu

Die Lufthansa Aktie entwickelte sich im Verlauf des Geschäftsjahres 2023 sehr volatil. Ausgehend von einem Jahresendkurs 2022 von 7,77 EUR legte der Kurs zu Beginn des Jahres innerhalb kurzer Zeit sehr deutlich zu. Anfang März erreichte er einen Wert von 10,95 EUR. Die Lufthansa Aktie profitierte davon, dass eine zunehmende Zahl von Finanzanalysten und Investoren eine starke Nachfrage in der Sommersaison erwarteten. In den Monaten zuvor hatten noch Sorgen vor einer Abschwächung der Nachfrage die Kursentwicklungen in der Branche belastet.

Ab April entwickelte sich der Aktienkurs jedoch rückläufig. Darin spiegeln sich die Befürchtungen des Finanzmarkts wider, dass sich das herausfordernde gesamtwirtschaftliche Umfeld, vor allem die hohe Inflation, und die geopolitische Situation mittelfristig negativ auf die Entwicklung der Airline-Branche auswirken könnten. Eng damit verbunden nahmen die Unsicherheiten hinsichtlich der Entwicklung des Kerosinpreises, insbesondere aufgrund des Konflikts im Nahen Osten, zu. Anfang November erreichte der Kurs somit den Jahrestiefstand von 6,57 EUR.

Gestützt durch die Ergebnisveröffentlichung des dritten Quartals am 2. November 2023 erholte sich die Aktie kurzfristig wieder bis auf 8,59 EUR Anfang Dezember. Die positive Marktwahrnehmung wurde unter anderem dadurch erzeugt, dass es dem Unternehmen abermals gelang, starke Quartalszahlen zu präsentieren, die vorab kommunizierten Ziele zu erreichen und den positiven Nachfrageausblick zu bestätigen. Unterstützend wirkte außerdem der Rückgang des Ölpreises.

Am Jahresende lag der Kurs der Lufthansa Aktie bei 8,05 EUR. Damit legte er im Jahr 2023 insgesamt um 4 % zu.

Die Lufthansa Aktie entwickelte sich im Jahr 2023 weniger stark als die Aktien der maßgeblichen Wettbewerber IAG und

T006 KENNZAHLEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

		2023	2022	2021	2020	2019
Börsenkurs (zum Jahresende) ¹⁾	€	8,05	7,77	6,18	7,72	11,71
Höchster Kurs ¹⁾	€	10,95	8,23	9,12	11,90	16,78
Niedrigster Kurs ¹⁾	€	6,57	5,51	5,36	5,03	9,17
Anzahl der Aktien	Mio.	1.196,6	1.195,5	1.195,5	579,7	478,2
Marktkapitalisierung (zum Jahresende)	Mrd. €	9,6	9,3	7,4	6,5	7,8
Ergebnis je Aktie	€	1,40	0,66	- 2,99	- 12,51	2,55
Dividende je Aktie	€	0,30	-	-	-	-
Dividendenrendite (brutto)	%	3,7	-	-	-	-
Ausschüttungssumme	Mio. €	359,0	-	-	-	-
Total Shareholder Return	%	7,5	25,7	- 20,0	- 34,1	- 12,6

¹⁾ Kurse 2019 und 2020 bereinigt um die Effekte aus der Ausgabe neuer Aktien im Rahmen der Kapitalerhöhung im September 2021.

Air France-KLM, deren Kurse um 25 % respektive 10 % stiegen. Die Aktienkurse der europäischen Low-Cost-Carrier zeigten ebenfalls einen höheren Zuwachs als die Lufthansa Aktie. Der Vergleichsindex MDAX stieg im Geschäftsjahr 2023 um 8 %.

Über einen Zeitraum von zwei Jahren entwickelte sich die Lufthansa Aktie mit einem Anstieg von 20 % jedoch deutlich besser als die der Wettbewerber – nur Ryanair hatte in diesem Zeitraum eine stärkere Aktienperformance.

T007 AKTIENKURS-PERFORMANCE LUFTHANSA UND WETTBEWERBER

in %	1 Jahr	2 Jahre	4 Jahre	10 Jahre
Lufthansa	4	20	- 32	- 26
MDAX	8	- 23	- 4	64
Air France-KLM	10	- 31	- 73	- 65
IAG	25	9	- 63	- 42
easyJet	57	- 8	- 64	- 67
Ryanair	78	30	52	191
WIZZair	16	- 47	- 43	77

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie vor

Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG schlagen der Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2023 im Rahmen der Dividendenpolitik die Ausschüttung einer Dividende von 0,30 EUR je Aktie vor. Dies entspricht einer Ausschüttungsquote von 21 % des Konzerngewinns und einer Dividendenrendite von 3,7 % auf den Jahresschlusskurs der Lufthansa Aktie. → **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 23**, → **Ertragslage, S. 40**.

Bessere Analystenbewertungen im Vergleich zum Vorjahr

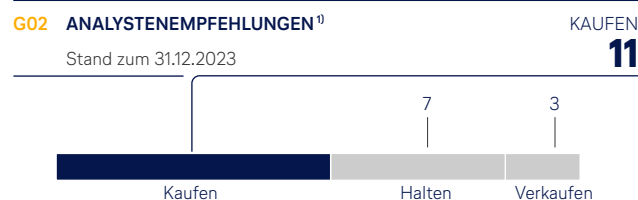
Zum Jahresende 2023 empfahlen von den 21 Aktienanalytistinnen und -analysten (Vorjahr: 18), die regelmäßig Einschätzungen zum Unternehmen abgeben, elf Analytistinnen und Analysten (Vorjahr: fünf), die die Aktie zu kaufen, sieben (Vorjahr: zehn), die die Aktie zu halten, und drei (Vorjahr: drei), die die Aktie zu verkaufen. Während die Analytistinnen und Analysten die fortwährende Erholung im Passagiergeschäft, die anhaltende Stärke von Lufthansa Technik sowie die weitere Stärkung der Bilanz positiv hervorheben, bestehen Sorgen hinsichtlich der zukünftigen Nachfragesituation und der Aussichten für das Luftfrachtgeschäft. Auch die makroökonomische und geopolitische Lage wird als Risikofaktor gesehen. Das durchschnittliche Kursziel lag am Jahresende 2023 bei 10,21 EUR, mit einer Spanne von 6,70 EUR bis 15,00 EUR.

Anteil deutscher Aktionärinnen und Aktionäre am Unternehmen weiterhin hoch

Um die internationalen Luftverkehrsrechte und die Luftverkehrsbetriebsgenehmigung zu wahren, muss gemäß Luftverkehrsnachweisgesetzen (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 Aktionärinnen und Aktionäre lag Ende 2023 gemäß Aktienregister bei 73,4 % (Vorjahr: 74,8 %). Den zweitgrößten Anteil hielten Aktionärinnen und Aktionäre aus den USA mit 10,4 %. Auf Aktionärinnen und Aktionäre aus Irland entfielen 4,3 % des Grundkapitals. Darauf folgten Großbritannien mit 1,7 %, Norwegen und Kanada mit je 1,6 % und Luxemburg mit 1,5 %. Die Voraussetzungen des LuftNaSiG wurden damit erfüllt.

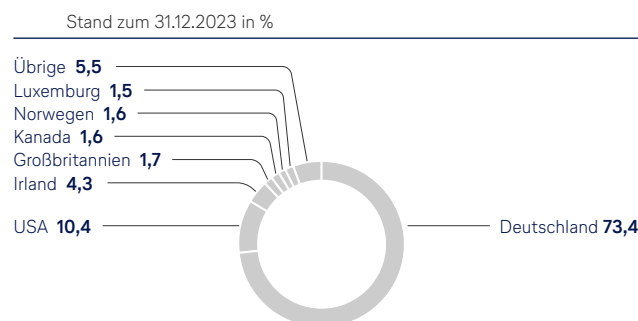
Größter Aktionär zum Jahresende 2023 auf Basis der erhaltenen Stimmrechtsmitteilungen war unverändert die Kühne Aviation GmbH mit einem Anteilsbesitz von 15,01 %, gefolgt von BlackRock, Inc. mit 3,14 %.



¹⁾ Durchschnittliches Kursziel: 10,21 EUR, Durchschnitt von 21 Analytistinnen und Analysten. Spanne: 6,70 EUR bis 15,00 EUR.

Gemäß der Definition der Deutschen Börse befanden sich die Lufthansa Aktien zu 85 % im Streubesitz (Free Float). Dabei wurden zum Bilanzstichtag 54 % (Vorjahr: 49 %) der Aktien von institutionellen Investoren gehalten, auf Privataktionärinnen und -aktionäre entfielen 46 % (Vorjahr: 51 %). Die Zahl der Aktionärinnen und Aktionäre verringerte sich gegenüber Vorjahr auf 604.000 (Vorjahr: 635.000), blieb jedoch im historischen Vergleich auf einem hohen Niveau. Die Aktionärsstruktur wird quartalsweise aktualisiert und auf der Internetseite www.lufthansagroup.com/investor-relations veröffentlicht. Dort sind auch die Stimmrechtsmitteilungen einsehbar, die die Gesellschaft während des Geschäftsjahres 2023 erhielt und veröffentlichte.

G03 AKTIONÄRSSTRUKTUR NACH NATIONALITÄTEN



Streubesitz: 85 %

T008 DATEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

ISIN International Security Identification Number	DE0008232125
Wertpapierkennnummer	823212
Börsenkürzel	LHA
Börsenlisting	Frankfurt
Prime-Sektor	Transport & Logistik
Industrie	Airlines
Zugehörigkeit zu Indizes (Auswahl)	MDAX, EURO STOXX, STOXX Global, EURO STOXX Travel & Leisure, Bloomberg EMEA Airlines Index, DAX 50 ESG, MSCI EMU ESG, Vanguard ESG INTL STOCK ETF, STOXX Sustainability, EURO STOXX Sustainability, FTSE4Good Europe

Lufthansa Aktie ist im MDAX sowie weiteren wichtigen Indizes vertreten

Die Lufthansa Aktie ist Mitglied im MDAX. Die Gewichtung im Index betrug zum Jahresende 5,6 %. Mit einer Free-Float-bereinigten Marktkapitalisierung von 8,2 Mrd. EUR nahm die Lufthansa Group in der von der Deutschen Börse zum Jahresende veröffentlichten Rangordnung der DAX-Unternehmen (inklusive DAX 40) Platz 36 (Vorjahr: 38) ein. Das durchschnittliche tägliche XETRA-Handelsvolumen der Aktie belief sich 2023 auf 4.587.438 Stück (Vorjahr: 7.564.664 Stück).

Die Lufthansa Aktie ist auch international in vielen klassischen Börsenindizes enthalten. Daneben ist sie in einigen Nachhaltigkeitsindizes vertreten wie dem MSCI EMU ESG, dem EURO STOXX Sustainability Index und dem FTSE4Good Europe Index.

American Depositary Receipts (ADRs) bieten Alternative zum Aktieninvestment

Neben der Börsennotierung in Deutschland können sich Investorinnen und Investoren, die beispielsweise nur in Wertpapiere in US-Dollar investieren können, über das Sponsored American Depositary Receipt Program (ADR) an der Lufthansa Group beteiligen. Das Programm wird von der Deutsche Bank Trust Company Americas betreut. Lufthansa ADRs sind auch

auf der standardisierten Handels- und Informationsplattform OTCQX registriert. Zum Jahresende 2023 waren 10.969.245 ADRs im Umlauf (31. Dezember 2022: 12.593.861). Gemäß dem 1:1-Verhältnis zur Aktie entspricht dies rund 1 % des Grundkapitals.

Lufthansa Group setzt intensiven Anlegerdialog fort

Wie in den Vorjahren hat die Lufthansa Group ihre Anlegerinnen und Anleger auch im Geschäftsjahr 2023 zeitnah und ausführlich informiert. Vorstand und Investor Relations tauschten sich 2023 über die Quartalskonferenzen hinaus auf zahlreichen Roadshows und Investorenkonferenzen mit institutionellen Investoren über die aktuellen Entwicklungen im Konzern und in seinem Umfeld aus. Darüber hinaus traf der Aufsichtsratsvorsitzende im Rahmen einer Roadshow am Jahresanfang 2023 Investorinnen und Investoren, um vor allem Corporate Governance-Themen und die Maßnahmen des Unternehmens zur Reduktion von Emissionen zu besprechen. Auch mit Fremdkapitalinvestorinnen und -investoren fand ein intensiver Austausch statt.

Bei der virtuell durchgeführten ordentlichen Hauptversammlung im Mai 2023 begrüßte der Konzern über 3.000 online teilnehmende Aktionärinnen und Aktionäre. Damit wurden die Besucherzahlen der Präsenzhauptversammlungen in den Jahren vor der Corona-Pandemie wieder deutlich übertroffen. Vorab eingereichte Aktionärsfragen wurden bereits im Vorfeld der Hauptversammlung im Aktionärservice auf der Internetseite des Unternehmens schriftlich beantwortet. Zu Nachfragen und Fragen zu neuen Sachverhalten antworteten Vorstand und Aufsichtsrat per Videokommunikation in der Veranstaltung.

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





ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

Grundlagen des Konzerns

- 18 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
- 19 Strategien und Ziele
 - 19 Konzernstrategie
 - 23 Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung
- 27 Flotte und Streckennetz
- 30 Mitarbeitende
- 32 Forschung und Entwicklung
- 33 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

Wirtschaftsbericht

- 34 Gesamtwirtschaftliche Lage
- 35 Branchenentwicklung
- 36 Geschäftsverlauf
 - 36 Überblick über die Geschäftsentwicklung und Vergleich mit ursprünglicher Prognose
 - 38 Wesentliche Ereignisse
 - 39 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
- 40 Finanzielle Entwicklung
 - 40 Ertragslage
 - 44 Finanzlage
 - 48 Vermögenslage
- 51 Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Geschäftsfelder

- 52 Geschäftsfeld Passagier-Airlines
- 64 Geschäftsfeld Logistik
- 67 Geschäftsfeld Technik
- 70 Geschäftsfeld Catering
- 71 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

- 74 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
- 78 Umweltbelange
- 93 Kundenbelange
- 98 Arbeitnehmerbelange
- 108 Sozialbelange
- 110 Geschäftsethik und Compliance
- 117 Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement
- 120 EU-Taxonomie-Verordnung

Chancen- und Risikobericht

- 125 Chancen- und Risikomanagement
- 128 Chancen in der Einzelbetrachtung
- 130 Risiken in der Einzelbetrachtung
- 139 Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation
- 140 Beschreibung des Internen Kontrollsystems
- 142 Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems

Prognosebericht

- 143 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
- 144 Branchenausblick
- 145 Änderungen in Geschäft und Organisation
- 145 Ausblick Lufthansa Group
- 147 Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

Corporate Governance

- 148 Aufsichtsrat und Vorstand
- 150 Mandate
- 152 Übernahmerechtliche Angaben
- 154 Erklärung zur Unternehmensführung

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

- 155 Ertragslage
- 158 Finanzlage
- 158 Vermögenslage
- 159 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

- Die Lufthansa Group ist eine führende europäische Airline Group.
- Zur Lufthansa Group zählen die Geschäftsfelder Passagier-Airlines, Logistik, Technik und die Weiteren Gesellschaften.
- Airlines bilden den Kern der Lufthansa Group.
- Fokus der Konzernstrategie liegt auf konsequenter Ausrichtung an den Kundenbedürfnissen, Innovation und Digitalisierung.
- Nachhaltigkeit und unternehmerische Verantwortung sind fest in der Konzernstrategie verankert.
- Finanzstrategie zielt auf kontinuierliche Wertschaffung, die Erzielung starker Free Cashflows und die Sicherung der finanziellen Stabilität ab.
- Erwerb von Flugzeugen neuester Technologie treibt Modernisierung der Flotte voran.
- Lufthansa Group schafft Perspektiven für Mitarbeitende und fördert eine starke Unternehmenskultur.
- Vereinbarungen mit Sozial- und Tarifpartnern schaffen Stabilität und Planbarkeit.

G04 STRUKTUR LUFTHANSA GROUP

Aufsichtsrat				
Carsten Spohr Vorsitzender des Vorstands				
Michael Niggemann Personal & Infrastruktur, Arbeitsdirektor				
Remco Steenbergen Finanzen				
	Christina Foerster Markenführung & Nachhaltigkeit	Harry Hohmeister Global Markets & Network	Detlef Kayser Flotte & Technologie	
 Lufthansa Frankfurt	●	●	●	 Lufthansa Cargo
 Lufthansa München	●	●	●	
 SWISS Zürich	●	●	●	
 Austrian Wien	●	●	●	 Lufthansa Technik
 brussels AIRLINES	●	●	●	
 Eurowings	●	●	●	

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT UND KONZERNSTRUKTUR

Lufthansa Group ist eine führende europäische Airline Group

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern. In ihrem Heimatmarkt Europa nimmt sie eine führende Rolle ein.

Die Lufthansa Group setzt sich aus dem Geschäftsfeld Passagier-Airlines und den Aviation Services zusammen.

Zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines zählen zum einen die Netzwerk-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines, die ihren Fluggästen im Rahmen der Multi-Hub-Strategie ein umfangreiches Flugangebot über die globalen Hubs in Frankfurt, München und Zürich sowie die nationalen Hubs in Wien und Brüssel bieten. Eng verbunden mit Lufthansa Airlines sind auch die Regionalluggesellschaften

Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti sowie Discover Airlines, der Ferienflieger der Lufthansa Group. Edelweiss, die führende Schweizer Ferienfluggesellschaft, ist eine Schwestergesellschaft von SWISS.

Zum anderen gehört Eurowings zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines. Die Airline stellt ein umfassendes Angebot an Punkt-zu-Punkt-Verbindungen auf der europäischen Kurz- und Mittelstrecke bereit, insbesondere aus den deutschsprachigen Ländern heraus.

Zu den Aviation Services zählen die Geschäftsfelder Logistik und Technik sowie die Weiteren Gesellschaften, zu denen insbesondere Lufthansa Aviation Training und Lufthansa Systems gehören. Für AirPlus wurde im Jahr 2023 eine Vereinbarung zum Verkauf abgeschlossen. Auch die Konzernfunktionen werden diesem Geschäftsfeld zugerechnet.



Das vormalige Geschäftsfeld Catering wurde infolge des Verkaufs der LSG Group an Aurelius mit Ablauf des Geschäftsjahres 2023 aufgelöst. → **Wesentliche Ereignisse, S. 38.**

Die Geschäftsfelder und Airlines der Lufthansa Group werden jeweils von einem eigenständigen Management gesteuert. Die Definition der Konzernstrategie und die Steuerung der Umsetzung erfolgen über den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG beziehungsweise über das Group Executive Committee, das im Kern aus den Mitgliedern des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG und den Vorstandsvorsitzenden der großen Gesellschaften besteht.

Sechsköpfiger Vorstand führt die Deutsche Lufthansa AG

Zum Ende des Geschäftsjahres 2023 setzte sich der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG aus sechs Personen zusammen: Carsten Spohr als Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG, Christina Foerster, verantwortlich für das Ressort „Markenführung & Nachhaltigkeit“, Harry Hohmeister, verantwortlich für das Ressort „Global Markets & Network“, Detlef Kayser, verantwortlich für das Ressort „Flotte & Technologie“, Michael Niggemann, verantwortlich für das Ressort „Personal & Infrastruktur“ und Arbeitsdirektor, und Remco Steenberg, verantwortlich für das Ressort „Finanzen“.

In seiner Sitzung am 22. Februar 2024 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG eine weitreichende Umstrukturierung des Vorstands beschlossen. Dabei werden der Vorstand von sechs auf fünf Mitglieder verkleinert und Verantwortungsbereiche neu geordnet. → **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, S. 39.**

STRATEGIEN UND ZIELE

Konzernstrategie

Positionierung als führende europäische Airline Group

Die Lufthansa Group ist eine der größten Airline-Gruppen weltweit und führend unter den europäischen Airline-Gruppen. Ziel der Lufthansa Group ist es, in dieser Rolle den globalen Airline-Markt aktiv mitzugestalten. Maßgeblich dabei ist folgendes Leitbild: Die Lufthansa Group verbindet Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise. Hierbei verfolgt sie den Anspruch, Maßstäbe in Bezug auf Kundenfreundlichkeit und Nachhaltigkeit zu setzen. Sie nutzt gezielt Innovations- und Digitalisierungspotenziale zur Entwicklung kundenorientierter Angebote und zur Effizienzsteigerung. Unternehmerische Verantwortung und Identität werden lokal gelebt – flankiert von übergreifenden funktionalen Prozessen, die Synergien und Skaleneffekte ermöglichen. Strikter Kostenfokus, operationelle Stabilität und Zuverlässigkeit in allen Belangen sind fest in der DNA der Lufthansa Group verankert. Höchste Priorität hat stets die Sicherheit im Flugbetrieb.

Die Airlines mit ihrem umfangreichen kontinentalen und interkontinentalen Streckennetz in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich, der Schweiz, Belgien und Norditalien bilden den Kern der Lufthansa Group. Sie bedienen in zwei Geschäftsmodellen – Netzwerk- und Punkt-zu-Punkt-Airlines – die relevanten Kunden- und Marktsegmente mit dedizierten Marken und differenzierten Leistungsversprechen und verbinden so Europa mit der Welt. Das Passagier-Airline-Geschäft wird durch Aviation Services ergänzt, die Synergien mit den Airlines aufweisen. Die Konzernstruktur mit Aktivitäten entlang der Airline-Wertschöpfungskette ermöglicht es, geschäftsfeldübergreifende Synergien zu maximieren und gleichzeitig das Drittmarktgeschäft der Aviation Services zu skalieren. Ziel ist es, das Portfolio langfristig stärker auf die Airlines auszurichten. → **Geschäftsfelder, S. 52.**

G05 LEITBILD DER LUFTHANSA GROUP



Transformation der Lufthansa Group soll langfristigen wirtschaftlichen Erfolg steigern

Die Markt- und Wettbewerbsbedingungen in der Luftfahrtbranche entwickeln sich sehr dynamisch. Exogene Unsicherheiten, Ressourcenengpässe, hohe Inflation und Verschiebungen in der Wertschöpfungskette sowie veränderte Kundenanforderungen erfordern permanenten Wandel und eröffnen gleichzeitig Chancen. Beispiele hierfür sind aktuell deutlich kürzere Vorausbuchungsfristen als vor der Corona-Pandemie, eine deutlich gestiegene Nachfrage nach nachhaltigen Produkten sowie eine stärker datenbasierte Produktentwicklung und Produktionssteuerung.

Die Konzernstrategie zielt auf eine fortlaufende Transformation und Modernisierung der Lufthansa Group ab, um in einem veränderten geopolitischen Umfeld mit hoher Dynamik und spürbaren Auswirkungen auf Liefer- und Wertschöpfungsketten bestmöglich aufgestellt zu sein. Hierbei wird angestrebt, Chancen, die sich aus Trends und Marktveränderungen ergeben, konsequent zu nutzen. Dienstleistungen, Geschäftsmodelle und organisatorische Strukturen sollen kontinuierlich auf das komplexe und dynamische Marktumfeld ausgerichtet werden. Ziel ist es, die führende Marktposition und den wirtschaftlichen Erfolg der Lufthansa Group abzusichern, indem sich das Unternehmen zu einer agilen, flexiblen und noch wettbewerbsfähigeren Organisation weiterentwickelt. Insbesondere die weitere Steigerung der Kundenorientierung, die Beschleunigung von Innovation und Digitalisierung, unternehmerische Verantwortung und nachhaltiges Handeln, moderne Formen der Arbeitsorganisation sowie eine wertorientierte Unternehmenssteuerung bilden die Grundlagen für eine zukunftsfähige Ausrichtung der Lufthansa Group. Um die Zusammenarbeit über die Konzerngesellschaften und Geschäftsbereiche hinweg zu fördern, wird die Kulturentwicklung in der Lufthansa Group mit einer konzernweiten Initiative vorangetrieben.

Die Lufthansa Group setzt die in den letzten Jahren begonnene Transformation weiter fort, um auch im zukünftigen Marktumfeld erfolgreich zu sein. Hierzu zählt beispielsweise die Neupositionierung der Discover Airlines als eigenständige Marke sowie die Gründung der Lufthansa City Airlines für weitere wettbewerbsfähige Hub-Verkehre beziehungsweise Zu- und Abbringerdienste an den deutschen Hubs Frankfurt und München. Auch werden Skaleneffekte konsequent genutzt und Flugbetriebe mit wettbewerbsfähigen Strukturen und guter operativer Leistung skaliert.

Innerhalb des langfristig gültigen strategischen Rahmens setzt die Lufthansa Group jeweils aktuelle Schwerpunkte, die sich an den spezifischen internen und externen Anforderungen orientieren. Dabei stehen beispielsweise die Rekrutierung neuer Mitarbeitender, das Halten und weiter entwickeln des

Bestandspersonals sowie die internen Entwicklungsmöglichkeiten für Talente im Fokus.

Darüber hinaus soll die Profitabilität durch Erlössteigerung und Kostensenkung strukturell erhöht werden, um die Auswirkungen von Inflation abzumildern oder zu kompensieren. So werden Marktopportunitäten für Preissteigerungen sowie Produktivitätspotenziale zur Kostensenkung genutzt. Die Produktivität von Flugzeugen und Crews wird etwa durch die Verringerung der eingesetzten Flugzeugtypen in der Langstreckenflotte und die stetige Optimierung operativer Prozesse sowie des Streckennetzes gesteigert. Außerdem soll die Fixkostenbasis möglichst variabel gestaltet werden, um die Auswirkungen von Kostensteigerungen sowie von saisonalen und konjunkturellen Schwankungen in der Nachfrage zu minimieren.

Kundinnen und Kunden stehen im Mittelpunkt, Erfüllung des Premium-Anspruchs ist zentrales Handlungsfeld

Vor dem Hintergrund veränderter Angebots- und Nachfragestrukturen bildet die weitere Stärkung des Kundenfokus ein zentrales Element der Konzernstrategie. Die Kundinnen und Kunden mit ihren individuellen Bedürfnissen und Präferenzen stehen im Mittelpunkt aller Aktivitäten und Services. Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, Reiseangebote mit höchsten Qualitätsstandards sowie maßgeschneiderte und flexible Lösungen entlang der gesamten Reisekette anzubieten. Dies wird einerseits durch neue Produkte und Services am Boden ebenso wie an Bord erreicht. Andererseits wird der Kundenservice mit innovativen digitalen Features und durch einen persönlichen Dialog ausgebaut und verbessert.

Diese Ansprüche werden durch einen integrierten Produktansatz untermauert. Die Fluggäste erleben ein ganzheitlich verknüpft Angebot aus angenehmen physischen Produktelementen wie Sitzen oder Lounges, aufmerksamen Dienstleistungen der Mitarbeitenden an Bord und am Boden sowie innovativen digitalen Services. Dabei strebt die Lufthansa Group an, den Premium-Anspruch weiter zu schärfen und konsequent umzusetzen, das Produktangebot unter Einbeziehung neuester Branchentrends auszubauen sowie das Loyalitätsprogramm weiterzuentwickeln.

Von zentraler Bedeutung bleibt die Erfüllung des Versprechens als Premium-Anbieter an allen Kontaktpunkten entlang der Reisekette. Hierbei liegt der Fokus insbesondere auf allen Themenbereichen, die eine hohe Relevanz für Kundinnen und Kunden haben, den Wiederkauf und die Zahlungsbereitschaft beeinflussen und in der Folge Wert für die Lufthansa Group generieren. Basis all dessen ist die Gewährleistung der Kontinuität und Zuverlässigkeit des Flugbetriebs. Ebenfalls elementar ist es, einen guten Kundenservice im Call Center sicherzustellen, die digitalen Servicekanäle einschließlich des Einsatzes von Chatbots zu erweitern, Services zu automatisieren sowie Prozesse zur Erfüllung der Kundenansprüche bei Flugunregelmäßigkeiten zu beschleunigen.

Darüber hinaus wird das Leistungsangebot unter Einbeziehung des Kundenanspruchs ausgebaut. Konkret bedeutet dies eine größere Auswahl an individuell hinzubuchbaren Produktergänzungen sowie ein verbessertes Reiseerlebnis an Bord und am Boden, insbesondere im Premium-Bereich. Lufthansa Airlines und SWISS bieten etwa mit der Umrüstung auf die Sitze der Produktgeneration „Lufthansa Allegris“ beziehungsweise „SWISS Senses“ ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke. Mit der Einführung der Boeing 787 „Dreamliner“ erhält Austrian Airlines ebenfalls eine neue Langstreckenkabine. Zudem erhalten Kundinnen und Kunden mit Lufthansa Group Travel ID oder Miles & More-Konto zukünftig eine verbesserte Internetverfügbarkeit an Bord und dadurch die Möglichkeit, unbegrenzt und kostenlos Kurznachrichten-Services zu nutzen. Weiterhin bekommen alle Kundinnen und Kunden während des Flugs Zugang zu neuen Serviceoptionen im erweiterten Bordunterhaltungsprogramm sowie zu allen Services der Lufthansa Group Apps. Auch das kulinarische Angebot wird im Sinne des Premium-Anspruchs verbessert. So können Kundinnen und Kunden künftig ihre Mahlzeiten vorab auswählen oder vorbestellen. Um ein einzigartiges kulinarisches Erlebnis zu bieten, verbessert sich vor allem das Angebot in der Business Class mit Blick auf Auswahl und Qualität. Hier wird in Zukunft besonderer Wert auf eine Angebotserweiterung mit neuen, hochwertigen Servicedetails gelegt. Am Boden stärken neue digitale Kundenservices wie Informationen zur aktuellen



Lounge-Kapazität sowie ein neuer Check-in-Bereich für First-Class- und HON-Circle-Kundinnen und -Kunden die Gastgeberrolle der Lufthansa Group Passagier-Airlines.

Zusätzlich wird die Automatisierung von Kundenservices vorangetrieben. Das digitale Kundenportal ermöglicht beispielsweise, alle relevanten Informationen rund um die Reise abzurufen und Anliegen wie Umbuchung, Erstattung oder Zusatzprodukte mit neuen, interaktiven Selbstbedienungsangeboten einfach und schnell zu lösen. Kundenbindung und persönliche Interaktion werden zudem neu gedacht. Hierzu erweitert die Lufthansa Group das bisherige, eher transaktionale Verständnis von Kundenloyalität hin zu mehr individueller Wertschätzung für alle Reisenden. Darüber hinaus ermöglicht die kontinuierliche Ausweitung der Lufthansa Group Travel ID, die Kundinnen und Kunden Airline-übergreifend an allen Kontaktpunkten eindeutig erkennt, die individuelle Abstimmung von Angeboten und Services auf die persönlichen Bedürfnisse der Fluggäste der Lufthansa Group Airlines.

Diese Maßnahmen zielen darauf ab, gemeinsam mit den operativen Bereichen und weiteren Schnittstellen, die Kundenzufriedenheit zu verbessern. Der Net Promoter Score (NPS) misst als übergeordnete Kennzahl zur Kundenzufriedenheit die Bereitschaft von Kundinnen und Kunden, die Dienstleistungen der Lufthansa Group Airlines zu empfehlen. → **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, Kundenbelange, S. 93.**

Multi-Airline-Geschäftsmodell als Basis für den Erfolg der Lufthansa Group

Die Airlines bilden den Kern der Lufthansa Group. Sie positionieren sich in ihren jeweiligen Marktsegmenten als Qualitäts-carrier. Ihre flächendeckende Präsenz in den Heimatmärkten ermöglicht ein attraktives Flugangebot und Streckennetz. Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, auch in Zukunft mit ihren Airlines eine führende Marktposition einzunehmen. Dazu dient die Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Lufthansa Group zu einem Multi-Traffic-System, bestehend aus Hubs, Punkt-zu-Punkt-Verkehren sowie intermodalen Angeboten.

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

Austrian Airlines und Brussels Airlines verbinden ein qualitativ hochwertiges, attraktives und an den Bedürfnissen der jeweiligen Lokalmärkte orientiertes Angebot mit einer niedrigen Kostenposition, die auch im Wettbewerb mit Low-Cost-Carriern an den Standorten Wien und Brüssel besteht.

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

Die systematische Erneuerung der Konzernflotte wird weiter vorangetrieben. Wesentliche Ziele sind die Senkung des Kraftstoffverbrauchs, die Verringerung von CO₂-Emissionen sowie die Reduzierung der Mustervielfalt durch Außerdienststellung älterer, weniger effizienter Flugzeugmuster. Seit 2022 verstärken zusätzliche Langstreckenflugzeuge neuester Technologie vom Typ Airbus A350 und Boeing 787 die Flotte der Lufthansa Group. 2023 wurden zusätzliche Flugzeuge dieser beiden Muster sowie weitere Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge bestellt. → **Flotte, S. 27.**

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

Die Kooperation mit Partner-Airlines gewinnt an Bedeutung, um die Marktpresenz in wichtigen Verkehrsgebieten zu stärken und den Kundinnen und Kunden attraktive Anschlussflüge am Zielort anzubieten. Dementsprechend werden die erfolgreichen Joint Ventures der Lufthansa Group weiterentwickelt sowie Partnerschaften in allen wichtigen Märkten ausgebaut. Ergänzend wird das Angebot intermodaler Transportlösungen, die nahtlos in die Reisekette integriert sind, erweitert.

Weiterhin strebt die Lufthansa Group an, die Konsolidierung der Airline-Branche entsprechend ihren strategischen und finanziellen Zielen aktiv voranzutreiben. Dabei fokussiert sie sich darauf, die bestehende Marktposition abzusichern und neue Wachstumspotenziale zu erschließen. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der weiteren regionalen Diversifizierung des Geschäftsmodells. Potenzielle Investitionen in andere Unternehmen beziehungsweise deren Übernahme werden stets anhand ihres Beitrags zur Wertschaffung beurteilt.

Verstärkte Ausrichtung der Lufthansa Group auf Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung

Verantwortung bildet die Grundlage des unternehmerischen Handelns der Lufthansa Group. Auch in diesem Bereich hat die Lufthansa Group den Anspruch, die Luftfahrtbranche mit hohen Standards zu prägen. Sie baut daher ihr Umweltengagement kontinuierlich aus, engagiert sich im Bereich zahlreicher gesellschaftlicher Belange und pflegt einen verantwortungsvollen und fairen Umgang mit ihren Mitarbeitenden und Partnern in der Wertschöpfungskette. → **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 73.**

So strebt die Lufthansa Group im Bereich Umweltschutz an, die Netto-CO₂-Emissionen gegenüber 2019 bis 2030 zu halbieren, und unterstützt das Ziel, den Luftverkehr bis 2050 CO₂-neutral zu gestalten. Im Rahmen dieser Nettoziele setzt sich die Lufthansa Group für die CO₂-Reduktion im Kerngeschäft konkrete Effizienzziele, die im Einklang mit dem Pariser Klimaschutzabkommen stehen und von der Science Based Targets initiative (SBTi) validiert wurden.



Um die genannten Ziele zu erreichen, investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in treibstoffeffiziente Flugzeuge. Dies wird begleitet von operativen Effizienzmaßnahmen der Airlines. Zusätzlich treibt die Lufthansa Group die Industrialisierung und Nutzung von nachhaltigen Kraftstoffen (Sustainable Aviation Fuel – SAF) gemeinsam mit der Politik sowie Branchen-, Technologie- und Forschungspartnern voran. Außerdem wird der Intermodalverkehr systematisch in allen Heimatmärkten weiter ausgebaut.

Darüber hinaus bezieht die Lufthansa Group Nachhaltigkeitsaspekte als einen wesentlichen Faktor in die Gestaltung ihres Produkt- und Serviceangebots ein. So bietet sie nicht nur „Green Fares“ an, sondern ihren eigenen Fluggästen und Reisenden anderer Fluggesellschaften auch die Möglichkeit, mit Compensaid und Squake CO₂-Emissionen über den Einkauf von SAF zu verringern oder über hochwertige Klimaschutzprojekte zu kompensieren. Auch die Dienstreisen der Mitarbeitenden der Lufthansa Group werden kompensiert. Bei der Produktentwicklung und im Service orientiert sich die Lufthansa Group hinsichtlich der Vermeidung von Abfällen an den Prinzipien „Reduce – Recycle – Reuse – Replace“. Ziel hierbei ist es, Einwegprodukte so weit wie möglich durch umweltfreundliche Alternativen zu ersetzen. Außerdem steht die Vermeidung von Lebensmittelabfällen im Fokus.

In ihrer Verantwortung für die Mitarbeitenden legt die Lufthansa Group großen Wert darauf, ihren Beschäftigten ein attraktives Arbeitsumfeld mit transparenten Strukturen, effizienten Prozessen und umfangreichen Sozialleistungen anzubieten. Hierbei strebt die Lufthansa an, ihre aktuell bereits gute Position als Arbeitgeberin im Vergleich zur gesamten Luftfahrtindustrie weiter auszubauen. Deutsche Großkonzerne werden dabei ebenfalls als Benchmark berücksichtigt. Die Lufthansa Group stellt ein umfangreiches Angebot an Weiterentwicklungsmöglichkeiten für ihre Mitarbeitenden bereit und trägt so zur Mitarbeiterzufriedenheit und zur Beschäftigungssicherung bei. Vielfalt und Chancengleichheit werden dabei als Stärke verstanden. Auf gesellschaftlicher Ebene setzt sich das Unternehmen unter anderem mit der konzerneigenen Hilfsorganisation help

alliance weltweit durch die finanzielle und personelle Unterstützung von Bildungseinrichtungen und -maßnahmen für benachteiligte Menschen ein.

Der zentralen Bedeutung nachhaltigen Handelns für die Lufthansa Group entsprechend ist das Thema auf Vorstandsebene verankert. Zusätzlich wird die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie gefördert, indem sie in der Vergütung der Vorstandsmitglieder und Leitungsebenen berücksichtigt wird. Die Lufthansa Group unterstützt außerdem aktiv die Bewertung durch relevante internationale ESG-Ratings wie zum Beispiel MSCI, Sustainalytics, CDP oder EcoVadis, um jederzeit Transparenz über Aktivitäten und Fortschritte zu gewährleisten. Neben der gesetzlich verpflichtenden nichtfinanziellen Erklärung berichtet die Lufthansa Group auch nach TCFD- und SASB-Standards, um den vielfältigen Bedürfnissen der internationalen Stakeholder gerecht zu werden.

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

Aviation Services werden an den Erfordernissen des Markts ausgerichtet

Mit den Aviation Services-Gesellschaften verfügt die Lufthansa Group über mehrere Unternehmen, die in ihren jeweiligen Branchen zu den weltweit führenden Anbietern gehören. Um ihre erfolgreiche Positionierung abzusichern und auszubauen, passen die Aviation Services ihre Geschäftsmodelle fortlaufend an die sich verändernden Markt- und Wettbewerbsbedingungen an. So partizipiert Lufthansa Cargo beispielsweise durch den Einsatz des Mittelstreckenflugzeugs A321 in der reinen Frachterversion verstärkt am Wachstum von grenzüberschreitenden E-Commerce-Sendungen innerhalb Europas. Außerdem modernisiert und erweitert das Unternehmen sein Frachtzentrum am Standort Frankfurt, um am Wachstum des Luftfrachtmarkts partizipieren zu können.

Konsequente Ausrichtung des Konzerns als Airline Group

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

Um Synergiepotenziale zwischen den Teilbereichen voll auszuschöpfen und den Koordinationsaufwand zu minimieren, werden die Organisationsstruktur und Governance-Prozesse der Lufthansa Group fortlaufend weiterentwickelt und an die aktuellen Anforderungen angepasst. Ziel ist es, schlanke, flexible und effiziente Strukturen sowie schnellere Entscheidungsprozessen zu etablieren. Begleitet werden diese Veränderungen von der Ausweitung agiler und crossfunktionaler Arbeitsweisen. Hierdurch soll auch der kulturelle Wandel unterstützt und eine flexible und unternehmerisch geprägte Mentalität gefördert werden.



Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung

Finanzstrategie baut auf drei Säulen

Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet. Die drei Dimensionen Kontinuierliche Wertschaffung, Erzielung starker Free Cashflows und Sicherung der finanziellen Stabilität bilden die Säulen dafür. Die erfolgreiche Umsetzung der Finanzstrategie soll dazu beitragen, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und die Bilanz der Lufthansa Group weiter zu stärken, sodass der Konzern in zukünftiges profitables Wachstum investieren und Krisen erfolgreich bewältigen kann.

Finance Transformation Program soll zu Verbesserungen im Finanzbereich führen

Die Lufthansa Group hat im Geschäftsjahr 2022 ein Finanztransformationsprogramm zur strukturellen Weiterentwicklung und Stärkung der Finanzfunktion im Konzern initiiert. Ziel des „Finance Transformation Programs“ ist es, die Wettbewerbsfähigkeit und den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens zu fördern. Wesentliche Eckpfeiler des Programms sind die Überprüfung und Verbesserung der finanziellen Steuerung, die Steigerung der Effizienz, die Weiterentwicklung von Talenten und Mitarbeitenden sowie die Modernisierung der Finanz-IT-Landschaft.

Im Berichtsjahr wurden bereits mehrere Maßnahmen erfolgreich umgesetzt. So wurden die notwendigen Vorbereitungen für die Erneuerung und Vereinheitlichung der IT-Systeme vorangetrieben sowie attraktive Schulungs- und Weiterbildungsangebote, insbesondere für Finanzthemen, etabliert.

Kontinuierliche Wertschaffung

Nachhaltige Wertschaffung im Unternehmen

Das Steuerungssystem der Lufthansa Group folgt einem wertorientierten Ansatz. Im Mittelpunkt steht dabei die Kapitalrentabilität. Diese wird durch den Adjusted Return on Capital

G06 FINANZSTRATEGIE

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts		
 Kontinuierliche Wertschaffung	 Erzielung starker Free Cashflows	 Sicherung der finanziellen Stabilität
Fokus – Steigerung der Kapitalrentabilität – Steigerung der Profitabilität – Kontinuierliche Verringerung der Umweltauswirkungen	– Steigerung des operativen Ergebnisses – Working Capital Management – Fokussierte Investitionstätigkeit	– Ausreichende Liquiditätsausstattung – Verringerung der Nettoverschuldung – Sicherung des Investment Grade Ratings – Minimierung von Finanzrisiken
Zielgrößen – Adjusted ROCE – Adjusted EBIT-Marge¹⁾ – Spezifischer CO₂-Ausstoß	– Adjusted Free Cashflow¹⁾	– Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA

¹⁾ Herleitung → Ertragslage, S. 40 ff., Finanzlage, S. 44 ff.

Employed (Adjusted ROCE) gemessen. Die Kapitalbasis wird in der Berechnung um die liquiden Mittel des Konzerns bereinigt. Ist der Adjusted ROCE höher als die durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC), schafft das Unternehmen Wert. Die Lufthansa Group hatte sich im Jahr 2021 das Ziel gesetzt, spätestens ab dem Jahr 2024 einen Adjusted ROCE von mindestens 10 % zu erwirtschaften. Dieses Ziel wurde bereits im Berichtsjahr erreicht.

Die Profitabilität des Unternehmens wird durch das Adjusted EBIT und die Adjusted EBIT-Marge, also das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, gemessen. Die Adjustments bereinigen die Kennzahl um einmalige, nicht operative Einflüsse und ermöglichen damit einen verbesserten Ausweis und eine bessere Vergleichbarkeit der operativen Leistung des Unternehmens. Sachverhalte, die ein Adjustment begründen, sind in einem Katalog festgehalten. Sie umfassen außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen, Ergebniseffekte aus Abgängen

von Anlagevermögen, Effekte aus Pensionsplanänderungen, Restrukturierungsaufwendungen in Form von Abfindungen, signifikante, nicht aus der normalen Geschäftstätigkeit stammende Kosten aus Rechtsverfahren und Unternehmenstransaktionen sowie sonstige materielle einmalige Aufwendungen, die unmittelbar durch außerordentliche, externe Faktoren verursacht werden.

Wesentliche Sachverhalte, die für die Zwecke der Adjusted EBIT-Ermittlung bereinigt wurden, waren im Berichtsjahr außerplanmäßige Abschreibungen auf zum Verkauf stehende Flugzeuge, Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Kauf und Verkauf von Unternehmensteilen, Aufwendungen aus Anpassungen von Pensionsplänen, Buchverluste im Wesentlichen bei Flugzeugen und Reservetriebwerken, Buchgewinne insbesondere aus Sale-and-Lease-back-Transaktionen sowie aus dem Verkauf von Anteilen an Joint Venture Unternehmen.

→ T023 Überleitung Ergebnisse, S. 44.

Die Lufthansa Group strebt an, nachhaltig eine Adjusted EBIT-Marge von über 8 % zu erwirtschaften. → **Prognosebericht, S. 143.**

Darüber hinaus bezieht die Lufthansa Group den spezifischen CO₂-Ausstoß in das Steuerungssystem ein, um durch die Verringerung von Umweltauswirkungen damit verbundene Kosten zu reduzieren und eine nachhaltige Wertschaffung zu ermöglichen. Außerdem haben Fortschritte bei der Emissionsreduktion Einfluss auf die Finanzierungskonditionen. Die Zielerreichung in diesem Bereich fließt ebenfalls in die Managementvergütung ein.

Informationen zu den langfristigen Zielsetzungen bezüglich der Verringerung von CO₂-Emissionen finden sich in der → **Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung/Klimaschutz, S. 79.**

Im Geschäftsjahr 2023 war die Wertschaffung des Unternehmens deutlich positiv. Der Adjusted ROCE nach Steuern betrug 13,1 % (Vorjahr: 7,6 %), der WACC blieb im Geschäftsjahr 2023 mit 7,2 % gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Adjusted EBIT lag bei 2.682 Mio. EUR (Vorjahr: 1.520 Mio. EUR). Damit betrug die Adjusted EBIT-Marge 7,6 % (Vorjahr: 4,9 %).

→ **Ertragslage, S. 40.** Der spezifische CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, lag 2023 bei 88,4 Gramm und damit 1,8 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 90,0 Gramm). → **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Klimaschutz, S. 79.**

Restrukturierungsprogramm abgeschlossen, Effizienzprogramm für Airlines initiiert

Im Geschäftsjahr 2023 hat die Lufthansa Group ihr konzernweit implementiertes Restrukturierungs- und Transformationsprogramm wie geplant abgeschlossen. Mit dem Programm hat sich das Unternehmen auf das krisenbedingt veränderte Marktumfeld ausgerichtet. Darin war eine Anpassung der Kostenstrukturen, insbesondere die Reduktion von Fixkosten, verankert. Dies trug dem durch die Corona-Krise verringerten Marktvolumen Rechnung und ermöglichte, an das Ergebnis-

niveau der Zeit vor der Corona-Pandemie anzuknüpfen, obwohl die angebotene Kapazität noch deutlich unter dem Vorkrisenniveau lag.

Aufgrund des weiterhin hohen Kostendrucks infolge der hohen Inflation und der, im Vergleich zum Vorkrisenniveau, niedrigeren Produktivität soll im Geschäftsjahr 2024 ein Effizienzprogramm für die Konzern-Airlines aufgelegt werden. Dabei soll bis spätestens Jahresende 2025 wieder das Effizienzniveau des Jahres 2019 erreicht werden. Der Fokus liegt hierbei vor allem auf dem effizienten Einsatz von Flotte und Crews, der im Berichtsjahr unter anderem durch Engpässe bei Systempartnern und den starken Ausbau der Kapazitäten aufgrund der Nachfrageerholung beeinträchtigt war.

Erzielung starker Free Cashflows

Finanzmanagement zielt auf starke Free Cashflows ab

Um Wert für die Anteilseigner zu schaffen und die Verschuldung weiter abzubauen, müssen starke Free Cashflows erwirtschaftet werden. Hierfür sind neben der Steigerung des operativen Ergebnisses ein striktes Working Capital Management und eine fokussierte Investitionstätigkeit die wesentlichen Stellhebel. Die Lufthansa Group strebt an, auch in den nächsten Jahren einen deutlich positiven Adjusted Free Cashflow zu erwirtschaften. Im Geschäftsjahr 2023 profitierte der Adjusted Free Cashflow von der Steigerung des Ergebnisses und weiterer Verbesserungen im Working Capital-Management. Damit wurde ein Adjusted Free Cashflow von 1.846 Mio. EUR (Vorjahr: 2.526 Mio. EUR) erreicht, obwohl sich der starke Anstieg der Vorausbuchungen im Vorjahr, der im Zusammenhang mit dem sprunghaften Anstieg der Nachfrage nach der Corona-Pandemie stand, erwartungsgemäß nicht wiederholte.

→ **Finanzlage, S. 44.**

T009 BERECHNUNG ADJUSTED ROCE

in Mio. €	2023	2022 ³⁾	Veränderung in %
Umsatzerlöse	35.442	30.895	15
Bestandsveränderungen, andere aktivierte Eigenleistungen und sonstige betriebliche Erträge	3.140	2.534	24
Betriebliche Erträge	38.582	33.429	15
Betriebliche Aufwendungen	36.126	32.033	13
Beteiligungsergebnis	213	23	826
EBIT	2.669	1.419	88
Adjusted EBIT	2.682	1.520	76
Steuern (pauschal 25 % des EBIT)	- 667	- 355	- 88
ROCE¹⁾ in %	13,1	7,1	6,0 P.
Adjusted ROCE²⁾ in %	13,1	7,6	5,5 P.
Bilanzsumme	45.321	43.335	5
Abzugskapital			
davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	4.981	4.898	2
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige kurzfristige Rückstellungen	6.465	6.189	4
davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten	3.585	3.437	4
davon weiteres Abzugskapital	5.826	5.605	4
davon eingesetztes Kapital des aufgegebenen Geschäftsbereichs Catering	-	435	
davon liquide Mittel	8.265	8.301	
Eingesetztes Kapital	16.199	14.470	12
Durchschnittlich eingesetztes Kapital	15.334	14.996	2
WACC in % ⁴⁾	7,2	7,2	-

¹⁾ (EBIT - 25 % Steuern vom EBIT)/Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

²⁾ (Adjusted EBIT - 25 % Steuern vom Adjusted EBIT)/Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

³⁾ Vorjahreszahlen angepasst aufgrund des Verkaufs der LSG Group.

⁴⁾ Interne Steuerungsgröße.

Verbesserungen im Working Capital Management unterstützen die Cashflow-Generierung

Das Working Capital Management soll weiter intensiviert werden. Dies umfasst gezielte Maßnahmen wie ein striktes Forderungsmanagement, die Optimierung von Zahlungskonditionen bei Lieferanten sowie Verbesserungen in den Beschaffungsprozessen und der Vorratshaltung, vor allem bei Lufthansa Technik. Auch in der variablen Vergütung der Führungskräfte und in den Performance-Dialogen mit den Geschäftseinheiten spielt der Free Cashflow eine große Rolle. Damit wird die Organisation kontinuierlich für dessen Einfluss auf den Unternehmenswert sensibilisiert und es werden Anreize für die Steigerung des Free Cashflows geschaffen.

Fokussierte Investitionstätigkeit zur Erhöhung der Rentabilität der eingesetzten Mittel

Die Lufthansa Group investiert umfangreich in die Modernisierung der Flotte sowie des Bord- und Bodenprodukts und in die Infrastruktur, um langfristig profitables Wachstum sicherzustellen. Auch im Jahr 2024 sollen die Nettoinvestitionen jedoch den Wert der Abschreibungen nicht wesentlich übersteigen.

Neu hinzukommende Flugzeuge dienen dabei zu einem wesentlichen Teil dem Ersatz älterer, weniger effizienter Modelle. Die Zuordnung der bestellten Flugzeuge auf die verschiedenen Airlines und Standorte wird stetig optimiert und folgt wertorientierten Kriterien. Die verstärkte Nutzung von Leasing soll die Flexibilität in der langfristigen Flottenplanung erhöhen und den Kapitaleinsatz begrenzen. Damit wird der Leasinganteil mittelfristig gegenüber dem derzeitigen Niveau von 11 % steigen. Im Berichtsjahr wurden zu diesem Zwecke sogenannte Sale-and-Lease-back-Transaktionen abgeschlossen, in denen insgesamt zwölf Flugzeuge der A320neo-Familie an Lessoren verkauft und wieder zurückgeleast wurden.

Die Lufthansa Group hat ihr Investitionsvolumen im Berichtsjahr im Vorjahresvergleich erhöht. Gegenüber Vorjahr stiegen die Nettoinvestitionen um 23 % auf 2.811 Mio. EUR (Vorjahr: 2.286 Mio. EUR). Sie entfielen im Wesentlichen auf An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen. → **G13 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen, S. 45**

Kontinuierliche Dividendenausschüttung angestrebt

Die Aktionärinnen und Aktionäre sollen nach der erfolgreichen Wiederherstellung der bilanziellen Stärke wieder regelmäßig über eine attraktive Dividende direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden. Damit soll die Attraktivität des Unternehmens am Kapitalmarkt auch für Investorinnen und Investoren mit langfristigem Anlagehorizont wieder gesteigert werden.

Die Dividendenpolitik der Lufthansa Group sieht dabei die Ausschüttung von 20 % bis 40 % des Konzerngewinns, bereinigt um einmalige Gewinne und Verluste, an die Aktionärinnen und Aktionäre vor. Voraussetzung für die Zahlung einer Dividende ist, dass der Jahresüberschuss des nach handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellenden Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG eine Ausschüttung in der entsprechenden Höhe zulässt.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie vor

Für das Geschäftsjahr 2023 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 7. Mai 2024 entsprechend der Dividendenpolitik vor, eine Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie an die Aktionärinnen und Aktionäre auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 359 Mio. EUR oder 21 % des Konzerngewinns 2023. → **Ertragslage, S. 40.**

Sicherung der finanziellen Stabilität

Liquidität soll zwischen 8 Mrd. EUR und 10 Mrd. EUR liegen

Die Lufthansa Group folgt dem Grundsatz, eine Liquidität zwischen 8 Mrd. EUR und 10 Mrd. EUR vorzuhalten, um sich gegen mögliche Krisen zu schützen. Aus Kapitaleffizienzgründen wird ein Teil der strategischen Liquiditätsreserve in Form einer revolvingierenden Kreditlinie vorgehalten. Diese hatte zum Jahresende 2023 einen im Vergleich zum Vorjahr unveränderten Umfang von 2,0 Mrd. EUR. Inklusive der nicht in Anspruch genommenen Kreditlinie lag die verfügbare Liquidität der Lufthansa Group zum Ende des Berichtsjahrs ebenso wie im Vorjahr bei 10,4 Mrd. EUR. → **Finanzlage, S. 44.**

Lufthansa Group profitiert von gutem Kapitalmarktzugang

Auch im Geschäftsjahr 2023 nahm die Lufthansa Group erfolgreich neue Mittel am Kapitalmarkt auf. Insgesamt wurden über eine Asset Backed Security (ABS) Finanzierung bei AirPlus sowie durch Flugzeugfinanzierungen 230 Mio. EUR an Fremdkapital aufgenommen. Ein großer Anteil der auslaufenden Verbindlichkeiten konnte jedoch aus Mittelzuflüssen aus dem operativen Geschäft zurückgezahlt werden. Der Konzern profitiert weiterhin von den umfangreichen Refinanzierungsmaßnahmen, die vor allem im Jahr 2021 zu attraktiven Konditionen umgesetzt wurden. → **Finanzierung, S. 46.**

Weiterer Abbau der Verschuldung als Kernziel der Finanzstrategie

Die Reduktion des Verschuldungsgrads bleibt im Fokus der langfristigen Finanzstrategie. Vor allem die Erzielung starker Free Cashflows soll zur Reduktion der Nettoverschuldung beitragen. Darüber hinaus hat der Konzern begonnen, die Allokation des Pensionsvermögens zu verändern. Dies zielt darauf ab, die Zinssensitivität des Planvermögens stärker an die Sensitivität der Pensionsverpflichtungen anzugleichen. So soll die Volatilität der Pensionsrückstellungen dauerhaft verringert



und ein neuerlicher deutlicher Anstieg auch bei einem Rückgang des marktweiten Zinsniveaus verhindert werden. Im Jahr 2023 erfolgte die entsprechende Umstellung zunächst für die Hälfte des Pensionsvermögens, im Jahr 2024 soll die Quote auf den Zielwert von 75 % angehoben werden.

Am Ende des Geschäftsjahres 2023 betrug die Nettokreditverschuldung 5.682 Mio. EUR. Sie lag damit um 17 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 6.871 Mio. EUR) und unterhalb des Vorkrisenniveaus zum Jahresende 2019 (6.662 Mio. EUR). Die Netto-Pensionsverbindlichkeiten stiegen im Berichtsjahr aufgrund des gesunkenen Zinssatzes zur Abzinsung der Pensionsverpflichtungen auf 2.676 Mio. EUR (Vorjahr: 1.993 Mio. EUR). → **Vermögenslage, S. 48.**

Nutzung diversifizierter Finanzierungsquellen

Bei zukünftigen Fremdfinanzierungsmaßnahmen soll ein Mix verschiedener Instrumente verwendet werden, der vor allem Flugzeugfinanzierungen, Anleihen und Schuldscheindarlehen umfasst. Durch einen optimalen Finanzierungsmix sollen die Finanzierungskosten reduziert, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil bewahrt und das Portfolio der Fremdkapitalgeber der Lufthansa Group diversifiziert werden. Neu aufgenommene Mittel sollen grundsätzlich fest verzinslich sein. Die Höhe variabel verzinsten Verbindlichkeiten soll die Höhe der zu einem variablen Zinssatz angelegten Finanzmittel nicht übersteigen, sodass die Nettoverschuldung fest verzinst ist und marktweite Zinsveränderungen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Zinslast des Konzerns haben. → **G16 Fälligkeitsprofil der Finanzverbindlichkeiten, S. 47.**

Sicherung des Investment Grade Ratings

Die Deutsche Lufthansa AG wird wieder von allen führenden Ratingagenturen mit Investment Grade bewertet. Im Rahmen der Corona-Krise hatten die Ratingagenturen, mit Ausnahme von Scope Ratings, ihre Bewertung herabgesetzt.

Im November 2023 bewertete die globale Ratingagentur Fitch erstmals das Kreditrisiko der Deutschen Lufthansa AG und vergab ein Investment Grade Rating von „BBB–“ mit dem Ausblick „stabil“.

Seit Dezember 2023 stuft auch Standard & Poor's die Deutsche Lufthansa AG wieder mit einem Investment Grade Rating von „BBB–“ und dem Ausblick „stabil“ ein.

Darüber hinaus hat die Ratingagentur Moody's das Rating der Deutschen Lufthansa AG Mitte Januar 2024 auf Baa3 und damit ebenfalls auf Investment Grade Niveau mit dem Ausblick „stabil“ angehoben.

T010 ENTWICKLUNG DER RATINGS

Rating/ Ausblick	2023	2022	2021	2020	2019
Standard & Poor's	BBB–/ stabil	BB/ positiv	BB–/ stabil	BB–/ negativ	BBB/ stabil
Moody's	Ba1/ stabil	Ba2/ stabil	Ba2/ negativ	Ba2/ negativ	Baa3/ stabil
Scope Ratings	BBB–/ positiv	BBB–/ stabil	BBB–/ negativ	BBB–/ negativ	BBB/ stabil
Fitch Ratings	BBB–/ stabil				

Der Konzern strebt an, dauerhaft als Investment Grade eingestuft zu werden. Eine solche Beurteilung der Unternehmensbonität sichert einen guten Kapitalmarktzugang und niedrige Finanzierungskosten und damit einen guten finanziellen Handlungsspielraum des Unternehmens. Voraussetzung für ein Investment Grade Rating sind unter anderem eine gute Profitabilität und eine niedrige Verschuldung.

Der Verschuldungsgrad des Konzerns, gemessen an der Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA, soll dauerhaft auf einen Wert unter 3,5 begrenzt werden, wobei kein unteres Limit definiert ist. Die Kennzahl berücksichtigt mit dem Adjusted Net

Debt neben der Nettokreditverschuldung (inklusive der finanziellen Verpflichtungen aus Lease-Verträgen vor allem für Immobilien und Flugzeuge) auch die Netto-Pensionsverpflichtungen.

Ende 2023 lag die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA bei 1,7 (Vorjahr: 2,3).

T011 ADJUSTED NET DEBT/ADJUSTED EBITDA

in Mio. €	2023	2022	Veränderung in %
Nettokreditverschuldung ¹⁾	5.435	6.624	– 18
Netto-Pensionsverpflichtungen	2.676	1.993	34
Adjusted Net Debt	8.111	8.617	– 6
Adjusted EBIT	2.682	1.520	76
Abschreibungen	2.228	2.199	1
Adjusted EBITDA	4.910	3.719	32
Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA	1,7x	2,3x	– 28

¹⁾ Zur Ermittlung des Adjusted Net Debt wurden hier 50 % der 2015 begebenen Hybrid-Anleihe (247 Mio. EUR) herausgerechnet. Herleitung der Nettokreditverschuldung → **Finanzlage, S. 44.**

Strukturiertes Risikomanagement minimiert Finanzrisiken

Die finanzielle Stabilität des Konzerns wird außerdem durch ein integriertes Risikomanagement gewahrt. Die Absicherung von Treibstoff-, Währungs- und Zinsänderungsrisiken dient dazu, kurzfristige Finanzrisiken für die Lufthansa Group zu minimieren. Dabei werden Preisschwankungen durch ein regelbasiertes Vorgehen geglättet. Veränderungen der Treibstoffkosten können so frühzeitig in der Preisgestaltung berücksichtigt werden. → **Chancen- und Risikobericht, S. 125, Konzernanhang, Erläuterung 45, S. 231.**

FLOTTE UND STRECKENNETZ

T012 KONZERNFLOTTE – BESTAND VERKEHRSFLUGZEUGE

Lufthansa Airlines inklusive Regionalgesellschaften, Germanwings und Discover Airlines (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Brussels Airlines (SN), Eurowings (EW) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.12.2023

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	SN	EW	LCAG	Konzern- flotte	davon Lease	Veränderung zum 31.12.22
Airbus A220		30					30		
Airbus A319	38			15	33		86	17	- 2
Airbus A320	63	25	29	18	50		185	28	- 2
Airbus A320neo	35	6	5	2	7		55	7	+11
Airbus A321	54	6	6		6	4 ¹⁾	76	4	- 2
Airbus A321neo	17	4			4		25	5	+7
Airbus A330	23	14		9			46	4	- 4
Airbus A340	34	9					43		
Airbus A350	23	3					26	5	+5
Airbus A380	8						8		- 6
Boeing 747	27						27		
Boeing 767			3				3		
Boeing 777		12	6				18	2	
Boeing 787	5						5		+3
Boeing 777F						17 ²⁾	17	6	+1
Bombardier CRJ	28						28		
Embraer	26		17				43		
Flugzeuge gesamt	381	109	66	44	100	21	721	78	+11

¹⁾ A321P2F operiert von Lufthansa CityLine.

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

Flotte

Flottenstruktur wird weiter optimiert

Die Flotte der Lufthansa Group bestand zum Jahresende 2023 aus 721 Flugzeugen (Vorjahr: 710 Flugzeuge). Das Durchschnittsalter der Flotte betrug 13,4 Jahre (Vorjahr: 13,1 Jahre).

Gegenüber Vorjahr wuchs die Flotte um elf Flugzeuge. 29 neu hinzugekommenen Flugzeugen standen 18 Abgänge gegenüber. Die Flottenzugänge umfassten 24 neue Flugzeuge (drei Boeing 787-9, zwei Airbus A350-900, sieben Airbus A321neo, elf A320neo und eine Boeing 777F) und fünf gebrauchte Flugzeuge (drei A350-900 als Kauf und zwei A321P2F als Lease). Die fünf zugewandten A350-900 waren zum Jahresende 2023 jedoch noch nicht einsatzbereit. Demgegenüber wurden im Jahr 2023 neun ältere, vergleichsweise ineffiziente Flugzeuge verkauft (drei A321, zwei A320 und vier A330), und für drei Flugzeuge wurde die Leasingvereinbarung beendet. Zudem wurden sechs Airbus A380 entsprechend der vertraglichen Vereinbarung aus dem Jahr 2019 zurück an Airbus verkauft. Seit Beginn der Corona-Krise, also seit Jahresende 2019, wurden damit 128 Flugzeuge ausgemustert. Im gleichen Zeitraum kamen 86 Flugzeuge hinzu.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr im Rahmen einer Sale-and-Lease-back Transaktion zwölf Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge verkauft und zurückgemietet. Die Flugzeuge sind bis zu zwei Jahre alt und werden von Lufthansa Airlines, Lufthansa CityLine und Eurowings betrieben.

Auf der Langstrecke wurden im Berichtsjahr sechs A380 aus dem Langzeitparkmodus reaktiviert. Damit reagierte das Unternehmen auf die starke Nachfrage und wirkte Verzögerungen bei der Auslieferung bestellter Flugzeuge aufgrund vielfältiger Produktions-, Lieferketten- und Zertifizierungsproblemen bei den Herstellern entgegen. Von den sechs A380 haben vier bereits den Flugbetrieb am Flughafen München aufgenommen, zwei A380 werden für den Flugbetrieb vorbereitet. Zwei weitere A380 sollen bis 2025 reaktiviert werden.

Im Berichtsjahr haben die Airlines der Lufthansa Group 47 Flugzeuge im Rahmen von Wet-Leases betrieben, insbesondere zur Kompensation von verspäteten Flugzeugauslieferungen und zur Kapazitätserweiterung in den hochfrequentierten Sommermonaten.

Fortlaufende Modernisierung der Flotte verbessert das Angebot für die Fluggäste sowie die Kosteneffizienz und verringert die Emissionen

Die Lufthansa Group hat in den letzten Jahren wichtige Entscheidungen zur Fortführung der Flottenmodernisierung getroffen. So werden insbesondere größere vierstrahlige und damit weniger treibstoffeffiziente Flugzeuge ausgemustert. Gleichzeitig nutzt der Konzern Marktchancen, um die Flottenmodernisierung voranzutreiben und moderne Flugzeuge kurzfristig und zu attraktiven Konditionen zu beschaffen.

Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group ihre bestehenden Flugzeugbestellungen ausgebaut und weitere sieben 787-9 sowie 15 Flugzeuge aus der A350-Familie (zehn A350-1000 und fünf A350-900) bestellt. Mit der Beschaffung dieser insgesamt 22 hochmodernen Langstreckenflugzeuge wird die Effizienz der Flotte weiter nachhaltig gesteigert. Die Flugzeuge senken den Treibstoffverbrauch beziehungsweise den CO₂-Ausstoß im Vergleich zu ihren direkten Vorgängermodellen um bis zu 30 %. Sie leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Langstreckenflotte hin zu geringeren Betriebskosten, reduzierter Flottenvielfalt und nachhaltigerem Fliegen.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group Ende des Jahres 2023 insgesamt 80 hochmoderne Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge bestellt. Dabei handelt es sich um 40 Airbus A220-300 und 40 Boeing 737-8 MAX. Die Auslieferung der Flugzeuge erfolgt voraussichtlich zwischen 2026 und 2032. Zudem wurden Kaufoptionen für weitere 20 A220-300, 60 B737-8 MAX und 40 Flugzeuge der A320neo-Familie vereinbart.

Ende 2023 standen 253 Flugzeuge auf der Bestellliste der Lufthansa Group. Darüber hinaus bestehen Optionen auf weitere 161 Flugzeuge. Die Zuteilung von Flottenzugängen zu den jeweiligen Airlines wird jeweils kurzfristig vor Lieferung zentral entschieden.

T013 FLOTTENBESTELLUNG LUFTHANSA GROUP

	Festbestellungen ¹⁾	Auslieferungszeitraum	Optionen
Langstreckenflotte			
Airbus A350	42	2024 bis 2031	
Boeing 787	34	2024 bis 2028	13
Boeing 777	20	2025 bis 2028	24
Boeing 777F	8	2024 bis 2030	
Kurzstreckenflotte			
Airbus A220	40	2026 bis 2031	24
Airbus A320neo	46	2024 bis 2028	40
Airbus A321neo	23	2024 bis 2028	
Boeing 737	40	2027 bis 2032	60
Flugzeuge gesamt	253	2024 bis 2032	161

¹⁾ Ohne kontrahierte Leases.

Flexible Flottenplanung ermöglicht Anpassung an Marktentwicklungen

Im Geschäftsjahr 2024 erwartet die Lufthansa Group die Auslieferung von mindestens 30 Flugzeugen, darunter Kurzstreckenflugzeuge der A320neo-Familie, Langstreckenflugzeuge der Typen A350 und Boeing 787 sowie ein Frachtflugzeug vom Typ Boeing 777F. In den Flugzeugen der Typen A350 und Boeing 787 werden dabei voraussichtlich auch erstmalig die neuen Sitze der „Allegri“-Generation eingeführt. Ein Teil der Flugzeuge wird voraussichtlich über Leases beschafft. Entsprechend der aktuellen Planung sollen im Jahr 2024 sieben Flugzeuge verkauft beziehungsweise deren Lease beendet werden. Diese Planung wird kontinuierlich überprüft. Der Konzern kann die angebotene Kapazität durch die Verlängerung oder Verkürzung temporärer Stilllegungen, die Verzögerung oder Vorziehung geplanter Ausflottungen und durch die Verein-

barung von Wet-Leases an eine im Vergleich zur Planung stärkere oder schwächere Nachfrage anpassen.

Aufgrund von potenziellen Materialfehlern in Bauteilen der PW1000G-Triebwerksfamilie werden die betroffenen Bauteile sicherheitshalber zeitnah überprüft. Hierdurch werden im Jahr 2024 im Durchschnitt etwa 20 Flugzeuge der Lufthansa Gruppe nicht einsatzfähig sein. Hierbei handelt es sich um Flugzeuge vom Typ A320neo und A321neo sowie einige Ersatztriebwerke. Insgesamt sind 64 Flugzeuge der Lufthansa Group betroffen. Die Auswirkungen auf die Kapazität soll durch die Beschaffung zusätzlicher Ersatztriebwerke, die verlängerte Nutzung vorhandener Flugzeuge und zusätzliche Wet-Leases abgemildert werden. Zur Kompensation der finanziellen Auswirkungen befindet sich der Konzern in Verhandlungen mit dem Hersteller des betroffenen Triebwerks.

Langfristige Flottenstrategie zielt auf Standardisierung und Reduktion der Flugzeugmuster

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

Im Rahmen der langfristigen Flottenstrategie wird die Anzahl der Flugzeugmuster, die auf der Langstrecke betrieben werden, konzernübergreifend verringert, um die Komplexität weiter zu reduzieren. Die in den Jahren 2019 bis 2023 getätigten Bestellungen von insgesamt 34 A350-900 (davon vier gebrauchte), zehn neuen A350-1000 und 39 neuen 787-9 sowie Leaseverträge über weitere sechs A350-900 bilden die Basis für die strukturelle Modernisierung und Optimierung der Langstreckenflotte.

Der vollständigen Ausflottung der Flugzeugtypen 747-400, 777-200ER, A340-600, A340-300, A330-200 und 767-300ER steht die Einflottung der neuen A350-1000, 787-9 sowie 777-9 gegenüber. Der Konzern erwartet sich davon deutliche Kosteneinsparungen, vor allem in den Bereichen Crew Training, Wartung und Operations.



Gruppenweites Engine Management hebt Synergien

Um auch im Triebwerksbereich Synergien zu heben, hat die Lufthansa Group ein konzernweites Management der eingesetzten Triebwerke eingeführt. Dadurch sollen die nutzbaren Flugstunden pro Triebwerk (Green Time) gesteigert werden und Vorteile durch die gemeinschaftliche Nutzung von Ersatztriebwerken und den gemeinschaftlichen Einkauf von MRO-Leistungen für alle Konzern-Airlines realisiert werden.

Großer Teil der Flotte befindet sich im Eigentum der Lufthansa Group

Insgesamt befinden sich 89 % (Vorjahr 90 %) der Gesamtflotte im wirtschaftlichen Eigentum der Lufthansa Group, 11 % (Vorjahr: 10 %) sind geleast. Mehr als 85 % (Vorjahr: 84 %) der Eigentumsflotte sind unbelastet, also nicht als Sicherheit im Rahmen von Finanzierungen genutzt.

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

➔ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 23.**

Streckennetz

Streckennetz der Lufthansa Group deutlich ausgebaut

Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines bieten ihren Fluggästen im Rahmen der Multi-Hub-Strategie ein umfangreiches Flugangebot über die Drehkreuze der Airlines in Frankfurt, München, Zürich sowie Wien und Brüssel. Die regionalen Konzernairlines Lufthansa Cityline, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti erbringen für die Netzwerk-Airlines Zu- und Abbringerdienste auf der Kurzstrecke. Auf der Langstrecke wird das Angebot der Netzwerk-Airlines durch die komplementären Streckennetze der Allianz- und Joint Venture-Partner mit umfangreichen Umsteigeverbindungen ergänzt. Eurowings stellt ein umfassendes Angebot an Punkt-zu-Punkt-Verbindungen auf der europäischen Kurz- und Mittelstrecke bereit. Mit den neuen Standorten Hannover, Nürnberg und Graz sowie den neuen Verbindungen von Deutschland nach Dubai hat Eurowings seine Präsenz im Punkt-zu-Punkt-Verkehr gezielt erweitert. Die unter neuer Marke operierende Discover Airlines sowie Edelweiss, die Ferienflieger der Lufthansa Group, fokussieren sich auf touristische Destinationen auf der Kurz-, Mittel- und Langstrecke und ergänzen damit das Angebot aus den Drehkreuzen.

Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group ihr Streckennetz weiter ausgebaut. Die Anzahl der angebotenen Destinationen lag in der Sommersaison bei rund 96 % des Vorkrisenniveaus. 2023 hat sich zudem die angebotene Kapazität stetig erholt und lag im Gesamtjahr bei rund 84 %, im vierten Quartal bereits bei 89 % des Vorkrisenniveaus.

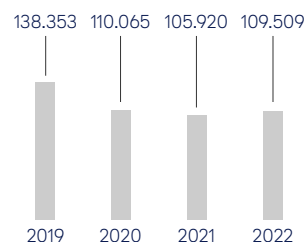
Die auf der europäischen Kurz- und Mittelstrecke angebotene Kapazität betrug im Jahresdurchschnitt 91 % des Jahres 2019. Im vierten Quartal lag sie bei 96 %. Auch auf den Interkontinentalverkehren konnte eine Erholung beobachtet werden. So lag die angebotene Kapazität im vierten Quartal 2023 bei 85 %. Die Transatlantik-Verkehre erholten sich bereits auf über 90 %, während die Asien-Verkehre noch bei 74 % des Vorkrisenniveaus lagen. Darin spiegelt sich vor allem die langsamere Erholung des Flugverkehrs auf den Strecken von und nach China sowie Japan wider.

Infolge der anhaltenden Sanktionen durch den russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine bleibt der russische Luftraum für die Airlines der Lufthansa Group gesperrt. Dadurch verlängern sich weiterhin die Flugrouten nach Japan, Korea, China und Zentralasien teilweise deutlich. Kontinentale Direktverkehre nach Russland und in die Ukraine sind weiterhin ausgesetzt. Die anhaltenden Spannungen im Nahen Osten sorgten im vierten Quartal 2023 zudem dafür, dass Flüge nach Tel Aviv und Beirut temporär ausgesetzt werden mussten.



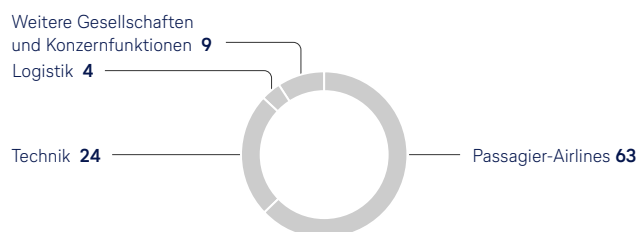
G07 ANZAHL DER MITARBEITENDEN

zum 31.12.

2023
96.677

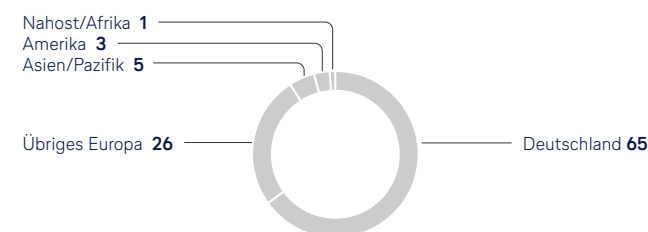
G08 MITARBEITENDE NACH GESCHÄFTSFELDERN

in %



G09 MITARBEITENDE NACH REGIONEN

in %



MITARBEITENDE

Personalmanagement richtet das Unternehmen auf die Zukunft aus und schafft Perspektiven für Mitarbeitende

Die aktuellen geopolitischen, marktwirtschaftlichen und demografischen Entwicklungen sowie bestehende Megatrends haben einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung der Lufthansa Group. Die Mitarbeitenden mit ihrem Know-how und ihren vielfältigen Talenten sind und bleiben dabei einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren der Lufthansa Group. In einem von operationellen Herausforderungen und Volatilität geprägten Luftverkehrssystem sorgen sie für einen zuverlässigen Flugbetrieb sowie für effiziente administrative Prozesse. Außerdem prägen sie das Kundenerlebnis maßgeblich und verkörpern den Premium-Anspruch der Lufthansa Group Airlines.

Die Unternehmenskultur nimmt dabei eine zentrale Rolle ein – sowohl für den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens als auch für Engagement und Wohlbefinden der Mitarbeitenden. Sie berücksichtigt die Bedürfnisse von Gesellschaft, Mitarbeitenden sowie des Unternehmens und seiner Eigentümer und wird in betriebliche Entscheidungen einbezogen. Die Lufthansa Group legt unverändert großen Wert darauf, attraktive Perspektiven für zukünftige Mitarbeitende zu bieten sowie bestehende Mitarbeitende langfristig zu binden. Aus diesem Anspruch heraus hat die Lufthansa Group das Kultur-

programm „Cultural Journey“ initiiert, das neben der Förderung der unterschiedlichen gesellschaftsspezifischen Kulturen auch das Ziel der Stärkung der eigenen Unternehmenskultur verfolgt.

Die unternehmensweite Mitarbeiterbefragung „involve me!“ ermöglicht die Identifikation strategischer Handlungsfelder, die mit der konzernweiten HR-Strategie verfolgt werden. Ein ganzheitlicher Ansatz im Hinblick auf Chancengleichheit, Vielfalt, Weiterbildungsmöglichkeiten für alle Mitarbeitenden, die intensive Förderung von Talenten sowie ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Beruf und Privatleben ist hierbei zentral. Dies beinhaltet auch vielfältige Berufswege, die es Mitarbeitenden ermöglichen, unterschiedliche Rollen einzunehmen. Es ist Anspruch der Lufthansa Group, einen fairen und partnerschaftlichen Umgang mit den Beschäftigten zu pflegen, die Attraktivität als Arbeitgeber weiter zu steigern und Talente nachhaltig zu binden. → **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Arbeitnehmerbelange, S. 98.**

Zahl der Mitarbeitenden sinkt im Berichtsjahr aufgrund des Verkaufs der LSG Group

Zum Jahresende 2023 waren bei der Lufthansa Group weltweit 96.677 Mitarbeitende beschäftigt (Vorjahr: 109.509). Damit sank die Zahl der Beschäftigten im Berichtsjahr um 12.832 beziehungsweise 12 %. Der Rückgang ist wesentlich auf den Verkauf der LSG Group und das damit verbundene

Ausscheiden von mehr als 20.000 Beschäftigten aus dem Konzern zurückzuführen. Neueinstellungen kompensierten den Effekt aus dem Verkauf der LSG Group sowie aus Fluktuation und Renteneintritten nur teilweise. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau lag die Zahl der Beschäftigten um 41.676 beziehungsweise 30 % niedriger (31. Dezember 2019: 138.353).

In Vollzeitstellen umgerechnet lag die Beschäftigung zum Jahresende 2023 bei 80.583 (Vorjahr: 93.690). Dies entspricht einem Rückgang von 13.107 beziehungsweise 14 % gegenüber Vorjahr.

In Deutschland arbeiteten 63.176 Mitarbeitende, 3.881 beziehungsweise 7 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 59.295). Der Anstieg wurde durch umfassende Neueinstellungen getrieben. Die Zahl der Mitarbeitenden in Deutschland entspricht 65 % der Gesamtbelegschaft (Vorjahr: 54 %). Die Zahl der Beschäftigten außerhalb von Deutschland sank um 16.713 beziehungsweise 33 % auf 33.501 (Vorjahr: 50.214).

Zum Stichtag lag das Durchschnittsalter der Belegschaft bei 42,6 Jahren (Vorjahr: 42,9 Jahre). Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit betrug 14,2 Jahre (Vorjahr: 13,4 Jahre). 35 % der Mitarbeitenden arbeiteten im Berichtsjahr in Teilzeit (Vorjahr: 30 %). Die Fluktuation sank auf 7 %, maßgeblich getrieben durch den Verkauf der LSG Group (Vorjahr: 15 %).

In den weltweit von der Lufthansa Group angebotenen rund 30 Ausbildungsberufen sowie in verschiedenen dualen Studiengängen waren zum Jahresende 1.640 Auszubildende beschäftigt (Vorjahr: 1.245).

Auch für das Geschäftsjahr 2024 sind umfassende Rekrutierungsmaßnahmen geplant, um hoch motivierte Mitarbeitende mit passenden Kompetenzen und Fähigkeiten zu gewinnen. Fokussiert werden hierbei insbesondere operative Bereiche sowie die Bereiche IT, Finanzen und Administration.

Wesentliche Vereinbarungen mit Tarifpartnern geschlossen

Die Lufthansa Group, vertreten durch die jeweils zuständigen Verbände beziehungsweise Tochtergesellschaften, konnte im Geschäftsjahr 2023 zahlreiche neue Tarifvereinbarungen mit den Tarifpartnern abschließen. Damit befanden sich am Jahresende 2023 alle tariflich angestellten Mitarbeitenden der Deutschen Lufthansa AG und die große Mehrheit der Beschäftigten in den wesentlichen Gesellschaften der Lufthansa Group in geschlossenen und geltenden Tarifverträgen. → **Chancen- und Risikobericht, Personal, S. 133.**

Mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit e.V. (VC) hat der Arbeitgeberverband Luftverkehr (AGVL) für Lufthansa Airlines und Lufthansa Cargo im Berichtsjahr eine weitreichende Einigung erzielt. Diese beinhaltet sowohl Bestandteile des Vergütungstarifvertrags wie beispielsweise den Anstieg der Grundvergütung über die Laufzeit des Vertrags von mindestens 18 %, die Festlegung einer einheitlichen Vergütungsstruktur und die Zahlung einer Inflationsausgleichsprämie als auch Bestandteile des Manteltarifvertrags. Insbesondere zu den Themen Planbarkeit von Freizeit, Flugdienstzeit sowie Ruhezeiten wurde eine Einigung erzielt. Die neuen Verträge haben eine Laufzeit bis mindestens 31. Dezember 2026.

Der mit der Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) und dem AGVL für die Deutsche Lufthansa AG am 31. Oktober 2022 verabschiedete Manteltarifvertrag besteht weiterhin unverändert. Der ebenfalls am 31. Oktober 2022 geschlossene Vergütungstarifvertrag wurde seitens der UFO gekündigt.

Die zwischen der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft e.V. (ver.di) und dem AGVL bereits am 4. August 2022 erzielte tarifliche Einigung auf neue Vergütungsbedingungen für die rund 20.000 tariflichen Bodenmitarbeitenden in Deutschland, insbesondere der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Technik und Lufthansa Cargo, ist mit Wirkung zum Ende des 31. Dezember 2023 gekündigt. Zum Januar 2023 erfolgte eine Erhöhung der Grundvergütung um einen Festbetrag von 125 EUR beziehungsweise eine lineare Erhöhung um 2,5 %. Auf dieser Grundlage erfolgte im Juli 2023 eine weitere Erhöhung der Grundvergütung um 2,5 %.

Für die Pilotinnen und Piloten der SWISS wurde Anfang 2023 ein neuer Tarifvertrag mit einer Laufzeit von mindestens vier Jahren in Kraft gesetzt. Dieser umfasst einen Inflationsausgleich von 2 % sowie eine Lohnerhöhung von 2,3 %. Außerdem konnten Vereinbarungen zur besseren Planbarkeit von Freizeit erzielt werden. Mit der Kabinengewerkschaft kapars hat sich SWISS am 20. Oktober 2023 erneut auf einen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) verständigt. Für die Bodenmitarbeitenden von SWISS in der Schweiz wurde wie im Vorjahr eine Lohnanpassung vereinbart, die für 2024 im Schnitt 2 % beträgt. Außerdem wurden die arbeitgeberseitigen Pensionskassenbeiträge um 1 Prozentpunkt erhöht.

Aufgrund der anhaltend hohen Inflation im Jahr 2023 haben die Kollektivvertragsparteien von Austrian Airlines – bei Beendigung des jeweiligen Krisenpakets – sowohl für das kaufmännisch-technische Personal als auch für das Bordpersonal eine kollektivvertragliche Erhöhung in Höhe von 11 % ab dem 1. März 2023

vereinbart. Darüber hinaus wurde eine Inflationsausgleichsprämie ausgezahlt und in einigen Berufsgruppen wurden die Einstiegsgehälter (nach Berücksichtigung der kollektivvertraglichen Erhöhung) angehoben.

Die Beschäftigten von Brussels Airlines in Belgien profitieren von einer gesetzlich verankerten Indexierung. So erhielten alle Beschäftigten im Jahr 2023 eine Gehaltserhöhung von 2 %. Für einen Teil der Beschäftigten gilt seit 2021 außerdem ein Cafeteria-Modell. Dieses ermöglicht es Mitarbeitenden, aus individuellen Sozialleistungen des Unternehmens zu wählen. Hierzu erhalten sie Punkte, die flexibel eingelöst werden können.

Für die Pilotinnen und Piloten der Eurowings GmbH wurde mit der VC am 3. August 2023 ein neuer Manteltarifvertrag abgeschlossen. Zu dem im März 2023 gekündigten Vergütungstarifvertrag wurden im November 2023 Verhandlungen aufgenommen. Mit der Gewerkschaft ver.di wurden für die Kabinenbeschäftigten der Eurowings GmbH Eckpunkte zu einem neuen Mantel- und Vergütungstarifvertrag vereinbart. Auch in Spanien, Österreich, Tschechien und Schweden konnten Tarifergebnisse für das Cockpit- und Kabinenpersonal von Eurowings Europe erzielt werden.

Neues Miteinander zwischen Sozialpartnern entwickeln

Ziel der Lufthansa Group im Rahmen der Sozial- und Tarifpolitik ist es, in allen Konzernbereichen gute Arbeitsbedingungen und eine faire Entlohnung, die die Interessen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmenden ausbalanciert, festzulegen. Länger laufende Vereinbarungen schaffen dabei Planungssicherheit für beide Seiten. Dies konnte durch die im Berichtsjahr geschlossenen Vereinbarungen in einigen Konstellationen erreicht werden. Dazu beigetragen haben vor allem das gemeinsame Verständnis der aktuellen Herausforderungen sowie eine zielgerichtete und gute Zusammenarbeit zwischen den Sozial- und Tarifpartnern und der Lufthansa Group.



FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Lufthansa Group und ihre Konzerngesellschaften arbeiten sowohl individuell als auch geschäftsfeldübergreifend fortlaufend an Service- und Produktinnovationen. Der Großteil dieser Aktivitäten wird, bedingt durch die unterschiedlichen Tätigkeitsschwerpunkte, dezentral in den Geschäftsfeldern betrieben. Die konzerninternen Maßnahmen werden dabei umfangreich von externen Kooperationen ergänzt.

→ **Geschäftsfelder, S. 52.**

Verbesserung des Reiseerlebnisses und Nachhaltigkeitsaktivitäten stehen im Fokus der Passagier-Airlines

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group fokussieren sich auf die weitere Verbesserung des Reiseerlebnisses für die Kundinnen und Kunden entlang der gesamten Reisekette und auf den Ausbau der Nachhaltigkeitsaktivitäten.

So bieten Lufthansa Airlines und SWISS ihren Kundinnen und Kunden im Rahmen der Umrüstung auf die Sitze der Produktgeneration „Lufthansa Allegris“ beziehungsweise „SWISS Senses“ ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke. Weitere Beispiele sind die Ausweitung digitaler Servicekanäle wie des Chatbot sowie die Automatisierung von Kundenservices. Das digitale Kundenportal ermöglicht den Kundinnen und Kunden, alle relevanten Informationen abzurufen und Anliegen mit neuen, interaktiven Selbstbedienungsangeboten einfach und schnell zu lösen.

Darüber hinaus haben die Passagier-Airlines im Berichtsjahr die Möglichkeiten zum klimafreundlicheren Fliegen erweitert. Auf die Einführung sogenannter „Green Fares“ bei Kontinentalfügen, die die Kompensation der CO₂-Emissionen im Flugpreis einschließt, folgte im Berichtsjahr die testweise Ausweitung auf ausgewählte Langstrecken. Des Weiteren hat jeder Fluggast die Möglichkeit, CO₂-Emissionen im Buchungsprozess über hochwertige Kompensationsprogramme auszugleichen beziehungsweise über den Kauf nachhaltiger Kraftstoffe (SAF) zu verringern.

Die Lufthansa Group ist im Berichtsjahr erneut mehrere Kooperationen mit Unternehmen und Forschungseinrichtungen eingegangen, die die Erforschung, Förderung und Herstellung nachhaltiger Kraftstoffe zum Ziel haben. → **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Klimaschutz, S. 79.**

Aviation Services bauen digitale Angebote und Services weiter aus

Im Berichtsjahr hat Lufthansa Cargo eine neue Produktgeschwindigkeit eingeführt. Mit td.Zoom kann zeitkritische Fracht nun noch schneller an die Zielorte versendet werden. Auch die digitalen Services wurden weiter ausgebaut. So wurde beispielsweise eine direkte API-Anbindung von Großkunden an die Lufthansa Cargo Systeme eingeführt und der E-Commerce-Sektor weiter ausgebaut. Weiterhin bietet Lufthansa Cargo ihren Kunden über den Service „Sustainable Choice“ die Möglichkeit, die Fracht CO₂-neutral befördern lassen.

Die von Lufthansa Technik eigens entwickelte, eigenständige Plattform AVIATAR unterstützt Kunden weltweit in Echtzeit beim Management des komplexen Flottenbetriebs, hilft bei der Fehlerprognose von Einzelkomponenten und unterstützt so die digitale Transformation der Luftfahrt. Zum Ende des Berichtsjahres waren bereits die Daten von rund 3.300 Flugzeugen an die Plattform AVIATAR angebunden.

Darüber hinaus hat Lufthansa Technik zusammen mit BASF die treibstoffsparende Oberflächentechnologie „AeroSHARK“ in Serie gebracht. Bis Ende des Berichtsjahres wurden 15 Boeing 777 Flugzeuge von Lufthansa Cargo und SWISS mit der neuartigen Oberfläche ausgerüstet.

Lufthansa Technik hat im vierten Quartal 2023 begonnen, einen früheren Lufthansa Airlines Airbus A320 als Reallabor für die Erprobung von Wartungs- und Bodenprozessen zukünftiger wasserstoffbetriebener Flugzeuge vorzubereiten. Im „Hydrogen Aviation Lab“ kann künftig der sichere Umgang mit einem potenziellen Energieträger der zukünftigen Luftfahrt schon frühzeitig und realitätsnah erforscht werden.

Lufthansa Aviation Training hat im Berichtsjahr zusammen mit Airbus ein innovatives Virtual-Reality-System für Trainings von Pilotinnen und Piloten vorgestellt. Der „Virtual Procedure Trainer“ ermöglicht mit VR-Brille und Laptop eine authentische 3D-Ansicht eines Flugzeugcockpits, im dem Standardverfahren trainiert werden können.

Innovationen und Digitalisierung werden über diverse Plattformen vorangetrieben

Innovationen und Digitalisierung werden von der Lufthansa Group, aber auch in enger Zusammenarbeit mit dem Lufthansa Innovation Hub vorangetrieben. Dieser arbeitet an neuen digitalen Geschäftsmodellen, Partnerschaften sowie strategischen Investments entlang der gesamten Reise- und Mobilitätskette. Im Berichtsjahr wurde die App „Uptrip“ veröffentlicht, mit der man mittels genutzter Bordkarten Sammelkarten erhalten kann und diese in Belohnungen, wie beispielsweise einen Zugang zu Lounges der Lufthansa Group oder Statusmeilen, umtauschen kann.

Der Lufthansa Group Digital Hangar bringt die Talente im Digitalbereich der Lufthansa Group zusammen und bündelt Know-how, Innovationskraft und Prozesse in einer agilen Struktur. Ziel ist es, neue technologische Trends und Standards zu setzen und echten Mehrwert für die Kundinnen und Kunden zu schaffen. Durch eine schnellere und qualitativ hochwertige Bereitstellung digitaler Produkte sollen die Kundenzufriedenheit und die digitale Benutzererfahrung signifikant verbessert werden. Der Lufthansa Group Digital Hangar soll die Lufthansa Group als digitalen Trendsetter positionieren.

Darüber hinaus werden über den Lufthansa Group CleanTech Hub neueste klimaschutzbezogene Technologien gebündelt und nachhaltige Innovationen in den fünf Schwerpunktbereichen „Alternative Kraftstoffe und Emissionen“, „Flugzeugbezogene Hardware“, „Digitale Lösungen und Prozesse“, „Abfall und Kreislaufwirtschaft“ sowie „Mobilität von übermorgen“ vorangetrieben.



RECHTLICHE UND REGULATORISCHE EINFLUSSFAKTOREN

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

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

Im Sommer 2021 hat die EU-Kommission mit ihrem „Fit for 55“-Legislativpaket regulatorische Vorschläge präsentiert, wie die europäischen Klimaschutzziele – die CO₂-Emissionen um 55 % im Vergleich zu 1990 zu senken – erreicht werden sollen. Von den insgesamt 13 Gesetzesinitiativen sind drei für den Luftverkehr besonders relevant: die Reform des Emissionshandels (EU-ETS), eine Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (ReFuelEU Aviation) sowie der Vorschlag zur Einführung einer Kerosinsteuer (Energiesteuerrichtlinie). Die Co-Gesetzgeber, das Europäische Parlament sowie der Europäische Rat, haben sich im Frühjahr 2023 final darauf geeinigt, die Gesamtzahl der CO₂-Zertifikate schrittweise zu reduzieren und die bisherigen kostenlosen („freien“) Zuteilungen ab 2026 komplett abzuschaffen. Dies wird den Zubringerverkehr europäischer Airlines verteuern und birgt das Risiko, dass Langstreckenverbindungen verstärkt auf außereuropäische Drehkreuze verlagert werden und der Wettbewerb zwischen EU-Airlines und ihrer Konkurrenz aus dem Mittleren und

Nahen Osten weiter verzerrt wird. Um einen Anreiz für das Tanken nachhaltiger Kraftstoffe (SAF) zu schaffen, die um ein Mehrfaches teurer als fossiles Kerosin sind, wurde beschlossen, zeitlich befristet ein begrenztes Kontingent an CO₂-Zertifikaten als Ausgleich für die Mehrkosten von SAF zur Verfügung zu stellen. Hierdurch können jedoch weder die Mehrkosten in hinreichendem Maße ausgeglichen noch die notwendigen gleichen Wettbewerbsbedingungen mit Fluggesellschaften außerhalb der EU erreicht werden. Auch die im Sommer 2023 beschlossene europäische Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (ReFuelEU Aviation) wird nach Einschätzung der Lufthansa Group zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen im interkontinentalen Verkehr und stark steigenden Kosten für europäische Fluggesellschaften führen, da außereuropäische Fluggesellschaften mit Umsteige Flughäfen in der Nähe von Europa weiterhin für einen Teil der Reise ohne Quote tanken können. Dass SAF in absehbarer Zukunft weder in ausreichender Menge noch zu wettbewerbsneutralen Preisen erhältlich sein werden, bleibt bislang unberücksichtigt.

Die diskutierte Einführung einer europäischen Kerosinsteuer würde das globale Wettbewerbsproblem zusätzlich verschärfen. Im weiteren Gesetzgebungsprozess sind daher aus Sicht der Lufthansa Group Nachbesserungen zwingend erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der in der EU beheimateten Airlines zu erhalten und die Verlagerung von Verkehren und Emissionen – den sogenannten „Carbon-Leakage-Effekt“ – zu vermeiden. Die Erhöhung der nationalen Luftverkehrssteuer, wie sie derzeit in Deutschland diskutiert wird, würde die im europäischen Vergleich ohnehin schon hohen Standortkosten des Luftverkehrs in Deutschland weiter erhöhen, und damit die Anbindung Deutschlands an den europäischen und globalen Luftverkehr – ohne Nutzen für das Klima – zusätzlich verschlechtern. → **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/ Klimaschutz, S. 79.**

Europäische und nationale Verschärfungen in der Verbraucherpolitik können für die Lufthansa Group und ihre Kundinnen und Kunden zu steigenden Kosten führen. Hierzu zählen insbesondere Bestrebungen, eine Insolvenzabsicherung von Flugreisen einzuführen, Erstattungs- und Entschädigungszahlungen zu automatisieren und Vorauszahlungen von Tickets sowie No-show-Klauseln zu untersagen.

Der im September 2020 veröffentlichte Entwurf der EU-Kommission zur Neuregulierung des einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) soll die Effizienz der Luftsicherung in der EU steigern und bietet damit das Potenzial, nicht nur CO₂-Emissionen zu reduzieren und Treibstoff zu sparen, sondern auch Flugverspätungen zu vermeiden. Die politischen Diskussionen hierzu dauern an. Ein Ergebnis, das hinter den Status quo zurückfällt, oder ein grundsätzliches Scheitern der Verhandlungen würden sich negativ auf die Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit im europäischen Luftverkehr auswirken.

Im Zusammenhang mit der Nutzung von Start- und Landerechten (Slots) sind die vorübergehenden Erleichterungen anlässlich der Corona-Pandemie und des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine ausgelaufen. Es gelten wieder die allgemeinen Regeln, wonach das Recht auf Wiederzuteilung von Slots in der Folgeperiode verloren geht, wenn diese in einer Flugperiode zu weniger als 80 % genutzt wurden. Ein Revisionsvorschlag bis zur Europawahl im Juni 2024 ist nicht zu erwarten. Langfristig sind Kapazitätseinschränkungen aus Umwelt- und Klimaschutzabwägungen, wie aktuell am Flughafen Amsterdam, als Teil des politischen Diskurses möglich.



WIRTSCHAFTS- BERICHT

- Weltwirtschaftswachstum verlangsamt sich, Wirtschaftsleistung in Deutschland sinkt.
- Ölpreis entwickelt sich mit starken Schwankungen insgesamt rückläufig.
- Globaler Passagierverkehr wächst deutlich, Luftfrachtmarkt normalisiert sich.
- Geschäftsverlauf der Lufthansa Group von starker Nachfrage nach Flugreisen und hohem Wachstum im Geschäftsfeld Technik geprägt.
- Lufthansa Group erwirtschaftet Umsatz in Höhe von 35,4 Mrd. EUR.
- Adjusted EBIT liegt mit 2,7 Mrd. EUR um 76 % über Vorjahr, Adjusted EBIT-Marge liegt bei 7,6 %.
- SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings und Lufthansa Technik erzielen Rekordergebnisse.
- Adjusted Free Cashflow der Lufthansa Group beträgt 1,8 Mrd. EUR.
- Bilanz weiter gestärkt.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE LAGE

T014 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)

in %	2023 ¹⁾	2022	2021	2020	2019
Welt	2,7	3,1	6,2	-2,9	2,7
Europa	0,6	3,7	6,5	-5,8	1,7
Deutschland	-0,2	1,9	3,1	-4,2	1,1
Nordamerika	2,3	2,1	5,8	-2,4	2,4
Südamerika ²⁾	2,2	4,0	7,1	-6,6	0,8
Asien/Pazifik	4,5	3,3	6,6	-0,7	4,0
China	5,4	3,0	8,5	2,2	6,0
Naher Osten	1,0	7,0	4,6	-4,4	1,2
Afrika	3,1	3,9	4,7	-2,2	2,6

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2024.

¹⁾ Prognosewerte.

²⁾ Exklusive Venezuela.

Weltwirtschaft wächst im Geschäftsjahr 2023 nur verhalten

Das Weltwirtschaftswachstum verlangsamte sich im Jahr 2023. Die Wachstumsrate lag bei 2,7 %, nachdem sie im Vorjahr noch 3,1 % betragen hatte. Asien/Pazifik ist die Weltregion, die mit einem Wachstum von 4,5 % die höchste Wachstumsrate aufwies (Vorjahr: 3,3 %). In Europa wuchs die Wirtschaft um 0,6 % (Vorjahr: 3,7 %). In Deutschland sank die Wirtschaftsleistung um 0,2 % (Vorjahr: +1,9 %).

Euro wertet gegenüber meisten Hauptwährungen auf

Der Euro gewann im Jahresdurchschnitt gegenüber den meisten Hauptwährungen an Wert. Der durchschnittliche Wechselkurs zum US-Dollar lag um 3 % über dem Vorjahresniveau. Gegenüber dem Chinesischen Renminbi und dem Japanischen Yen wertete der Euro um 8 % beziehungsweise 10 % auf. Zum Britischen Pfund verzeichnete der Euro eine Aufwertung um 2 %. Gegenüber dem Schweizer Franken wertete der Euro im Durchschnitt um 3 % ab.

T015 WÄHRUNGSENTWICKLUNG¹ EUR zu FREMDWÄHRUNG

	2023	2022	2021	2020	2019
USD	1,0814	1,0510	1,1821	1,1402	1,1192
JPY	151,68	137,86	129,84	121,77	122,01
CHF	0,9714	1,0040	1,0807	1,0704	1,1122
CNY	7,6521	7,0754	7,6243	7,8688	7,7320
GBP	0,8695	0,8523	0,8595	0,8888	0,8769

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

Inflationsrate sinkt kontinuierlich

Die Inflationsrate ist im Berichtsjahr zurückgegangen. Ende 2023 lag sie im weltweiten Durchschnitt bei 5,5 % (Vorjahr: 9,7 %). In Europa lag die Inflationsrate bei 2,9 %, in Deutschland bei 3,7 %. Im Kampf gegen die Inflation haben Zentralbanken die Leitzinsen im Berichtsjahr deutlich erhöht. Die US-Notenbank Fed hob den Leitzins mit vier Zinsschritten auf 5,5 %. Die Europäische Zentralbank erhöhte den Leitzins ebenfalls mit sechs Zinsschritten auf 4,5 %.

Kurz- und langfristige Zinsen steigen im Durchschnitt stark an

Sowohl die kurz- als auch die langfristigen Zinsen sind im Jahresdurchschnitt stark gestiegen. Die kurzfristigen Zinssätze stiegen auf Niveaus, die zuletzt im Jahr 2008 erreicht wurden. Der durchschnittliche 6-Monats-Euribor lag im Jahr 2023 bei 3,69 %. Im langfristigen Bereich legte der durchschnittliche 10-Jahres-Euro-Swap gegenüber dem Vorjahr signifikant von 1,93 % auf 3,05 % zu.

T016 ZINSENTWICKLUNG in %

Instrument	2023	2022	2021	2020	2019
6-Monats-Euribor Durchschnittskurs	3,69	0,68	-0,52	-0,37	-0,30
6-Monats-Euribor Jahresendwert	3,86	2,69	-0,55	-0,53	-0,32
10-Jahres-Euro-Swap Durchschnittskurs	3,05	1,93	0,05	-0,14	0,26
10-Jahres-Euro-Swap Jahresendwert	2,49	3,20	0,30	-0,26	0,21

Quelle: Bloomberg.

Der Rechnungszins für die Diskontierung der Pensionsverbindlichkeiten der Deutschen Lufthansa AG, der sich aus dem Durchschnittszinssatz eines Korbs hochwertiger Unternehmensanleihen ableitet, lag mit 3,6 % um 0,6 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert von 4,2 %.

Ölpreis liegt unter Vorjahresniveau

Der Ölmarkt hat sich im Jahr 2023 nach den starken Verwerfungen im Jahr 2022 etwas entspannt. Mit Preisen zwischen 72 USD/bbl und 97 USD/bbl lag der Durchschnittspreis 2023 bei 82,18 USD/bbl und damit um 17 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 99,03 USD/bbl). Am 31. Dezember 2023 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 77,04 USD/bbl (Jahresende 2022: 85,91 USD/bbl).

Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich 2023 innerhalb einer Bandbreite von 13,71 USD/bbl und 57,02 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt notierte er bei 29,58 USD/bbl und damit 27 % niedriger als im Vorjahr. Am 31. Dezember 2023 lag der Jet Fuel Crack bei 29,18 USD/bbl (Jahresende 2022: 39,34 USD/bbl).

G10 PREISENTWICKLUNG BRENT UND KEROSIN



Quelle: Lufthansa auf Basis von Marktdaten.

BRANCHENENTWICKLUNG

Globaler Passagierverkehr wächst weiterhin deutlich

Die globale Luftfahrtindustrie verzeichnete im Jahr 2023 deutliche Anstiege im Passagierverkehr und konnte ihren Absatz somit steigern. Vor allem die steigende Nachfrage nach Flugreisen, insbesondere zu touristischen Urlaubsdestinationen, führte zu einem weiteren Ausbau der Kapazitäten im globalen Passagierverkehr.

Im Vorjahr war die Entwicklung zu Jahresbeginn noch durch die Auswirkungen der Omikron-Variante des Corona-Virus und im Sommer durch die temporäre Überlastung des Luftfahrtsystems beeinflusst. Letztere wirkte sich auch auf die Entwicklung im Berichtsjahr aus, wenn auch in geringerem Ausmaß.

Insgesamt stieg der weltweite Absatz (verkaufte Passagierkilometer) im Berichtsjahr gemäß Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) gegenüber Vorjahr um 37 % (Vorjahr: 65 %). Den größten Zuwachs verzeichneten Fluggesellschaften aus der Region Asien/Pazifik mit 96 % (Vorjahr: 32 %), gefolgt von Fluggesellschaften aus Afrika mit

36 % (Vorjahr: 84 %). Fluggesellschaften aus Europa erzielten einen Zuwachs von 20 % (Vorjahr: 104 %).

Im Vergleich zum Vorkrisenniveau im Geschäftsjahr 2019 lagen die verkauften Passagierkilometer global um 6 % niedriger. Fluggesellschaften aus Europa wiesen einen Rückgang um 5 % gegenüber dem Vorkrisenniveau auf.

T017 ABSATZENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	20	-4
Nordamerika	15	-6
Mittel- und Südamerika	17	2
Asien/Pazifik	96	1
Mittlerer Osten	32	2
Afrika	36	-2
Global	37	-2

Quelle: IATA Air Passenger/Air Freight Market Analysis (12/2023).

Die Durchschnittserlöse im globalen Passagierverkehr stiegen gemäß Schätzungen der IATA im Geschäftsjahr 2023 um 6,2 % (Vorjahr: 9,5 %). Damit lagen die Durchschnittserlöse im Geschäftsjahr 2023 um 11,0 % über Vorkrisenniveau.

Globaler Luftfrachtverkehr normalisiert sich weiter gegenüber Rekordniveau zu Pandemiezeiten

Der globale Markt für Luftfracht normalisierte sich im Geschäftsjahr 2023 im Vergleich zu den Rekordniveaus während der Corona-Pandemie, blieb aber weiterhin auf einem im historischen Vergleich hohen Niveau. So sank das weltweite Luftfrachtaufkommen (gemessen in verkauften Fracht-Tonnenkilometern) gemäß Angaben der IATA im Jahr 2023 gegenüber Vorjahr um 2 % (Vorjahr: Rückgang um 8 %). Europäische Anbieter verzeichneten einen Rückgang um 4 % (Vorjahr: Rückgang um 12 %).

Die Durchschnittserlöse im globalen Luftfrachtverkehr sanken gemäß Schätzungen der IATA um 32,2 % gegenüber Vorjahr (Vorjahr: Anstieg um 7,0 %), beeinflusst durch das größere Angebot an Belly-Frachtkapazitäten in den Passagierflugzeugen und die weltweit schwache gesamtwirtschaftliche Entwicklung. Damit lagen die Durchschnittserlöse jedoch weiterhin um 41,3 % über Vorkrisenniveau.

Globale Airline-Industrie erwartet wieder Gewinne

Für die weltweite Airline-Industrie wird im Geschäftsjahr 2023 aufgrund der positiven Entwicklung im Passagierverkehr ein deutlicher Anstieg des Gewinns gegenüber Vorjahr erwartet. So prognostiziert die IATA für das Geschäftsjahr 2023 einen branchenweiten Nettogewinn in Höhe von 23 Mrd. USD (Vorjahr: Nettoverlust von 4 Mrd. USD). Vor Ausbruch der Corona-Krise erzielte die Airline-Industrie im Geschäftsjahr 2019 einen Nettogewinn in Höhe von 26 Mrd. USD.

In der regionalen Betrachtung wird der höchste Gewinn für Nordamerika in Höhe von 14 Mrd. USD erwartet (Vorjahr: 9 Mrd. USD). Für die europäischen Fluggesellschaften wird ein Gewinn in Höhe von 8 Mrd. USD prognostiziert (Vorjahr: 4 Mrd. USD).

T018 ERGEBNISENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT

in Mrd. USD	2023 ¹⁾	2022
Europa	8	4
Nordamerika	14	9
Mittel- und Südamerika	-1	-4
Asien/Pazifik	0	-14
Mittlerer Osten	3	1
Afrika	-1	-1
Industrie	23	-4

¹⁾ Prognosewerte.

Quelle: IATA Industry Statistics (12/2023).

MRO-Markt liegt wieder auf Vorkrisenniveau

Der Markt für Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen für Flugzeuge (MRO) entwickelte sich im Berichtsjahr ebenfalls positiv. Die hohe Nachfrage nach Flugreisen führte zu einer weiter gestiegenen Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen. Das Beratungsunternehmen ICF prognostiziert für 2023 einen Zuwachs des Marktvolumens um 10 % gegenüber Vorjahr auf 92 Mrd. USD (Vorjahr: 84 Mrd. USD). Damit wurde das Vorkrisenniveau in Höhe von 91 Mrd. USD übertroffen. Rund 28 Mrd. USD entfallen auf die Region Amerika (98 % des Vorkrisenniveaus), 31 Mrd. USD auf die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika, 97 % des Vorkrisenniveaus) und 33 Mrd. USD auf die Region APAC (Asien/Pazifik, 108 % des Vorkrisenniveaus). Insbesondere die vollständige Aufhebung der Corona-Restriktionen in China trug erheblich zu einem Anstieg der Flugstunden und somit auch der Nachfrage nach Wartungsleistungen bei. Auch in der Region EMEA und Amerika war ungeachtet der immer noch hohen Inflation eine sehr starke Nachfrage zu verzeichnen.

GESCHÄFTSVERLAUF

Überblick über die Geschäftsentwicklung und Vergleich mit ursprünglicher Prognose

Geschäftsverlauf ist von starker Nachfrage nach Flugreisen und hohem Wachstum im Geschäftsfeld Technik geprägt

Die Lufthansa Group verzeichnete im Geschäftsjahr 2023 eine positive Entwicklung. Die Erholung der Nachfrage nach Flugreisen nach der Corona-Pandemie setzte sich weiter fort. Dabei stieg insbesondere die Nachfrage nach touristischen Reisen, insbesondere in den Sommermonaten, an. Entsprechend wurde die Kapazität der Passagier-Airlines kontinuierlich ausgebaut.

Bei den Passagier-Airlines lag die angebotene Kapazität im Geschäftsjahr 2023 insgesamt 16 % über Vorjahr und damit bei 84 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Angesichts der positiven Nachfrageentwicklung im Passagiergeschäft gelang es den Passagier-Airlines, die Durchschnittserlöse deutlich zu steigern.

Das Frachtgeschäft der Lufthansa Group entwickelte sich im Geschäftsjahr 2023 aufgrund der branchenweiten Normalisierung rückläufig. Die Durchschnittserlöse im Geschäftsfeld Logistik stabilisierten sich jedoch in der zweiten Jahreshälfte und lagen weiter deutlich über dem Vorkrisenniveau. Ebenso verzeichnete das Frachtgeschäft gegen Jahresende wieder steigende Volumina.

Im Geschäftsfeld Technik führte die weiter steigende Zahl von Flugreisen zu einer deutlich höheren Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen. Damit konnte das Ergebnis trotz inflationsbedingter Kostensteigerungen weiter verbessert werden.

Adjusted EBIT in Höhe von 2.682 Mio. EUR erzielt

Die Umsatzerlöse der Lufthansa Group stiegen vor allem aufgrund des weiteren Ausbaus des Flugprogramms und steigender Stückerlöse sowie des starken Wachstums im Geschäftsfeld Technik um 15 % gegenüber Vorjahr auf 35.442 Mio. EUR (Vorjahr: 30.895 Mio. EUR).

Auch das Ergebnis der Lufthansa Group verbesserte sich im Geschäftsjahr 2023 deutlich gegenüber Vorjahr. Das Adjusted EBIT stieg um 76 % auf 2.682 Mio. EUR (Vorjahr: 1.520 Mio. EUR). Es stellt damit das drittbeste Ergebnis der Unternehmensgeschichte dar. Die Adjusted EBIT-Marge lag im Berichtsjahr bei 7,6 % (Vorjahr: 4,9 %). Das EBIT verbesserte sich um 88 % auf 2.669 Mio. EUR (Vorjahr: 1.419 Mio. EUR).



Bei allen Passagier-Airlines und im Geschäftsfeld Technik legte das Adjusted EBIT im Geschäftsjahr 2023 zu. SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings und Lufthansa Technik konnten dabei im Berichtsjahr Rekordergebnisse erzielen. Lediglich im Geschäftsfeld Logistik entwickelte sich das Ergebnis aufgrund der branchenweiten Normalisierung rückläufig. → **Geschäftsfelder, S. 52.**

Das auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende Konzernergebnis lag im Berichtsjahr bei 1.673 Mio. EUR (Vorjahr: 791 Mio. EUR).

Adjusted Free Cashflow bleibt auf hohem Niveau

Die Nettoinvestitionen stiegen im Geschäftsjahr 2023 um 23 % auf 2.811 Mio. EUR (Vorjahr: 2.286 Mio. EUR). Der Operative Cashflow sank gegenüber Vorjahr auf 4.945 Mio. EUR (Vorjahr: 5.168 Mio. EUR), primär bedingt durch den im Vorjahresvergleich niedrigeren Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals, der den Anstieg des EBITDA überkompensierte. Im Vorjahr hatte ein starker Anstieg von Vorausbuchungen nach der Überwindung der Corona-Pandemie die Working-Capital-Entwicklung unterstützt.

Der Adjusted Free Cashflow, der neben dem Investitions-Cashflow auch den Mittelabfluss aus Leasingverhältnissen berücksichtigt, sank im Geschäftsjahr 2023 aufgrund des Rückgangs des Operativen Cashflows und gestiegener Investitionen vor allem im Zusammenhang mit der Modernisierung der Flotte um 27 % auf 1.846 Mio. EUR (Vorjahr: 2.526 Mio. EUR). Damit lag der Wert jedoch wiederum deutlich höher als im Durchschnitt der Vorkrisenjahre.

Bilanz im Berichtsjahr weiter gestärkt

Die Bilanz konnte im Geschäftsjahr 2023 weiter gestärkt werden. Die Nettokreditverschuldung lag aufgrund des positiven Free Cashflows mit 5.682 Mio. EUR um 17 % unter dem Niveau vom Jahresende 2022 (31. Dezember 2022: 6.871 Mio. EUR). Die Netto-Pensionsverpflichtungen stiegen um 683 Mio. EUR auf 2.676 Mio. EUR gegenüber dem Niveau vom Jahresende 2022 (31. Dezember 2022: 1.993 Mio. EUR).

Das Verhältnis zwischen der Summe aus Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen und dem Eigenkapital betrug zum 31. Dezember 2023 46:54 (31. Dezember 2022: 51:49).

Ende des Geschäftsjahres 2023 standen dem Konzern unverändert zum Vorjahr liquide Mittel in Höhe von 10,4 Mrd. EUR zur Verfügung. → **Finanzielle Entwicklung/Finanzlage, S. 44.**

Wesentliche Kennzahlen verbessern sich wie prognostiziert deutlich

Die Lufthansa Group hat ihren Ausblick für das Geschäftsjahr 2023 mit der Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2022 am 3. März 2023 bekannt gegeben. Aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung konnte die Ergebnisprognose eines deutlichen Anstiegs des Adjusted EBIT gegenüber Vorjahr im Jahresverlauf konkretisiert werden. Die im August 2023 kommunizierte Erwartung eines Adjusted EBIT von mindestens 2,6 Mrd. EUR wurde schließlich erreicht.

T019 ENTWICKLUNG WESENTLICHER KPIS

		Ergebnis 2022 ¹⁾	Ergebnis 2022 ²⁾	Prognose 2023 ¹⁾	Ergebnis 2023
Umsatz	Mio. €	32.770	30.895	deutlicher Anstieg	35.442
Adjusted EBIT	Mio. €	1.509	1.520	deutlicher Anstieg	2.682
Nettoinvestitionen	Mio. €	2.286	2.286	über Vorjahr	2.811
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	2.526	2.526	deutlich positiv, aber unter Vorjahr	1.846
Nettokreditverschuldung	Mio. €	6.871	6.871	unter Vorjahr	5.682
Adjusted ROCE	%	7,3	7,6	deutlicher Anstieg	13,1
Spezifischer CO ₂ -Ausstoß	Gr.	90,0	90,0	leichter Rückgang	88,4

¹⁾ Wie im Geschäftsbericht 2022 aufgeführt.

²⁾ Wie im Geschäftsbericht 2023 aufgeführt, inklusive Anpassungen der Vorjahreswerte.

Wesentliche Ereignisse

Verträge von Carsten Spohr und Remco Steenbergen wurden vorzeitig verlängert

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat am 2. März 2023 Carsten Spohr für weitere fünf Jahre zum Vorstandsvorsitzenden bestellt. Carsten Spohr ist seit 2011 Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG und seit 2014 dessen Vorsitzender. Sein Vertrag wurde bis Ende Dezember 2028 verlängert.

Ebenso hat der Aufsichtsrat am 2. März 2023 Remco Steenbergen für weitere fünf Jahre bis Ende Dezember 2028 zum Finanzvorstand bestellt. Remco Steenbergen ist seit 2021 Mitglied im Vorstand der Deutschen Lufthansa AG und verantwortet das Ressort Finanzen. Am 22. Februar 2024 wurde bekanntgegeben, dass Remco Steenbergen im beiderseitigen Einvernehmen zum 7. Mai 2024 aus dem Vorstand ausscheidet. → **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, S. 39.**

Lufthansa Group kauft 22 Langstreckenflugzeuge neuester Generation

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat beschlossen, zehn Langstreckenflugzeuge vom Typ Airbus A350-1000, fünf Langstreckenflugzeuge vom Typ A350-900 und sieben Langstreckenflugzeuge vom Typ Boeing 787-9 „Dreamliner“ zu bestellen. Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat dem Erwerb der Flugzeuge am 2. März 2023 zugestimmt.

Die Flugzeuge sollen ab Mitte des Jahrzehnts an die Lufthansa Group ausgeliefert werden. Die Bestellung hat nach Listenpreisen ein Volumen von insgesamt rund 7,5 Mrd. USD. → **Flotte, S. 27.**

Aktionärinnen und Aktionäre stimmen allen Tagesordnungspunkten der Hauptversammlung zu

Am 9. Mai 2023 fand die virtuelle Hauptversammlung der Deutschen Lufthansa AG statt. Die Aktionärinnen und Aktionäre stimmten allen Tagesordnungspunkten mit großer Mehrheit zu.

Karl-Ludwig Kley, amtierender Aufsichtsratsvorsitzender, und Carsten Knobel, Vorsitzender des Vorstands und CEO der Henkel AG & Co. KGaA, wurden erneut in den Aufsichtsrat gewählt. Karl Gernandt, Executive Chairman der Kühne Holding AG, wurde neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Lufthansa Group erzielt Einigung über den Erwerb von 41 % an ITA Airways

Die Deutsche Lufthansa AG und das italienische Ministerium für Wirtschaft und Finanzen haben am 25. Mai 2023 eine Einigung über den Erwerb einer Minderheitsbeteiligung an der italienischen Nationalfluglinie ITA Airways erzielt. Am 30. November 2023 hat die Deutsche Lufthansa AG den Antrag für den Erwerb der Minderheitsbeteiligung bei der EU-Kommission in Brüssel eingereicht. Die EU-Kommission hat das Unternehmen im Januar 2024 darüber informiert, dass sie den geplanten Anteilserwerb in einer zweiten Phase vertieft prüfen wird.

Nach einer Freigabe durch die zuständigen Behörden und Vollzug der Transaktion wird die Deutsche Lufthansa AG im Rahmen einer Kapitalerhöhung einen Anteil von 41 % an ITA Airways für 325 Mio. EUR erhalten. Darüber hinaus wurden Optionen zum Kauf der verbleibenden Anteile zu einem späteren Zeitpunkt vereinbart.

Lufthansa Group verkauft Payment-Spezialisten AirPlus an SEB Kort

Die Lufthansa Group hat am 20. Juni 2023 mit der SEB Kort Bank AB aus Stockholm, Schweden, einen Vertrag über den Verkauf der AirPlus Gruppe unterzeichnet. Der Kaufpreis beträgt rund 450 Mio. EUR.

AirPlus bleibt auch nach dem Verkauf Mitglied des globalen Zahlungsnetzwerks UATP. Der Abschluss der Transaktion wird im Sommer 2024 erwartet, vorbehaltlich der notwendigen Vorbereitungen sowie entsprechender externer Genehmigungen, vor allem von verschiedenen Finanzaufsichtsbehörden.

Lufthansa Group und Vereinigung Cockpit einigen sich auf langfristigen Tarifabschluss

Die Lufthansa Group und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit haben sich auf einen langfristigen Tarifvertrag für die Pilotinnen und Piloten von Lufthansa Airlines und Lufthansa Cargo geeinigt. Am 10. August 2023 stimmten die Mitglieder der Gewerkschaft für das kurz zuvor ausgehandelte Verhandlungsergebnis.

Der neue Vergütungstarifvertrag kann frühestens zum 31. Dezember 2026 gekündigt werden und beinhaltet einen Anstieg der Grundvergütung über die Laufzeit von mindestens 18 %. Der Manteltarifvertrag kann frühestens zum 31. Dezember 2027 gekündigt werden und beinhaltet verbesserte Einsatzbedingungen für die Pilotinnen und Piloten.

→ **Mitarbeitende, S. 30.**

Lufthansa Group verkauft LSG Group an Aurelius

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 4. April 2023 einen Vertrag mit dem Private-Equity-Unternehmen Aurelius über den Verkauf der LSG Group unterzeichnet. Am 31. Oktober 2023 wurde der Verkauf abgeschlossen.

Das Geschäft der LSG Group besteht aus klassischen Catering- sowie Onboard-Retail- und Food-Commerce-Aktivitäten. Über den Kaufpreis wurde mit dem Käufer Still-schweigen vereinbart.

Der Verkauf der Catering-Sparte ist Teil der Strategie des Lufthansa Konzerns, sich stärker auf das Airline-Kerngeschäft zu konzentrieren. Die europäischen Aktivitäten der LSG Group wurden bereits 2019 an gategroup verkauft.

→ **Geschäftsfeld Catering, S. 70.**



Fitch Ratings und Standard & Poor's stufen die Bonität der Deutschen Lufthansa AG im Investment Grade Bereich ein

Die Ratingagentur Fitch hat der Deutschen Lufthansa AG in ihrer erstmaligen Bewertung am 1. November 2023 ein Investment Grade Rating von BBB- mit stabilem Ausblick verliehen. Das Rating reflektiert vor allem die führende Rolle der Lufthansa in der globalen Luftfahrtindustrie als größter europäischer Netzwerk-Carrier sowie die kreditwürdige Diversifizierung in den Bereichen Wartung, Reparatur und Überholung (MRO) und Fracht, in denen das Unternehmen ebenfalls weltweit führende Marktpositionen einnehme.

Darüber hinaus hat Standard & Poor's das Rating der Lufthansa Group am 4. Dezember 2023 mit „BBB-“ auf Investment Grade angehoben. Standard & Poor's begründete die Anhebung mit den über der Erwartung liegenden Durchschnittserlösen bei einer robusten Nachfrage nach Passagierflügen und branchenweiten Kapazitätsengpässen.

→ **Finanzstrategie, S. 23.**

Lufthansa Group bleibt alleiniger Anteilseigner an der Lufthansa Technik

Der Vorstand der Lufthansa Group hat am 30. November 2023 entschieden, die Pläne für den Verkauf eines Minderheitsanteils an der Lufthansa Technik nicht weiterzuverfolgen. Die in den Monaten zuvor entwickelten Wachstumspläne sollen eigenständig, ohne die Beteiligung eines weiteren Gesellschafters an der Lufthansa Technik, umgesetzt werden. Dazu hat Lufthansa Technik das Wachstumsprogramm „Ambition 2030“ aufgesetzt. → **Geschäftsfeld Technik, S. 67.**

Lufthansa Group schließt Vereinbarung über Sale-and-Lease-back von zwölf Kurzstreckenflugzeugen

Die Lufthansa Group hat eine Vereinbarung über den Verkauf und die Rückmietung (Sale-and-Lease-back) von zwölf Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen geschlossen. Die Transaktion ermöglicht dem Konzern, Investitionen in neue Flugzeuge

durch einen Mix aus Barmitteln, Japanese Operating Leases (JOLCOs) und Operating Leases zu finanzieren. Die Sale-and-Lease-back-Transaktion unterstützt die Modernisierung der Flotte der Lufthansa Group Airlines. → **Flotte, S. 27.**

Lufthansa Group bestellt 80 neue hocheffiziente Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge und vereinbart 120 Kaufoptionen

Am 19. Dezember 2023 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG dem Beschluss des Vorstands zum Kauf von insgesamt 80 hochmodernen Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen zugestimmt. Die mit den Herstellern Airbus und Boeing getroffenen Vereinbarungen beziehen sich auf den Kauf von 40 Airbus A220-300 inklusive des Abschlusses von 20 Kaufoptionen, den Kauf von 40 Boeing 737-8 MAX inklusive des Abschlusses von 60 Kaufoptionen sowie den Abschluss von Kaufoptionen über 40 weitere Flugzeuge der A320-Familie. Die Festbestellung der 80 Flugzeuge hat einen Wert von rund 9 Mrd. EUR auf Basis von Listenpreisen. Die Auslieferung der Flugzeuge erfolgt zwischen 2026 und 2032.

→ **Flotte, S. 27.**

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Moody's hebt Rating der Deutschen Lufthansa AG auf Investment Grade an

Die Ratingagentur Moody's hat das Rating der Deutschen Lufthansa AG am 18. Januar 2024 von Ba1 auf Baa3 und damit auf Investment Grade-Niveau angehoben. Laut Moody's folge die Heraufstufung dem positiven Trend der operativen Profitabilität der Lufthansa Group, die sich im Jahr 2023 deutlich verbessert habe.

Mit der Heraufstufung durch Moody's wird die Deutsche Lufthansa AG von allen führenden Ratingagenturen wieder mit Investment Grade bewertet.

Aufsichtsrat beschließt weitreichende Umstrukturierung des Vorstands

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner Sitzung am 22. Februar 2024 eine weitreichende Umstrukturierung des Vorstands beschlossen. Dabei werden der Vorstand von sechs auf fünf Mitglieder verkleinert und Verantwortungsbereiche neu geordnet.

Christina Foerster, Harry Hohmeister und Detlef Kayser scheiden zum 30. Juni 2024, Remco Steenbergen mit Ablauf des 7. Mai 2024, dem Tag der Hauptversammlung, aus dem Vorstand aus.

Neu in den Vorstand berufen werden zum 1. Juli 2024 Grazia Vittadini und Dieter Vranckx.

Grazia Vittadini, vorher bei Rolls-Royce Holdings plc, London, als Chief Technology Officer und Mitglied des Executive Teams, zuletzt als Sonderberaterin, tätig, übernimmt als Chief Technology Officer das Ressort „Technik und IT“, das auch die Verantwortung für den Bereich „Sustainability“ umfassen wird. Sie erhält einen Vertrag mit einer Laufzeit von drei Jahren.

Dieter Vranckx, vorher CEO von SWISS International Airlines, wird zum Vorstand „Globale Märkte und kommerzielle Steuerung Hubs“ bestellt. Auch er erhält einen Vertrag mit drei Jahren Laufzeit. Dem Ressort werden zusätzlich die Bereiche „Customer Experience“ und „Konzernmarkenführung“ zugeordnet, die bisher im Ressort „Markenführung & Nachhaltigkeit“ lagen.

Das Vorstandsressort „Finanzen“ soll neu besetzt werden. Bis zur Neubesetzung wird Michael Niggemann neben seiner Vorstandsverantwortung für „Personal, Logistik und Non-Hub-Verkehre“ (vormals „Personal & Infrastruktur“) das Finanzressort kommissarisch führen.



FINANZIELLE ENTWICKLUNG

Ertragslage

Auswirkungen des Verkaufs der LSG Group auf die Ertragslage

Aufgrund des Verkaufs der LSG Group an Aurelius werden in der Gewinn- und Verlustrechnung alle Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem aufgegebenen Geschäftsbereich Catering aus den einzelnen Posten separiert und zusammengefasst als Ergebnis nach Steuern in einer Zeile „Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen“ unmittelbar vor der Zeile „Nettoergebnis“ ausgewiesen. Hierin enthalten sind ebenfalls Wertanpassungen im Zusammenhang mit der Bewertung nach IFRS 5 sowie Abgangsergebnisse. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Umsatz und Erträge

T020 UMSATZ UND ERTRÄGE

	2023 in Mio. €	2022 ¹⁾ in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	29.926	25.864	16
Andere Betriebserlöse	5.516	5.031	10
Umsatzerlöse	35.442	30.895	15
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	727	354	105
Sonstige operative Erträge ²⁾	2.260	2.019	12
Summe operative Erträge	38.429	33.268	16

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst aufgrund des Verkaufs der LSG Group.

²⁾ Ohne Zuschreibungen Anlagevermögen und Buchgewinne.

Verkehrsleistung ausgeweitet, Verkehrserlöse steigen um 16 %

Getrieben durch die weitere Erholung der Nachfrage nach Flugreisen verbesserte sich die operative Entwicklung der Lufthansa Group im Verlauf des Geschäftsjahres 2023 signifikant.

Die Verkehrsleistung der Passagier-Airlines der Lufthansa Group ist im Verlauf des Berichtsjahres deutlich angestiegen. Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) wurde im Jahresverlauf 2023 ausgebaut. Im ersten Quartal lag sie bei 75 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019, im zweiten Quartal bei 83 %, im dritten Quartal bei 88 % und im vierten Quartal bei 89 %. Im gesamten Berichtsjahr lag die Kapazität bei 84 % des Vorkrisenniveaus (Vorjahr: 72 %).

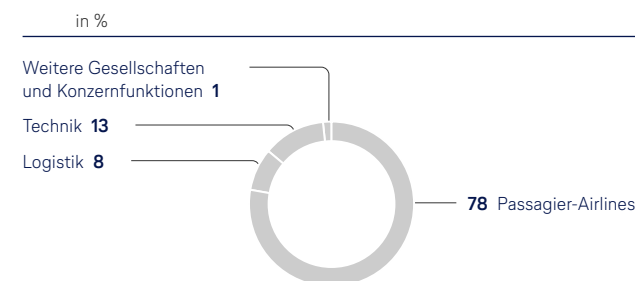
Im Vergleich zum Vorjahr wurde die Kapazität um 16 % ausgebaut, wobei die Zahl der Flüge um 15 % gesteigert wurde. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) stieg um 20 %. Insgesamt beförderten die Airlines der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2023 rund 123 Mio. Passagiere, 20 % mehr als im Vorjahr. Der Sitzladefaktor stieg um 3,1 Prozentpunkte auf 82,9 %. Die Verkehrserlöse im Passagiergeschäft erhöhten sich um 29 % auf 26.701 Mio. EUR (Vorjahr: 20.705 Mio. EUR).

Das Frachtgeschäft der Lufthansa Group entwickelte sich im Berichtsjahr aufgrund der branchenweiten Normalisierung rückläufig. Das Angebot (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) lag aufgrund gesteigerter Belly-Kapazitäten infolge des Nachfrageanstiegs nach Flugreisen um 9 % über Vorjahr. Der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) legte um 2 % zu. Der Nutzladefaktor sank um 3,9 Prozentpunkte auf 56,4 %. Die Verkehrserlöse im Frachtgeschäft gingen aufgrund niedrigerer Durchschnittserlöse um 37 % auf 3.225 Mio. EUR (Vorjahr: 5.159 Mio. EUR) zurück.

Insgesamt stiegen die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines im Berichtsjahr gegenüber Vorjahr um 16 % auf 29.926 Mio. EUR (Vorjahr: 25.864 Mio. EUR).

Weiterführende Informationen zu den regionalen Aufteilungen der Verkehrserlöse für die Geschäftsfelder Passagier-Airlines und Logistik finden sich in den Kapiteln → **Geschäftsfelder, S. 52.**

G11 ANTEIL DER GESCHÄFTSFELDER AM KONZERNAUSSENUMSATZ



Andere Betriebserlöse steigen um 10 %

Die anderen Betriebserlöse verbesserten sich gegenüber Vorjahr um 10 % auf 5.516 Mio. EUR (Vorjahr: 5.031 Mio. EUR). Dies war im Wesentlichen bedingt durch die gestiegene externe Geschäftstätigkeit und damit einhergehend höhere Erlöse in den Geschäftsfeldern Technik und bei AirPlus.

Umsatzerlöse steigen um 15 %

In der Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen stiegen die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2023 um 15 % auf 35.442 Mio. EUR (Vorjahr: 30.895 Mio. EUR).

Weiterführende Informationen zu der regionalen Aufteilung der Umsatzerlöse finden sich im → **Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 227.**

Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen stiegen aufgrund des größeren Volumens an Großwartungsereignissen bei Triebwerken um 105 % auf 727 Mio. EUR (Vorjahr: 354 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Erträge verbesserten sich insbesondere bedingt durch höhere Kompensations- und Schadensersatzleistungen um 12 % auf 2.260 Mio. EUR (Vorjahr: 2.019 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen damit die operativen Erträge im Geschäftsjahr 2023 um 16 % auf 38.429 Mio. EUR (Vorjahr: 33.268 Mio. EUR).

Aufwendungen

Materialaufwand steigt aufgrund ausgebauter Geschäftstätigkeit und inflationsbedingter Kostensteigerungen um 14 %

Der Materialaufwand der Lufthansa Group lag im Geschäftsjahr 2023 mit 20.363 Mio. EUR um 14 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 17.930 Mio. EUR). Der Anstieg wurde durch den Ausbau der Geschäftstätigkeit sowie inflationsbedingte Kostensteigerungen getrieben.

Innerhalb des Materialaufwands stiegen die Aufwendungen für Treibstoff um 4 % auf 7.931 Mio. EUR (Vorjahr: 7.601 Mio. EUR). Die Veränderung basiert auf dem gestiegenen Verbrauch, während sich der Preis sowohl für Rohöl als auch für Jet Crack (Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin) gegenüber dem Vorjahr rückläufig entwickelte. Das Preissicherungsergebnis betrug – 172 Mio. EUR (Vorjahr: 929 Mio. EUR). Währungseffekte wirkten sich ebenfalls aufwandsmindernd aus.

Die Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren stiegen insbesondere im Geschäftsbereich Technik bedingt durch die ausgeweitete Geschäftstätigkeit und Inflationseffekte sowie durch höhere Aufwendungen für Emissionszertifikate um 27 % auf 2.713 Mio. EUR (Vorjahr: 2.142 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für Gebühren nahmen vor allem aufgrund der Ausweitung des Geschäftsbetriebs sowie von Entgelterhöhungen an Flughäfen um 20 % auf 4.487 Mio. EUR (Vorjahr: 3.730 Mio. EUR) zu.

Im Zusammenhang mit gestiegenen Wartungsnotwendigkeiten erhöhten sich die Aufwendungen für Fremdleistungen Technik ebenfalls um 20 % auf 2.104 Mio. EUR (Vorjahr: 1.756 Mio. EUR).

T021 AUFWENDUNGEN

	2023	2022 ¹⁾	Veränderung	Anteil am
	in Mio. €	in Mio. €	in %	Gesamtaufwand
				in %
Materialaufwand	20.363	17.930	14	57
davon Treibstoff	7.931	7.601	4	22
davon Gebühren	4.487	3.730	20	12
davon Fremdleistungen Technik	2.104	1.756	20	6
davon Charteraufwand	878	855	3	2
Personalaufwand ²⁾	8.310	7.223	15	23
Abschreibungen ³⁾	2.228	2.199	1	6
Sonstiger operativer Aufwand ⁴⁾	5.059	4.419	14	14
davon personalabhängiger Aufwand	935	701	33	3
davon Miet- und Erhaltungsaufwand	617	510	21	2
Summe operative Aufwendungen	35.960	31.771	13	100

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst aufgrund des Verkaufs der LSG Group.

²⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung. → T023.

³⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung. → T023.

⁴⁾ Ohne Buchverluste und Wertberichtigungen auf zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte. → T023.

Die Aufwendungen für Inflight Services stiegen mit dem ausgebauten Passagiergeschäft um 28 % auf 980 Mio. EUR (Vorjahr: 768 Mio. EUR).

Operativer Personalaufwand steigt um 15 %

Der operative Personalaufwand lag im Berichtsjahr mit 8.310 Mio. EUR um 15 % über Vorjahr (Vorjahr: 7.223 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert insbesondere aus tariflichen Gehaltssteigerungen sowie dem Wegfall von Kurzarbeit und krisenbedingten Sonderregelungen, die den Aufwand im Vorjahr noch gemindert hatten. Ebenfalls wirkte sich die um 3 % höhere durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden aus. Bereinigt um die Mitarbeiterzahlen des aufgegebenen Geschäftsbereichs Catering betrug der Anstieg 6 %.

Planmäßige Abschreibungen bleiben auf Vorjahresniveau

Die planmäßigen Abschreibungen lagen im Berichtsjahr mit 2.228 Mio. EUR in etwa auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.199 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke (1.764 Mio. EUR, Vorjahr: 1.709 Mio. EUR).

Sonstige operative Aufwendungen steigen um 14 %

Die sonstigen operativen Aufwendungen erhöhten sich um 14 % auf 5.059 Mio. EUR (Vorjahr: 4.419 Mio. EUR), insbesondere aufgrund gestiegener Vertriebs- und Marketingkosten und höherer Crewreisekosten infolge der Ausweitung des Flugbetriebs. Teilweise kompensierend wirkte sich der Rückgang der Fremdwährungsverluste aus.

Operative Aufwendungen legen um 13 % zu

Insgesamt stiegen die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2023 um 13 % auf 35.960 Mio. EUR (Vorjahr: 31.771 Mio. EUR).

Ergebnisentwicklung

Adjusted EBIT verbessert sich auf 2,7 Mrd. EUR

Das operative Beteiligungsergebnis stieg im Berichtsjahr um 826 % auf 213 Mio. EUR (Vorjahr: 23 Mio. EUR). Die Entwicklung basiert im Wesentlichen auf den verbesserten Ergebnissen des Sun Express Joint Ventures, das zusätzlich von einem steuerlichen Sondereffekt begünstigt wurde, und der Beteiligungen innerhalb der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen.

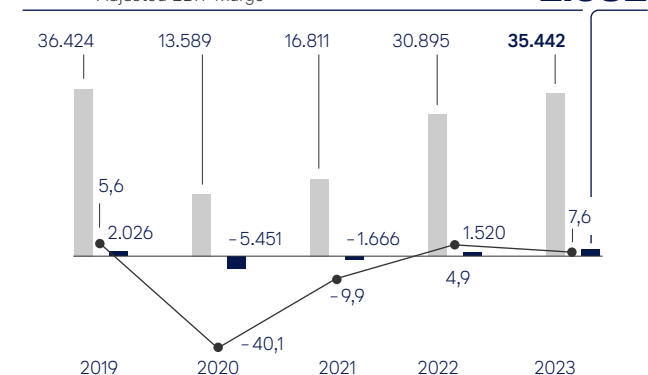
Das Adjusted EBIT der Lufthansa Group verbesserte sich im Geschäftsjahr 2023 um 76 % auf 2.682 Mio. EUR (Vorjahr: 1.520 Mio. EUR). Damit ist das Ergebnis das drittbeste in der Unternehmensgeschichte der Lufthansa Group. Die Adjusted EBIT-Marge, also das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, verbesserte sich um 2,7 Prozentpunkte auf 7,6 % (Vorjahr: 4,9 %).

Im Geschäftsfeld Passagier-Airlines lag das Adjusted EBIT bei 2.033 Mio. EUR (Vorjahr: – 300 Mio. EUR). Im Geschäftsfeld Logistik sank das Adjusted EBIT auf 219 Mio. EUR (Vorjahr: 1.600 Mio. EUR). Das Geschäftsfeld Technik erzielte mit einem Adjusted EBIT in Höhe von 628 Mio. EUR (Vorjahr: 554 Mio. EUR) ein Rekordergebnis. Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften sowie die Konzernfunktionen gingen mit insgesamt – 206 Mio. EUR (Vorjahr: – 298 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

EBIT liegt bei 2,7 Mrd. EUR

Auf Basis des EBIT wird das Adjusted EBIT als wesentliche Ergebniskennzahl zur besseren Vergleichbarkeit um eindeutig definierte, nicht planbare Ergebnisbestandteile bereinigt. Die Adjustments beziehen sich auf außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen, Ergebniseffekte aus Abgängen von Anlagevermögen, Effekte aus Pensionsplanänderungen, Restrukturierungsaufwendungen in Form von Abfindungen, signifikante, nicht aus der normalen Geschäftstätigkeit stammende Kosten aus Rechtsverfahren und Unternehmenstransaktionen sowie sonstige materielle einmalige Aufwendungen, die unmittelbar durch außerordentliche, externe Faktoren verursacht werden.

G12 ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. € UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %



Das EBIT lag im Geschäftsjahr 2023 bei 2.669 Mio. EUR (Vorjahr: 1.419 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT betrug damit – 13 Mio. EUR (Vorjahr: – 101 Mio. EUR).

Die Adjustments beinhalten im Wesentlichen außerplanmäßige Abschreibungen auf zum Verkauf stehende Flugzeuge in Höhe von 32 Mio. EUR, Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Kauf und Verkauf von Unternehmensteilen in Höhe von 39 Mio. EUR und Aufwendungen aus Anpassungen von Pensionsplänen (24 Mio. EUR). Buchverlusten in Höhe von 33 Mio. EUR, im Wesentlichen bei Flugzeugen und Reservetriebwerken, standen Buchgewinne in Höhe von insgesamt 134 Mio. EUR gegenüber, die insbesondere auf Sale-and-Lease-back-Transaktionen für zwölf Airbus A320/321 sowie den Verkauf von Anteilen an Joint Venture-Unternehmen entfielen. Im Vorjahr betrafen die Bereinigungen unter anderem unmittelbar mit dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine in Verbindung stehende Aufwendungen sowie Nettoerträge resultierend aus der Saldierung von Restrukturierungsaufwendungen mit der Auflösung von nicht genutzten Restrukturierungsrückstellungen.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit lag im Geschäftsjahr 2023 bei 2.456 Mio. EUR (Vorjahr: 1.396 Mio. EUR).

Finanzergebnis liegt bei – 139 Mio. EUR

Das Finanzergebnis betrug im Geschäftsjahr 2023 – 139 Mio. EUR (Vorjahr: – 147 Mio. EUR).

Das darin enthaltene Beteiligungsergebnis lag bei 213 Mio. EUR (Vorjahr: 23 Mio. EUR).

Das Zinsergebnis verbesserte sich unter anderem aufgrund der verringerten Nettokreditverschuldung auf – 348 Mio. EUR (Vorjahr: – 409 Mio. EUR). Im Zusammenhang mit dem gestiegenen Zinsniveau wurden höhere Zinsaufwendungen auf variabel verzinsten Verbindlichkeiten durch gestiegene Zinserträge aus kurzfristigen Geldanlagen überkompensiert. Damit wirkte sich die Finanzierungsstrategie des Konzerns, Verbindlichkeiten in Höhe der Nettoverschuldung festverzinslich aufzunehmen, positiv aus. → **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 23.**

Die übrigen Finanzposten beliefen sich auf – 4 Mio. EUR (Vorjahr: 239 Mio. EUR). Positive Effekte aus der erfolgswirksamen Bewertung der Wandelanleihe und der strategischen Liquidität wurden durch negative Effekte aus der ergebniswirksamen Bewertung von Sicherungsgeschäften ausgeglichen. Im Vorjahr wirkten sich neben Bewertungsergebnissen der Wandelanleihe zusätzlich Effekte aus der erfolgswirksamen Bewertung von strategischen Zins-Swaps positiv aus.

Die Ertragsteuern beliefen sich auf – 380 Mio. EUR (Vorjahr: – 239 Mio. EUR). Im Wesentlichen bedingt durch steuerfreie Erträge und Steuereffekte aus Vorjahren lag die effektive Steuerquote für die fortgeführten Geschäftsbereiche bei 16 % (Vorjahr: 23 %).

Damit ergibt sich ein Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen in Höhe von 1.937 Mio. EUR (Vorjahr: 1.010 Mio. EUR).

Das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen betrifft den Verkauf der LSG Group und lag bei – 248 Mio. EUR (Vorjahr: – 206 Mio. EUR). Neben dem betrieblichen Ergebnis des Geschäftsbereichs nach Steuern (53 Mio. EUR) beinhaltet es unter anderem Bewertungseffekte (nach Steuern) in Höhe von – 85 Mio. EUR sowie das Abgangsergebnis von – 243 Mio. EUR. Hierin enthalten sind in der Vergangenheit ergebnisneutral erfasste Währungseffekte in Höhe von – 178 Mio. EUR, die nunmehr realisiert werden.

T022 ERGEBNISSTRUKTUR LUFTHANSA GROUP

	2023 in Mio. €	2022 ¹⁾ in Mio. €	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	38.582	33.429	15
Betriebliche Aufwendungen	– 36.126	– 32.033	– 13
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	2.456	1.396	76
Finanzergebnis	– 139	– 147	5
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.317	1.249	86
Ertragsteuern	– 380	– 239	59
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen	1.937	1.010	92
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	– 248	– 206	– 20
Ergebnis nach Ertragsteuern	1.689	804	110
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	– 16	– 13	– 23
Auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	1.673	791	112

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst aufgrund des Verkaufs der LSG Group.

Abzüglich der auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteile von – 16 Mio. EUR (Vorjahr: – 13 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG

entfallendes Konzernergebnis von 1.673 Mio. EUR (Vorjahr: 791 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie betrug 1,40 EUR (Vorjahr: 0,66 EUR).

→ **Konzernanhang, Erläuterung 17, S. 192.**

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie vor

Die Dividendenpolitik der Lufthansa Group sieht grundsätzlich die Ausschüttung von 20 % bis 40 % des Konzerngewinns, bereinigt um einmalige Gewinne und Verluste, an die Aktionärinnen und Aktionäre vor. Voraussetzung für die Zahlung einer Dividende ist, dass der Jahresüberschuss des nach handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellenden Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG eine Ausschüttung in der entsprechenden Höhe zulässt. → **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 23 und Prognosebericht, S. 143.**

Für das Geschäftsjahr 2023 weist die Deutsche Lufthansa AG einen Jahresüberschuss in Höhe von 6.765 Mio. EUR aus. Nach Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen von 3.382 Mio. EUR belief sich der Bilanzgewinn auf 3.383 Mio. EUR.

Für das Geschäftsjahr 2023 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG der Hauptversammlung am 7. Mai 2024 entsprechend der Dividendenpolitik vor, eine Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie an die Aktionäre auszuschütten. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 359 Mio. EUR oder 21 % des Konzernergebnisses im Jahr 2023. Der verbleibende Betrag in Höhe von 3.024 Mio. EUR soll in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt werden.



T023 ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE

	2023		2022 ¹⁾	
	GuV	Überleitung Adjusted EBIT	GuV	Überleitung Adjusted EBIT
in Mio. €				
Umsatzerlöse	35.442		30.895	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	727		354	
Sonstige betriebliche Erträge	2.413		2.180	
davon Erträge aus Buchgewinnen u. a.		- 134		- 59
davon Zuschreibungen Anlagevermögen		- 4		- 2
davon Auflösung aus Rückstellungen für Restrukturierung/M&A-Projekte und wesentliche Rechtsstreitigkeiten		- 12		- 98
davon außerordentliche sonstige Erträge		- 3		
Summe betriebliche Erträge	38.582	- 153	33.429	- 159
Materialaufwand	- 20.378		- 17.973	
davon außerordentlicher Materialaufwand		16		42
Personalaufwand	- 8.344		- 7.277	
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Planabgeltung		24		20
davon Aufwendungen aus Restrukturierung		10		34
Abschreibungen	- 2.242		- 2.245	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		14		45
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 5.162		- 4.538	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		32		14
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		33		26
davon Aufwendungen aus wesentlichen Rechtsstreitigkeiten		-		6
davon Aufwendungen aus M&A-Projekten		39		37
davon außerordentliche sonstige betriebliche Aufwendungen		- 2		36
Summe betriebliche Aufwendungen	- 36.126	166	- 32.033	260
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	2.456		1.396	
Beteiligungsergebnis	213		23	
EBIT	2.669		1.419	
Summe Überleitung Adjusted EBIT		13		101
Adjusted EBIT		2.682		1.520
Planmäßige Abschreibungen		2.228		2.199
Adjusted EBITDA		4.910		3.719

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst aufgrund des Verkaufs der LSG Group.

Finanzlage

Auswirkungen des Verkaufs von Unternehmensteilen auf die Finanzlage

Die Lufthansa Group hat die Catering Geschäftsaktivitäten der LSG Group mit Wirkung zum 31. Oktober 2023 verkauft. Außerdem hat das Unternehmen im Geschäftsjahr 2023 einen Vertrag zum Verkauf der Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH unterzeichnet.

Die Vermögenswerte und Schulden des Geschäftsbereichs Catering wurden zum 31. März 2023 als zum Verkauf stehend umgegliedert. Sie sind mit dem Abschluss des Verkaufs am 31. Oktober 2023 abgegangen. Aufgrund der Bedeutung der Geschäftsaktivität als operatives Segment erfolgt in der Gewinn- und Verlustrechnung eine separate Darstellung als aufgebener Geschäftsbereich.

Die Vermögenswerte und Schulden von AirPlus wurden, entsprechend den Regelungen des IFRS 5, nach dem Beschluss zum Verkauf ab dem 30. Juni 2023 aus den jeweiligen Einzelpositionen der Bilanz in die Positionen „zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ sowie „Schulden im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten“ umgegliedert.

Die Konzern-Kapitalflussrechnung beinhaltet sowohl die fortgeführte als auch die aufgegebene Geschäftstätigkeit. Damit sind die Cateringaktivitäten bis zum 31. Oktober 2023 und die AirPlus-Aktivitäten im gesamten Berichtszeitraum in der Konzern-Kapitalflussrechnung enthalten.

Investitionen**Investitionsvolumen steigt gegenüber Vorjahr**

Die Bruttoinvestitionen der Lufthansa Group (ohne Erwerb von Anteilen) stiegen im Geschäftsjahr 2023 gegenüber dem Vorjahr um 50 % auf 3.576 Mio. EUR (Vorjahr: 2.379 Mio. EUR).

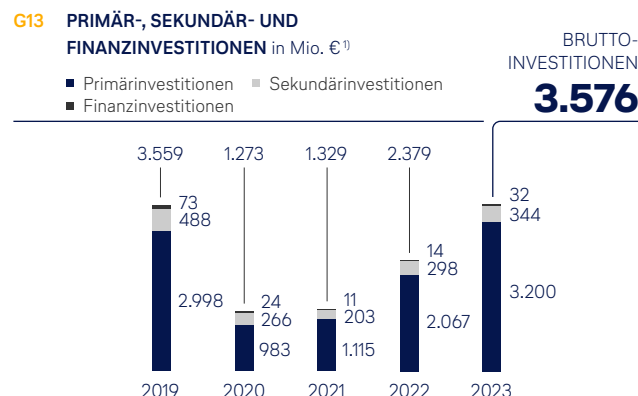
Die Primärinvestitionen in An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen erhöhten sich dabei um 55 % auf 3.200 Mio. EUR (Vorjahr: 2.067 Mio. EUR). Sie machten damit 89 % der Gesamtinvestitionen aus. 1.536 Mio. EUR entfielen dabei auf Anzahlungen für zukünftige Auslieferungen, insbesondere von Langstreckenflugzeugen (Vorjahr: 821 Mio. EUR).

Die Sekundärinvestitionen, zusammengesetzt aus Investitionen in andere Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, stiegen um 15 % auf 344 Mio. EUR (Vorjahr: 298 Mio. EUR). Davon entfielen 238 Mio. EUR (Vorjahr: 217 Mio. EUR) auf Sachanlagen, wie etwa technische Anlagen und Maschinen, sowie auf Betriebs- und Geschäftsausstattung. In immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen und Software wurden 106 Mio. EUR (Vorjahr: 81 Mio. EUR) investiert.

Finanzinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) von insgesamt 32 Mio. EUR (Vorjahr: 14 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Mittelabflüsse aus Darlehensgewährungen an Joint Venture-Unternehmen.

Mit 3.095 Mio. EUR (+ 52 % gegenüber Vorjahr) entfiel der größte Teil der Investitionen auf die Passagier-Airlines.

→ **Flotte, S. 27.** Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik in Höhe von 191 Mio. EUR (– 25 % gegenüber Vorjahr) betrafen im Wesentlichen Anzahlungen für Frachtflugzeuge. Im Geschäftsfeld Technik entfielen Investitionen von 137 Mio. EUR (+38 %) vor allem auf technische Betriebsausstattungen.



¹⁾ Ohne Erwerb von Anteilen.

Bedingt durch den Netto-Bestandsaufbau von Materialien im Geschäftsfeld Technik für die gestiegene Geschäftsaktivität erhöhten sich die Mittelabflüsse aus dem Zugang von reparaturfähigen Ersatzteilen um 254 % auf 506 Mio. EUR (Vorjahr: 143 Mio. EUR).

Im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen für zwölf Passagierflugzeuge sowie der Übernahme eines Kaufvertrags durch den Leasinggeber eines Frachtflugzeugs wurden im Geschäftsjahr 2023 oder im Vorjahr zugegangene Flugzeuge beziehungsweise Anzahlungen an externe Leasinggeber veräußert und für Zeiträume von sechs beziehungsweise zwölf Jahren zurückgemietet. Hieraus ergaben sich Zuflüsse in Höhe von 690 Mio. EUR.

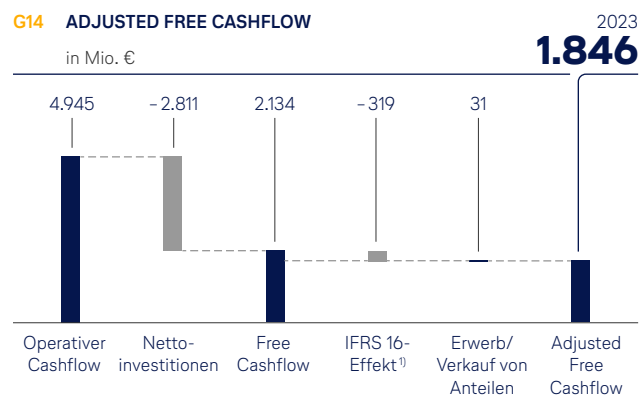
Die Nettoinvestitionen der Lufthansa Group betrugen unter Berücksichtigung von Zahlungen für Flugzeugsatzteile, Erlösen aus Anlagenverkäufen – vor allem Flugzeugen – sowie Dividenden- und Zinserträgen 2.811 Mio. EUR (Vorjahr: 2.286 Mio. EUR).

Cashflow

Operativer Cashflow liegt bei 4.945 Mio. EUR

Der Operative Cashflow der Lufthansa Group lag im Geschäftsjahr 2023 mit 4.945 Mio. EUR um 4 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 5.168 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf dem im Vorjahresvergleich niedrigeren Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals (278 Mio. EUR, Vorjahr: 1.694 Mio. EUR), der den Anstieg des EBITDA überkompensierte. Im Vorjahr war der Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals aufgrund des starken Anstiegs der Geschäftstätigkeit und daraus resultierender stark gestiegener Ticketvorauszahlungen außerordentlich hoch.

Der Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals stand im Zusammenhang mit höheren Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen (insbesondere Miles & More). Diese stiegen im Berichtsjahr um 198 Mio. EUR (Vorjahr: 1.514 Mio. EUR). Während sich die Forderungen und Vertragsvermögensgegenstände im Wesentlichen in den Geschäftsbereichen AirPlus und Technik um 258 Mio. EUR erhöhten, stiegen die Verbindlichkeiten und Vertragsverpflichtungen um 552 Mio. EUR. Der Bestand an Vorräten, insbesondere technischem Verbrauchsmaterial, erhöhte sich um 200 Mio. EUR. Alle Entwicklungen beziehen sich auf die Veränderungen der Bilanzwerte sowohl aus dem fortgeführten als auch aus dem zum Verkauf vorgesehenen Geschäft.

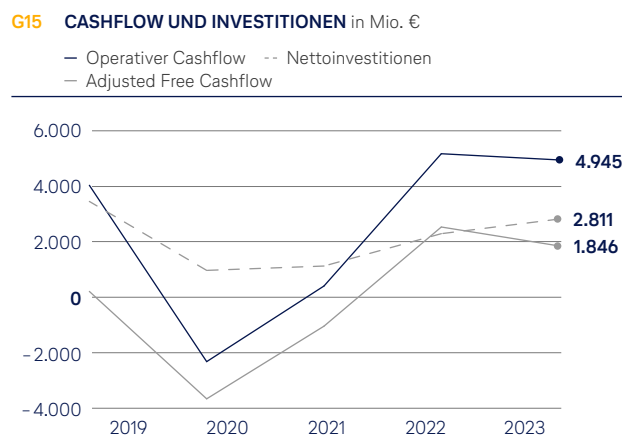


¹⁾ Tilgungsanteil operative Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungs-Cashflow.

Innerhalb des Operativen Cashflows betrafen 662 Mio. EUR Zahlungen an ehemalige Mitarbeitende aus Pensionsverpflichtungen (Vorjahr: 748 Mio. EUR). Weiterhin wurden Dotierungen von Pensionsplänen in Höhe von 472 Mio. EUR (Vorjahr: 394 Mio. EUR) vorgenommen und gegenläufige Rückflüsse aus Planvermögen im Zusammenhang mit gezahlten Pensionen in Höhe von 630 Mio. EUR (Vorjahr: 970 Mio. EUR) verwendet. Die Zahlungsflüsse in beziehungsweise aus den Planvermögen werden ebenfalls im Operativen Cashflow ausgewiesen, sodass sich im Zusammenhang mit Pensionen ein Netto-Zahlungsabfluss in Höhe von 505 Mio. EUR ergab (Vorjahr: Netto-Abfluss von 172 Mio. EUR).

Adjusted Free Cashflow liegt bei 1.846 Mio. EUR

Die Bruttoinvestitionen (ohne Anteilskäufe) der Lufthansa Group betrugen im Berichtsjahr 3.576 Mio. EUR (Vorjahr: 2.379 Mio. EUR) und enthielten die zuvor angeführten Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen. Gegenläufig wirkte sich der Aufbau von reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen in Höhe von 506 Mio. EUR aus (Vorjahr: Aufbau von 143 Mio. EUR). Für Anteilskäufe wurden Ausgaben von 33 Mio. EUR (Vorjahr: 46 Mio. EUR) getätigt.



Die Erlöse aus der Veräußerung von Anlagevermögen beziehungsweise zum Verkauf stehendem Vermögen in Höhe von 1.031 Mio. EUR (Vorjahr: 175 Mio. EUR) betrafen überwiegend den Verkauf von insgesamt 18 Flugzeugen. Die Zins- und Dividendeneinnahmen erhöhten sich um 155 % auf 273 Mio. EUR (Vorjahr: 107 Mio. EUR) im Wesentlichen aufgrund der mit dem Zinsniveau gestiegenen Zinseinkünfte. Die für die Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel betrugen somit insgesamt 2.811 Mio. EUR. Dies entspricht einem Anstieg von 23 % gegenüber dem Vorjahreswert (Vorjahr: 2.286 Mio. EUR).

Nach Abzug dieser Netto-Zahlungsabflüsse aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2023 ein positiver Free Cashflow von 2.134 Mio. EUR (Vorjahr: 2.882 Mio. EUR).

Der Adjusted Free Cashflow sank um 27 % auf 1.846 Mio. EUR (Vorjahr: 2.526 Mio. EUR). Er berücksichtigt den Mittelabfluss aus Leasingverhältnissen (Tilgungsanteil), der im Finanzierungs-Cashflow gezeigt wird. Dieser betrug im Berichtsjahr 319 Mio. EUR (Vorjahr: 381 Mio. EUR). Zahlungsflüsse aus dem Erwerb beziehungsweise dem Verkauf von Gesellschaftsanteilen, die sich im Berichtsjahr auf netto - 31 Mio. EUR beliefen (Vorjahr: - 25 Mio. EUR), sind nicht in der Kennzahl enthalten.

Finanzierung

Finanzierungstätigkeit führt zu Mittelabfluss in Höhe von 2.072 Mio. EUR

Die Finanzierungstätigkeit im Geschäftsjahr 2023 führte zu einem Abfluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 2.072 Mio. EUR (Vorjahr: Abfluss von 2.266 Mio. EUR).

Dieser resultierte aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten in Höhe von insgesamt 1.767 Mio. EUR. Die abgelösten Verbindlichkeiten bestanden im Wesentlichen aus Flugzeugfinanzierungen und Leasing (970 Mio. EUR), einer Euro-Bond-Anleihe (600 Mio. EUR) sowie zwei Schuldscheindarlehen (110 Mio. EUR).

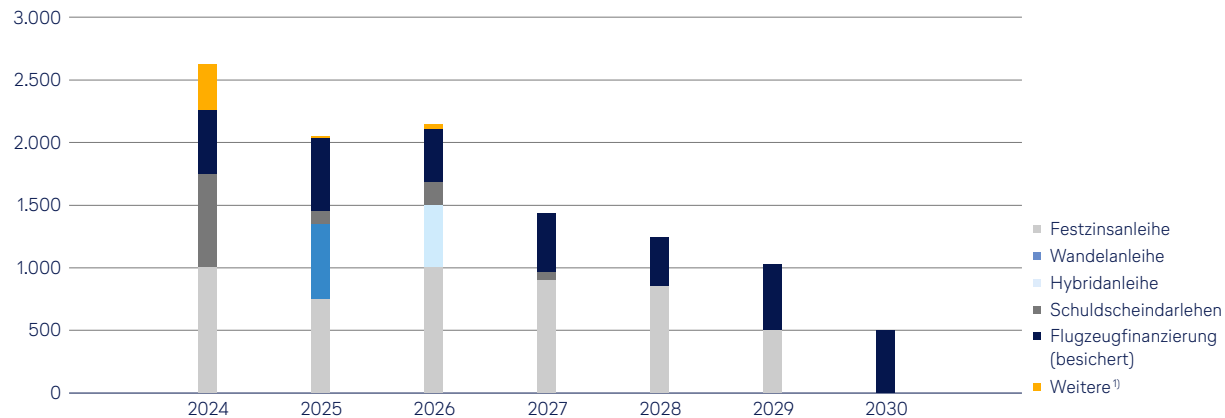
Zins- und Dividendenzahlungen beliefen sich auf 534 Mio. EUR (Vorjahr: 387 Mio. EUR).

Demgegenüber stand der Mittelzufluss aus neuen Finanzierungsmaßnahmen am Kapitalmarkt in Höhe von 230 Mio. EUR. Dabei handelte es sich im Wesentlichen um eine Asset Backed Security (ABS) Finanzierung bei AirPlus in Höhe von 153 Mio. EUR sowie um Flugzeugfinanzierungen in Höhe von 53 Mio. EUR.

Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group bilaterale Kreditlinien mit Banken. Die revolvingende Kreditlinie in Höhe von 2,0 Mrd. EUR war zum Ende des Geschäftsjahres 2023 nicht genutzt. Zum 31. Dezember 2023 betrugen die nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien insgesamt 2.097 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 2.119 Mio. EUR).

G16 FÄLLIGKEITENPROFIL DER FINANZVERBINDLICHKEITEN

Stand zum 31.12.2023 in Mio. €

¹⁾ Hauptsächlich bilaterale Darlehen – enthält keine Zahlungen aus Operating Leases.**Liquidität****Verfügbare Gesamtliquidität liegt bei 10,4 Mrd. EUR**

Die bilanzielle Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln, kurzfristigen Wertpapieren und Termingeldern) blieb gegenüber dem Jahresende 2022 nahezu konstant bei 8.265 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 8.301 Mio. EUR). Die Netto-Rückführung von Finanzschulden wurde von dem in ungefähr gleicher Höhe positiven Adjusted Free Cashflow ausgeglichen. Von der bilanziellen Liquidität waren am Jahresende 2023 7.709 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 7.087) zentral bei der Deutschen Lufthansa AG verfügbar.

Unter Berücksichtigung der frei verfügbaren Kreditlinien standen dem Unternehmen damit am Jahresende 2023 10,4 Mrd. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2022: 10,4 Mrd. EUR).

T024 VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG LUFTHANSA GROUP

in Mio. €	2023	2022	Veränderung in %
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.055	1.050	96
Abschreibungen/Zuschreibungen	2.392	2.444	-2
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	144	-30	
Zinsergebnis/Beteiligungsergebnis	133	420	-68
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	-92	-288	-68
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	-264	-524	-50
Veränderung des Trade Working Capitals	278	1.694	-84
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	299	402	-26
Operativer Cashflow	4.945	5.168	-4
Investitionen und Zugänge reparaturfähige Ersatzteile und Ausgaben aus Käufen von Anteilen	-4.115	-2.568	-60
Einnahmen aus Verkäufen von Anteilen/Abgang von Anlagevermögen	1.031	175	489
Zinseinnahmen und Dividenden	273	107	155
Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	-2.811	-2.286	-23
Free Cashflow	2.134	2.882	-26
Erwerb/Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	-170	-1.155	85
Kapitalerhöhung	-	-	-
Kapitalherabsetzung	-	-	-
Transaktionen durch Minderheiten	-1	-1	-
Aufnahme/Rückführung langfristiger Finanzschulden	-1.537	-1.878	-18
Dividenden	-25	-8	-213
Zinsausgaben	-509	-379	-34
Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	-2.072	-2.266	9
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-8	18	
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	1.784	2.305	-23
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	1.668	1.784	-7

Vermögenslage

Auswirkungen des Verkaufs von Unternehmensteilen auf die Vermögenslage

Gemäß IFRS 5 werden dem Geschäftsbereich AirPlus zuzu-rechnende Vermögenswerte und Schulden in der Bilanz zum 31. Dezember 2023 gesondert unter den Positionen „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ und „Schulden in Verbindung mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten“ ausgewiesen. Durch den Verkauf der LSG Group verminderten sich die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns im Vergleich zum Vorjahr zum Teil signifikant. Das Vorjahr wurde nicht angepasst.

Um einen besseren Vergleich mit dem Vorjahr zu ermöglichen, werden wesentliche Effekte in der nachfolgenden Kommentierung quantifiziert.

Bilanzsumme steigt um 2,0 Mrd. EUR

Die Konzernbilanzsumme stieg zum 31. Dezember 2023 gegenüber Jahresende 2022 um 1.986 Mio. EUR auf 45.321 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 43.335 Mio. EUR).

Dabei erhöhten sich die langfristigen Vermögenswerte um 1.692 Mio. EUR auf 29.772 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 28.080 Mio. EUR). Sie machten damit 66 % der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2022: 65 %). Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 294 Mio. EUR auf 15.549 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 15.255 Mio. EUR). Ihr Anteil an der Bilanzsumme lag damit bei 34 % (31. Dezember 2022: 35 %).

Das Eigenkapital stieg um 1.235 Mio. EUR auf 9.709 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 8.474 Mio. EUR). Insgesamt machten die langfristigen Mittel 56 % der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2022: 59 %). Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel deckten die langfristigen Vermögenswerte zu 86 % (31. Dezember 2022: 91 %). Der Anteil der kurzfristigen Mittel an der Bilanzsumme lag bei 44 % (31. Dezember 2022: 41 %).



Aktiva

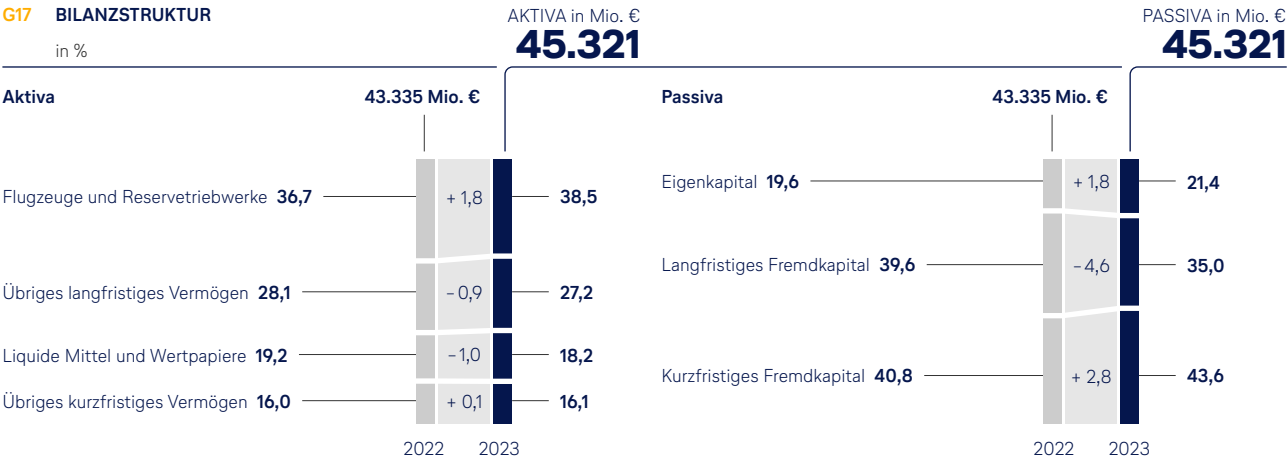
Langfristiges Vermögen erhöht sich um 1,7 Mrd. EUR

Die langfristigen Vermögenswerte lagen zum Jahresende 2023 mit 29.772 Mio. EUR um 1.692 Mio. EUR über dem Niveau vom Jahresende 2022 (31. Dezember 2022: 28.080 Mio. EUR).

Dabei stiegen der Wert der Flugzeuge und Reservetriebwerke (+1.574 Mio. EUR) und der Wert der reparaturfähigen Flugzeugersatzteile (+414 Mio. EUR). Die Ausleihungen und sonstigen langfristigen Vermögenswerte (+436 Mio. EUR) erhöhten sich insbesondere aufgrund bewertungsbedingt gestiegener Überhänge von Pensionsplanvermögen sowie höherer Bestände an erworbenen Emissionszertifikaten, die nicht bereits für das Geschäftsjahr 2024 einzureichen sind. Demgegenüber standen Bewertungseffekte bei den derivativen Finanzinstrumenten (–461 Mio. EUR) und ein Rückgang des übrigen Sachanlagevermögens (–418 Mio. EUR) infolge des Verkaufs des Geschäftsbereichs Catering.

Der Wert der Flugzeuge und Reservetriebwerke belief sich zum Jahresende 2023 auf 17.464 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 15.890 Mio. EUR). Dabei überstiegen die Zugänge von neuen eigenen Flugzeugen und Nutzungsrechten an Leasingflugzeugen (drei Boeing 787, eine Boeing 777F, zwei Airbus A321F, elf Airbus A320 und sieben Airbus A321), Großwartungsereignisse und Anzahlungen auf bestehende Bestellungen die planmäßigen Abschreibungen und Abgänge. Hierin enthalten sind fünf Airbus A350, die zum Jahresende 2023 noch nicht einsatzbereit waren. Im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen wurden zwölf Flugzeuge der Airbus A320-Familie (davon acht im Geschäftsjahr erworben) sowie Anzahlungen für eine Boeing 777F an externe Leasinggeber veräußert und für Zeiträume von sechs beziehungsweise zwölf Jahren zurückgeleast. Die Flotte der Lufthansa Group umfasste zum 31. Dezember 2023 insgesamt 721 Flugzeuge (31. Dezember 2022: 710 Flugzeuge). → **Flotte, S. 27.**

G17 BILANZSTRUKTUR



Kurzfristiges Vermögen steigt um 294 Mio. EUR

Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen zum 31. Dezember 2023 um 294 Mio. EUR auf 15.549 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 15.255 Mio. EUR). Das kurzfristige Vermögen des im Geschäftsjahr veräußerten Catering-Geschäftsbereichs belief sich im Vorjahr auf 381 Mio. EUR. Die Vorräte erhöhten sich im Wesentlichen im Geschäftsbereich Technik um insgesamt 149 Mio. EUR. Vor Umgliederung der zum Verkauf stehenden Geschäftsbereiche stiegen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Forderungen um 761 Mio. EUR, während die derivativen Finanzinstrumente insbesondere durch den sinkenden US-Dollar-Wechselkurs um 424 Mio. EUR sanken.

Der Anstieg der zum Verkauf stehenden Vermögenswerte (+790 Mio. EUR gegenüber Vorjahr) resultiert aus den Vermögenswerten der AirPlus (1.109 Mio. EUR), von denen insgesamt 81 Mio. EUR vormals langfristiges Vermögen betrafen. Der Verkauf von sechs Airbus A380 führte zu einer Reduzierung des Vorjahresbestands in Höhe von 315 Mio. EUR.

Passiva

Eigenkapital wächst um 1,2 Mrd. EUR, Eigenkapitalquote erhöht sich auf 21,4 %

Das Eigenkapital ist zum 31. Dezember 2023 gegenüber Jahresende 2022 um 1.235 Mio. EUR auf 9.709 Mio. EUR gestiegen (31. Dezember 2022: 8.474 Mio. EUR), primär bedingt durch den Gewinn des Geschäftsjahres 2023 (+1.673 Mio. EUR) sowie positive ergebnisneutrale Währungsumrechnungseffekte (+270 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten ergebnisneutrale Bewertungseffekte bei Pensionen (–355 Mio. EUR) und Finanzinstrumenten (–353 Mio. EUR).

Die Eigenkapitalquote stieg damit gegenüber Jahresende 2022 um 1,8 Prozentpunkte auf 21,4 % (31. Dezember 2022: 19,6 %).

T025 ENTWICKLUNG VON KONZERNERGEBNIS, EIGENKAPITAL, EIGENKAPITALQUOTE UND EIGENKAPITALRENDITE

		2023	2022	2021	2020	2019
Ergebnis nach Ertragsteuern ¹⁾	Mio. €	1.689	804	-2.193	-6.766	1.245
Eigenkapital ¹⁾	Mio. €	9.709	8.474	4.490	1.387	10.256
Eigenkapitalquote ¹⁾	%	21,4	19,6	10,6	3,5	24,0
Eigenkapitalrendite ¹⁾	%	17,4	9,5	-48,8	-487,8	12,1

¹⁾ Inkl. Minderheiten.

Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen liegen 1,3 Mrd. EUR unter Vorjahr

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sanken um 1.291 Mio. EUR auf 15.862 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 17.153 Mio. EUR).

Die langfristigen Finanzschulden lagen mit 11.055 Mio. EUR um 2.215 Mio. EUR unter dem Wert vom Jahresende 2022 (31. Dezember 2022: 13.270 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf Fristigkeitsreklassifizierungen sowie Umgliederungen für den zum Verkauf stehenden Geschäftsbereich AirPlus beziehungsweise Abgänge durch den Verkauf der LSG Group, teilweise kompensiert durch neue Finanzierungsmaßnahmen.

Die Netto-Pensionsverpflichtungen, also die Pensionsrückstellungen abzüglich Vermögensüberhängen bei einzelnen Pensionsplänen, die separat in den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen werden, stiegen um 683 Mio. EUR auf 2.676 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 1.993 Mio. EUR). Die Pensionsrückstellungen stiegen um 826 Mio. EUR auf 2.895 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 2.069 Mio. EUR). Dabei sank der Zinssatz zur Abzinsung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und Österreich deutlich um 0,6 Prozentpunkte auf 3,6 %, in der Schweiz sogar um 1,0 Prozentpunkte auf 1,4 %. Der sich hieraus ergebende negative Effekt bei den Verpflichtungen wurde durch den positiven Bewertungseffekt bei den Planvermögen zum Teil kompensiert.

Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen steigen um 2,0 Mrd. EUR

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten legten zum 31. Dezember 2023 um 2.042 Mio. EUR auf 19.750 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 17.708 Mio. EUR) zu.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen des im Berichtsjahr veräußerten Catering Geschäftsbereichs beliefen sich im Vorjahr auf 436 Mio. EUR. Gegenläufig ist der Gesamtanstieg primär bedingt durch die Erhöhung der kurzfristigen Finanzschulden (+1.007 Mio. EUR) aufgrund von Fristigkeitsumgliederungen und den Anstieg der Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten (+670 Mio. EUR), teilweise kompensiert durch den Rückgang der derivativen Finanzinstrumente (-226 Mio. EUR). Bereinigt um die Umgliederung der zum Verkauf stehenden Geschäftsbereiche stiegen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten um 585 Mio. EUR.

Die Passiva im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten des Geschäftsbereichs AirPlus in Höhe von 670 Mio. EUR betrafen im Wesentlichen kurzfristige Finanzschulden sowie Verbindlichkeiten aus der Abwicklung des Kreditkartengeschäfts.

Nettokreditverschuldung liegt 1,2 Mrd. EUR unter Vorjahr

Die Nettokreditverschuldung lag zum Jahresende 2023 aufgrund des positiven Free Cashflows mit 5.682 Mio. EUR um 1.189 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2022 (31. Dezember 2022: 6.871 Mio. EUR).

Die Summe aus Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen lag im Verhältnis zum Eigenkapital zum 31. Dezember 2023 bei 46:54 (31. Dezember 2022: 51:49).

Das Adjusted Net Debt, die Summe von Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen abzüglich 50 % der 2015 begebenen Hybridanleihe, sank gegenüber Jahresende 2022 um 506 Mio. EUR auf 8.111 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 8.617 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA lag damit bei 1,7 (Vorjahr: 2,3).

T026 BERECHNUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG

in Mio. €	2023	2022	Veränderung in %
Anleihen	- 6.224	- 6.659	7
Schuldscheindarlehen	- 1.143	- 1.242	8
Kreditlinien	- 21	-	-
Flugzeugfinanzierungen	- 3.802	- 4.407	14
Leasingverbindlichkeiten	- 2.568	- 2.443	- 5
Übrige Finanzschulden	- 185	- 400	54
Finanzschulden	- 13.943	- 15.151	8
Übrige Bankverbindlichkeiten	- 4	- 21	81
Konzernkreditverschuldung	- 13.947	- 15.172	8
Bankguthaben, Kassenbestände und Termingelder (4- 12 Monate)	1.865	1.790	4
Wertpapiere	6.400	6.511	- 2
Nettokreditverschuldung	- 5.682	- 6.871	17
Pensionsrückstellungen	- 2.895	- 2.069	- 40
Pensionsüberschüsse	219	76	188
Netto-Pensionsverpflichtung	- 2.676	- 1.993	- 34
Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen	- 8.358	- 8.864	6

**GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS
ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE**

Das Geschäftsjahr 2023 war geprägt von einer weiteren Erhöhung der Nachfrage nach Flugreisen nach der Corona-Pandemie.

Vor allem aufgrund des deutlichen Anstiegs der Nachfrage nach Flugreisen konnte die Lufthansa Group 2023 ihre Kapazitäten auf 84 % des Vorkrisenniveaus ausbauen und ihren Umsatz gegenüber dem Vorjahr um 15 % steigern. Das Adjusted EBIT lag mit 2,7 Mrd. EUR um 76 % über dem Vorjahr.

Getrieben wurde die positive Ergebnisentwicklung von den Passagier-Airlines und dem Geschäftsfeld Technik. Dabei konnten SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings und Lufthansa Technik Rekordergebnisse erzielen. Letztere profitierte von der deutlich höheren Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen infolge der gestiegenen Nachfrage nach Flugreisen. Das Frachtgeschäft der Lufthansa Group entwickelte sich im Geschäftsjahr 2023 aufgrund der branchenweiten Normalisierung rückläufig.

Aufgrund der positiven Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr schlugen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung vor, eine Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie für das Geschäftsjahr 2023 auszuschütten.

Im Berichtsjahr konnte die Lufthansa Group auch die Bilanz weiter stärken und die Verschuldung reduzieren. Die Liquiditätsausstattung blieb auf dem Niveau des Vorjahres und damit deutlich über dem Vorkrisenniveau. Das Unternehmen hat sich damit noch stabiler für die Bewältigung zukünftiger Krisen aufgestellt.

Insgesamt verzeichnete die Lufthansa Group damit im Berichtsjahr eine äußerst positive operative und finanzielle Entwicklung. Der Vorstand ist zuversichtlich, dass die Lufthansa Group diese Entwicklung fortsetzen und ihre Position als führende Airline-Gruppe Europas weiter ausbauen wird.



GESCHÄFTSFELDER

- Passagier-Airlines treiben Modernisierung der Flotte voran und bauen Produkt- und Serviceangebot aus.
- Nachhaltigkeitsaktivitäten stehen im Fokus.
- Große Nachfrage nach Flugreisen unterstützt die operative Performance.
- Passagier-Airlines erzielen Adjusted EBIT in Höhe von 2 Mrd. EUR.
- SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings erreichen Rekordergebnisse.
- Lufthansa Cargo modernisiert Frachtzentrum und treibt Digitalisierung voran.
- Adjusted EBIT von Lufthansa Cargo sinkt aufgrund der Normalisierung im Luftfrachtmarkt auf 219 Mio. EUR.
- Lufthansa Technik profitiert von hoher Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen.
- Lufthansa Technik startet Wachstumsprogramm „Ambition 2030“.
- Adjusted EBIT von Lufthansa Technik liegt mit 628 Mio. EUR auf Rekordniveau.
- LSG Group an Aurelius verkauft.
- Verkauf von AirPlus an SEB Kort Bank vereinbart.

GESCHÄFTSFELD PASSAGIER-AIRLINES

T027 KENNZAHLEN PASSAGIER-AIRLINES

		2023	2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	28.337	22.760	25
davon Verkehrserlöse	Mio. €	26.701	20.705	29
Operative Erträge	Mio. €	29.643	23.785	25
Operative Aufwendungen	Mio. €	27.730	24.100	15
Adjusted EBITDA	Mio. €	3.758	1.466	156
Adjusted EBIT	Mio. €	2.033	- 300	
EBIT	Mio. €	2.064	- 279	
Adjusted EBIT-Marge	%	7,2	-1,3	8,5 P.
Adjusted ROCE	%	19,4	-2,8	22,2 P.
Segment- investitionen	Mio. €	3.095	2.032	52
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	60.924	56.762	7
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	59.331	56.054	6

Geschäftstätigkeit

Passagier-Airlines bieten ihren Kundinnen und Kunden ein differenziertes und hochwertiges Angebot

Zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings, deren Ergebnisse zusätzlich einzeln ausgewiesen werden.

Die Netzwerk-Airlines Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines stellen ihren Kundinnen und Kunden ein Premium-Angebot mit qualitativ hochwertigem Produkt und Service zur Verfügung. Durch die Multi-Hub-Strategie wird den Passagieren ein umfassendes Streckennetz bei gleichzeitig höchster Reiseflexibilität geboten.

Eurowings positioniert sich als Value-Carrier mit ausschließlichem Fokus auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre auf der europäischen Kurz- und Mittelstrecke.

Weiterhin zählen auch die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti sowie Edelweiss Air, Discover Airlines und die Beteiligung an SunExpress, dem Joint Venture mit Turkish Airlines, zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines.

Darüber hinaus erweitern kommerzielle Joint Ventures mit führenden internationalen Airlines das Streckennetz der Passagier-Airlines. Kommerzielle Joint Ventures bestehen mit United Airlines und Air Canada auf den Strecken zwischen Europa und Nordamerika sowie mit All Nippon Airways (ANA), Singapore Airlines und Air China auf Strecken zwischen Europa und Japan beziehungsweise Singapur und China. Darüber hinaus bestehen zahlreiche Codeshare-Abkommen.

Geschäftsverlauf

Flottenmodernisierung wird fortgeführt

Die Passagier-Airlines treiben die Modernisierung und Vereinheitlichung ihrer Flotten weiter voran. Dabei werden ältere Flugzeugmodelle ausgeflottet und neue, effiziente und damit treibstoff- und CO₂-sparende Flugzeuge in die Flotte aufgenommen. Die Investitionen in moderne und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge und Triebwerkstechnologien stellen aktuell den wichtigsten Hebel zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb dar. → **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Umweltbelange/Klimaschutz S. 79.**

Im März 2023 hat die Lufthansa Group zehn Langstreckenflugzeuge vom Typ Airbus A350-1000, fünf Langstreckenflugzeuge vom Typ A350-900 und sieben Langstreckenflugzeuge vom Typ Boeing 787-9 „Dreamliner“ neu bestellt. Die Flugzeuge sollen ab Mitte des Jahrzehnts ausgeliefert werden. Die Bestellung hat nach Listenpreisen ein Volumen von insgesamt rund 7,5 Mrd. USD und steht im Einklang mit der mittelfristigen

Finanzplanung des Konzerns. Im Mai 2023 hat die Lufthansa Group vier weitere A350-900 bestellt.

Im Dezember 2023 hat die Lufthansa Group eine Vereinbarung über den Verkauf und die Rückmietung (Sale-and-Lease-back) von zwölf Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen geschlossen. Die Flugzeuge werden derzeit von Lufthansa Airlines, Lufthansa CityLine und Eurowings betrieben.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group ebenfalls im Dezember 2023 insgesamt 80 hochmoderne Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge bestellt. Dabei handelt es sich um 40 Airbus A220-300 und 40 Boeing 737-8 MAX. Die Auslieferung der Flugzeuge erfolgt voraussichtlich ab 2026 bis 2032. Die Festbestellung der 80 Flugzeuge hat einen Wert von rund 9 Mrd. EUR auf Basis von Listenpreisen. Die Flugzeuge werden in verschiedenen Flugbetrieben der Lufthansa Group zum Einsatz kommen. Zudem wurden Kaufoptionen für weitere 20 A320-300, 60 B737-8 MAX und 40 Flugzeuge der A320-Familie vereinbart.

Ende des Geschäftsjahres 2023 bestand die Flotte der Passagier-Airlines aus insgesamt 700 Flugzeugen (Vorjahr: 692 Flugzeuge). → **Flotte, S. 27.**

Produkt und Services werden weiter ausgebaut

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group bauen ihr Produktangebot unter Einbeziehung des Kundenanspruchs weiter aus. So wird den Kundinnen und Kunden eine größere Auswahl an individuell wählbaren relevanten Produktbestandteilen sowie ein verbessertes Reiseerlebnis an Bord und am Boden, insbesondere im Premium-Bereich, angeboten. Unter anderem bieten Lufthansa Airlines und SWISS mit der Umrüstung der Sitze auf die Produktgeneration „Allegris“ beziehungsweise „SWISS Senses“ ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Lang-

strecke. Auch Austrian Airlines erhält mit der Einführung der Boeing 787 „Dreamliner“ eine neue Langstreckenkabine.

Weiterhin erhalten Kundinnen und Kunden mit Lufthansa Group Travel ID oder Miles & More-Konto zukünftig eine verbesserte Internetverfügbarkeit an Bord und dadurch die Möglichkeit, unbegrenzt und kostenlos Kurznachrichtenservices zu nutzen. Zudem erhalten alle Kundinnen und Kunden während des Flugs Zugang zu neuen Serviceoptionen im erweiterten Bordunterhaltungsprogramm sowie zu allen Services der Lufthansa Group Apps.

Darüber hinaus wird das kulinarische Angebot im Sinne des Premium-Anspruchs aufgewertet. Ebenso steht die Verbesserung des Kundenservice, beispielsweise durch die bessere Erreichbarkeit der Callcenter, und die Ausweitung digitaler Servicekanäle im Fokus.

Nachhaltigkeitsaktivitäten werden intensiviert

Die Lufthansa Group weitet ihr Portfolio an nachhaltigen Reiseangeboten weiter aus. Seit Februar 2023 bietet sie als weltweit erste Airline-Gruppe europaweit eigene „Green Fares“ (grüne Flugtarife) an. Diese ermöglichen den Fluggästen durch den bereits enthaltenen Ausgleich der flugbezogenen CO₂-Emissionen nachhaltigeres Fliegen in ganz Europa und Nordafrika.

Die Kompensation erfolgt zu 20 % über den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe und zu 80 % über einen Beitrag zu hochwertigen Klimaschutzprojekten der Non-Profit-Organisation myclimate in Deutschland und anderen Ländern der Welt.

Die Green Fares werden auch auf die Langstrecke ausgeweitet. Seit November 2023 ist der Tarif zunächst testweise auf zwölf ausgewählten Strecken verfügbar.

Weitere Nachhaltigkeitsaktivitäten der Passagier-Airlines finden sich in den nachfolgenden Kapiteln der Airlines und in der

→ **Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung, S. 73.**

Operative Entwicklung

Operative Entwicklung von anhaltender Erholung der Nachfrage geprägt

Die operative Performance der Passagier-Airlines der Lufthansa Group hat sich im Geschäftsjahr 2023 aufgrund der weiter gestiegenen Nachfrage nach Flugreisen und gesteigerter Durchschnittserlöse gegenüber Vorjahr deutlich verbessert.

Die angebotene Kapazität der Passagier-Airlines wurde entsprechend der Erholung der Nachfrage im Verlauf des Berichtsjahres kontinuierlich ausgebaut. Im ersten Quartal lag sie bei 75 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019, im zweiten Quartal bei 83 %, im dritten Quartal bei 88 % und im vierten Quartal bei 89 %.

Insgesamt lag die angebotene Kapazität im Geschäftsjahr 2023 bei 84 % des Vorkrisenniveaus und 16 % über Vorjahr. Die Zahl der Flüge wurde gegenüber Vorjahr um 15 % gesteigert. Der Absatz stieg um 20 %. Die Passagier-Airlines beförderten im Geschäftsjahr 2023 insgesamt 122,5 Mio. Passagiere, 20 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 101,8 Mio.). Der Sitzladefaktor lag mit 82,9 % um 3,1 Prozentpunkte über Vorjahr (Vorjahr 79,8 %).

Die Durchschnittserlöse erhöhten sich um 5,7 %. Die Verkehrserlöse der Passagier-Airlines stiegen vor allem aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung gegenüber Vorjahr um 29 % auf 26.701 Mio. EUR (Vorjahr: 20.705 Mio. EUR).



T028 LEISTUNGSDATEN PASSAGIER-AIRLINES

		2023	2022 ¹⁾	Veränderung in %
Flüge	Anzahl	936.079	817.127	15
Fluggäste	Tsd.	122.535	101.775	20
Angebote				
Sitzkilometer	Mio.	300.582	259.428	16
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	249.269	207.030	20
Sitzladefaktor	%	82,9	79,8	3,1 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.**T029 OPERATIVE KENNZAHLEN PASSAGIER-AIRLINES**

	2023	2022	Veränderung	Währungs- bereinigte Veränderung
	in € Cent	in € Cent	in %	in %
Durchschnittserlöse	9,6	9,1	5,7	6,8
Stückerlöse (RASK)	9,7	9,0	7,8	8,8
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwen- dungen	6,4	6,3	2,2	2,3

Aufwendungen steigen um 15 %

Die operativen Aufwendungen lagen mit 27.730 Mio. EUR um 15 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 24.100 Mio. EUR).

Die Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen stiegen um 2,2 % gegenüber Vorjahr. Gegenüber dem Vorkrisenniveau lagen sie um 15,7 % höher. Inflationsbedingte Kostensteigerungen, zusätzliche Aufwendungen zur Sicherung der operationellen Stabilität und negative Skaleneffekte aufgrund des gegenüber dem Vorkrisenniveau weiterhin niedrigeren Angebots konnten durch strukturelle Kostensenkungen weitgehend kompensiert werden.

Der Materialaufwand lag mit 16.687 Mio. EUR um 15 % über Vorjahr (Vorjahr: 14.492 Mio. EUR). Dabei stiegen die Aufwendungen für Gebühren mengen- und preisbedingt um 21 % auf 4.193 Mio. EUR (Vorjahr: 3.467 Mio. EUR). Die Aufwendungen für Technikleistungen stiegen um 30 % auf 2.134 Mio. EUR (Vorjahr: 1.636 Mio. EUR). Die Treibstoffaufwendungen lagen mit 7.552 Mio. EUR aufgrund des ausgeweiteten Flugbetriebs um 6 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 7.106 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen stiegen aufgrund Gehaltssteigerungen, einer höheren Erfolgsbeteiligung der Mitarbeitenden sowie der um 6 % höheren durchschnittlichen Anzahl an Mitarbeitenden um 18 % auf 5.426 Mio. EUR (Vorjahr: 4.584 Mio. EUR).

Die planmäßigen Abschreibungen sanken um 2 % auf 1.725 Mio. EUR (Vorjahr: 1.766 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen aufgrund der Ausweitung des Flugbetriebs um 19 % auf 3.892 Mio. EUR (Vorjahr: 3.258 Mio. EUR).

T030 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE PASSAGIER-AIRLINES

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebote Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2023 in Mio. €	Veränderung in %	2023 in Tsd.	Veränderung in %	2023 in Mio. €	Veränderung in %	2023 in Mio. €	Veränderung in %	2023 in %	Veränderung in %P.
Europa	10.951	24	99.365	20	118.174	13	96.309	17	81,5	+ 2,9
Amerika	7.190	20	11.251	14	100.021	9	84.434	13	84,4	+ 3,1
Asien/Pazifik	3.351	81	4.806	68	45.476	63	38.405	72	84,5	+ 4,3
Nahost/Afrika	2.407	15	7.113	11	36.911	7	30.121	11	81,6	+ 2,4
Nicht zuordnenbar	2.802	45	–	–	–	–	–	–	–	–
Gesamtverkehr	26.701	29	122.535	20	300.582	16	249.269	20	82,9	+ 3,1

Finanzielle Entwicklung**Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 25 %**

Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Passagier-Airlines legten im Berichtsjahr aufgrund der gestiegenen Verkehrserlöse im Vergleich zum Vorjahr um 25 % auf 28.337 Mio. EUR (Vorjahr: 22.760 Mio. EUR) zu. Die operativen Erträge lagen mit 29.643 Mio. EUR um 25 % über Vorjahr (Vorjahr: 23.785 Mio. EUR).

Die Stückerlöse (RASK) legten aufgrund der höheren Durchschnittserlöse und der gestiegenen Auslastung gegenüber Vorjahr um 7,8 % zu. Damit lagen sie 23,6 % über dem Vorkrisenniveau des Jahres 2019.

T031 AUFWENDUNGEN PASSAGIER-AIRLINES

	2023 in Mio. €	2022 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	16.687	14.492	15
davon Treibstoff	7.552	7.106	6
davon Gebühren	4.193	3.467	21
davon Charteraufwand	420	385	9
davon Technikleistungen	2.134	1.636	30
Personalaufwand ¹⁾	5.426	4.584	18
Abschreibungen ²⁾	1.725	1.766	-2
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	3.892	3.258	19
Summe operative Aufwendungen	27.730	24.100	15

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Adjusted EBIT liegt bei 2,0 Mrd. EUR

Die Passagier-Airlines konnten somit im Geschäftsjahr 2023 wieder ein positives Ergebnis erzielen. Das Adjusted EBIT verbesserte sich vor allem aufgrund eines starken Sommergeschäfts auf 2.033 Mio. EUR (Vorjahr: -300 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug 7,2 % (Vorjahr: -1,3 %).

Das EBIT lag im Berichtsjahr bei 2.064 Mio. EUR (Vorjahr: -279 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert in der Berichtsperiode im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf zum Verkauf stehende Flugzeuge sowie Buchverluste bei Flugzeugen und Reservetriebwerken.

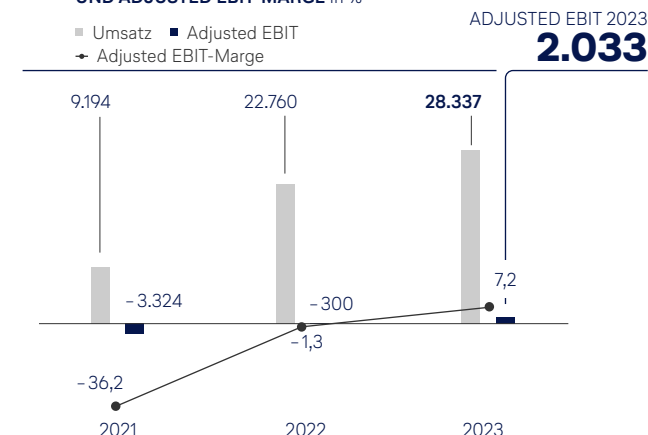
→ Ertragslage, S. 40.

Segmentinvestitionen liegen 52 % über Vorjahr

Die Segmentinvestitionen stiegen im Berichtsjahr um 52 % auf 3.095 Mio. EUR (Vorjahr: 2.032 Mio. EUR) und wurden im Wesentlichen für Anzahlungen auf Flugzeugbestellungen, Großwartungsereignisse und Schlusszahlungen für neue zugegangene Flugzeuge geleistet.

Anzahl der Mitarbeitenden steigt gegenüber Vorjahr um 7 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden lag am 31. Dezember 2023 bei 60.924 (Vorjahr: 56.762). Dies stellt einen Anstieg um 7 % gegenüber dem Jahresende 2022 dar, vor allem aufgrund von Neueinstellungen in den operativen Bereichen infolge des Ausbaus des Geschäftsbetriebs.

**G18 PASSAGIER-AIRLINES:
ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. €
UND ADJUSTED EBIT-MARGE in %**


Lufthansa Airlines

T032 KENNZAHLEN LUFTHANSA AIRLINES¹⁾

		2023	2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	16.168	13.173	23
Operative Erträge	Mio. €	16.884	13.781	23
Operative Aufwendungen	Mio. €	16.025	14.228	13
Adjusted EBITDA	Mio. €	1.613	403	300
Adjusted EBIT	Mio. €	854	- 466	
EBIT	Mio. €	866	- 432	
Adjusted EBIT-Marge	%	5,3	- 3,5	8,8 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	36.707	34.408	7
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	35.834	34.402	4
Flüge	Anzahl	454.755	408.419	11
Fluggäste	Tsd.	60.268	51.784	16
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	169.573	149.412	13
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	139.763	119.363	17
Sitzladefaktor	%	82,4	79,9	2,5 P.

¹⁾ Inkl. Regionalpartnern und Discover Airlines.

Lufthansa Airlines ist die größte deutsche Fluggesellschaft. Sie unterhält Drehkreuze an den beiden größten deutschen Flughäfen Frankfurt und München und bietet ihren Kunden ein Premium-Produkt mit Umsteigeverbindungen in die ganze Welt.

Die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine, Lufthansa City Airlines und Air Dolomiti sowie Discover Airlines sind ebenfalls Teil von Lufthansa Airlines. Darüber hinaus zählen auch Miles & More und die Beteiligung an der Terminal 2 Gesellschaft des Flughafens in München zu Lufthansa Airlines.

Flottenmodernisierung wird vorangetrieben

Lufthansa Airlines treibt die Modernisierung ihrer Flotte weiter voran. So wurden im Geschäftsjahr 2023 drei Flugzeuge vom Typ Boeing 787 „Dreamliner“ in Frankfurt in Empfang genommen. Damit besteht die Boeing 787-Flotte nun aus fünf Flugzeugen. Zusätzlich wurden zwei neue Airbus A350 sowie sechs neue Flugzeuge der A320neo-Familie eingeflottet. Die neuen hochmodernen Flugzeuge bieten zusätzlichen Komfort, sie sind leiser, sparsamer, effizienter und emittieren weniger CO₂ als ihre Vorgängermodelle.

Zur Erweiterung des Angebots und angesichts der Verspätungen bei der Auslieferung neuer Langstreckenflugzeuge bei gleichzeitig hoher Nachfrage reaktiviert Lufthansa Airlines die A380-Flotte. Im Berichtsjahr nahmen vier Flugzeuge dieses Typs den Betrieb am Drehkreuz München auf. In den Jahren 2024 und 2025 sollen vier weitere A380 folgen.

Am Ende des Berichtsjahres umfasste die Flotte von Lufthansa Airlines 381 Flugzeuge.

Touristisches Privatreisesegment wird unter neuem Markenauftritt ausgebaut

Im September 2023 hat Eurowings Discover ihren weiterentwickelten Markenauftritt unter dem neuen Markennamen Discover Airlines vorgestellt. Mit dem neuen Auftritt schärft sie ihr Profil und ihre Positionierung im Segment der höherwertigen Urlaubs- und Privatreisen.

Das Segment wurde im Berichtsjahr weiter gestärkt. So wurden jeweils zwei weitere A330 und A320 bei Discover Airlines in Dienst gestellt. Die Flugzeuge waren zuvor bei anderen Airlines der Lufthansa Group im Einsatz. Damit besteht die Flotte von Discover Airlines aus 13 A330 und elf A320.

Lufthansa City Airlines startet Flugbetrieb im Sommer 2024

Im Sommer 2024 wird die neu gegründete Lufthansa City Airlines der Lufthansa Group ihren Flugbetrieb aufnehmen. Die Fluggesellschaft wurde 2022 gegründet und erhielt im

Juni 2023 ihr Betreiberzertifikat (AOC) vom Luftfahrt-Bundesamt. Sie wird ihre Flüge aus den Drehkreuzen München und Frankfurt anbieten und damit auch Zu- und Abbringerdienste für Lufthansa Airlines fliegen. Lufthansa City Airlines operiert dabei neben Lufthansa CityLine und Air Dolomiti.

Die Airline startet den Flugbetrieb voraussichtlich im Jahr 2024 mit A319-Flugzeugen. Zudem bewertet die Lufthansa Group zurzeit die Einsatzmöglichkeiten von Flugzeugen des Typs Airbus A220 oder von Embraer.

Die wettbewerbsfähige Stärkung des Kurzstreckennetzes ist essenziell für die Marktposition der Lufthansa Group und das geplante Wachstum der Langstrecke im deutschen Markt.

Produkt & Services für Kundinnen und Kunden werden weiter ausgebaut

Lufthansa Airlines investiert in den Ausbau ihrer Premium-Positionierung und baut Produkt und Services für ihre Fluggäste weiter aus.

So führt die Airline auf der Langstrecke unter dem Namen „Allegris“ ein neues Spitzenprodukt mit neuen Sitzen und einem neuen Konzept für Kabine und Service in allen Reiseklassen, also in Economy, Premium Economy, Business und First Class, ein, das exklusiv für die Lufthansa Group entwickelt wurde. Mit dem neuen „Allegris“-Angebot fliegen, beginnend mit der Einführung im Sommer 2024, über 80 fabrikneue Flugzeuge von Lufthansa Airlines wie Boeing 787-9, Airbus A350 und Boeing 777-9 Ziele in der ganzen Welt an. Auch viele der bereits bei Lufthansa Airlines eingesetzten Flugzeuge, wie die Boeing 747-8, werden schrittweise auf das neue Produkt umgerüstet. Die gleichzeitige Verbesserung des Reiseerlebnisses in allen Klassen und der Austausch von über 27.000 Sitzen sind in der Geschichte von Lufthansa Airlines einmalig. Dies untermauert den Anspruch von Lufthansa Airlines, die führende westliche Premium-Airline zu sein.

Lufthansa Airlines bietet ihren Fluggästen auch auf der Kurz- und Mittelstrecke zusätzlichen Komfort. Ab Frühjahr 2025



stattet die Airline Flugzeuge vom Typ Airbus A320, die bereits für Lufthansa Airlines im Einsatz sind, sukzessive mit einer neuen innovativen Kabine aus. Die neue Kabine bietet deutlich mehr Komfort, unter anderem durch größere Gepäckfächer, USB-Anschlüsse und Tablet-/Smartphone-Halterungen an jedem Sitz und mehr Beinfreiheit.

Der Bordservice wurde bereits im Berichtsjahr ausgebaut. Er bietet den Fluggästen von Lufthansa Airlines mehr Auswahl, Unterhaltung und Nachhaltigkeit. So wurde unter anderem das „Onboard Delights“-Catering-Angebot erweitert. Weiterhin können Business Class-Gäste auf Langstreckenflügen ab Deutschland aus einer größeren Auswahl an Hauptspeisen auswählen. Darüber hinaus wird auf Langstreckenflügen ein vergrößertes Entertainment-Angebot für Kinder und Jugendliche angeboten.

Zusätzlich gestaltet die neu entwickelte Lufthansa App, die nun als digitaler Reisebegleiter fungiert, das Reisen noch einfacher und komfortabler.

Effizienz soll nachhaltig gesteigert werden

Um die Profitabilität nachhaltig zu stärken, setzt Lufthansa Airlines auf Effizienzsteigerungen und hat daher das Effizienzprogramm „Enhance Efficiency-e²⁴“ ins Leben gerufen. Durch eine Stärkung des interdisziplinären Austauschs zwischen den Bereichen von Lufthansa Airlines soll Raum für innovative Ideen geschaffen werden. Der Fokus liegt dabei auf Maßnahmen, die nachhaltig die Effizienz steigern, gleichzeitig aber auch auf die anderen Ziele in den Bereichen Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit sowie Nachhaltigkeit einzahlen.

Veränderung im Management von Lufthansa Airlines

Seit 1. März 2023 ist Heiko Reitz neuer Chief Commercial Officer (CCO) von Lufthansa Airlines. Er tauschte die Position mit Stefan Kreuzpaintner, der nun das Netzwerk-, Allianz- und Partnermanagement für alle Passagier-Airlines der Lufthansa Group leitet.

Langfristiger Tarifvertrag mit der Vereinigung Cockpit geschlossen

Die Lufthansa Group und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit haben sich im August 2023 auf einen langfristigen Tarifvertrag für die Pilotinnen und Piloten von Lufthansa Airlines geeinigt. → **Mitarbeitende, S. 30.**

Umweltmanagementsystem wird ausgeweitet

Im Berichtsjahr wurde das Umweltmanagementsystem nach der europäischen EMAS-Verordnung (Eco-Management and Audit Scheme) von Lufthansa Airlines und Lufthansa CityLine am Hub München erfolgreich revalidiert und auf den Hub Frankfurt ausgeweitet. Damit setzt Lufthansa Airlines auch am Standort Frankfurt ein wichtiges Zeichen für unternehmerische Umweltverantwortung. Weitere Nachhaltigkeitsaktivitäten von Lufthansa Airlines finden sich im Abschnitt der Passagier-Airlines und in der → **Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung, S. 73.**

Verkehrsleistung im Berichtsjahr deutlich ausgebaut

Im Geschäftsjahr 2023 beförderte Lufthansa Airlines 60,3 Mio. Fluggäste, 16 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 51,8 Mio.). Das Angebot wurde im Vergleich zum Vorjahr um 13 % ausgebaut. Es lag damit bei 80 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Der Absatz stieg gegenüber Vorjahr um 17 %. Der Sitzladefaktor lag mit 82,4 % um 2,5 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 79,9 %). Die Durchschnittserlöse stiegen um 5,3 %. Die Verkehrserlöse legten vor allem aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung um 25 % auf 15.011 Mio. EUR (Vorjahr: 11.969 Mio. EUR) zu.

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 23 %, Adjusted EBIT beträgt 854 Mio. EUR

Die Umsatzerlöse von Lufthansa Airlines wuchsen im Berichtsjahr aufgrund des Anstiegs der Nachfrage nach Flugreisen und höherer Stückerlöse gegenüber Vorjahr um 23 % auf 16.168 Mio. EUR (Vorjahr: 13.173 Mio. EUR). Die operativen Erträge erhöhten sich insgesamt um 23 % auf 16.884 Mio. EUR (Vorjahr: 13.781 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 16.025 Mio. EUR um 13 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 14.228 Mio. EUR). Dabei stiegen die Materialaufwendungen aufgrund der Ausweitung des Angebots um 13 %, im Wesentlichen bedingt durch gestiegene Aufwendungen für Technikleistungen (+36 %), höhere Gebühren (+18 %) und mengenbedingt gestiegene Aufwendungen für Treibstoff (+4 %). Die Personalaufwendungen lagen infolge von Gehaltssteigerungen, Neueinstellungen und einer höheren Erfolgsbeteiligung der Mitarbeitenden um 15 % über Vorjahr.

Damit konnte Lufthansa Airlines im Geschäftsjahr 2023 ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 854 Mio. EUR erzielen (Vorjahr: – 466 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug 5,3 % (Vorjahr: – 3,5 %). Das EBIT lag bei 866 Mio. EUR (Vorjahr: – 432 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Berichtsjahr im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf zum Verkauf stehende Flugzeuge sowie Buchverluste bei Flugzeugen und Reservetriebwerken.



SWISS

T033 KENNZAHLEN SWISS¹⁾

		2023	2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5.905	4.805	23
Operative Erträge	Mio. €	6.222	4.977	25
Operative Aufwendungen	Mio. €	5.413	4.501	20
Adjusted EBITDA	Mio. €	1.227	923	33
Adjusted EBIT	Mio. €	809	476	70
EBIT	Mio. €	797	472	69
Adjusted EBIT-Marge	%	13,7	9,9	3,8 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	9.909	9.045	10
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	9.481	8.730	9
Flüge	Anzahl	149.392	123.118	21
Fluggäste	Tsd.	19.295	15.050	28
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	55.327	44.423	25
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	46.719	35.467	32
Sitzladefaktor	%	84,4	79,8	4,6 P.

¹⁾ Inkl. Edelweiss Air.

SWISS ist die führende Fluggesellschaft der Schweiz. Gemeinsam mit ihrer Schwestergesellschaft Edelweiss Air, die auf touristische Flüge spezialisiert ist, bietet sie ihren Kundinnen und Kunden ein hochwertiges Angebot und ein weltweites Streckennetz.

Die Frachtsparte Swiss WorldCargo bietet mit den Frachträumen der SWISS-Flugzeuge umfassende Airport-to-Airport-Dienstleistungen für hochwertige und betreuungsintensive Güter weltweit an.

Flottenmodernisierung wird fortgeführt

SWISS hat ihre Flottenmodernisierung im Geschäftsjahr 2023 weiter vorangetrieben und ihren dritten und vierten Airbus A321neo eingeflottet. Damit verfügt SWISS über zehn Flugzeuge der A320neo-Familie. Insgesamt sollen 25 Flugzeuge der A320neo-Familie in die Flotte integriert werden. Die modernen Flugzeuge leisten einen wichtigen Beitrag zur Umwelteffizienz von SWISS.

Die Flotte von SWISS inklusive Edelweiss Air bestand zum Ende des Berichtsjahres aus 109 Flugzeugen.

SWISS investiert in Reiseerlebnis ihrer Fluggäste

SWISS hat ihre Premium-Positionierung im Berichtsjahr vor allem im wachsenden Freizeitreisebereich weiter gestärkt und ihre vier Flugzeuge vom Typ A340-300 mit der Premium Economy Class ausgestattet. Damit verfügen zwei von drei Flugzeugmustern der Langstreckenflotte von SWISS über die neue Reiseklasse.

Zudem hat SWISS mit „SWISS Senses“ die umfassendste Kabinenerneuerung in ihrer Unternehmensgeschichte vorgestellt. Ab 2025 wird den Fluggästen in allen Reiseklassen ein völlig neues, persönlicheres Reiseerlebnis geboten. Die neu bestellten Airbus A350-900 von SWISS werden bereits mit der neuen Kabinenausstattung ausgeliefert.

Weiterhin hat SWISS das Reiseerlebnis ihrer Kundinnen und Kunden weiter verbessert und auf sämtlichen Langstreckenflügen kostenloses Internet für die Nutzung von Chatdiensten eingeführt. Der neue Service steht in allen Reiseklassen während des gesamten Flugs und ohne Datenbegrenzung zur Verfügung.

Darüber hinaus hat SWISS eine rundum erneuerte Lounge im Terminal D am Flughafen Zürich für Gäste eröffnet, die in den Nicht-Schengen-Raum reisen.

Bemühungen um nachhaltiges Fliegen werden priorisiert

SWISS hat ihr Angebot im Bereich Nachhaltigkeit im Geschäftsjahr 2023 weiter ausgebaut. Nach einer erfolgreichen Testphase in Skandinavien hat SWISS das „Green Tarif“-Angebot auf ganz Europa ausgeweitet. Bei diesem Tarif ist ein Ausgleich der flugbezogenen CO₂-Emissionen bereits im Preis inkludiert.

Seit September 2023 bietet SWISS zudem auf den Inlandsflügen zwischen Zürich und Genf nur noch Tarife an, bei denen ein Ausgleich der flugbezogenen CO₂-Emissionen bereits im Preis enthalten ist.

Zudem hat SWISS weitere Flugzeuge mit der neuartigen Aero-SHARK-Technologie ausgestattet. Elf der zwölf Flugzeuge vom Typ Boeing 777 sind bereits mit der Folie versehen.

➔ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, Klimaschutz, S. 79.**



Darüber hinaus wurde das intermodale Angebot in Zusammenarbeit mit der SBB erweitert. So wurde das SWISS Air Rail Streckennetz um den Flughafen Genf ergänzt. SWISS Flug-gäste, die über die Bahnhöfe Lausanne, Freiburg oder Bern reisen, haben nun die Wahl zwischen einem Anschluss an die Flughäfen Zürich oder Genf.

Heike Birlenbach ist neue Chief Commercial Officer von SWISS

Seit dem 1. Januar 2024 ist Heike Birlenbach neue Chief Commercial Officer von SWISS. Sie war zuvor Leiterin des Bereichs Customer Experience der Airlines der Lufthansa Group. Heike Birlenbach folgt auf Tamur Goudarzi Pour, der seit dem 1. Januar 2024 in der Lufthansa Group den Bereich Customer Experience verantwortet.

Wesentliche Vereinbarungen mit Sozialpartnern getroffen

SWISS hat im Berichtsjahr neue Gesamtarbeitsverträge für die Pilotinnen und Piloten und die Kabinenmitarbeitenden abgeschlossen sowie für die Bodenmitarbeitenden eine Lohn-anpassung beschlossen. → **Mitarbeitende, S. 30.**

Kapazität und Passagierzahlen steigen deutlich

Im Geschäftsjahr 2023 stieg die Zahl der von SWISS beför- derten Passagiere um 28 % auf 19,3 Mio. (Vorjahr: 15,0 Mio.). Das Angebot wurde gegenüber Vorjahr um 25 % ausgebaut, damit lag es bei 87 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Die Zahl der Flüge stieg um 21 % gegenüber Vorjahr. Der Absatz erhöhte sich um 32 %, der Sitzladefaktor lag mit 84,4 % um

4,6 Prozentpunkte über Vorjahresniveau (Vorjahr: 79,8 %). Die Durchschnittserlöse stiegen um 0,6 %. Die Verkehrserlöse lagen mit 5.376 Mio. EUR um 36 % über Vorjahresniveau (Vor- jahr: 3.965 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 23 %, Adjusted EBIT liegt mit 809 Mio. EUR auf Rekordniveau

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse von SWISS vor allem aufgrund des ausgeweiteten Flugbetriebs um 23 % auf 5.905 Mio. EUR (Vorjahr: 4.805 Mio. EUR). Das Cargo- Geschäft trug mit rund 8 % zum Gesamtumsatz von SWISS bei. Die operativen Erträge lagen mit 6.222 Mio. EUR um 25 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 4.977 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich gegenüber Vorjahr um 20 % auf 5.413 Mio. EUR (Vorjahr: 4.501 Mio. EUR). Die Materialaufwendungen stiegen dabei um 22 %, primär auf- grund mengenbedingt gestiegener Aufwendungen für Treib- stoff (+14 %), höherer Gebühren (+19 %) und gestiegener Charter-/Leasingaufwendungen (+73 %). Die Personalaufwen- dungen lagen um 19 % über Vorjahr.

Somit konnte SWISS im Geschäftsjahr 2023 ein Rekord- ergebnis erzielen. Das Adjusted EBIT verbesserte sich um 70 % auf 809 Mio. EUR (Vorjahr: 476 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT- Marge betrug 13,7 % (Vorjahr: 9,9 %). Das EBIT verbesserte sich um 69 % auf 797 Mio. EUR (Vorjahr: 472 Mio. EUR).



Austrian Airlines

T034 KENNZAHLEN AUSTRIAN AIRLINES

		2023	2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.346	1.871	25
Operative Erträge	Mio. €	2.406	1.949	23
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.279	1.946	17
Adjusted EBITDA	Mio. €	232	121	92
Adjusted EBIT	Mio. €	127	3	4.133
EBIT	Mio. €	127	-1	
Adjusted EBIT-Marge	%	5,4	0,2	5,2 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	6.121	5.659	8
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	5.948	5.609	6
Flüge	Anzahl	113.417	95.040	19
Fluggäste	Tsd.	13.857	11.142	24
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	25.444	21.700	17
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	20.835	17.240	21
Sitzladefaktor	%	81,9	79,4	2,5 P.

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

Austrian Airlines modernisiert die Flotte

Austrian Airlines hat im Berichtsjahr drei weitere Airbus A320neo in Empfang genommen und damit die Einflottung dieses Flugzeugtyps abgeschlossen. Insgesamt sind nun fünf A320neo Teil der Flotte von Austrian Airlines. Mit der Einflottung des modernen und effizienten Kurz- und Mittelstreckenflugzeugs

bekräftigt Austrian Airlines ihr Bekenntnis zu einer ressourcenschonenden Luftfahrt. Dank innovativer Triebwerkstechnologie und verbesserter Aerodynamik liegt der Treibstoffverbrauch des A320neo bis zu 20 % unter dem vergleichbarer Flugzeuge älterer Generation.

Darüber hinaus wird Austrian Airlines bis voraussichtlich 2028 insgesamt zehn neue Langstreckenflugzeuge vom Typ Boeing 787-9, ebenfalls ein Flugzeugmuster der neuesten Technologiegeneration, erhalten. Dies stellt einen weiteren Modernisierungs- und Wachstumsschub der Flotte dar. Die „Dreamliner“ sollen schrittweise die aktuellen Langstreckenflugzeuge der B777- und B767-Familie ersetzen und dabei auch zur weiteren CO₂-Reduktion beitragen.

Die Flotte von Austrian Airlines umfasste Ende des Berichtsjahres 66 Flugzeuge.

Spitzenplatzierung bei SKYTRAX Awards erreicht

Austrian Airlines konnte im Berichtsjahr wieder eine Top-Platzierung bei den renommierten SKYTRAX World Airline Awards erzielen und den Skytrax Award 2023 in der Kategorie „Best Airline Staff in Europe“ gewinnen.

Vertragsverlängerungen im Vorstand von Austrian Airlines

Der Aufsichtsrat von Austrian Airlines hat am 21. März 2023 Michael Trestl als Mitglied des Vorstands und Chief Commercial Officer (CCO) für eine Dauer von weiteren fünf Jahren bis zum 31. Dezember 2028 wiederbestellt.

Am 26. Juni 2023 beschloss der Aufsichtsrat die Wiederbestellung von Vorstandsmitglied und Chief Operating Officer (COO) Francesco Sciortino für fünf weitere Jahre bis zum 31. März 2029.

Passagierzahlen und Auslastung wachsen im Berichtsjahr

Mit einer Passagierzahl von 13,9 Mio. hat Austrian Airlines im Berichtsjahr 24 % mehr Passagiere befördert als im Vorjahr (Vorjahr: 11,1 Mio.). Das Angebot wurde gegenüber Vorjahr um 17 % erhöht, damit lag es bei 89 % des Niveaus vor Ausbruch der Corona-Pandemie im Jahr 2019. Der Absatz stieg im Vergleich zum Vorjahr um 21 %. Der Sitzladefaktor lag mit 81,9 % um 2,5 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 79,4 %). Die Durchschnittserlöse legten um 5,6 % zu. Die Verkehrserlöse stiegen um 27 % auf 2.268 Mio. EUR (Vorjahr: 1.780 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 25 %, Adjusted EBIT von 127 Mio. EUR auf Rekordniveau

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines stiegen im Geschäftsjahr 2023 aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung und höherer Durchschnittserlöse um 25 % auf 2.346 Mio. EUR (Vorjahr: 1.871 Mio. EUR). Die operativen Erträge erhöhten sich gegenüber Vorjahr um 23 % auf 2.406 Mio. EUR (Vorjahr: 1.949 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen im Geschäftsjahr 2023 mit 2.279 Mio. EUR um 17 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.946 Mio. EUR). Der Materialaufwand stieg um 12 %, primär aufgrund höherer Gebühren (+17 %) sowie gestiegener Aufwendungen für Technikleistungen (+16 %) und Inflight Services (+31 %). Die Personalaufwendungen wuchsen im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der ausgelaufenen Krisenvereinbarungen und Gehaltssteigerungen um 50 %.

Somit konnte Austrian Airlines im Geschäftsjahr 2023 mit einem Adjusted EBIT in Höhe von 127 Mio. EUR ein Rekordergebnis erzielen (Vorjahr: 3 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug 5,4 % (Vorjahr: 0,2 %). Das EBIT lag bei 127 Mio. EUR (Vorjahr: -1 Mio. EUR).

Brussels Airlines

T035 KENNZAHLEN BRUSSELS AIRLINES

		2023	2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.537	1.217	26
Operative Erträge	Mio. €	1.604	1.289	24
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.551	1.363	14
Adjusted EBITDA	Mio. €	155	35	343
Adjusted EBIT	Mio. €	53	-74	
EBIT	Mio. €	53	-75	
Adjusted EBIT-Marge	%	3,4	-6,1	9,5 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	3.394	3.235	5
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	3.366	3.200	5
Flüge ¹⁾	Anzahl	62.786	52.795	19
Fluggäste ¹⁾	Tsd.	8.317	6.830	22
Angebotene Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	18.118	16.313	11
Verkaufte Sitzkilometer ¹⁾	Mio.	14.947	12.685	18
Sitzladefaktor ¹⁾	%	82,5	77,8	4,7 P.

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst.

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

Brussels Airlines baut Flotte weiter aus

Brussels Airlines hat mit dem Zugang von zwei Airbus A320neo im Jahr 2023 zum ersten Mal in der Geschichte der Airline fabrikneue Flugzeuge in die Flotte aufgenommen. Zusätzlich wurde die Flotte im Berichtsjahr 2023 um zwei weitere A320 ergänzt.

Weiterhin unterzeichnete Brussels Airlines im Berichtsjahr eine Wet-Lease-Vereinbarung mit CityJet für die Sommersaison 2023. Von März bis Oktober 2023 haben zwei Regionalflugzeuge vom Typ CRJ die Flotte von Brussels Airlines verstärkt.

Am Ende des Berichtsjahres bestand die Flotte von Brussels Airlines aus 44 Flugzeugen.

Änderung im Vorstand von Brussels Airlines

Seit dem 15. April 2023 ist Dorothea von Boxberg neue Vorstandsvorsitzende (CEO) der Airline. Zuvor war sie CEO bei Lufthansa Cargo. Sie folgt auf Peter Gerber, der die Lufthansa Group zum 31. Januar 2023 verlassen hat.

Darüber hinaus wurde Nina Öwerdieck am 12. Mai 2023 als Mitglied des Vorstands und Chief Financial Officer (CFO) von Brussels Airlines für weitere fünf Jahre wiederbestellt.

Operative Entwicklung verbessert sich deutlich

Mit einer Passagierzahl von 8,3 Mio. hat Brussels Airlines im Berichtsjahr 22 % mehr Passagiere befördert als im Vorjahr (Vorjahr: 6,8 Mio.). Das Angebot wurde gegenüber Vorjahr um 11 % ausgebaut, damit lag es bei 82 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Der Absatz stieg gegenüber Vorjahr um 18 %.

Der Sitzladefaktor lag mit 82,5 % um 4,7 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 77,8 %). Die Durchschnittserlöse legten um 6,7 % zu. Die Verkehrserlöse stiegen aufgrund des Ausbaus der Verkehrsleistung um 29 % auf 1.466 Mio. EUR (Vorjahr: 1.140 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 26 %, Adjusted EBIT liegt mit 53 Mio. EUR auf Rekordniveau

Im Geschäftsjahr 2023 stiegen die Umsatzerlöse von Brussels Airlines aufgrund des ausgeweiteten Flugbetriebs und höherer Durchschnittserlöse um 26 % auf 1.537 Mio. EUR (Vorjahr: 1.217 Mio. EUR). Die operativen Erträge erhöhten sich um 24 % auf 1.604 Mio. EUR (Vorjahr: 1.289 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen legten um 14 % auf 1.551 Mio. EUR zu (Vorjahr: 1.363 Mio. EUR). Dabei lag der Materialaufwand 16 % über Vorjahr, primär aufgrund gestiegener Aufwendungen für Gebühren (+20 %) und des mengenbedingten Anstiegs der Aufwendungen für Treibstoff (+10 %). Die Personalaufwendungen lagen um 10 % über Vorjahr.

Brussels Airlines konnte somit im Geschäftsjahr 2023 ein Rekordergebnis erzielen. Das Adjusted EBIT lag bei 53 Mio. EUR (Vorjahr: -74 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug 3,4 % (Vorjahr: -6,1 %). Das EBIT lag ebenfalls bei 53 Mio. EUR (Vorjahr: -75 Mio. EUR).

Eurowings

T036 KENNZAHLEN EUROWINGS

		2023	2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.592	1.857	40
Operative Erträge	Mio. €	2.711	2.032	33
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.631	2.262	16
Adjusted EBITDA	Mio. €	339	-17	
Adjusted EBIT	Mio. €	205	-197	
EBIT	Mio. €	241	-200	
Adjusted EBIT-Marge	%	7,9	-10,6	18,5 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	4.793	4.415	9
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4.702	4.113	14
Flüge	Anzahl	155.729	137.755	13
Fluggäste	Tsd.	20.798	16.969	23
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	32.121	27.579	16
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	27.005	22.276	21
Sitzladefaktor	%	84,1	80,8	3,3 P.

Eurowings positioniert sich als Value-Airline mit Fokus auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre in Europa

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

Das Streckennetz von Eurowings ist fokussiert auf den europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr und trägt dem strukturell wachsenden Segment der Privatreisen Rechnung. Eurowings bietet Non-Stop-Flüge zu mehr als 150 Zielen innerhalb Europas an. Mit einem attraktiven Streckennetz und 13 internationalen Basen – darunter Mallorca als Europas Ferieninsel Nummer eins – ist Eurowings eine der größten Ferienfluggesellschaften in Europa.

Eurowings besteht aus zwei Flugbetrieben: Während Eurowings Deutschland Flüge von Deutschland aus zu europäischen Zielen anbietet, führt Eurowings Europe Flüge auf paneuropäischen Strecken durch. Dabei operiert Eurowings Europe von ihren internationalen Basen in Palma de Mallorca, Salzburg, Graz, Prag und Stockholm und bietet Reisenden eine wachsende Auswahl an Urlaubszielen und attraktiven Städteverbindungen in Europa.

Im Ergebnis von Eurowings wird auch das Ergebnis der 50 %-Beteiligung an SunExpress, einem Joint Venture mit Turkish Airlines, nach der Equity-Methode konsolidiert.

Eurowings Digital weiter ausgebaut

Eurowings baut die Aktivitäten ihrer Tochtergesellschaft Eurowings Digital in den Bereichen E-Commerce, Softwareentwicklung und Digital Product & Customer Experience weiter aus und verstärkt sich hierzu mit 150 zusätzlichen Mitarbeitenden. Eurowings investiert damit in die Verbesserung von digitalen Produkten und Services entlang der gesamten Reisekette. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der Personalisierung, um Eurowings Kundinnen und Kunden ein individualisiertes Reiseerlebnis bei Urlaubs- und Geschäftsreisen zu bieten. Das Angebot für die Fluggäste wird dabei schrittweise ausgebaut und um Reisepakete von Eurowings Holidays, Flüge von Partner-Airlines und weitere Zusatzprodukte ergänzt.

Eurowings eröffnet neue Basen

Eurowings weitet ihr touristisches Angebot an den Flughäfen Nürnberg und Hannover aus. Im Zuge dieses Wachstums wurde mit Beginn des Winterflugplans 2023/24 wieder jeweils ein Airbus A320 fest an den beiden neuen Basen stationiert. Im Sommer 2024 soll ein weiteres Flugzeug in Hannover stationiert werden.

Zudem hat Eurowings im Mai 2023 einen Airbus A319 am Flughafen Graz stationiert. Graz ist die zweite Eurowings-Basis in Österreich und damit Teil der paneuropäischen Expansion von Eurowings.

Eurowings baut Partnerschaften aus

Eurowings forciert das paneuropäische Wachstum an ihrer Basis Prag und intensiviert die Zusammenarbeit mit Smartwings, der führenden tschechischen Fluggesellschaft. Im Rahmen eines bilateralen Codeshare-Abkommens profitieren Eurowings-Kundinnen und -Kunden seit August 2023 von einem vergrößerten Angebot an Direktverbindungen ab der tschechischen Hauptstadt.

Zudem kooperiert Eurowings mit der spanischen Fluggesellschaft Volotea. Im Rahmen einer Vertriebspartnerschaft werden seit Mai 2023 rund 150 Europa-Strecken beider Fluglinien auf der Website des jeweils anderen Partners angeboten. Da sich die Streckennetze beider Airlines nicht überschneiden, entsteht aus der Partnerschaft ein stark wachsendes Flugangebot sowohl auf der Website von Volotea als auch bei Eurowings.



Flotte von Eurowings wird modernisiert und ausgebaut

Im Rahmen ihrer kontinuierlichen Flottenmodernisierung hat Eurowings im Berichtsjahr einen neuen Airbus A320neo und vier neue A321neo erhalten. Damit wächst die Zahl der derzeit effizientesten und sparsamsten Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge weiter. Zusammen mit zwei weiteren für 2024 geplanten Zugängen umfasst die neo-Flotte von Eurowings zukünftig 13 Flugzeuge.

Darüber hinaus hat Eurowings im Rahmen eines Flotten-tauschs innerhalb der Lufthansa Group sechs Airbus A321ceo im Berichtsjahr erhalten. Eurowings setzt die größten Mittelstreckenjets von Airbus gezielt auf Top-Urlaubsdestinationen ein, um die anhaltend hohe Nachfrage besser bedienen zu können.

Am Ende des Berichtsjahres bestand die Flotte von Eurowings aus 100 Flugzeugen. → **Flotte, S. 27.**

Eurowings stellt neue Mitarbeitende ein und schließt neue Tarifvereinbarungen ab

Der starke Anstieg der Nachfrage nach Flugreisen führte bei Eurowings im Berichtsjahr zu einer Welle von Neueinstellungen. Seit Ende der Corona-Krise wurden über 1.500 neue Mitarbeitende eingestellt. Sie wurden insbesondere für die Flugbetriebe Eurowings Deutschland und Eurowings Europe sowie für das stark wachsende IT-Startup Eurowings Digital GmbH am Standort Köln rekrutiert.

Im Berichtsjahr hat Eurowings zudem neue Vereinbarungen mit Tarif- und Sozialpartnern geschlossen. Diese betreffen das Cockpit- und Kabinenpersonal von Eurowings Deutschland und Eurowings Europe. → **Mitarbeitende, S. 30.**

Kapazität und Passagierzahlen steigen deutlich

Eurowings verzeichnete im Geschäftsjahr 2023 eine starke Nachfrage, insbesondere nach touristischen Flugreisen, und baute ihr Angebot entsprechend aus.

Die Zahl der von Eurowings beförderten Passagiere stieg im Berichtsjahr um 23 % auf 20,8 Mio. (Vorjahr: 17,0 Mio.). Das Angebot wurde um 16 % ausgebaut. Es lag damit bei 99 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Die Anzahl der Flüge stieg gegenüber Vorjahr um 13 %, der Absatz legte um 21 % zu. Der Sitzladefaktor lag mit 84,1 % um 3,3 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 80,8 %). Die Durchschnittserlöse pro verkauftem Sitzkilometer stiegen um 9,9 %. Die Verkehrserlöse lagen mit 2.580 Mio. EUR um 39 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.851 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 40 %, Adjusted EBIT von 205 Mio. EUR auf Rekordniveau

Die Umsatzerlöse von Eurowings stiegen im Berichtsjahr mengen- und preisbedingt um 40 % auf 2.592 Mio. EUR (Vorjahr: 1.857 Mio. EUR). Die operativen Erträge lagen mit 2.711 Mio. EUR um 33 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.032 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich um 16 % auf 2.631 Mio. EUR (Vorjahr: 2.262 Mio. EUR). Der Materialaufwand lag 22 % über Vorjahr, primär aufgrund mengen- und preisbedingt gestiegener Aufwendungen für Gebühren (+ 37 %) sowie höherer externer Technikaufwendungen (+ 91 %). Die Personalaufwendungen stiegen infolge des Personalaufbaus im Zuge der Ausweitung des Flugprogramms um 20 %.

Somit konnte Eurowings im Geschäftsjahr 2023 dank der starken Nachfrage und der in den vergangenen Jahren erfolgten erfolgreichen Restrukturierung ein Rekordergebnis erzielen. Das Adjusted EBIT lag bei 205 Mio. EUR (Vorjahr: –197 Mio. EUR). Die Verbesserung resultiert aus dem deutlichen Ausbau des Flugprogramms, höheren Durchschnittserlösen sowie einer besseren Produktivität und Sitzauslastung der Flugzeuge. Das Adjusted EBIT enthält das Beteiligungsergebnis der SunExpress in Höhe von 125 Mio. EUR (Vorjahr: 33 Mio. EUR). Hierin enthalten ist ein steuerlicher Sondereffekt in Höhe von circa 60 Mio. EUR.

Die Adjusted EBIT-Marge lag im Berichtsjahr bei 7,9 % (Vorjahr: –10,6 %). Das EBIT betrug 241 Mio. EUR (Vorjahr: –200 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert in der Berichtsperiode im Wesentlichen aus Buchgewinnen aus dem Verkauf von Vermögensgegenständen.



GESCHÄFTSFELD LOGISTIK

T037 KENNZAHLEN LOGISTIK

		2023	2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	2.977	4.627	-36
davon Verkehrserlöse	Mio. €	2.775	4.430	-37
Operative Erträge	Mio. €	3.090	4.733	-35
Operative Aufwendungen	Mio. €	2.933	3.171	-8
Adjusted EBITDA	Mio. €	401	1.770	-77
Adjusted EBIT	Mio. €	219	1.600	-86
EBIT	Mio. €	214	1.575	-86
Adjusted EBIT-Marge	%	7,4	34,6	-27,2 P.
Adjusted ROCE	%	7,3	54,2	-46,9 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	191	254	-25
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	4.152	4.085	2
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4.122	4.088	1

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 time:matters-Gruppe, die auf maßgeschneiderte Lösungen für die E-Commerce-Branche spezialisierten Töchter heyworld und CB Customs Broker, den Spezialisten für alle Bereiche rund um Zoll und Zollabwicklung, sowie die fünfzigprozentige Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften und kleineren, auf Digitalisierungsaspekten der Branche ausgerichteten Unternehmen.

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

Neben den eigenen elf Frachtflugzeugen vom Typ Boeing 777F und vier Airbus A321F nutzt Lufthansa Cargo die Belly-Kapazitäten von Lufthansa Airlines, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Discover Airlines sowie SunExpress zur Beförderung der Fracht.

Darüber hinaus betreibt das in Leipzig ansässige Joint Venture AeroLogic im Auftrag der beiden Anteilseigner Lufthansa Cargo und DHL Express 22 Frachtflugzeuge vom Typ 777F. Dabei vermarktet Lufthansa Cargo die Kapazität von sechs dieser Flugzeuge.

Weiterhin unterhält Lufthansa Cargo erfolgreiche internationale Kooperationen mit den Cargo-Sparten von Cathay Pacific und United Airlines. Die Kooperation mit All Nippon Airways wurde im Oktober 2023 ausgesetzt.

Geschäftsverlauf

Lufthansa Cargo erweitert Frachterflotte zur Erschließung neuer Wachstumspotenziale

Lufthansa Cargo investiert in zukünftige Wachstumspotenziale im stark wachsenden E-Commerce-Segment. Mit dem Umbau von zwei weiteren Airbus A321-Passagierflugzeugen zu Frachtern wurde im Geschäftsjahr 2023 der zunehmenden Nachfrage nach innereuropäischen Luftfrachtverbindungen

zur Sicherstellung kurzer Lieferzeiten Rechnung getragen. Die insgesamt vier Flugzeuge werden von Lufthansa CityLine betrieben. Damit ist die Kurz- und Mittelstreckenfrachterflotte gemäß aktuellen Planungen komplett.

Als weitere Investition in die Kapazitätserweiterung der Frachterflotte hat Lufthansa Cargo im Geschäftsjahr 2022 drei 777F der aktuellen Technologie sowie sieben 777-8F der kommenden Boeing-Frachtergeneration bestellt. Die zweite 777F dieser Bestellung wurde im Dezember 2023 ausgeliefert und wird – wie der erste 777F – bei AeroLogic eingesetzt. Die dritte 777F wird im ersten Halbjahr 2024 erwartet und kommt bei Lufthansa Cargo zum Einsatz.

Produktportfolio für eilige Sendungen wird weiter ausgebaut

Mit der Einführung von td.Zoom bietet Lufthansa Cargo seit November 2023 neben td.Pro und td.Flash eine dritte Geschwindigkeitsoption an. Mit td.Zoom können Luftfrachtkunden den schnellsten Service für ihre eiligsten Sendungen wählen. Dazu gehören kürzeste Abfertigungszeiten im Export, Transit und Import sowie dedizierte Abwicklungsprozesse ohne Gewichts- oder Größenbeschränkungen.

Lufthansa Cargo leistet Pionierarbeit bei der Digitalisierung der Luftfrachtbranche

Über den Ausbau von digitalen Services soll die führende Position von Lufthansa Cargo in der Luftfrachtindustrie ausgebaut werden. Die Weiterentwicklung der digitalen Vertriebskanäle wurde unter anderem durch die direkte weltweite Anbindung von Kunden durch eine Programmierschnittstelle an das Buchungssystem der Lufthansa Cargo und den Ausbau der strategischen Partnerschaft mit der Buchungsplattform cargo.one vorangetrieben. Zudem wurde die Anzahl der online buchbaren Services ausgebaut.

Ein weiterer Meilenstein in der Digitalisierung war die Ankündigung, den von der IATA mitentwickelten ONE Record Standard zum Datenaustausch voranzutreiben und in der IT-Infrastruktur zu implementieren. Weitere Pionierarbeit beim

papierlosen Frachttransport mit volldigitalem Sendungsverlauf entstand mit Kühne+Nagel. Gemeinsam führten die beiden Unternehmen die erste komplett papierlose Strecke zwischen Deutschland und Hongkong ein. Die Initiativen optimieren die Luftfrachtprozesse, steigern die betriebliche Effizienz und leisten einen wesentlichen Beitrag zu den Nachhaltigkeitsbemühungen in der Luftfrachtbranche.

Modernisierung am Hub Frankfurt schreitet voran

Im Geschäftsjahr 2023 wurde das umfassende Infrastrukturprogramm, das die Weiterentwicklung und Erneuerung des Logistikzentrums am Heimatdrehkreuz Frankfurt beinhaltet, weiter umgesetzt. Das Programm wurde so konzipiert, dass es im Ergebnis flexibel auf Marktentwicklungen sowie sich ändernde Bedürfnisse der Kunden reagieren kann.

Im Berichtsjahr startete der Bau des neuen Hochregallagers einschließlich des automatisierten Transportsystems und der ersten Gebäudemodule. Neben dem Neubau sollen auch die bestehenden Gebäude und Lagerhallen des Lufthansa Cargo Centers technisch aufgerüstet und modernisiert werden. Lufthansa Cargo investiert insgesamt rund 500 Mio. EUR in das Großprojekt, dessen Fertigstellung bis 2030 erwartet wird und das eine Baufläche von sieben Hektar umfasst.

Lufthansa Cargo treibt die Branche im Bereich Nachhaltigkeit an

Lufthansa Cargo hat wie in den Vorjahren auch im Sommerflugplan 2023 wöchentlich einen durch nachhaltige Kraftstoffe abgedeckten und damit nachhaltigeren Frachtflug angeboten.

Weiterhin können alle Kunden von Lufthansa Cargo ihre Fracht nachhaltiger befördern lassen, indem sie sich für den Service „Sustainable Choice“ entscheiden, der seit 2023 auch über die Website als zusätzlicher Service buchbar ist.

Um die CO₂-Bilanz der Flotte weiter zu verbessern, werden alle 777F mit einer neuartigen Oberflächentechnologie ausgestattet. Die innovative, der Haifischhaut nachempfundene „AeroSHARK“-Folie verringert den Reibungswiderstand der Flugzeuge in der Luft und reduziert so den Treibstoffverbrauch. Im Berichtsjahr wurden die ersten vier 777F mit der neuen Technologie ausgestattet.

Veränderungen im Management von Lufthansa Cargo

Lufthansa Cargo hat ihr Management neu aufgestellt. Seit dem 15. April 2023 ist Ashwin Bhat neuer Vorstandsvorsitzender (CEO) der Fracht-Airline. Er war zuvor Chief Commercial Officer (CCO) von Lufthansa Cargo und folgte auf Dorothea von Boxberg, die neue CEO von Brussels Airlines.

Darüber hinaus ist Frank Bauer seit dem 1. August 2023 neuer Finanzvorstand (CFO) und Arbeitsdirektor von Lufthansa Cargo. Zuvor leitete er das Controlling und Risikomanagement der Lufthansa Group.

Langfristiger Tarifvertrag mit der Vereinigung Cockpit geschlossen

Die Lufthansa Group und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit haben sich im August 2023 auf einen langfristigen Tarifvertrag für die Pilotinnen und Piloten von Lufthansa Cargo geeinigt. → **Mitarbeitende, S. 30.**

Operative Entwicklung

Operative Entwicklung von Lufthansa Cargo normalisiert sich nach Rekordjahren

Die operative Entwicklung im Geschäftsfeld Logistik normalisierte sich im Geschäftsjahr 2023 gegenüber den Rekordniveaus der Vorjahre. In den Jahren 2021 und 2022 hatte der Luftfrachtmarkt von der pandemiebedingten Verknappung der Belly-Kapazitäten und einer stark erhöhten Nachfrage aufgrund der Störung von globalen Lieferketten profitiert.

Im Jahr 2023 lag das Angebot vor allem aufgrund der Erholung des Passagierflugbetriebs und der damit verbundenen Ausweitung der Belly-Kapazitäten um 7 % über Vorjahr. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau im Jahr 2019 lag das Angebot bei 87 %. Der Absatz konnte im Vergleich zum Vorjahr um 3 % gesteigert werden. Der Nutzladefaktor sank um 1,9 Prozentpunkte auf 59,2 % (Vorjahr: 61,1 %). Die Durchschnittserlöse gingen in allen Verkehrsgebieten von Lufthansa Cargo zurück und lagen um 39,3 % unter Vorjahr. Damit lagen sie allerdings weiterhin signifikant über dem Vorkrisenniveau im Jahr 2019.

T038 LEISTUNGSDATEN UND OPERATIVE KENNZAHLEN LOGISTIK

		2023	2022	Veränderung in %
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	12.620	11.827	7
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7.471	7.231	3
Nutzladefaktor	%	59,2	61,1	- 1,9 P.
Durchschnittserlöse	in € Cent	37,2	61,3	- 39,3 ¹⁾

¹⁾ Währungsbereinigte Veränderung: - 37,1 %.

Die Verkehrserlöse verminderten sich aufgrund der niedrigeren Durchschnittserlöse um 37 % auf 2.775 Mio. EUR (Vorjahr: 4.430 Mio. EUR). Dabei sind die Verkehrserlöse im Vorjahresvergleich in allen Verkehrsgebieten gesunken.

Die wichtigsten Verkehrsgebiete von Lufthansa Cargo sind weiterhin Amerika und Asien/Pazifik. Die beiden Regionen machen knapp 90 % des Angebots und des Absatzes aus.

Das Angebot wurde in allen Verkehrsgebieten ausgebaut, der Absatz konnte mit Ausnahme von Amerika in allen Verkehrsgebieten gesteigert werden. Dennoch war der Nutzladefaktor in allen Verkehrsgebieten im Vorjahresvergleich rückläufig.

T039 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE

Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Angebotene Fracht- Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht- Tonnenkilometer		Fracht- Nutzladefaktor	
	2023 Mio. €	Veränderung in %	2023 in Mio.	Veränderung in %	2023 in Mio.	Veränderung in %	2023 in %	Veränderung in P.
Europa	219	- 26	779	28	289	7	37,1	- 7,6
Amerika	1.185	- 42	6.196	- 1	3.426	- 3	55,3	- 0,7
Asien/Pazifik	1.137	- 37	4.604	17	3.214	10	69,8	- 4,3
Nahost/Afrika	234	- 21	1.041	4	542	3	52,0	- 0,8
Gesamtverkehr	2.775	- 37	12.620	7	7.471	3	59,2	- 1,9

Finanzielle Entwicklung**Umsatz sinkt um 36 % gegenüber Vorjahr**

Im Geschäftsjahr 2023 sind die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Logistik um 36 % auf 2.977 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 4.627 Mio. EUR). Ausschlaggebend für den Rückgang waren insbesondere die geringeren Durchschnittserlöse infolge der Normalisierung der Angebots- und Nachfragesituation im Luftfrachtmarkt. Die operativen Erträge sind insgesamt um 35 % auf 3.090 Mio. EUR zurückgegangen (Vorjahr: 4.733 Mio. EUR).

Aufwendungen liegen um 8 % niedriger

Die operativen Aufwendungen in Höhe von 2.933 Mio. EUR lagen im Berichtsjahr um 8 % unter Vorjahr (Vorjahr: 3.171 Mio. EUR). Verminderte Charteraufwendungen, niedrigere Treibstoffkosten sowie Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Kostenreduzierung wurden durch inflationsbedingte Preissteigerungen teilweise ausgeglichen.

Der Materialaufwand reduzierte sich gegenüber Vorjahr um 10 % auf 2.063 Mio. EUR (Vorjahr: 2.295 Mio. EUR). Dabei verminderten sich die Aufwendungen für Treibstoff im Wesentlichen preis- und währungsbedingt um 20 % auf 389 Mio. EUR (Vorjahr: 486 Mio. EUR). Der Charteraufwand nahm durch die gesunkenen Belly-Aufwendungen gegenüber Konzerngesellschaften um 15 % auf 1.100 Mio. EUR (Vorjahr: 1.287 Mio. EUR) ab.

Der Personalaufwand reduzierte sich im Geschäftsjahr 2023 um 1 % auf 419 Mio. EUR (Vorjahr: 425 Mio. EUR), primär bedingt durch den Rückgang von erfolgsbezogenen Vergütungsbestandteilen. Gegenläufige Effekte resultierten aus einem Anstieg der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 1 % sowie aus Lohn- und Gehaltssteigerungen aufgrund von Tarifabschlüssen sowie Vergütungsrunden.

Die Abschreibungen erhöhten sich gegenüber Vorjahr aufgrund der Erweiterung der Frachterflotte um 7 % auf 182 Mio. EUR (Vorjahr: 170 Mio. EUR).

T040 AUFWENDUNGEN LOGISTIK

	2023 in Mio. €	2022 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	2.063	2.295	- 10
davon Treibstoff	389	486	- 20
davon Gebühren	302	274	10
davon Charteraufwand	1.100	1.287	- 15
davon Technikleistungen	116	111	5
Personalaufwand ¹⁾	419	425	- 1
Abschreibungen ²⁾	182	170	7
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	269	281	- 4
Summe operative Aufwendungen	2.933	3.171	- 8

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Die sonstigen operativen Aufwendungen verminderten sich insbesondere aufgrund von geringeren Instandhaltungsaufwendungen sowie Währungseffekten um 4 % auf 269 Mio. EUR (Vorjahr: 281 Mio. EUR).

Adjusted EBIT liegt bei 219 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT sank im Geschäftsjahr 2023 um 86 % auf 219 Mio. EUR (Vorjahr: 1.600 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge sank um 27,2 Prozentpunkte auf 7,4 % (Vorjahr: 34,6 %).

Das EBIT ging gegenüber Vorjahr um 86 % auf 214 Mio. EUR (Vorjahr: 1.575 Mio. EUR) zurück.

Segmentinvestitionen liegen 25 % unter Vorjahr

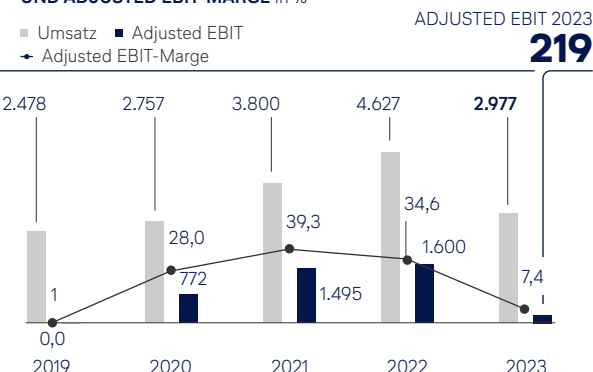
Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik sind im Berichtsjahr um 25 % auf 191 Mio. EUR gesunken (Vorjahr: 254 Mio. EUR). Sie entfielen hauptsächlich auf geleistete Anzahlungen für zwei weitere 777F-Frachtflugzeuge.

Anzahl der Mitarbeitenden steigt um 2 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum Jahresende stieg um 2 % auf 4.152 (Vorjahr: 4.085).

G19 LOGISTIK:

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



GESCHÄFTSFELD TECHNIK

T041 KENNZAHLEN TECHNIK

		2023	2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	6.547	5.550	18
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	2.158	1.546	40
Operative Erträge	Mio. €	7.028	5.951	18
Operative Aufwendungen	Mio. €	6.383	5.383	19
Adjusted EBITDA ¹⁾	Mio. €	785	732	7
Adjusted EBIT ¹⁾	Mio. €	628	554	13
EBIT ¹⁾	Mio. €	628	498	26
Adjusted EBIT-Marge ¹⁾	%	9,6	10,0	- 0,4 P.
Adjusted ROCE ¹⁾	%	12,0	11,4	0,6 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	137	99	38
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	22.870	20.411	12
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	21.925	20.116	9
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	25	25	-

¹⁾ Der Ausweis des Beteiligungsergebnisses des assoziierten Unternehmens „Ameco“ erfolgt aufgrund der geänderten Zuständigkeit in der Konzern-Steuerung im Bereich Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen; die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

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 30 Betriebe, die luftfahrt-technische Dienstleistungen anbieten. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 64 Gesellschaften beteiligt. Die Lufthansa Technik AG betreut weltweit mehr als 800 Kunden, darunter neben Airlines auch Hersteller, Flugzeug-Leasing-

gesellschaften, VIP-Jet-Betreiber, Regierungen und Streitkräfte. Dabei wird rund ein Drittel des Geschäfts mit Gesellschaften der Lufthansa Group und zwei Drittel mit Kunden außerhalb der Lufthansa Group erzielt.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Hohe Nachfrage nach MRO-Leistungen und verbesserte Wettbewerbsfähigkeit sorgen erneut für Rekordergebnis

Lufthansa Technik verzeichnete im Berichtsjahr erneut einen äußerst positiven Geschäftsverlauf. Die starke Nachfrage nach Flugreisen führte zu einer weiter gestiegenen Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen sowie weiteren Produkten von Lufthansa Technik, was sich wiederum positiv auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung auswirkte. Trotz angespannter Lieferketten, steigender Material- und Lohnkosten und der leichten Abwertung des US-Dollars erzielte Lufthansa Technik erneut ein Rekordjahresergebnis. Hierbei zeigten die während der Corona-Krise initiierten Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit Wirkung. Das dafür maßgebliche Zukunftsprogramm „RISE“, das auch eine umfangreiche Reorganisation des Unternehmens beinhaltete, konnte nach drei Jahren Laufzeit abgeschlossen werden. Ziel von „RISE“ war es sicherzustellen, dass die Lufthansa Technik kundenorientierter, transparenter, schlanker und schneller wird.

Lufthansa Technik startet Wachstumsprogramm „Ambition 2030“

Ende November 2023 hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG entschieden, die Pläne für den Verkauf eines Minderheitsanteils an der Lufthansa Technik nicht weiterzuverfolgen.

Stattdessen legt Lufthansa Technik mit „Ambition 2030“ ein ambitioniertes Wachstumsprogramm auf, um ihre weltweit führende Position in der technischen Betreuung von Flugzeugflotten auch ohne die Beteiligung eines weiteren Gesellschafters auszubauen. Insbesondere im Triebwerksbereich erwartet das Unternehmen eine dauerhaft erhöhte Nachfrage nach Reparatur- und Überholungsleistungen.

Neben der steigenden Zahl älterer Triebwerke im globalen Flugbetrieb trägt dazu die höhere Wartungsintensität neu entwickelter Triebwerke bei.

Das Programm „Ambition 2030“ sieht für die kommenden Jahre umfassende Investitionen in den Ausbau des Kerngeschäfts, die Erweiterung von Standorten und der internationalen Präsenz, potenziell auch durch Unternehmenszukäufe, sowie den Ausbau digitaler Geschäftsmodelle vor.

Rekrutierung neuer Fachkräfte im Fokus

Der hohe Bedarf an qualifiziertem Fachpersonal hielt im Berichtsjahr sowohl in operativen als auch in administrativen Bereichen an. Lufthansa Technik begegnet diesem Bedarf mit unterschiedlichen nationalen und internationalen Recruiting-Maßnahmen. Das Unternehmen geht dabei auch neue Wege. So startete im Berichtsjahr das Programm „Senior Experts“, mit dem explizit Menschen im Rentenalter angesprochen werden, die zuvor bei Lufthansa Technik oder anderen Unternehmen tätig waren und nach dem regulären Ende ihrer Berufslaufbahn weiter ihre Expertise einbringen möchten.

Um dem hohen Fachkräftebedarf gerecht zu werden, qualifiziert Lufthansa Technik zudem verstärkt Menschen mit einer technischen oder handwerklichen Berufsausbildung weiter und investiert dafür unter anderem in ein entsprechendes Trainingszentrum in Hamburg. Mit dem Programm „Women@LHT“ sollen die Vielfalt im Betriebsumfeld gestärkt und mehr Frauen für Lufthansa Technik begeistert werden. Auch Auszubildende werden weiterhin in großem Umfang eingestellt. Allein an den deutschen Standorten starteten im Berichtsjahr mehr als 220 Nachwuchskräfte.

Oberflächentechnologie AeroSHARK sorgt für Einsparung von CO₂-Emissionen

Lufthansa Technik möchte mit Technologien zum nachhaltigeren Fliegen die Zukunft gestalten. Die gemeinsam mit BASF entwickelte kraftstoffsparende Oberflächentechnologie „AeroSHARK“ imitiert gezielt die Eigenschaften der besonders strömungsgünstigen Haifischhaut und optimiert so die Aero-



dynamik an relevanten Stellen des Flugzeugs, wodurch weniger Treibstoff benötigt wird. Im Berichtsjahr wurde der Roll-out der Haifischhaut-Technologie bei den Erstkunden Lufthansa Cargo und SWISS vorangetrieben. Mittlerweile sind 15 Flugzeuge vom Typ Boeing 777 beziehungsweise B777F mit „AeroSHARK“ ausgestattet.

Erforschung nachhaltiger Antriebe vorantreiben

Mit dem Hydrogen Aviation Lab nimmt Hamburgs neues Real-labor zur Erprobung von Wartungs- und Bodenprozessen zukünftiger wasserstoffbetriebener Flugzeuge Gestalt an. Ein früherer Lufthansa Airlines Airbus A320 wird in einem Gemeinschaftsprojekt mit Partnern umgebaut, um den sicheren Umgang mit einem potenziellen Energieträger der zukünftigen Luftfahrt schon frühzeitig und realitätsnah zu erforschen. Seit dem vierten Quartal 2023 erfolgt die schrittweise Integration und Inbetriebnahme der dafür notwendigen Komponenten.

Vielzahl neuer Verträge sichern Geschäft für die Zukunft

Zum Ende des Geschäftsjahres 2023 betreute die Lufthansa Technik AG rund 4.600 Flugzeuge im Rahmen von langfristigen Komponentenverträgen (8 % mehr als im Vorjahr). Im Laufe des Jahres konnten in der Lufthansa Technik Gruppe 27 neue Kunden gewonnen und rund 1.000 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von 8,0 Mrd. EUR, davon 3,1 Mrd. EUR mit Gesellschaften der Lufthansa Group, abgeschlossen werden.

Unter anderem wurden neue langfristige Verträge für die Komponentenversorgung mit mehreren Airlines unterzeichnet. So konnte beispielsweise eine erstmalige Vereinbarung zwischen Hawaiian Airlines und Lufthansa Technik über die Komponentenversorgung für die Airbus A330ceo- und A321neo-Flotten der Fluggesellschaft getroffen werden. Insgesamt umfasst die Vereinbarung die Ersatzteilversorgung für bis zu 52 Flugzeuge in den nächsten sieben Jahren. Mit der neu unterzeichneten Vereinbarung baut Lufthansa Technik ihren Marktanteil im Bereich der MRO-Services für Airbus-Flugzeuge in den Vereinigten Staaten weiter aus.

Ebenfalls ausgebaut wurde die Zusammenarbeit von Lufthansa Technik mit Emirates im Bereich des Airbus A380, bei dem die in Dubai beheimatete Fluggesellschaft der mit Abstand größte Betreiber ist. Im Rahmen einer Vereinbarung wird Lufthansa Technik die Hauptfahrwerke der A380 von Emirates überholen. Weitere Verträge beinhalten Leistungen im Bereich der Flugzeugüberholung. Bis Oktober 2026 werden weitere 23 Emirates-A380 bei Lufthansa Technik Philippines in Manila überholt.

Ihre führende Rolle in der Triebwerkswartung bewies Lufthansa Technik mit der ersten Überholung eines LEAP-1B-Motors, dem Antrieb der Boeing 737 MAX. Als erster unabhängiger MRO-Anbieter weltweit hatte Lufthansa Technik eine Service-Vereinbarung für die beiden Triebwerke LEAP-1A (Airbus A320neo) und LEAP-1B (Boeing 737 MAX) geschlossen und sich damit Zugang zu den Zukunftsflotten gesichert.

Digitalisierung schreitet voran

Lufthansa Technik gestaltet die digitale Transformation im technischen Betrieb von Flugzeugen mit seinem „Digital Tech Ops Ecosystem“ maßgeblich mit. Dieses besteht aus AVIATAR als Plattform für datenbasierte Analytics Solutions, flydocs als Digital Records & Asset Solution und der Swiss Aviation Software AG als Weltmarktführerin im Bereich Maintenance & Engineering-/MRO-Software mit ihrem Produkt AMOS. Zum Ende des Berichtsjahres waren bereits die Daten von rund 3.300 Flugzeugen, 23 % mehr als im Vorjahr, an die Plattform AVIATAR angebunden.

Mit der Initiative „Digitize the Core“ wird die Digitalisierung auch im Unternehmen vorangetrieben. Mit Hilfe digitaler Technologien sollen die Geschäftsprozesse und Abläufe effizienter werden.

Das zur Lufthansa Technik Gruppe zählende IT-Beratungs- und Systemintegrationsunternehmen Lufthansa Industry Solutions konnte im Berichtsjahr einen Rekordumsatz verzeichnen. Das Unternehmen entwickelt innovative Lösungen für mehr

als 300 Kunden unter anderem aus Luftfahrt, Industrie, Logistik und Transport. Im Geschäftsjahr 2023 wurden insbesondere Services zu KI, Process Mining sowie Nachhaltigkeitsmanagement ausgebaut. So wurde das ESG-Tool „EPACTO“ entwickelt, mit dem CO₂-Emissionen berechnet und analysiert werden können.

Geschäftsbereich „Defense“ wird ausgebaut

Neben klassischen MRO-Leistungen und digitalen Services für zivile und kommerzielle Luftfahrzeugbetreiber treibt Lufthansa Technik den Ausbau des neuen Geschäftsbereichs „Defense“ voran. So wird das Unternehmen seine Kompetenzen auch bei der Betreuung des neuen F-35-Kampfflotts der Deutschen Luftwaffe einbringen. Hier ist Lufthansa Technik für die Wartung und Instandhaltung mitverantwortlich.

Lufthansa Technik ist zudem wichtiger Partner für das Pegasus-Projekt, die Aufklärungsflugzeuge der Luftwaffe. Im Jahr 2023 wurde ein Vertrag unterzeichnet, der den Einstieg in die Betreuung der neuen Seefernaufklärer bedeutet. Zudem ist das Unternehmen Partner im Industrieteam von Boeing für die Betreuung des neuen schweren Transporthubschraubers Chinook der Luftwaffe. Die Flugzeuge der Flugbereitschaft betreut Lufthansa Technik schon seit mehr als 60 Jahren. Im Berichtsjahr lieferte Lufthansa Technik mit der „Theodor Heuss“ das dritte neue Regierungsflugzeug vom Typ Airbus A350 aus.



Finanzielle Entwicklung

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 18 %

Im Geschäftsjahr 2023 erhöhten sich die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Technik um 18 % auf 6.547 Mio. EUR (Vorjahr: 5.550 Mio. EUR). Dabei profitierte Lufthansa Technik vom Anstieg der Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen infolge der steigenden Zahl von Flugreisen.

Sowohl die konzerninternen als auch die -externen Erlöse konnten gegenüber Vorjahr gesteigert werden. Die Entwicklung wurde insbesondere durch die MRO-Bereiche Engine Services und Aircraft Component Services getrieben. Die operativen Erträge stiegen um 18 % auf 7.028 Mio. EUR (Vorjahr: 5.951 Mio. EUR).

Aufwendungen wachsen gegenüber Vorjahr um 19 %

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich im Berichtsjahr um 19 % auf 6.383 Mio. EUR (Vorjahr: 5.383 Mio. EUR).

Der Materialaufwand stieg mengen- und preisbedingt um 25 % auf 3.844 Mio. EUR (Vorjahr: 3.066 Mio. EUR). Ausschlaggebend hierfür war die positive Geschäftsentwicklung, die einen Anstieg sowohl im Materialverbrauch als auch der Fremdleistungen zur Folge hatte.

Der Personalaufwand lag mit 1.559 Mio. EUR um 13 % über Vorjahr (Vorjahr: 1.379 Mio. EUR), primär bedingt durch den Anstieg der durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeitenden sowie Tarif- und Gehaltssteigerungen.

Die planmäßigen Abschreibungen sanken um 12 % auf 157 Mio. EUR (Vorjahr: 178 Mio. EUR).

T042 AUFWENDUNGEN TECHNIK

	2023 in Mio. €	2022 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	3.844	3.066	25
davon Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.188	1.806	21
davon Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.656	1.260	31
Personalaufwand ¹⁾	1.559	1.379	13
Abschreibungen ²⁾	157	178	-12
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	823	760	8
Summe operative Aufwendungen	6.383	5.383	19

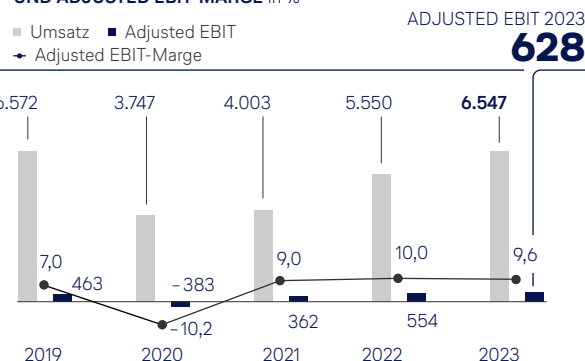
¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

G20 TECHNIK:

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



Adjusted EBIT mit 628 Mio. EUR erneut auf Rekordniveau

Das Adjusted EBIT verbesserte sich im Berichtsjahr um 13 % auf 628 Mio. EUR (Vorjahr: 554 Mio. EUR) und lag damit erneut auf Rekordniveau. Die Adjusted EBIT-Marge ging um 0,4 Prozentpunkte auf 9,6 % zurück (Vorjahr: 10,0 %).

Das EBIT lag ebenfalls bei 628 Mio. EUR (Vorjahr: 498 Mio. EUR). Der Vorjahreswert war durch Wertminderungen infolge der Einstellung des Russlandgeschäfts belastet.

Segmentinvestitionen steigen um 38 %

Die Segmentinvestitionen im Geschäftsfeld Technik legten um 38 % auf 137 Mio. EUR (Vorjahr: 99 Mio. EUR) zu. Die Investitionen bezogen sich im Wesentlichen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen.

Anzahl der Mitarbeitenden wächst um 12 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum Jahresende stieg gegenüber Vorjahr um 12 % auf 22.870 (Vorjahr: 20.411). Der Anstieg resultiert aus dem Personalaufbau infolge des größeren Geschäftsvolumens.

GESCHÄFTSFELD CATERING

T043 KENNZAHLEN CATERING

		2023	2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.954	1.960	0
davon mit Gesellschäften der Lufthansa Group	Mio. €	66	57	16
Operative Erträge	Mio. €	1.991	2.011	-1
Operative Aufwendungen	Mio. €	1.945	2.015	-3
Adjusted EBITDA	Mio. €	117	66	77
Adjusted EBIT	Mio. €	55	-11	
EBIT	Mio. €	53	-182	
Adjusted EBIT-Marge	%	2,8	-0,6	3,4 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	35	40	-13

Geschäftstätigkeit

LSG Group an Aurelius veräußert

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 4. April 2023 mit dem Private Equity-Unternehmen Aurelius einen Vertrag über den Verkauf der LSG Group unterzeichnet. Am 31. Oktober 2023 wurde der Verkauf abgeschlossen.

Das Geschäft der LSG Group besteht aus klassischen Catering- sowie Onboard-Retail- und Food-Commerce-Aktivitäten. Der Verkauf der Catering-Sparte ist Teil der Strategie des Lufthansa Konzerns, sich stärker auf das Airline-Kerngeschäft zu konzentrieren. Die europäischen Aktivitäten der LSG Group wurden bereits 2019 an gategroup verkauft.

Die Ergebnisbeiträge des Catering-Bereichs werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns separat als „Ergebnis aus aufgegebener Geschäftstätigkeit“ gezeigt. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst. Segmentumsatz und -ergebnis fließen somit nicht in Umsatz und Adjusted EBIT des Konzerns ein. Mit Ablauf des Geschäftsjahres 2023 wird das Geschäftsfeld Catering aufgelöst.

Der Vergleich der Kennzahlen des Geschäftsfelds Catering für das Geschäftsjahr 2023 mit dem Vorjahr wird dadurch verzerrt, dass im Geschäftsjahr 2023 nur die ersten zehn Monate des Jahres bis zum Abschluss des Verkaufs der LSG Group berücksichtigt werden. → **Finanzielle Entwicklung, S. 40.**

Finanzielle Entwicklung

Umsatz liegt auf Vorjahresniveau

Die Umsatzerlöse der LSG Group lagen im Betrachtungszeitraum bei 1.954 Mio. EUR (Vorjahr: 1.960 Mio. EUR). Auf vergleichbarer Basis (im Zeitraum Januar bis Oktober) stiegen die Umsatzerlöse aufgrund der sich fortgesetzten positiven Geschäftsentwicklung in den Regionen Nordamerika und Asien um 22 %. Die operativen Erträge sanken gegenüber dem Gesamtjahr 2022 um 1 % auf 1.991 Mio. EUR (Vorjahr: 2.011 Mio. EUR).

Aufwendungen sinken gegenüber Vorjahr

Die operativen Aufwendungen lagen im Betrachtungszeitraum bei 1.945 Mio. EUR (Vorjahr: 2.015 Mio. EUR). Auf vergleichbarer Basis stiegen sie primär infolge von mengen- und preisbedingt gestiegenen Material- und Personalaufwendungen sowie eines Anstiegs der umsatzabhängigen Flughafenentgelte.

Der Materialaufwand sank um 2 % auf 770 Mio. EUR (Vorjahr: 784 Mio. EUR). Die Personalaufwendungen reduzierten sich um 3 % auf 811 Mio. EUR (Vorjahr: 833 Mio. EUR). Die planmäßigen Abschreibungen sanken um 19 % auf 62 Mio. EUR (Vorjahr: 77 Mio. EUR). Die sonstigen operativen Aufwendungen reduzierten sich um 6 % auf 302 Mio. EUR (Vorjahr: 321 Mio. EUR).

T044 AUFWENDUNGEN CATERING

	2023 in Mio. €	2022 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	770	784	-2
Personalaufwand ¹⁾	811	833	-3
Abschreibungen ²⁾	62	77	-19
Sonstiger operativer Aufwand ³⁾	302	321	-6
Summe operative Aufwendungen	1.945	2.015	-3

¹⁾ Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.

²⁾ Ohne außerplanmäßige Abschreibung.

³⁾ Ohne Buchverluste.

Adjusted EBIT liegt bei 55 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT verbesserte sich entsprechend im Betrachtungszeitraum auf 55 Mio. EUR (Vorjahr: -11 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge lag bei 2,8 % (Vorjahr: -0,6 %). Das EBIT stieg auf 53 Mio. EUR (Vorjahr: -182 Mio. EUR).

Segmentinvestitionen sinken um 13 %

Die Segmentinvestitionen lagen mit 35 Mio. EUR um 13 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 40 Mio. EUR).

WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

T045 KENNZAHLEN WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

		2023	2022	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	3.245	2.768	17
Operative Aufwendungen	Mio. €	3.499	3.050	15
Adjusted EBITDA ¹⁾	Mio. €	-93	-181	49
Adjusted EBIT ¹⁾	Mio. €	-206	-298	31
EBIT ¹⁾	Mio. €	-252	-344	27
Segmentinvestitionen	Mio. €	30	45	-33
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	8.681	8.033	8
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	8.411	7.922	6

¹⁾ Kennzahlen beinhalten das Beteiligungsergebnis des assoziierten Unternehmens „Ameco“, das zuvor im Geschäftsfeld Technik ausgewiesen wurde; die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

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

AirPlus bietet Lösungen für das Corporate Payment

Die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH (AirPlus) ist ein führender internationaler Anbieter im globalen Markt für Zahlungs- und Abrechnungsdienstleistungen. Unter der Marke AirPlus International werden Lösungen in weltweit 57 Ländern angeboten. Insgesamt betreute das Unternehmen 2023 rund 55.000 Firmenkunden.

Im Juni 2023 unterzeichnete die Lufthansa Group mit der SEB Kort Bank AB aus Stockholm, Schweden, einen Vertrag über den Verkauf von AirPlus. Der Kaufpreis beträgt rund 450 Mio. EUR. Mit dem Verkauf an SEB Kort werden für AirPlus neue Chancen eröffnet, indem die beiden Unternehmen ihre Stärken und ihr Know-how kombinieren. Derzeit befindet sich AirPlus im

Carve-out-Prozess, um vertragliche Verbindungen zur aktuellen Muttergesellschaft zu lösen und dann auf den neuen Eigentümer überzugehen. Der Vollzug der Transaktion ist für den Sommer 2024 geplant und unterliegt verschiedenen Vollzugsbedingungen, unter anderem der Zustimmung von Aufsichtsbehörden.

AirPlus konnte das Abrechnungsvolumen im Berichtsjahr um 31 % gegenüber Vorjahr steigern. Unterstützt von einem Anstieg der Durchschnittspreise insbesondere bei Flugtickets und Neukundengewinnen näherte sich das Geschäftsvolumen damit wieder dem Vorkrisenniveau an.

Mit Google Pay bietet AirPlus seit 2023 neben Apple Pay eine weitere mobile Bezahlösung für die Firmenkreditkarte AirPlus Corporate Card an. Außerdem hat AirPlus mit „AirPlus Intelligence“ eine neue Plattform für Ausgabenanalysen eingeführt. Im Wachstumsfeld rund um B2B-Zahlungen konnte ein deutlicher Zuwachs an Kunden und Transaktionsvolumen verzeichnet werden.

AirPlus hat im Berichtsjahr seine Aktivitäten im Bereich Unternehmerische Verantwortung intensiviert und sich für das Jahr 2022 mit dem Impact-Label der internationalen Klimaschutzorganisation myclimate zertifizieren lassen. Das Label bestätigt, dass die aus der Geschäftstätigkeit resultierenden unvermeidbaren CO₂-Emissionen korrekt berechnet wurden und ein entsprechender Beitrag in ein hochwertiges Klimaschutzprojekt von myclimate fließt.

Das Adjusted EBIT von AirPlus lag im Berichtsjahr bei -56 Mio. EUR (Vorjahr: -74 Mio. EUR).

Lufthansa Aviation Training profitiert von der starken Nachfrage im Luftverkehr

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

Lufthansa Group sowie mehr als 250 nationale und internationale Airlines.

Der Trainingsbedarf für Cockpit- und Kabinenbesatzungen ist durch die hohe Nachfrage nach Flugreisen weiter angestiegen. Entsprechend konnte LAT ihr Trainingsvolumen und die Auslastung der Simulatoren im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr erneut steigern.

Auch im Geschäftsjahr 2023 flossen Investitionen in neue Trainingsgeräte und Infrastruktur. So wurden insbesondere weitere Full-Flight-Simulatoren für die Flugzeug-Typen Boeing 777, Boeing 787 und Airbus A320 angeschafft. Die in den Vorjahren begonnenen Instandhaltungsmaßnahmen des Trainingscenters am Standort Frankfurt wurden planmäßig fortgeführt.

LAT hat im Juli 2023 erneut einen „Aviation Day“ in ihrem Frankfurter Trainingszentrum ausgerichtet. Gemeinsam mit anderen Unternehmen der Lufthansa Group wurden auf dieser Rekrutierungsveranstaltung verschiedene Berufe im Umfeld des Luftverkehrs vorgestellt. Der LAT-Geschäftsbereich Flugschule hat mit der European Flight Academy (EFA) im Berichtsjahr auf dem Aviation Day und bei weiteren Infoveranstaltungen für den Beruf des Verkehrspiloten geworben.

Nach der Wiederaufnahme des Schulungsbetriebs im Vorjahr haben im Berichtsjahr über 150 Flugschülerinnen und -schüler in EFA-Kursen in Deutschland und der Schweiz ihre Schulung begonnen. Damit konnte der Ausbau des neuen Flugschulkonzepts erfolgreich fortgeführt werden. Die circa zweijährige Schulung findet für den Theorieteil in Bremen oder Zürich, Schweiz, statt, die praktische Schulung wird an Standorten in Goodyear, USA, Grenchen, Schweiz, beziehungsweise Rostock-Laage durchgeführt.

Das Adjusted EBIT der LAT lag im Geschäftsjahr 2023 bei 16 Mio. EUR (Vorjahr: -1 Mio. EUR).

Lufthansa Systems weiterhin stark im Airline-IT-Markt

Flexible und schnell anpassbare IT-Lösungen sind weiterhin stark nachgefragt und machen Lufthansa Systems für mehr als 350 Airlines weltweit zu einem wichtigen Partner im Bereich digitale Transformation. Im Berichtsjahr konnten weitere Neukunden gewonnen und zahlreiche Projekte erfolgreich abgeschlossen werden.

Innerhalb der Lufthansa Group konnte Lufthansa Systems die Entwicklung zu einer strategisch wichtigen IT-Einheit weiter ausbauen und somit zur Harmonisierung der IT in der Lufthansa Group beitragen. Im September 2023 wurde Lufthansa Systems aus einer GmbH & Co. KG in eine GmbH umgewandelt, um die Organisation zu vereinfachen und den Verwaltungsaufwand zu reduzieren.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielte die IT-Gesellschaft im Berichtsjahr ein Adjusted EBIT in Höhe von 4 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR).

Ergebnis der Konzernfunktionen liegt auf Vorjahresniveau

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 regelmäßig stark von Kursschwankungen beeinflusst.

Die Gesamterlöse der Konzernfunktionen stiegen im Berichtsjahr insbesondere aufgrund höherer Erträge aus der Abrechnung von Dienstleistungen innerhalb des Konzerns um 5 % auf

1.745 Mio. EUR (Vorjahr: 1.663 Mio. EUR). Die betrieblichen Aufwendungen lagen vor allem aufgrund gestiegener IT- und Personalkosten mit 1.958 Mio. EUR um 5 % über Vorjahr (Vorjahr: 1.870 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT lag mit – 213 Mio. EUR um 3 % unter Vorjahresniveau (Vorjahr: – 207 Mio. EUR).

Ergebnis der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen liegt über Vorjahr

Die Gesamterlöse der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen stiegen im Geschäftsjahr 2023 aufgrund höherer konzerninterner Erträge aus zentral erbrachten Dienstleistungen sowie gestiegener Umsatzerlöse insbesondere bei der AirPlus Gruppe um 17 % auf 3.245 Mio. EUR (Vorjahr: 2.768 Mio. EUR).

Die betrieblichen Aufwendungen nahmen um 15 % auf 3.499 Mio. EUR zu (Vorjahr: 3.050 Mio. EUR), insbesondere aufgrund der gestiegenen Geschäftsaktivität der Gesellschaften.

Das Adjusted EBIT lag im Berichtsjahr bei – 206 Mio. EUR (Vorjahr: – 298 Mio. EUR), unterstützt von einer Ergebnisverbesserung bei AirPlus, einem positiven Beteiligungsergebnis sowie einem verbesserten Kursergebnis. Das EBIT betrug – 252 Mio. EUR (Vorjahr: – 344 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT im Berichtsjahr resultiert im Wesentlichen aus Aufwendung für M&A-Aktivitäten.



ZUSAMMENGEFASSTE NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

- Lufthansa Group möchte ihrer Rolle als eine der führenden Airline-Gruppen auch im Bereich Nachhaltigkeit gerecht werden.
- Unternehmerische Verantwortung ist fester Bestandteil der Unternehmensstrategie.
- Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung fokussiert auf die folgenden Aspekte:
 - Umweltbelange
 - Kundenbelange
 - Arbeitnehmerbelange
 - Sozialbelange
 - Geschäftsethik und Compliance inklusive Bekämpfung von Korruption und Bestechung und der Achtung der Menschenrechte
 - Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement

INHALT

74 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

- 74 Angaben zum Geschäftsmodell
- 74 Werte und Richtlinien
- 75 Wesentliche Aspekte
- 76 Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten
- 77 Externe Bewertungen

78 Umweltbelange

- 79 Klimaschutz
- 88 Aktiver Schallschutz
- 90 Abfallmanagement

93 Kundenbelange

- 94 Operationelle Stabilität
- 95 Produkt und Services

98 Arbeitnehmerbelange

- 99 Arbeitgeberattraktivität
- 102 Vielfalt und Chancengleichheit
- 104 Transformationsfähigkeit
- 106 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

108 Sozialbelange

110 Geschäftsethik und Compliance

- 111 Compliance Management
- 113 Achtung der Menschenrechte
- 116 Verantwortungsvolles politisches Engagement

117 Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement

120 Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852



ÜBER DIESE ZUSAMMENGEFASSTE NICHTFINANZIELLE ERKLÄRUNG

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung erläutert wesentliche Aspekte und Sachverhalte der unternehmerischen Verantwortung

Für das Geschäftsjahr 2023 veröffentlicht die Deutsche Lufthansa AG eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c in Verbindung mit §§ 289b bis 289e HGB. Die Deutsche Lufthansa AG legt eine nichtfinanzielle Erklärung auf Gesellschaftsebene sowie eine nichtfinanzielle Konzernerklärung gemeinsam als zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung vor. Sie fasst die wesentlichen Aspekte und Sachverhalte zu Umweltbelangen, Kundenbelangen, Arbeitnehmerbelangen, Sozialbelangen, Geschäftsethik und Compliance inklusive der Bekämpfung von Korruption und Bestechung und der Achtung der Menschenrechte sowie Nachhaltigkeit in der Lieferkette 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. Auswirkungen des Unternehmens auf die nichtfinanziellen Aspekte werden im Konzern-Risikomanagementsystem der Lufthansa Group mitberücksichtigt. Unter Berücksichtigung der beschriebenen Maßnahmen und Konzepte gibt es gegenwärtig unter Anwendung der Nettomethode keine Anhaltspunkte für Risiken, die schwerwiegende negative Auswirkungen auf die wesentlichen Aspekte haben beziehungsweise haben werden und deren Eintritt sehr wahrscheinlich ist. → **Chancen- und Risikobericht, S. 125.**

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. Der Prozess der Wesentlichkeitsanalyse war Bestandteil dieser Prüfung. Der über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verweis auf die GRI-Standards ist nicht Gegenstand der externen betriebswirtschaftlichen Prüfung. → **Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung, S. 315.**

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

Lufthansa Group berichtet verpflichtend nach der EU-Taxonomie-Verordnung sowie freiwillig nach TCFD, SASB und unter Bezugnahme auf die GRI-Standards

Die Lufthansa Group berichtet gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (2020/852) und ergänzender delegierter Rechtsakte darüber, ob und in welchem Umfang die Tätigkeiten des Unternehmens mit Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, die als taxonomiefähig und taxonomiekonform im Sinne der EU-Taxonomie einzustufen sind. → **Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852, S. 120.**

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group im Jahr 2023 weiterführende Informationen für das Geschäftsjahr 2022 entsprechend den Empfehlungen der vom Financial Stability Board initiierten Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) sowie des Sustainability Accounting Standards Board (SASB) auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Die Ergebnisse einer qualitativen und quantitativen Klimaszenarioanalyse der transitorischen Klimarisiken und -chancen wurden im TCFD-Bericht des Geschäftsjahres 2022 veröffentlicht. Im Berichtsjahr 2023 wurde begonnen, die Klimaszenarioanalyse um potenzielle physische Risiken und Chancen zu erweitern. Es ist geplant, die Ergebnisse im TCFD-Bericht für das Geschäftsjahr 2023 darzustellen und im April 2024 auf den Internetseiten der Lufthansa Group zu veröffentlichen.

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung berichtet unter Bezugnahme auf die GRI-Standards. → **T200 GRI-Index.**

Angaben zum Geschäftsmodell

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern mit insgesamt 241 vollkonsolidierten Gesellschaften. Das Geschäftsmodell der Lufthansa Group ist ausführlich im zusammengefassten Lagebericht beschrieben. → **Grundlagen des Konzerns, S. 18.**

Werte und Richtlinien

Nachhaltigkeit ist im Unternehmen fest verankert

Verantwortungsbewusstes und gesetzeskonformes Verhalten ist ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group und fest in der Konzernstrategie verankert. Dies manifestiert sich im Leitgedanken der Lufthansa Group, „Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise zu verbinden“. 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, hat das Unternehmen im Einklang mit seinen wesentlichen Aspekten zehn SDGs identifiziert, bei denen es aufgrund seines Geschäftsmodells negative Auswirkungen reduzieren beziehungsweise positive Auswirkungen verstärken kann.

Eine Übersicht der Ziele und Hinweise auf die sie unterstützenden Maßnahmen der Lufthansa Group findet sich in → **T201 Sustainable Development Goals.**

Der seit 2017 für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden verbindliche Code of Conduct der Lufthansa Group, der im Jahr 2023 grundlegend aktualisiert wurde, ist um einen hierauf aufbauenden Lieferanten-Code of Conduct ergänzt. Hierin konkretisiert die Lufthansa Group ihre Position, dass sie



auch von ihren Geschäftspartnern und Lieferanten die Einhaltung der darin enthaltenen Grundsätze als wesentlichen Bestandteil der Geschäftsbeziehung erwartet. Die darin verankerten Grundsätze sind nicht nur Grundlage für verantwortungsvolles Verhalten und einen fairen Wettbewerb, sondern sollen auch dabei unterstützen, rechtliche Risiken und Reputationsrisiken frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Die Lufthansa Group hat den Code of Conduct und den Lieferanten-Code of Conduct auf ihrer Internetseite veröffentlicht.

Die wertorientierte Unternehmenssteuerung ist für die Lufthansa Group ebenfalls ein integraler Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung. Die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten trägt zunehmend zur Sicherung der finanziellen Resilienz bei. Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet. Im Vordergrund stehen hierbei die drei Dimensionen Steigerung der Wertschaffung, Erzielung starker Free Cashflows und Sicherung der finanziellen Stabilität. Das Konzept und die dazugehörigen Kennzahlen werden ausführlich im Kapitel → **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 23**, dargestellt. Auch die variable Vergütung des Managements ist ergänzend an nichtfinanzielle Faktoren wie den spezifischen CO₂-Ausstoß gekoppelt. → **Vergütungsbericht, S. 278**.

G21 RELEVANTE SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) DER LUFTHANSA GROUP

	SDG 3: Gesundheit und Wohlergehen
	SDG 4: Hochwertige Bildung
	SDG 7: Bezahlbare und saubere Energie
	SDG 8: Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
	SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur
	SDG 10: Weniger Ungleichheiten
	SDG 12: Nachhaltige/r Konsum und Produktion
	SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz
	SDG 16: Frieden, Gerechtigkeit und starke Institutionen
	SDG 17: Partnerschaften zur Erreichung der Ziele

Wesentliche Aspekte

Wesentlichkeitsanalyse bildet Basis für Bestimmung der wesentlichen Aspekte

Der kontinuierliche Austausch mit den Stakeholdern leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie der Lufthansa Group. Die Lufthansa Group nimmt jährlich einen Analyseprozess zur Identifizierung und Validierung ihrer wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen vor. Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group eine breit angelegte Umfrage durchgeführt, um die Einschätzung ihrer Stakeholder zu der Relevanz von Nachhaltigkeitsthemen, bezogen auf die Lufthansa Group, zu erfahren. Des Weiteren wurden mögliche Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten auf Menschen und Natur, aber auch Risiken und Chancen für das Unternehmen erfragt. Eingeladen zu der anonym durchgeführten Umfrage waren insgesamt über 10.000 Vertreterinnen und Vertreter aus allen externen Stakeholder-Gruppen der Lufthansa Group, alle Mitarbeitenden und das Management. Die erlangten Erkenntnisse flossen maßgeblich in die ebenfalls im Jahr 2023 durchgeführte Wesentlichkeitsanalyse ein.

Dabei wurden die identifizierten Themen gemäß der Wesentlichkeitsmethode nach dem deutschen CSR-Richtlinienumsetzungsgesetz (CSR-RUG) hinsichtlich ihrer Geschäftsrelevanz und der Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten der Lufthansa Group analysiert. Im Ergebnis haben sich die für die Lufthansa Group wesentlichen Themen nicht verändert. Weiterhin sind insbesondere die Aspekte Umweltbelange, Kundenbelange und Arbeitnehmerbelange von besonders großer Bedeutung. Zusätzlich sind die Aspekte Geschäftsethik und Compliance inklusive der Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie der Achtung der Menschenrechte und ein verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement für die Lufthansa Group von hoher Relevanz. Freiwillig berichtet die Lufthansa Group ergänzend über ihr gesellschaftliches Engagement.



Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden im Berichtsjahr vom Management zustimmend zur Kenntnis genommen. Sie bilden die Grundlage für die Auswahl der zu berichtenden Aspekte und Sachverhalte in der vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Unternehmerische Verantwortung ist fest in der Organisationsstruktur verankert

Das oberste Kontrollgremium im Bereich der nachhaltigen Unternehmensführung ist der Aufsichtsrat. Zum 1. Januar 2023 hat der Aufsichtsrat einen ESG-Ausschuss eingerichtet. Dieser soll den Aufsichtsrat, seine Ausschüsse und den Vorstand rund um die Themen Umwelt (Environment), Soziales (Social) und gute Unternehmensführung (Governance), die für eine wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung der Gesellschaft von wesentlicher Bedeutung sind, beraten.

Auf Vorstandsebene trägt das Vorstandsmitglied des Ressorts „Markenführung & Nachhaltigkeit“ der Lufthansa Group die Verantwortung für Umwelt-, Klima- und gesellschaftliche Auswirkungen des Unternehmens. Die Abteilung Corporate Responsibility berichtet direkt an das Vorstandsmitglied „Markenführung & Nachhaltigkeit“ und bearbeitet übergeordnet die Themen ESG-Strategie, ESG-Berichterstattung und -Ratings, Kundenbelange und ESG-Kommunikation in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Fachbereichen der Lufthansa Group. Zusätzlich berichtet die Geschäftsführung der help alliance, die Hilfsorganisation der Lufthansa Group, funktional an den Bereich Corporate Responsibility.

Die ESG-Strategie wird jährlich überprüft und im Rahmen von sogenannten „Strategic Roadmap Discussions“ mit dem Vorstand besprochen. Im Berichtsjahr standen der CO₂-Transitionsplan und unterstützende Maßnahmen im Vordergrund, wie zum Beispiel die Sustainable Aviation Fuel (SAF)-Strategie und Effizienzmaßnahmen im fliegerischen Bereich sowie am Boden. Darüber hinaus wurden auch die Aspekte der ab dem

G22 ASPEKTE, SACHVERHALTE UND LEISTUNGSINDIKATOREN

Aspekte	Umweltbelange	Kundenbelange	Arbeitnehmerbelange
Sachverhalte	Klimaschutz	Operationelle Stabilität	Arbeitgeberattraktivität
Leistungsindikatoren	CO ₂ -Emissionen Zielerreichungsstand der von der SBTi verifizierten Reduktion der CO ₂ -Intensität	Abflugpünktlichkeit Regelmäßigkeit	Engagement Index Quote Tarifabdeckung Platzierungen externe Arbeitgeber-Bewertungen
	Aktiver Schallschutz	Produkt und Services	Vielfalt und Chancengleichheit
	Anteil der Flugzeuge, die das 10 dB-Kriterium des ICAO Kapitel 4 erfüllen	Net Promoter Score	Frauenanteil in Führungspositionen Anzahl Nationen beschäftigt in der Lufthansa Group
	Abfallmanagement		Transformationsfähigkeit
			Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
			Gesundheitsindex Anzahl arbeitsbedingte Verletzungen
Aspekte	Sozialbelange ¹⁾	Geschäftsethik und Compliance	
Sachverhalte	Gesellschaftliches Engagement	Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Achtung der Menschenrechte
Leistungsindikatoren	help alliance gGmbH	Schulungsquote Anzahl Compliance-relevante Hinweise	Wesentlicher Teil der Unternehmenskultur – verankert im Code of Conduct
			Verantwortungsvolles politisches Engagement
Querschnittsthema ²⁾	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement		

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

²⁾ Querschnittsthema innerhalb der nichtfinanziellen Erklärung quantitativ berücksichtigt.



Geschäftsjahr 2024 erhöhten Berichtsanforderungen resultierend aus der erforderlichen Umsetzung der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und deren Bedeutung für die Lufthansa Group vorgestellt.

Die Festlegung von Schwerpunkten und die Weiterentwicklung nachhaltigkeitsrelevanter Aktivitäten innerhalb der Lufthansa Group erfolgten im Berichtsjahr im Rahmen der Konzernvorstandssitzungen. Diese werden zum Teil durch das Group Executive Committee (GEC) unter dem Vorsitz des Vorstandsvorsitzenden vorbereitet. Das GEC ist auf oberster Managementebene angesiedelt und besteht aus dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG, den Vorstandsvorsitzenden der Geschäftsfeldobergesellschaften und der wesentlichen Passagier-Airlines sowie den Leitenden der Konzernabteilungen Strategie und Konzernkommunikation. Im Group Policy Committee (GPC) unter dem Vorsitz des Vorstandsvorsitzenden werden politisch bedeutsame einschließlich nachhaltigkeitsrelevanter Themen besprochen und Entscheidungen vorbereitet. Die jeweiligen Führungskräfte innerhalb der Gremien sind für die Umsetzung konkreter Maßnahmen und Projekte verantwortlich. Der Sustainability Circle, unter Leitung der Abteilung Corporate Responsibility, fördert den gruppenweiten Austausch zu Nachhaltigkeitsthemen. Teilnehmende dieses Gremiums sind die Corporate Responsibility-Verantwortlichen der Konzerngesellschaften und relevante Konzernfunktionen.

Externe Bewertungen

Nachhaltigkeitsmanagement der Lufthansa Group wird positiv und über dem Branchendurchschnitt bewertet

Das Engagement der Lufthansa Group im Bereich Klimaschutz mit Fokus auf das CO₂-Management wurde im Februar 2024 für das Berichtsjahr 2022 durch die internationale gemeinnützige Rating-Organisation CDP mit dem Climate Scoring-Ergebnis „A–“ (Vorjahr: „A–“) bewertet. Damit hat die Lufthansa Group erneut die zweithöchste Bewertung und eine Bestätigung der Einstufung aus dem Vorjahr erhalten. Die umfängliche, verifizierte und transparente Darstellung der Scope 1, 2 und 3 Emissionen wurde, ebenso wie Maßnahmen zur

Emissionsreduktion und emissionsarmen Produkten sowie die Offenlegung von Risiken und Chancen, jeweils mit einem „A“-Score bewertet. Der vollständige Bericht ist über CDP sowie auf der Internetseite der Lufthansa Group abrufbar.

Die Lufthansa Group ist seit dem Launch im Jahr 2001 Bestandteil der FTSE4Good Index Series (FTSE4Good Europe Index, FTSE4Good Developed Index), die im Juni 2023 erneut überprüft wurde. Der FTSE4Good ist eine Indexfamilie zu Nachhaltigkeit und Corporate Governance des Londoner Anbieters FTSE Russell. Aufgenommen werden Unternehmen, die sich besonders im Bereich der Corporate Social Responsibility (CSR) engagieren. Die Lufthansa Group liegt in der Bewertung der Kategorie „Airlines and Customer Services“ über dem Branchendurchschnitt. Bei „Climate Change“ und „Corporate Governance“ hat die Lufthansa Group die höchstmögliche Punktzahl erreicht.

Im MSCI-Rating hat die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2023 ihr „AA“-Rating behaupten können. Die Lufthansa Group ist damit weiterhin führend im Sektor Aviation.

Bei der Ratingagentur Sustainalytics erzielte die Lufthansa Group im Juni 2023 einen Score von 28,3 und wurde somit wie im Vorjahr aufgrund der für sie geltenden hohen CO₂-Relevanz als „Medium Risk“ klassifiziert. In der Unterkategorie „Airlines“ belegte sie Platz 24 von 72. Sustainalytics bewertet das Management der Lufthansa Group bezogen auf die wesentlichen ESG-Aspekte als stark.

Im umfassenden S&P Global Corporate Sustainability Assessment 2023 erreicht die Lufthansa Group im November 2023 ein Scoring von 47, was einer Verbesserung von 13 Punkten gegenüber dem Vorjahr entspricht. Eine maximale Punktzahl von 100 Punkten wurde beispielsweise bei den Kriterien Assurance der Nachhaltigkeitsberichterstattung, CEO-Vergütung – Erfolgsmetriken, dem Management von Klimarisiken, Codes of Conduct oder dem Programm für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz erreicht. Mit diesem Ergebnis liegt die Lufthansa Group über dem Durchschnittswert von 30 der 61 bewerteten Unternehmen in der Peergroup Airlines.

Die Ratingagentur VE (Moody's ESG Solutions) beurteilte das ESG-Management der Lufthansa Group im Juni 2023 in allen drei ESG-Kategorien über dem Branchendurchschnitt. Im Gesamtrating konnte sich die Lufthansa Group gegenüber dem letzten Rating auf 47 Punkte verbessern (zuvor 44).

ISS ESG bewertete die Lufthansa Group im August 2023 mit dem Prime Status „C+“. Damit gehört der Konzern weiterhin mit zwei weiteren Airlines zu den „Industry Leaders“ unter den 49 von ISS ESG in diesem Sektor bewerteten Unternehmen.

G23 NACHHALTIGKEITSRATINGS

Stand: 31.12.2023

 MSCI ESG RATINGS AA	 ecovadis SILVER 2022 Sustainability Rating
 ISS ESG C+	 VE PART OF Moody's ESG Solutions 47 Score von 100
 CDP DISCLOSURE INSIGHT ACTION A-	 SUSTAINALYTICS 28,3 Medium Risk
 FTSE4Good	 ECPI Sense in sustainability
 S&P Global	47 CSAScore von 100

Die Lufthansa Group unterzieht ihr Nachhaltigkeitsengagement regelmäßig einer freiwilligen externen Bewertung durch die Nachhaltigkeitsbewertungsplattform ecovadis. Im November 2022 wurde das Engagement der Lufthansa Group für ein weiteres Jahr wiederholt mit dem „Silver Status“ bestätigt und damit erneut besser als vergleichbare Unternehmen bewertet. Eine Neubewertung soll bis Juni 2024 erfolgen.



UMWELTBELANGE



Verantwortungsbewusstsein und die Belange der Stakeholder bilden die Grundlage der Umweltstrategie der Lufthansa Group

Zu den wesentlichen Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Umwelt zählen vor allem Klimaeffekte infolge der CO₂-Emissionen, die durch die Verbrennung von Kerosin entstehen, sowie Geräusche, die von startenden und landenden Flugzeugen verursacht werden. Auch am Boden, bei den sogenannten Bodenverkehren, die für die Flugzeugbeladung und Flugzeugabfertigung zuständig sind, wird CO₂ emittiert. Darüber hinaus entstehen bei jedem Flug Abfälle an Bord und Boden, die es zu reduzieren oder zu recyceln gilt. Die Umweltstrategie der Lufthansa Group adressiert alle drei dieser zentralen Handlungsfelder.

Aufgrund ihres Verständnisses von verantwortungsbewusstem Handeln und der gestiegenen Anforderungen seitens externer Stakeholder wie Kundinnen und Kunden, Geschäftspartner, Investorinnen und Investoren, Gesetzgeber sowie aktueller und zukünftiger Mitarbeitender ist es die Absicht der Lufthansa Group, ihr Engagement im Klimaschutz und den sorgsamsten Umgang mit endlichen Ressourcen stetig zu verstärken. Ziel ist es, die Umweltauswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit zu begrenzen. Dies geht zumeist auch einher mit wirtschaftlichen Interessen, da die Nutzung und der Verbrauch von Ressourcen sowie emissionsabhängige Entgelte Kosten verursachen.

Zur inhaltlichen Vertiefung umweltrelevanter Nachhaltigkeitsaspekte fand im Berichtsjahr eine sogenannte „Strategic Roadmap Discussion“ (SRD) statt, ein etabliertes Format, innerhalb dessen relevante strategische Themen mit dem Vorstand der Lufthansa Group diskutiert werden. Der inhaltliche Fokus lag auf den Handlungsfeldern „Niedrige Emissionen im Flugbetrieb inklusive der

Sustainable-Aviation-Fuel-Strategie (SAF-Strategie) sowie auf der Befassung mit der ESG-Risikolandschaft und den ab dem Geschäftsjahr 2024 erhöhten Berichtsanforderungen, die sich aus der Umsetzung der „Corporate Sustainability Reporting Directive“ (CSRD) für die Lufthansa Group ergeben.

Aktive Mitarbeit in nationalen und internationalen Verbänden und Nachhaltigkeitsinitiativen

Die Lufthansa Group ist Mitglied verschiedener nationaler und internationaler Wirtschafts- und Industrieverbände sowie Vereinigungen von Luftverkehrsunternehmen, die sich mit verschiedenen, für den Geschäftserfolg des Unternehmens relevanten Themen, beschäftigen. Das Engagement der Lufthansa Group in Verbänden erstreckt sich von Vorstandsmitgliedschaften in den Präsidien verschiedener Luftverkehrsverbänden über die Mitwirkung in Arbeitsgruppen bis hin zum reinen Beobachterstatus. In jedem Fall ist es das Ziel des Unternehmens, sich mit den jeweiligen Verbänden bei den Positionen zu relevanten strategischen Themen auszutauschen und dabei die eigenen Standpunkte in den Meinungsbildungsprozess der Verbände einzubringen. Relevante Themen sind beispielsweise Klimaschutz, Schallschutz, Kreislaufwirtschaft oder Menschenrechte. Aktive Mitgliedschaften unterhält die Lufthansa Group zum Beispiel bei der International Air Transport Association (IATA), der Airlines for Europe (A4E), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), dem Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI, vertreten durch die Lufthansa Technik AG), dem Deutschen Aktieninstitut (DAI) sowie bei econsense, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft e.V. Über die Verbände steht die Lufthansa Group auch im direkten Austausch mit den nationalen Ministerien und EU-Gremien.

➔ **Chancen aus regulatorischen Rahmenbedingungen, S. 129, und Risiken aus regulatorischen Rahmenbedingungen, S. 137.**

Darüber hinaus ist SWISS Mitglied beim Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt Aerosuisse und bei swisscleantech, dem schweizerischen „Wirtschaftsdachverband der klimatauglichen Wirtschaft“. Der Verband setzt

sich für eine ambitionierte Energie- und Klimapolitik ein, bietet seinen Mitgliedern Zugang zu Wissen, Best Practices sowie Entscheidungsträgern und fördert den Austausch zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Politik.

Austrian Airlines ist Mitglied des Dachverbandes Aviation Industry Austria, der 2022 aus dem Österreichischen Luftfahrtverband (ÖLFV) und der Austrian Aeronautics Industries Group (AAIG) heraus gegründet wurde. Die Interessenvertretung der österreichischen Luftfahrtbranche setzt sich auf nationaler Ebene unter anderem für die Förderung der Entwicklung nachhaltiger Mobilität, für Erhalt und Ausbau der Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrsindustrie sowie für die Luftfahrt als Schlüsselbranche für den Wirtschaftsstandort Österreich ein.

Zahlreiche Maßnahmen und transparente Kommunikation unterstützen die Umsetzung der Umweltstrategie

Zur Umsetzung der Umweltstrategie verfolgt die Lufthansa Group ein Umweltprogramm. Zentrale Handlungsfelder sind hierbei die Reduzierung von Emissionen, aktiver Schallschutz, Energie- und Ressourcenmanagement sowie Forschungsengagement und die sukzessive Etablierung von Umweltmanagementsystemen.

Um umweltrelevante Informationen und Daten, wie zum Beispiel Energieverbräuche, gruppenweit zu sammeln, zu verarbeiten und in unternehmerische Entscheidungen einfließen zu lassen, betreibt die Lufthansa Group eine zentrale Umweltdatenbank, die kontinuierlich weiterentwickelt und um neue Anforderungen ergänzt wird. Die in dieser Datenbank erfassten Ressourcenverbräuche und daraus berechneten Emissionen werden zudem zur Ermittlung des „Total Carbon Footprints“ der Lufthansa Group verwendet und jährlich von externen Gutachtern auditiert. Der „Total Carbon Footprint“ sowie die Maßnahmen zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs und der CO₂-Emissionen werden unter anderem der globalen Non-Profit-Organisation CDP detailliert und transparent zur Verfügung gestellt.



Als unterstützenden Bestandteil der Umweltstrategie verfolgt die Lufthansa Group auch kommunikative Ansätze. Die Kommunikationskampagne „#MakeChangeFly“ wird durch eine Informationskampagne auf den Internetseiten der Lufthansa Group und diverse Veranstaltungen mit Informationscharakter für Unternehmenspartner, Kundinnen und Kunden und die Öffentlichkeit national und international ergänzt. Auch auf Social-Media-Kanälen wird unter Verwendung des Hashtags #MakeChangeFly zu den Entwicklungen relevanter Nachhaltigkeitsaktivitäten Bezug genommen. Kontinuierlich informiert die Lufthansa Group unter diesem Motto auch Mitarbeitende über die Nachhaltigkeitsaktivitäten des Konzerns auf ihren internen Kommunikationskanälen.

Umweltmanagementsystem der Lufthansa Group wird weiter ausgebaut

Mit den Umweltmanagementsystemen in der Lufthansa Group gehen verbindliche Umweltzielvorgaben sowie eine regelmäßige Beurteilung durch den Vorstand einher. Darüber hinaus dient ein Umweltmanagementsystem der Lufthansa Group als wertvolles Instrument, um offene Dialoge und gemeinsames Lernen zu fördern und den notwendigen organisatorischen Rahmen für die Erreichung der selbst gesteckten Umweltziele zu bieten. Die zentrale Nachhaltigkeitsabteilung der Lufthansa Group überprüft gemeinsam mit den jeweiligen Konzerngesellschaften kontinuierlich den Einsatz und die Erweiterung von Umweltmanagementsystemen.

So haben Lufthansa Airlines am Standort Frankfurt sowie Austrian Airlines am Standort Wien im Jahr 2023 erstmalig ihr Umweltmanagementsystem nach den anspruchsvollen Vorgaben der EMAS-Verordnung (Eco-Management and Audit Scheme) validieren lassen und damit einen weiteren Meilenstein in der nachhaltigen Ausrichtung der Lufthansa Group erreicht.

Im Jahr 2023 stieg die Abdeckung der Gesellschaften der Lufthansa Group mit einem validierten beziehungsweise zertifizierten Umweltmanagementsystem von rund 30 % auf 66 % (gemessen an der Anzahl der Mitarbeitenden in den Gesellschaften).

Im Berichtsjahr wurde zudem eine Revalidierung beziehungsweise Rezertifizierung der Umweltmanagementsysteme der Air Dolomiti (EMAS/ISO 14001) durchgeführt. Der Zertifizierungsvorgang war zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht abgeschlossen. Des Weiteren erfolgte auch die Rezertifizierung der Lufthansa Cargo (ISO 14001).

Zertifizierte beziehungsweise validierte Umweltmanagementsysteme der Lufthansa Group im Jahr 2023 bestehen bei folgenden Gesellschaften:

T046 ZERTIFIZIERTE UMWELTMANAGEMENTSYSTEME DER LUFTHANSA GROUP IM JAHR 2023

	EMAS (Eco- Management and Audit Scheme)	DIN EN ISO 14001:2015
Lufthansa Airlines (Standorte Frankfurt und München)	X	X
Lufthansa Cityline GmbH	X	X
Austrian Airlines	X	X
Air Dolomiti S.p.A.	X ¹⁾	X ¹⁾
Lufthansa Technik AG (inkl. Tochter Lufthansa Industry Solutions)		X
Lufthansa Cargo AG (inkl. Töchter time:matters und Jettainer)		X

¹⁾ November 2023 beantragt; Zertifikat/Urkunde lagen zum Zeitpunkt der Berichtslegung noch nicht vor.

Die vorliegenden, aktuellen Umwelterklärungen der EMAS-validierten Gesellschaften sind auf den Internetseiten der Lufthansa Group abrufbar.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Verantwortung für die Definition, Abstimmung und Festlegung der übergreifenden Ziele und Maßnahmen des Umweltmanagements obliegt der Leitung der Konzernfunktion Corporate Responsibility, die direkt an das Vorstandsmitglied „Markenführung & Nachhaltigkeit“ berichtet.

Zusätzlich verfügen alle größeren Tochtergesellschaften über eine eigene Umweltschutzabteilung, Umweltbeauftragte oder -koordinatorinnen und -koordinatoren. Die Umweltbeauftragten und die Umweltkoordinatorinnen und -koordinatoren tauschen sich monatlich mit weiteren Nachhaltigkeitsverantwortlichen des Konzerns im Rahmen des Sustainability Circle zu konzernweiten Themen der Nachhaltigkeit und insbesondere zu den Belangen des Umweltschutzes aus. Dieser Austausch bietet den Nachhaltigkeits- und Umweltexpertinnen und -experten der Lufthansa Group Gelegenheit, mögliche Synergien zu identifizieren sowie neue Ideen, Maßnahmen und Vorhaben in Sachen Umweltschutz zu diskutieren und zu bewerten.

Klimaschutz

Konzept

Vier-Säulen-Strategie definiert Maßnahmen für den Klimaschutz

Fortschritte im Klimaschutz können im Luftverkehrssektor nur durch das Zusammenwirken und die Bündelung verschiedener Kompetenzen seitens unterschiedlicher Akteure wie Hersteller, Flughäfen, Flugsicherungen, Luftfahrtgesellschaften und Politik erreicht werden. Bereits im Jahr 2007 hat die IATA in der Vier-Säulen-Klimaschutzstrategie der Luftfahrtindustrie Emissionsminderungsmaßnahmen in vier Handlungsfelder unterteilt.

Diese Strategie beziehungsweise diese vier Handlungsfelder bilden auch die Grundlage des konzeptionellen Ansatzes und der Aktivitäten der Lufthansa Group zur Verbesserung der Treibstoffeffizienz und zur Minderung der CO₂-Emissionen aus dem Betrieb der Flugzeuge.

1. TECHNISCHER FORTSCHRITT

Die Lufthansa Group investiert kontinuierlich in moderne und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge und Triebwerkstechnologien, die den wichtigsten Baustein zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb darstellen.



Auch Maßnahmen zur technischen Modifizierung der Bestandsflotte werden kontinuierlich überprüft und in Zusammenarbeit mit Partnern aus Forschung und Industrie umgesetzt.

Die Lufthansa Group hat sich im letzten Jahrzehnt intensiv mit der Erforschung, Erprobung und Nutzung von SAF, also synthetischem Kerosin aus erneuerbaren Energien, befasst. Über gezielte Kooperationen treibt die Lufthansa Group seit-her Schlüsseltechnologien zu dessen Erzeugung voran und sichert sich so unter anderem durch Absichtserklärungen Zugriff auf die benötigten SAF-Volumina.

2. VERBESSERTE INFRASTRUKTUR

Um die Effizienzpotenziale bei der Nutzung des europäischen Luftraums zu erschließen, bedarf es einer grundlegenden Modernisierung und Vereinheitlichung von Technologien, Prozessen und Standards. Unabhängig davon, in welcher Form der Gesetzgebungsvorschlag der EU-Kommission zur „Weiterentwicklung des europäischen Luftraums“ (Single European Sky, SES2+) verabschiedet wird, setzt sich die Lufthansa Group für die Harmonisierung des EU-Luftraums ein. Hierfür verfügen die Lufthansa Group und weitere europäische Airlines, zum Beispiel im Zusammenschluss bei Airlines for

Europe (A4E), über die erforderliche Expertise und unterstützen seit vielen Jahren aktiv die Gestaltung eines effizienten EU-Luftraums durch ihre Mitarbeit in Gremien und Projekten.

Die Lufthansa Group möchte zudem möglichst viele der Passagiere, die über ihre Drehkreuze reisen, für eine intermodale An- oder Abreise gewinnen, um die Anzahl besonders kurzer Flüge zu reduzieren. Mit einem erweiterten intermodalen Angebot soll die An- und Abreise per Fernbahn oder -bus genauso selbstverständlich wie der Anschlussflug werden.

3. OPERATIVE MASSNAHMEN

Operative Maßnahmen der Lufthansa Group zum Klimaschutz umfassen neben dem effizienten Flugzeugeinsatz und der Optimierung der Auslastung auch die Prüfung und Einführung neuer Flugverfahren und Navigationstechnologien, die Ermittlung optimaler Routen und Geschwindigkeiten sowie die Entwicklung von zahlreichen Maßnahmen zur Treibstoffeffizienz in der Flugeinsatzplanung und im Flugbetrieb.

4. ÖKONOMISCHE INSTRUMENTE

Den ökonomischen Maßnahmen zum Klimaschutz, wie dem Europäischen Emissionshandel (EU-ETS), dem

verpflichtenden Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) und der freiwilligen Kompensation von CO₂ kommt eine wesentliche Bedeutung zu, solange keine ausreichende CO₂-Reduktion zu erzielen ist, zum Beispiel durch ausreichende Verfügbarkeit von nachhaltigen Flugkraftstoffen und Antriebstechnologien. Neben der freiwilligen Kompensation durch das Unternehmen baut die Lufthansa Group deshalb auch die Kompensationsangebote für Kundinnen und Kunden kontinuierlich aus.

Lufthansa Group unterstützt Klimaschutz durch erweitertes Engagement

Um die im Rahmen des Klimaschutzengagements der Lufthansa Group gesetzten Ziele in einer schwer zu dekarbonisierenden Branche zu erreichen, bedarf es ergänzend der gezielten politischen Unterstützung sowie finanzieller Fördermechanismen zur Technologieentwicklung und zur Beschleunigung der Markteinführung nachhaltiger Flugkraftstoffe. So engagiert sich die Lufthansa Group in vielfältigen privaten und staatlich geförderten Forschungs- und Entwicklungsinitiativen. Zudem unterstützt sie die Atmosphärenforschung, um so gemeinsam mit der Wissenschaft zu einem besseren Verständnis des globalen Klimas beizutragen. Darüber hinaus engagiert sich die Lufthansa Group auch darin, CO₂-neutrale Bodenprozesse in den Heimatmärkten bis 2030 zu realisieren.

G24 VIER SÄULEN FÜR DEN KLIMASCHUTZ



Technischer Fortschritt

- Neuerungen bei Flugzeug- und Triebwerkstechnologien
- Alternative Kraftstoffe



Verbesserte Infrastruktur

- Bessere Nutzung der Lufträume
- Dem Bedarf angepasste Flughafenstrukturen
- Ausbau Intermodalität



Operative Maßnahmen

- Effiziente Flugzeuggrößen
- Optimale Flugrouten und -geschwindigkeiten



Ökonomische Instrumente

- Globales marktbasiertes System zur Emissionsminderung (CORSIA)
- Freiwillige Kompensationsmöglichkeiten

Lufthansa Group ermittelt jährlich ihren „Carbon Footprint“

Der „Carbon Footprint“ der Lufthansa Group bildet die Summe aller durch ihre betrieblichen Aktivitäten verursachten Kohlenstoffdioxid- und anderen Treibhausgasemissionen gemäß den international anerkannten „Greenhouse Gas Protocol“-Standards ab – inklusive der wesentlichen Emissionen aus der Lieferkette. Um größtmögliche Transparenz und Glaubwürdigkeit für alle Stakeholder herzustellen, wird der Carbon Footprint jährlich von einer unabhängigen externen Prüfungsorganisation verifiziert und unter anderem über die Teilnahme am anerkannten CDP-Rating auch detailliert kommuniziert.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Abteilung Corporate Responsibility ist für die Definition der Klimaschutzziele verantwortlich und bricht diese in Abstimmung mit den Zentralfunktionen auf die Gesellschaften herunter. Auf dieser Grundlage erarbeiten die Gesellschaften in Koordination mit den Zentralfunktionen entsprechende Maßnahmen. Zwei im letzten Jahr etablierte Emissionsmanagementgremien wurden im Berichtsjahr unter der Leitung des Bereichs Corporate Responsibility zusammengeführt, da sich die bisherige Trennung von verpflichtendem und freiwilligem Reporting nicht bewährt hat. Mit der Konsolidierung der Prognosemodelle wurde somit auch die Koordination der Themen gebündelt. Dort werden regelmäßig die aktuellen Entwicklungen der nationalen und supranationalen Emissionsgesetzgebung besprochen, deren Relevanz für die Lufthansa Group beurteilt und ihre Auswirkungen ermittelt.

Darüber hinaus setzen sich zwei weitere Gremien mit der Weiterentwicklung und Bedeutung des Themas SAF für die Lufthansa Group auseinander. Im Kern-SAF-Gremium, bestehend aus den Bereichen Corporate Responsibility, Corporate Controlling, Vertrieb und Treibstoffeinkauf, werden die Beschaffungsoportunitäten sowie die strategischen Prioritäten definiert. Im erweiterten SAF-Gremium, dem auch Vertreterinnen und Vertreter aus den Geschäftsfeldern angehören, werden gemeinsam vertriebliche und emissionsbilanzielle Aspekte forciert und nach Kundensegmenten differenzierte Angebote entwickelt.

Um die über CO₂ hinausgehenden Klimawirkungen des Luftverkehrs zu untersuchen und zu adressieren, hat der Bereich Corporate Responsibility seit 2022 ein weiteres Gremium, den SAF-Circle, etabliert, der mit Vertreterinnen und Vertretern der Flugbetriebe, von Lufthansa Systems und Corporate Responsibility besetzt ist und regelmäßig tagt, um über politische, technische, regulatorische und wissenschaftliche Entwicklungen zu beraten.

Ziele

Klimaschutzziele der Luftfahrtbranche werden von der Lufthansa Group unterstützt

Die Lufthansa Group unterstützt die Emissionsminderungsziele der IATA, die Netto-CO₂-Emissionen bis 2050 auf null abzusenken (Net-zero-Ziel).

Sämtliche Airlines der Lufthansa Group sind Mitglieder der 2022 gegründeten „Aviation Alliance Fit for 55“, eines Bündnisses aus europäischen Fluggesellschaften und Flughäfen. Die Partner bekennen sich zu dem Ziel eines CO₂-neutralen Luftverkehrs bis 2050 und haben hierfür wettbewerbsneutrale Lösungen auf europäischer Ebene vorgeschlagen.

Darüber hinaus hat sich die Lufthansa Group der „First Movers Coalition“ des World Economic Forum angeschlossen. Ziel dieser Initiative ist es, im Jahr 2030 mindestens 5 % SAF mit einem mindestens 85-prozentigen Emissionsvorteil gegenüber fossilem Kraftstoff einzusetzen. Beide Aspekte sind schon für sich genommen eine über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehende Ambition, da sich die 5 % auf den gesamten Kraftstoffbedarf der Lufthansa Group beziehen (nicht nur auf den in Europa getankten Kraftstoff) und der in der EU geforderte Emissionsvorteil von SAF lediglich bei 65 % liegt.

Lufthansa Group definiert zusätzlich eigene erweiterte Emissionsminderungsziele

Um ihrer Vorreiterrolle im Klimaschutz gerecht zu werden, hat die Lufthansa Group eigene, ambitioniertere CO₂-Minderungsziele definiert. Im Sommer 2022 wurde das CO₂-Reduktionsziel der Lufthansa Group erfolgreich durch die SBTi validiert. Die SBTi ist eine gemeinsame Initiative von CDP, United Nations Global Compact, World Resources Institute (WRI) und World Wide Fund for Nature (WWF), die branchenspezifischen Kriterien für den Klimaschutz entwickelt, diese Kriterien in teilnehmenden Unternehmen anwendet und die entsprechenden Unternehmensziele validiert. Mit ihrer SBTi-Validierung war die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa mit einem wissenschaftlich fundierten CO₂-Reduktionsziel im

Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015. Weltweit gehört sie zu den ersten drei Airlines, deren Reduktionsziele durch die SBTi validiert wurden.

Konkret hat sich die Lufthansa Group gemäß SBTi-Kriterien dazu verpflichtet, ihre CO₂-Intensität – das heißt ihre CO₂-Emissionen pro transportiertem Tonnenkilometer (Passagier- und Fracht) – von 2019 bis 2030 um 30,6 % zu reduzieren. Dieses Ziel darf ausschließlich durch eine Reduktion des Kraftstoffverbrauchs oder durch die Substitution des fossilen Kraftstoffs durch SAF erreicht werden.

Über die Reduktion gemäß den SBTi-Zielen hinaus beabsichtigt der Konzern das selbst gesteckte Ziel einer Halbierung der Netto-CO₂-Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 2019 durch freiwillige Kompensation zu erreichen. Im Jahr 2050 will die Lufthansa Group CO₂-neutral sein.

Emissionsminderungsziele sind Bestandteil der Vorstandsvergütung

Emissionsminderungsziele sind Bestandteil der langfristigen variablen Vergütung für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG. Der Aufsichtsrat definiert im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung (MVV) für den Vorstand regelmäßig ein Umweltziel als Schwerpunkt für die strategischen Ziele und Nachhaltigkeitsziele. Abgeleitet aus der aktuellen Unternehmensstrategie, wonach sich die Reduktionsziele analog zum Zielsystem der validierten SBTi-Ziele am Indikator CO₂ pro transportiertem Tonnenkilometer orientieren, wurde die Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen als Schwerpunkt im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 („Long Term Incentive“/LTI 2023) festgelegt. Das Umweltziel geht mit 20 % in die Zielerreichung des LTI 2023 ein. → Vergütungsbericht, S. 278.



Maßnahmen

TECHNISCHER FORTSCHRITT

Flottenerneuerung wird kontinuierlich vorangetrieben

Seit mehreren Jahren herrscht in der Luftfahrtbranche eine große Dynamik hinsichtlich der Erforschung und Entwicklung neuer, nachhaltiger Technologien – auch wenn viele Projekte noch weit von einer Serienreife entfernt sind. Die etablierten Hersteller wie Airbus oder Boeing ebenso wie viele junge Firmen versuchen, den Luftverkehrsmarkt mit neuen Ideen und Konzepten zu bereichern. Neben alternativen Kraftstoffen spielen dabei auch neue Antriebskonzepte rund um Wasserstoff oder Elektrizität und damit verbundene Flugzeugkonzepte eine Rolle. Die Lufthansa Group verfolgt diese Entwicklungen aufmerksam und analysiert diese laufend hinsichtlich Zukunftsfähigkeit und Relevanz. In diesem Zuge wurde eine Absichtserklärung mit der Firma Lilium unterzeichnet, um eine strategische Partnerschaft für den Betrieb von elektrischen Senkrechtstartern („electric Vertical Take-Off and Landing“, eVTOL) in Europa zu prüfen.

Die Flottenerneuerung bleibt kurz- und mittelfristig der wichtigste Hebel zur CO₂-Einsparung. Im Jahr 2023 wuchs die Flotte der Lufthansa Group um 29 neu hinzugekommene Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900 und Boeing 787-9, die mit modernen Triebwerken ausgestattet sind. Beispielsweise zählt der Flugzeugtyp A320neo zu den weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Flugzeugen und ist wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen. Seit 2019 hat die Lufthansa Group den Anteil der Flotte mit neuster Technologie auf 20 % (141 Flugzeuge) mehr als verdoppelt. Im Gegenzug haben insgesamt 18 ältere Flugzeuge die Konzernflotte verlassen. Im Dezember 2023 wurden insgesamt 80 weitere Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge der Typen Boeing 737 MAX und Airbus A220-300 bestellt und darüber hinaus 120 Kaufoptionen abgeschlossen. Zusammen mit früheren Bestellungen umfasst der Auftragsbestand nunmehr rund 260 Flugzeuge neuester Technologie. → **Flotte, S. 27.**

Technische Maßnahmen werden für die bestehende Flotte entwickelt

Auch Maßnahmen zur technischen Modifizierung der Bestandsflotte, sogenannte Retrofits, werden kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls umgesetzt. Die von Lufthansa Technik gemeinsam mit BASF entwickelte funktionale Oberflächenbeschichtung „AeroSHARK“ ist ein Beispiel für eine erfolgreiche Umsetzung. Ihre sogenannten „Riblet-Filme“, benannt nach den der Haifischhaut nachempfundenen mikroskopisch kleinen Rippen, sind aktuell schon in der Lage, den Luftwiderstand großer Verkehrsflugzeuge, und damit ihren Kerosinverbrauch, um circa 1 % zu verringern.

Im Jahr 2022 wurde die „AeroSHARK“-Technologie erstmals für den Serieneinsatz an zwei Typen der Boeing 777 zugelassen. So konnte SWISS im Oktober 2022 den ersten Linienflug mit einer Boeing 777-300ER durchführen, deren Rumpf und Triebwerksgondeln zuvor auf einer Fläche von 950 Quadratmetern mit den Riblet-Filmen modifiziert wurden. Der erste Flug einer Boeing 777F von Lufthansa Cargo, die mit rund 800 Quadratmetern „AeroSHARK“ modifiziert wurde, folgte im Februar 2023. Ende 2023 flogen insgesamt 15 mit „AeroSHARK“ ausgestattete Boeing 777 in der Lufthansa Group, davon elf Boeing 777-300ER bei SWISS und vier Boeing 777F bei der Lufthansa Cargo. Nach Modifikation aller Konzernflugzeuge dieser beiden Typen können künftig kumuliert voraussichtlich mehr als 8.000 Tonnen Kraftstoff und über 25.000 Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden.

Um das globale Einsparpotenzial zu maximieren, vermarktet Lufthansa Technik „AeroSHARK“ auch an Fluggesellschaften außerhalb der Lufthansa Group. Mehr als 100 Flugzeuge der Typen Boeing 777F und 777-300ER von Fremd-Airlines sollen in den nächsten Jahren durch Lufthansa Technik mit „AeroSHARK“ ausgestattet werden.

Neben den aktuellen Flugzeugtypen ist es geplant, Zulassungen für den Airbus A330, die Boeing 737 sowie den A320neo zu erhalten.

Nutzung von Sustainable Aviation Fuel wird ausgebaut

Durch einen kontinuierlichen Ausbau nachhaltigerer Produkte, die die Kundinnen und Kunden entlang der gesamten Reisekette wie zum Beispiel bei der Buchung oder während des Flugs in Anspruch nehmen können, soll der SAF-Absatz gesteigert werden.

Bisher ist die globale SAF-Produktionskapazität und damit die Verfügbarkeit sehr begrenzt. Die gesamte globale Produktionskapazität würde nur für etwa 0,1 % des weltweiten Flugkraftstoffverbrauchs ausreichen. Um die Versorgung mit SAF kontinuierlich zu sichern, folgt die Lufthansa Group einer dreigliedrigen Strategie:

1. Um eine kontinuierliche Beschaffung von SAF auf dem Spot-Markt zu ermöglichen, wurden vom Vorstand der Deutschen Lufthansa AG bis zu 250 Mio. USD bis 2026 freigegeben.
2. Darüber hinaus werden weltweit Optionen für langfristige Abnahmeverträge geprüft, die ab etwa 2025 voraussichtlich erhebliche Produktionsvolumina und Versorgungssicherheit bieten. Im Berichtsjahr wurden zwei weitere Absichtserklärungen unterzeichnet, um die Versorgung der Lufthansa Group mit nachhaltigen Flugkraftstoffen dauerhaft sicherstellen zu können.
3. Langfristig unterstützt die Lufthansa Group innovative Versorgungskonzepte mit dem Ziel, die Start-ups und Entwickler von heute in die Versorger von morgen zu transformieren. Dabei fokussiert sich die Lufthansa Group auf synthetisches Kerosin auf Basis von Reststoffen, holzartiger Biomasse und erneuerbarer elektrischer Energie (Power-to-Liquid – PtL) sowie die Erforschung der direkten Nutzung von Sonnenlicht für die Kraftstoffsynthese. Um die Markteinführung besonders fortschrittlicher nachhaltiger Flugkraftstoffe zu beschleunigen, plant die Lufthansa Group die Gründung einer SAF Buyers Alliance im nächsten Jahr. Diese soll die Nachfrage von mehreren Firmenkunden bündeln, um die Errichtung von Pilotanlagen zur Kraftstoffherzeugung zu ermöglichen.



Für 2024 ist geplant bei SWISS solare Kraftstoffe zu nutzen. Dabei handelt es sich um neue thermochemische Reaktionsverfahren, die mit Hilfe der Sonneneinstrahlung aus atmosphärischem Kohlendioxid und Wasser synthetisches Kerosin herstellen. Darüber hinaus unterzeichnete Lufthansa Airlines im Berichtsjahr eine Absichtserklärung für eine Forschungs-kooperation mit DLR, Flughafen München, Airbus und MTU zur betrieblichen Erprobung sämtlicher Facetten des PtL-Einsatzes im täglichen Flugbetrieb. Dazu gehören verschiedenste Fragestellungen rund um den Einsatz von SAF wie zum Beispiel die Anwendung von reinem (100 %) PtL-Kraftstoff und die Wirkung von SAF auf die Bildung von Kondensstreifen.

Politisch setzt sich die Lufthansa Group für eine globale Strategie zur Bereitstellung von nachhaltigen Flugkraftstoffen ein. Neben einer wettbewerbsneutralen Ausgestaltung der Beimischungsquoten in Europa gehört dazu beispielsweise auch die Definition quantifizierbarer Ziele und ambitionierter Nachhaltigkeitskriterien für den SAF-Einsatz auf der ICAO-Ebene (International Civil Aviation Organization). Diesen Prozess unterstützt die Lufthansa Group seit 2023 durch die Mitgliedschaft in der „ICAO Fuel Task Group“. Auf EU-Ebene setzt sich die Lufthansa Group für eine Vereinfachung der Compliance-Prozesse SAF-bezogener Regulierung ein und hat ein Positionspapier zu einem „Book and Claim“ System verfasst. Dabei wird SAF nicht mehr physisch, sondern auf Basis von Zertifikaten gehandelt.

VERBESSERTE INFRASTRUKTUR

Einheitlicher europäischer Luftraum soll Emissionen reduzieren

Der Gesetzesvorschlag der EU-Kommission zur Weiterentwicklung des europäischen Luftraums (SES2+) soll dazu beitragen, das europäische Flugverkehrsmanagement weiter zu harmonisieren und zu optimieren. Die technologische Basis hierfür bilden die Ergebnisse aus dem europäischen Single European Sky ATM Research Program (SESAR), das die Entwicklung, Erprobung und europaweite Einführung neuer Technologien, Verfahren und Standards erarbeitet.

Die von der EU-Kommission angestrebte Effizienzsteigerung von bis zu 10 % durch verkürzte Flugwege, verbessertes Kapazitätsmanagement und weniger Verspätungen soll im Bereich Forschung und Implementierung durch das SESAR-Programm erreicht werden. Wesentlich für eine effiziente Flugdurchführung sind auch kapazitätssteigernde Maßnahmen im Luftraum, die von zentraler Bedeutung für einen stabilen Flugplan und weniger Verspätungen sind. Hier unterstützte die Lufthansa Group in vielfältiger Hinsicht, unter anderem durch Investitionen in moderne Kommunikationstechnologien. Aufgrund der hohen Relevanz der Entwicklung des europäischen Luftraums für die Lufthansa Group engagiert sie sich auch weiterhin im Industriekonsortium „SESAR Deployment Manager“ (SDM) als Mitglied und mit aktiver Unterstützung von Expertinnen und Experten.

Im Rahmen der SDM-Tätigkeiten wird die Umsetzung oben erwähnter Technologien, Verfahren und Standards im Tagesgeschäft koordiniert. 2023 wurden europaweit 348 Projekte durch den SDM koordiniert. Die Lufthansa Group beteiligte sich an sechs dieser Implementierungsprojekte und war darüber hinaus auch an den SESAR-Forschungs- und Demonstrationsprojekten (SESAR 3) mit verschiedenen Airlines der Lufthansa Group und Lufthansa Systems als IT-Anbieter aktiv beteiligt. Ziel ist es dabei, auch kurzfristige Effizienzgewinne beschleunigt umsetzen zu können. Zusätzlich zu den zwei bereits laufenden Projekten beteiligt sich SWISS in den Themengebieten optimierte Flugführung und Ankunftszeitmanagement in Zürich im Rahmen des „Horizon Europe-Förderprogramms“ an vier Projekten, die im Jahr 2023 gestartet wurden.

Für Forschungs- und Entwicklungsprojekte sowie für die aktive Mitarbeit im SDM erhielt die Lufthansa Group Fördergelder der Europäischen Union.

Intermodale Transportangebote zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group werden ausgebaut

Die Lufthansa Group bietet in Kooperation mit nationalen Bahngesellschaften (Deutsche Bahn, Österreichische Bundesbahnen und Schweizerische Bundesbahnen) sowie einigen Busanbietern in den Heimatmärkten Alternativen zur An- und Abreise mit Flugzeugen von und zu den Drehkreuzen. Diese Intermodalangebote werden über eine Flugnummer in das Angebot der Lufthansa Group eingebunden und sind im Leistungspaket für die Kundinnen und Kunden einem Flug weitestgehend gleichgestellt.

Die gemeinsamen Angebote werden stetig erweitert und optimiert. Im Berichtsjahr wurde die Frequenz des Kooperationsdienstes mit der Österreichischen Bundesbahn zwischen Wien und Salzburg erhöht. So konnte kompensiert werden, dass die Flugstrecke auf derselben Route nach der Pandemie nicht wieder aufgenommen wurde. 2023 wurde außerdem die Kooperation mit der Deutschen Bahn mit Augsburg und Siegburg/Bonn um zwei Ziele erweitert. → **Kundenbelange/Produkt und Services, S. 95.**

OPERATIVE MASSNAHMEN

Zahlreiche Projekte zur Treibstoffeinsparung reduzieren CO₂-Emissionen deutlich

Der optimale Einsatz der Flugzeugflotte auf einzelnen Flugstrecken in Abhängigkeit von der jeweiligen Nachfrage stellt eine zentrale Aufgabe in jedem Flugbetrieb dar und führt zu einer optimierten Auslastung der Flüge insgesamt.

Im Berichtsjahr wurden konzernweit 67 Projekte zur Treibstoffeinsparung verfolgt. Diese Projekte umfassen Maßnahmen aus den Bereichen Performance & Procedures, Gewichtsreduktion, Flugrouroptimierung sowie technische Entwicklungen.

Hierdurch konnten im Berichtsjahr weitere 25.100 Tonnen CO₂-Emissionen dauerhaft vermieden werden. Die eingesparte Menge Kerosin von rund 8.000 Tonnen entspricht dem Verbrauch von circa 97 Hin- und Rückflügen auf der Strecke München – New York mit einem Flugzeug des Typs Airbus A350-900.



Im Folgenden werden einige dieser 67 Projekte zur Treibstoffeinsparung beispielhaft erläutert.

Fortschritte im „OPS Sustainability Program“ tragen zu den CO₂-Minderungszielen bei

Das im November 2022 von dem Bereich Operations Efficiency in Zusammenarbeit mit allen Flugbetrieben der Lufthansa Group gestartete und bis 2030 laufende „OPS Sustainability Program“ ist ein in drei Schritten gegliederter Ansatz zur nachhaltigen Reduktion der CO₂-Emissionen. In verschiedenen Handlungsfeldern werden entlang der operationellen Produktionskette – von der Flugvorbereitung über Optimierungsmaßnahmen während des Flugs und die Abfertigung am Boden bis hin zu der datenbasierten Auswertung der stattgefundenen Flüge – effizienzsteigernde Maßnahmen umgesetzt.

Der erste der drei Schritte umfasst 93 Projektideen, deren Umsetzung sukzessive bis 2025 geplant ist. Im Berichtsjahr konnten durch die Realisierung von 35 Projekten bereits CO₂-Einsparungen im operativen Bereich von 6.700 Tonnen erreicht werden. Beispielprojekte sind die Nutzung von nur einem Triebwerk bei Bodenbewegungen oder die Reduktion des Flugzeuggewichts durch Verwendung leichterer Lademittel. Parallel dazu wurde eine Airline-übergreifende Datenbank entwickelt, die ein einheitliches Erfassen, Nachverfolgen und Berichten der erzielten Emissionsreduktionen ermöglicht. Das „OPS Sustainability Programm“ zielt auch darauf ab, den Wandel in der Unternehmenskultur zu unterstützen. So wurde entschieden, dass in den Betriebshandbüchern der Lufthansa Group Airlines eine übergreifende Philosophie und Richtlinie verankert wird, die die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Flugdurchführung als Verantwortung der Flugkapitänin/des Flugkapitäns definiert. Des Weiteren werden Flugausbilderinnen und -ausbilder gezielt für Nachhaltigkeits-themen sensibilisiert, um diese als Multiplikatoren im Flug-training in ihre Trainingselemente zu integrieren.

Die im „OPS Sustainability Program“ erzielten Minderungen der CO₂-Emissionen werden kontinuierlich im Arbeitspaket

„Framework und Certification“ gemessen und nachgehalten und sind damit ein wichtiger Baustein zur SBTi-Zielerreichung der Lufthansa Group.

Effizientere Konzepte für Ab- und Anflug werden implementiert und Digitalisierung der Anflugtechnologien vorangetrieben

Eine wichtige Rolle bei der Einführung neuer Flugverfahren an europäischen Flughäfen spielt die moderne, satellitengestützte „Required Navigation Performance“ (RNP) Technologie, mit der die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) Mindestanforderungen an die erforderliche Navigationsleistung eines Luftfahrzeugs festgelegt hat.

Eine 2023 am Flughafen Stuttgart neu eingeführte verkürzte RNP-Abflugroute wird von Eurowings-Flugzeugen genutzt, die dabei im Berichtsjahr rund 26 Tonnen Treibstoff und damit 81 Tonnen CO₂ einsparen konnten. Das treibstoffsparende RNP-Anflugverfahren nutzt auch Austrian Airlines am Flughafen Wien. Das Verfahren hat zudem Einfluss auf die Lärmemissionen. → **Umweltbelange/Aktiver Schallschutz, S. 88.**

Um ökoeffizientere, vertikal und lateral verbesserte Flugwege für die Flughäfen Frankfurt, Düsseldorf und Köln zu erarbeiten, startete im November 2022 das von der EU geförderte und auf drei Jahre angesetzte Projekt HERON (Highly Efficient gReen Operations) im Rahmen von SESAR 3. Daran ist neben der Lufthansa Group unter anderem auch die DFS beteiligt. Die praktischen Arbeiten der Lufthansa Group in HERON begannen im Berichtsjahr. Hier fließen die Ergebnisse der KI-basierten Flugspurenanalysen aus dem von der EU geförderten Forschungs- und Entwicklungsprojekt ALBATROSS ein, das 2023 endete.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group 2023 entschieden, früher als von der EU gesetzlich vorgeschrieben, in die neue ADS-C EPP genannte Technologie zu investieren, die eine Übertragung von Flugbahninformationen in Echtzeit ermöglicht. Mit Hilfe dieser Informationen kann die Flugsicherung den Luftraum effizienter steuern und die Wegeführung des

Flugzeugs optimieren. Ab 2024 sollen bereits alle neu in den Dienst gestellten Airbus A320neo/A321neo der Lufthansa Group mit dieser automatisierten Flugprofil-Übertragungstechnik ausgeliefert werden. Ab 2028 muss die neue Technik standardmäßig in allen neu ausgelieferten Flugzeugen und Bodensystemen der Flugsicherung in der EU eingebaut sein.

Flugbetriebssteuerung wird mit künstlicher Intelligenz optimiert

In Zusammenarbeit mit Google Cloud entwickelte die Lufthansa Group das Steuerungstool „Operations Decision Support Suite“ (OPSD). OPSD nutzt künstliche Intelligenz, um das komplexe Zusammenspiel von Flugzeuggewegungen und -routen, Flugzeugeinsatz, Wartungszyklen, Passagierbuchungen und vielem mehr zu optimieren. Unter Nutzung historischer und aktueller Daten generiert OPSD aus gegebenen Handlungsoptionen mögliche Entwicklungsszenarien und wiegt diese hinsichtlich mehrerer Dimensionen gegeneinander ab. Flugplanerinnen und -planer und das Flugsteuerungspersonal können aufgrund dieser Analyse schnellere Entscheidungen treffen. Dies kann die Vermeidung von CO₂-Emissionen unterstützen, etwa indem das treibstoffsparendste Flugzeug für eine spezifische Route ausgewählt wird oder indem die Sitzauslastung optimiert wird. Dies wurde im Berichtsjahr bei der SWISS, als erster Airline in der Lufthansa Group, eingeführt.

ÖKONOMISCHE INSTRUMENTE

Den ökonomischen Maßnahmen zum Klimaschutz kommt eine wesentliche Bedeutung zu, solange nachhaltige Antriebstechnologien nicht zur Verfügung stehen und nachhaltige Flugkraftstoffe nicht in ausreichender Menge vorhanden sind.

CO₂-Emissionen werden verpflichtend kompensiert

Mit dem im Oktober 2016 bei der International Civil Aviation Organization (ICAO) getroffenen Übereinkommen zum Klimaschutz – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) – werden seit 2021 wachstumsbedingte CO₂-Emissionen im internationalen Luftverkehr durch den Erwerb von Zertifikaten kompensiert. Konzeptionell werden im Rahmen von CORSIA alle Emissionen der Luftfahrtindustrie



kompensiert, die über dem CO₂-Ausstoß des von der ICAO definierten Basiswerts liegen. Dieser beläuft sich für die Pilotphase (2021 bis 2023) auf das Emissionsvolumen des Jahres 2019 und für die Jahre 2024 bis 2035 auf 85 % der Emissionen aus dem Jahr 2019. In den Jahren 2021 und 2022 leistete die Lufthansa Group aufgrund des krisenbedingten weltweiten Rückgangs des Verkehrsaufkommens keine CORSIA CO₂-Kompensationen. Das Gleiche wird für 2023 erwartet. Kompensationen unter CORSIA werden voraussichtlich erstmalig für das Jahr 2024 anfallen, was primär von der Geschwindigkeit der Erholung des Luftverkehrs in den an der CORSIA-Pilotphase teilnehmenden Staaten abhängig ist.

Im EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS) für den Luftverkehr werden die CO₂-Emissionen seit 2012 durch einen Zertifikatehandel gesteuert und begrenzt. Die Lufthansa Group unterliegt diesem System mit allen Flügen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Zusätzliche Verpflichtungen zur Abgabe von Emissionszertifikaten bestehen durch die Emissionshandelssysteme der Schweiz (CH-EHS) und des Vereinigten Königreichs (UK-ETS) für die Flüge zwischen dem EWR, der Schweiz und Großbritannien.

Die Lufthansa Group beobachtete und begleitete auch 2023 gemeinsam mit A4E (Airlines for Europe) den Überarbeitungsprozess der europäischen Emissionshandelsrichtlinie auf politischer Ebene. Ziel des Vorhabens ist die Harmonisierung von CORSIA und EU-ETS, um eine Doppelregulierung zu vermeiden.

Die Gesellschaften der Lufthansa Group emittierten im Berichtsjahr rund 8,5 Mio. Tonnen CO₂ im Geltungsbereich des EU-ETS sowie CH-EHS und UK-ETS. Im Jahr 2023 hat die Lufthansa Group für ihre Gesellschaften von nationalen Registerbehörden (inklusive UK-ETS) Zertifikatzuteilungen erhalten, die einer Menge von 3,8 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen entsprechen. Ab 2024 werden die kostenfreien Zertifikatzuteilungen im Rahmen von EU-ETS und CH-EHS

reduziert. UK-ETS ist hiervon nach aktuellem Stand nicht betroffen. Da im Jahr 2024 eine Reduzierung um 25 % vorgesehen ist, rechnet die Lufthansa Group für 2024 nur noch mit einer Zuteilung an kostenfreien Zertifikaten von circa 2,8 Mio. Tonnen CO₂.

Weitere Informationen zur Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Einreichung von CO₂-Emissionszertifikaten bei den zuständigen Behörden finden sich im → **Konzernanhang, Erläuterung 37, S. 218.**

Angebote zum nachhaltigeren Fliegen für Kundinnen und Kunden werden ausgeweitet

Die Lufthansa Group baut ihre Angebote und Services für nachhaltigeres Fliegen immer weiter aus. Im Berichtsjahr sind die „Green Fares“ besonders hervorzuheben. Seit Mitte Februar 2023 bietet die Lufthansa Group mit den „Green Fares“ als weltweit erste Airline-Gruppe einen eigenen Flugtarif, der den Ausgleich der flugbedingten CO₂-Emissionen inkludiert. Auch wurde das Portfolio für Kompensationsprojekte 2023 um neue Technologien zur langfristigen Bindung von CO₂ erweitert. → **Kundenbelange/Produkt und Services, S. 95.**

Die Maßnahmen und Verpflichtungen der Lufthansa Group zum Ausgleich flugbezogener CO₂-Emissionen durch ökonomische Instrumente sind unabhängig von den Optionen für Kundinnen und Kunden zum nachhaltigeren Fliegen zu betrachten.

Lufthansa Group gleicht freiwillig die CO₂-Emissionen der eigenen Dienstreisen aus

Die Lufthansa Group gleicht bereits seit 2019 weltweit die CO₂-Emissionen sämtlicher dienstlich veranlasster Flüge ihrer Mitarbeitenden aus. 2023 wurden hierfür 74.545 Tonnen CO₂ über die Klimaschutzorganisationen myclimate, Climate Partner, Squake und Climate Austria kompensiert.

Weitere Maßnahmen zum Klimaschutz

„CleanTech Hub“ ist vom Projektstatus in die etablierten Fachbereiche integriert

Im Rahmen der kontinuierlichen Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements der Lufthansa Group wurde im Jahr 2023 der zunächst als Projektorganisation aufgebaute „Clean Tech Hub“ in die Organisation mit ihren Aufgabenfeldern integriert.

Der Bereich Corporate Responsibility verfolgt die Fortentwicklung der Aktivitäten im Bereich „clean technology“ hinsichtlich ihres Beitrags zur Reduktion von Emissionen zur Zielerreichung 2030 und 2050.

Im „Hydrogen Aviation Lab“ werden Wartungs- und Bodenprozesse zukünftiger Flugzeuggenerationen mit Wasserstoff als Primärenergieträger erprobt

Lufthansa Technik initiierte 2021 ein von der Hansestadt Hamburg gefördertes Projekt zusammen mit Partnern aus Industrie und Forschung, bei dem umfangreiche Wartungs- und Bodenprozesse im Umgang mit der Wasserstofftechnologie konzipiert und erprobt werden. Dazu wurden im Berichtsjahr Vorbereitungen getroffen, um einen Airbus A320 mit einer Brennstoffzelle zur Einspeisung in bestimmte Bordsysteme, der Verteilung und Überwachungseinheit für flüssigen Wasserstoff (LH2) von der Lufthansa Technik auszustatten. Im kommenden Jahr ist geplant, ein voll funktionsfähiges stationäres Reallabor aufzubauen.

Lufthansa Technik wird in dieses Projekt vor allem seine operative Expertise bei der Instandhaltung und Modifikation von Verkehrsflugzeugen einbringen. Zudem kann das Unternehmen durch den engen Kontakt zu Airlines auf der ganzen Welt auch die Kundenperspektive umfassend einfließen lassen.

Lufthansa Group engagiert sich für die Klimaforschung

Die Lufthansa Group engagiert sich seit 1994 in verschiedenen Vorhaben für die Atmosphären- und Klimaforschung. Im



Rahmen der europäischen Forschungsinfrastruktur „In-service Aircraft for a Global Observing System“ (IAGOS) hat die Lufthansa Group in enger Zusammenarbeit mit ihren Forschungspartnern vom Karlsruher Institut für Technologie und vom Forschungszentrum Jülich ausgewählte Passagierflugzeuge mit Messinstrumenten ausgestattet, die auf Linienflügen Daten über den Zustand der Atmosphäre sammeln. Rund 300 Organisationen weltweit nutzen die frei zugänglichen Messdaten. Sie helfen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern, neue Erkenntnisse über die Atmosphäre und die Entwicklung des Klimas zu gewinnen und langfristige Veränderungen festzustellen.

Der Airbus A350 „Erfurt“ von Lufthansa Airlines wird seit 2021 zur neuen Plattform für das IAGOS-CARIBIC (Civil Aircraft for the Regular Investigation of the atmosphere Based on an Instrument Container) -Messsystem umgebaut. 2023 konnte der zweite, wesentliche Projektmeilenstein erreicht werden. Das neu entwickelte Messsondensystem wurde erstmals am Flugzeug angebaut, um damit ein mit der Zulassungsbehörde abgestimmtes Flugprogramm zu absolvieren. Als letzter Schritt wird der neue Messgerätecontainer durch externe Forschungspartner der Lufthansa Group entwickelt und zugelassen. Ende 2024 soll ein Erstflug mit dem gesamten System durchgeführt werden.

Lufthansa Group untersucht Maßnahmen zur Reduzierung der Gesamtklimawirkung

Im Rahmen der nationalen Luftfahrtkonferenz im September 2023 haben die deutschen Luftverkehrsgesellschaften Erprobungsflüge zur Vermeidung von klimawirksamen Kondensstreifen angekündigt. Lufthansa Airlines wird sich im Rahmen des seit 2022 laufenden Forschungsprojekts „D-KULT“ an diesen Flügen beteiligen. Ziel ist es, die Prognosedaten und Flugplanungs-Tools auf ihre Qualität und Verlässlichkeit hin zu testen. Mit deren Hilfe sollen Gebiete, in denen Kondensstreifen entstehen können, erkannt und umflogen werden. Um festzuhalten, ob Kondensstreifen auf umgeleiteten Flügen tatsächlich vermieden werden konnten, werden Satellitenbeobachtungen herangezogen und ausgewertet.

SWISS beteiligt sich an dem drei Jahre dauernden von der EU geförderten Projekt „CICONIA“, das sich seit Mitte 2023 mit den sogenannten Nicht-CO₂-Effekten, zum Beispiel Kondensstreifen und deren Reduzierung, befasst. In den beiden aufeinander abgestimmten Projekten „D-KULT“ und „CICONIA“ werden die für eine klimaoptimierte Flugplanung nötigen Datenquellen und IT-Anwendungen sowie die zugehörigen Prozesse zur Zusammenarbeit von Wetterdienst, Wissenschaft und Fluggesellschaften entwickelt und erprobt.

Im Rahmen von zu definierenden gesetzlichen Regelungen zu den Nicht-CO₂-Klimawirkungen, wie zum Beispiel durch Kondensstreifen, unterstützt die Lufthansa Group seit Ende 2023 das DLR durch Expertise und Bereitstellung von Informationen bei der durch die europäische Kommission beauftragten Entwicklung eines Berichts- und Überprüfungssystems.

CO₂-Emissionen der Bodenprozesse werden reduziert

Auch bei den Prozessen am Boden, wie zum Beispiel beim Immobilienmanagement und bei den Abfertigungsprozessen auf dem Flughafenvorfeld, entstehen CO₂-Emissionen. Bei der Reduzierung dieser Emissionen fokussiert sich die Lufthansa Group auf drei Handlungsfelder: die Beschaffung und den Einsatz erneuerbarer Energien, die Steigerung der Energieeffizienz im Gebäudebetrieb und die Erreichung einer CO₂-neutralen Bodenmobilität. Als Etappenziel will der Konzern in seinen Heimatmärkten bis 2030 auf eine CO₂-neutrale Mobilität am Boden umstellen.

Im Berichtsjahr wurden Organisationsstrukturen geschaffen, um die Grundlagen für die Entwicklung eines Gesamtkonzepts zur CO₂-Emissionsreduzierung von Bodenprozessen sowie die Implementierung von Steuerungsmechanismen zu schaffen. Übergeordnete Koordinationseinheit ist das Green Ground Energy Management im Ressort Infrastrukturmanagement, das dem Vorstandsressort „Personal & Infrastruktur“ zugeordnet ist. Der Bereich agiert unter anderem in enger Abstimmung mit dem Ressort „Markenführung und Nachhaltigkeit“ sowie mit dem Lufthansa Airline Ressort Business Development and Sustainability.

Beschaffung und Einsatz erneuerbarer Energien

Das im Jahr 2019 von der Lufthansa Group definierte Ziel, den Strombedarf in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien aus 100 % Ökostrom abzudecken, konnte 2020 erreicht werden und wird seitdem entsprechend fortgeführt. Hierfür werden Grünstromzertifikate für Deutschland und die Schweiz erworben, die eine Ökostromproduktion aus Neuanlagen garantieren und so zum Ausbau erneuerbarer Energien beitragen. In Belgien erfolgt die Grünstromversorgung direkt über die Flughäfen. Im Berichtsjahr wurde vom Flughafen Wien kein Grünstrom zur Verfügung gestellt, sodass Austrian Airlines sowie weitere an diesem Standort tätige Gesellschaften der Lufthansa Group nicht mit Grünstrom versorgt werden konnten. Der Stromverbrauch der am Standort Wien tätigen Lufthansa Group Gesellschaften beträgt circa 9 % des gesamten Stromverbrauchs der Lufthansa Group in der DACHB-Region.

Der Energieeinkauf der Lufthansa Group, der zentral in der Einkaufsorganisation der Lufthansa Global Business Services (LGBS) gebündelt ist, hat im Berichtsjahr eine Ausschreibung für die Integration von Power Purchase Agreements (PPA), Stromabnahmeverträgen aus beispielsweise Solar- und Windkraftanlagen, begonnen. Ausschreibungsergebnisse liegen voraussichtlich im ersten Quartal 2024 vor. Eine Umsetzung des PPA soll, bei positiver Entscheidung, ab dem Jahr 2026 erfolgen. Mit dem Abschluss eines PPA-Vertrags zielt die Lufthansa Group darauf ab, die Planungssicherheit zu erhöhen und Beschaffungsrisiken in einem stark veränderten Energiemarkt zu minimieren sowie im Sinne einer nachhaltigen Energieversorgung eine direkte Strombeschaffung aus erneuerbaren Energien umzusetzen.

Energieeffizienz in Gebäuden bei Bau, Sanierung und Betrieb steigern

Die Lufthansa Group strebt an, die Energieeffizienz im Gebäudebetrieb sukzessive zu steigern. Sie überprüft und optimiert kontinuierlich den Betrieb ihrer Immobilien hinsichtlich Energieverbrauch und -effizienz und setzt entsprechende Verbesserungsmaßnahmen um.



Die Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz im Gebäudebetrieb sind in der konzernweiten Immobilienrichtlinie verankert. Diese enthält auch verbindlich energetische Vorgaben zu Nachhaltigkeit im Immobilienmanagement in Form eines umfangreichen Lastenheftes. So sind zum Beispiel bei Neuanschaffung beziehungsweise Errichtung von Neubauten sowie bei Umbau-, Instandsetzungs- und Instandhaltungsprojekten Nachhaltigkeitsaspekte gemäß einer vorgegebenen Checkliste zu berücksichtigen. Die Maßnahmen werden dezentral in den verantwortlichen Geschäftsbereichen umgesetzt. Darüber hinaus erfolgt eine energetische Bewertung des Gebäudeportfolios und die Identifizierung von weiteren Energieeffizienzmaßnahmen im Rahmen der gesetzlich alle vier Jahre vorgeschriebenen Energieaudits innerhalb der EU. Dies ist im Berichtsjahr erfolgt.

CO₂-neutrale Mobilität am Boden erreichen

Durch Elektromobilität oder den Einsatz anderer emissionsfreier Fahrzeuge will die Lufthansa Group bis 2030 eine CO₂-neutrale Mobilität in den Bodenprozessen erreichen. Die bestehende Flotte von Vorfeldfahrzeugen und Dienstwagen soll nicht nur effizienter genutzt werden, sondern es soll auch der gezielte Ersatz hin zu Elektromobilität oder anderen alternativen Antriebssystemen innerhalb der Lufthansa Group vorangetrieben werden. Dabei soll die operative Stabilität bezüglich Ladeinfrastruktur, Energieverbrauch und -effizienz sowie Fahrzeugverfügbarkeit und -leistung erhalten werden.

Das für diese Prozesse verantwortliche Fuhrparkmanagement ist in den jeweiligen Gesellschaften verortet. Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen oder bei der Umstellung auf CO₂-neutrale Antriebe für den operativen Fuhrpark der Lufthansa Group wurden im Jahr 2023 zusätzlich zu den großen Standorten die kleineren Standorte Berlin, Düsseldorf, Köln und Stuttgart in die Betrachtung aufgenommen. Im Berichtsjahr wurden an allen betrachteten Standorten

insgesamt 26 Vorfeldfahrzeuge als Elektrofahrzeuge angeschafft. So hat zum Beispiel Lufthansa Engineering and Operational Services (LEOS), der Bodenabfertigungsspezialist der Lufthansa Group, im Jahr 2023 zwei weitere vollelektrisch angetriebene Flugzeugschlepper am Flughafen Frankfurt in Betrieb genommen. LEOS hat in Frankfurt neben den insgesamt nun vier vollelektrischen Flugzeugschleppern bereits zwei Hybrid-Schleppfahrzeuge im Einsatz.

Damit ist der Gesamtbestand an Elektrofahrzeugen an den genannten Standorten im Jahr 2023 auf 46 Fahrzeuge gestiegen. Dies entspricht einem Anteil von rund 4 % der gesamten operativen Fahrzeugflotte an diesen Standorten.

Für die Dienstwagen der Lufthansa Group stehen seit 2023, neben den Standorten in Deutschland, nun auch Brüssel, Wien und Zürich im Fokus. Im Berichtsjahr stieg die Anzahl der rein elektrisch betriebenen Dienstwagen der Lufthansa Group von 374 Fahrzeugen im Vorjahr (davon 255 in Deutschland) auf 554. Diese machen somit einen Anteil von 36 % aus.

Eine Beschleunigung des Umsetzungspfads ist von der Fahrzeug- und Technologieverfügbarkeit, insbesondere bei Transportern und Crewbussen, abhängig, aber auch vom Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur auf dem Vorfeld, der im Verantwortungsbereich der Flughäfen liegt. Aufgrund auch solcher operativen Interdependenzen ist die Lufthansa Group im ständigen Austausch mit ihren Systempartnern, wie Flughafenbetreibern, Gebäudebetreibern, Fahrzeugbauer, Bodenverkehrsdienstleistern und Energielieferanten. So hat die Lufthansa Group ihre Anforderungen und Bedarfe bezüglich des Auf- und Ausbaus der Ladeinfrastruktur bewertet und an die Flughafenbetreiber an den Standorten Frankfurt, München, Hamburg, Wien und Zürich adressiert. Sie steht mit den Flughäfen in regelmäßigem Dialog zum Umsetzungsfortschritt.

Leistungsindikator

Spezifischer CO₂-Ausstoß pro Passagierkilometer der Lufthansa Group sinkt auf neuen Bestwert

Die absoluten CO₂-Emissionen aus der Verbrennung von Flugkraftstoff durch Flugzeuge der Lufthansa Group stiegen im Geschäftsjahr 2023 aufgrund der gestiegenen Nachfrage und des erweiterten Flugangebots um 16 % auf 26,8 Mio. Tonnen (Vorjahr: 23,1 Mio. Tonnen). Der CO₂-Ausstoß pro transportiertem Tonnenkilometer konnte um 2,8 Gramm auf 833,9 Gramm gesenkt werden (Vorjahr: 836,7 Gramm). Der spezifische CO₂-Ausstoß pro Passagierkilometer lag mit 88,4 Gramm um 1,8 % unter dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 90,0 Gramm). Bei diesen Angaben wird zwischen fossilem und biogenem CO₂ nicht unterschieden.

Im Berichtsjahr erreichte die Lufthansa Group hinsichtlich des zentralen KPIs der Science-based Targets Initiative (gemessen in Gramm CO₂ pro Revenue-Tonnenkilometer) unter Berücksichtigung von biogenem SAF eine Verbesserung von 2,7 % gegenüber 2019.

Der Rückgang der spezifischen Emissionen der Konzernflotte gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus einem gestiegenen Sitzladefaktor sowie einem veränderten Streckenmix mit einer damit verbundenen strukturellen Erhöhung der durchschnittlichen Flugstreckenlänge. Längere Flugstrecken bewirken typischerweise niedrigere spezifische Emissionen, da Start und Landung mit ihren höheren Emissionen bei wachsender Flugdistanz immer weniger ins Gewicht fallen. Dennoch bleibt der Effizienzgewinn hinter den Erwartungen zurück. Längere Flugstrecken (Umwege) infolge konfliktbedingt gesperrter Lufträume führen zu höheren Treibstoffverbräuchen, wohingegen bei der Ermittlung der Tonnenkilometer weiterhin die Großkreisentfernung zugrunde gelegt wird und nicht die tatsächlich geflogenen Kilometer.



Aktiver Schallschutz

Konzept

Aktiver Schallschutz umfasst fünf Bereiche

Die Lufthansa Group beteiligt sich seit 2001 aktiv und kontinuierlich an Forschungsprojekten und setzt mit relevanten Anspruchsgruppen abgestimmte Maßnahmen zur Lärm-minderung um. Diese Forschungs- und Entwicklungsarbeiten bilden die Grundlagen für einen aktiven Schallschutz. Sie tragen damit wesentlich zur Optimierung der Bestandsflotte und des Flugbetriebs bei, um die Lärmemission eines Flugzeugs an der Quelle zu reduzieren und durch eine bessere Verteilung der verbleibenden Geräusche Anwohnende in den Flughafenregionen zu entlasten. Die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bei der Lufthansa Group umfassen folgende fünf Bereiche:

- Investitionen in leisere Flugzeuge
- Lärmreduzierende Technologien für die Bestandsflotte
- Beteiligung an der Lärmforschung
- Entwicklung optimierter Flugverfahren und Flugrouten
- Dialog mit den Flughafenrainern und weiteren Interessengruppen

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Lufthansa Group verfügt über ein Airline-übergreifendes Expertengremium unter der Leitung des Bereichs Ops Performance/Air Side Management Lufthansa Airlines, das regelmäßig zu aktuellen operativen und fachlichen Entwicklungen zum Thema Aktiver Schallschutz tagt. Das Gremium arbeitet seit September 2023 dem im Zuge einer Reorganisation neu geschaffenen Bereich „Infrastructure & System Partnerships“ zu, der die zentrale Verantwortung und Steuerung bezüglich Infrastruktur und Systempartnerschaften innehat. Der Bereich ist die zentrale Kontaktstelle und Interessenvertretung des Vorstandsressorts „Human Resources & Infrastructure“

G25 MASSNAHMEN FÜR AKTIVEN SCHALLSCHUTZ

 Investitionen in leisere Flugzeuge	 Lärmreduzierende Technologien für die Bestandsflotte	 Beteiligung an der Lärmforschung	 Entwicklung optimierter Flugverfahren und Flugrouten	 Dialog mit den Flughafenrainern und weiteren Interessengruppen
– Einflottung modernster Flugzeuge, beispielsweise des Airbus A320neo und B787-900 – Ausflottung lauterer Modelle	– Umrüstung der Bestandsflotte mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren	– Kontinuierliche Zusammenarbeit und Austausch mit Partnern aus Forschung und Industrie – Entwicklung und Untersuchung von neuen Maßnahmen zur Lärm-minderung	– Zusammenarbeit mit Systempartnern – Entwicklung und Erprobung neuer Verfahren – Nutzung neuer Navigationstechnologien	– Kontinuierlicher Austausch mit Anrainern, beispielsweise in Form des Forums Flughafen und Region in Frankfurt – Aktive Beteiligung in Fluglärmkommissionen

gegenüber Flughäfen, Flugsicherungen, Handlingagenten, regulatorischen und politischen Institutionen, wie zum Beispiel Ministerien, sowie Branchenverbänden. Als Klammer- und Koordinierungseinheit im Konzern zum Thema Fluglärm wird hier die Repräsentanz der Lufthansa Group in den Gremien des Forums Flughafen und Region am Standort Frankfurt wahrgenommen sowie die Mitarbeit der Lufthansa Group in verschiedenen Fluglärmkommissionen unterstützt.

Ziele

Fluglärm soll an der Quelle reduziert werden

Die Lufthansa Group setzt sich dauerhaft mit vielfältigen Aktivitäten und Maßnahmen dafür ein, den Fluglärm zu mindern. Vorrangiges Ziel ist es, den Lärm an der Quelle zu verringern und zusammen mit den Systempartnern optimierte Flugverfahren zu entwickeln. Verbesserung lassen sich beispielsweise über die Änderungen der drei Lärmwerte im Lärmschutzzeug-nis nachvollziehen.

Maßnahmen

Investitionen in moderne und damit leisere Flugzeuge

Die effektivste Maßnahme zur Reduzierung des Fluglärms an der Quelle liegt in der Modernisierung der Flotte. Die Lufthansa Group modernisiert ihre Flotte kontinuierlich. So sind die im Jahr 2023 neu in Betrieb genommenen Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900, Boeing 787-9 und Boeing 777F, mit modernen Triebwerken ausgestattet und wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen älteren Baujahres. → **Flotte, S. 27, und Klimaschutz/Technischer Fortschritt/Flottenerneuerung, S. 82.**

Lärmreduzierende Technologien für die Bestandsflotte

Neben der Modernisierung führt auch die Nachrüstung der Bestandsflotte zu einer messbaren Fluglärm-minderung. Lufthansa Airlines stellte Anfang 2014 als weltweit erste Airline einen mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren aus-gestatteten 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 Lärmmentgelteabrechnung günstiger eingestuft als vergleichbare Flugzeuge ohne diese Bauteile. Alle Flugzeuge der A320-Familie von Lufthansa Airlines und SWISS sind mit diesen Modifikationen ausgestattet. Die bei Austrian Airlines noch ausstehende Umrüstung der erweiterten Flotte von sechs A320-Flugzeugen hat Ende 2023 begonnen, mit einer geplanten Laufzeit bis Mitte 2024. Die Umsetzung der Modifikation erfolgt im Rahmen der routinemäßigen technischen Wartungszyklen.

Die Nachrüstung der noch nicht mit Wirbelgeneratoren ausgestatteten A320-Flugzeuge von Eurowings wurde im April 2023 abgeschlossen.

Lufthansa Cargo hat im Berichtsjahr ein A321-Frachtflugzeug nachträglich mit dem sogenannten „Noise Improvement Package“ von Airbus ausrüsten lassen, sodass nun alle vier Frachtflugzeuge dieses Typs mit diesen technischen Maßnahmen zur Lärmreduzierung ausgestattet sind. Die Summe der drei Lärmwerte im Lärmschutzzeugnis dieser Flugzeuge reduziert sich durch das Maßnahmenpaket um zwei Dezibel.

Beteiligung an der Lärmforschung

Grundlage für die Reduzierung von Lärmemissionen an der Quelle bilden die Beteiligungen an Forschungs- und Entwicklungsprojekten, in denen Ideen für neue Schallschutzmaßnahmen erprobt werden. Die Erprobung und Implementierung von Maßnahmen wird an verschiedenen Standorten in verschiedenen Schallschutzgremien unter Mitarbeit von Expertinnen und Experten der Lufthansa Group begleitet. So engagiert sich die Lufthansa Group seit vielen Jahren in der Lärmforschung über Initiativen wie das vom Bundeswirtschaftsministerium geförderte Projekt „Effizienzsteigerung im Flugbetrieb“ (EffFlug), das 2023 abgeschlossen wurde. Zusammen mit Expertinnen und Experten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) suchte die Lufthansa Group nach eliminierbaren Schallquellen. Hierfür wurde ein entsprechender Prozess entwickelt, in dem Lärmmessdaten der Flughäfen mit den entsprechenden Flugdaten von Lufthansa Airlines synchronisiert

und von den Fluglärmsachverständigen und -experten des DLR auf Auffälligkeiten untersucht wurden. Ein Anwendungsfall des Prozesses waren störende Fluggeräusche im Endanflug von Airbus A320neo-Flugzeugen. Es konnte gezeigt werden, dass der Prozess prinzipiell funktioniert, sodass er auch bei künftigen ähnlichen Fragestellungen angewendet werden kann.

Die Lufthansa Group unterstützte das DLR auch im Berichtsjahr bei der Weiterentwicklung des „Low Noise Augmentation System“ (LNAS) zur Optimierung von An- und Abflügen. LNAS nutzt Flugzeugdaten, um Empfehlungen bezüglich optimaler Konfiguration und Geschwindigkeit zu ermitteln. Dabei untersucht das DLR, wie sich An- und Abflüge im Rahmen der Sicherheitsvorgaben effizienter und leiser gestalten lassen. Im Rahmen eines im Vorjahr gestarteten Projekts wird Lufthansa Airlines das DLR mit Flugdaten unterstützen, die zur Entwicklung der neuen LNAS-Abflug-Funktionalität benötigt werden. Die Vorbereitungen hierfür starteten im Berichtsjahr, die Datenlieferung soll 2024 erfolgen.

Entwicklung optimierter Flugverfahren und Flugrouten gemeinsam mit den Systempartnern

Die Optimierung des vertikalen Flugprofils (Flugverfahren) und der horizontalen Flugführung (Flugrouten) trägt zur Lärmreduktion bei. Die Lufthansa Group ist auf diesem Gebiet zum Beispiel mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) und internationalen Partnern aktiv. Die folgenden Beispiele wirken sich in der Regel auch auf Treibstoffverbräuche aus und haben deshalb eine Klimarelevanz → **Klimaschutz, S. 79**.

Die moderne, satellitengestützte Navigationstechnologie „Required Navigation Performance“ (RNP), mit der die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) eine erforderliche Navigationsleistung für Luftfahrzeuge definiert hat, spielt eine wichtige Rolle bei der Einführung neuer Flugverfahren an europäischen Flughäfen. Seit November 2022 wird in Wien das neue lärmreduzierende, innovative RNP-Anflugverfahren evaluiert. Das Verfahren wird von Austrian Airlines regelmäßig insbesondere in den lärmsensiblen Nachtstunden angewendet. Im Jahr 2024 soll eine Auswertung der Anflüge und

Evaluierung der Ergebnisse erfolgen. Die Einführung einer neuen, verkürzten RNP-Abflugroute in Stuttgart erfolgte im Februar 2023 durch den Start eines einjährigen Probebetriebs, in dessen Rahmen auch Lärmmessungen durchgeführt werden. Seither darf die neue Abflugroute bis zu zweimal je Stunde genutzt werden, so auch von Flugzeugen der Lufthansa Group. Die Erprobung wird weiterhin von Expertinnen und Experten der Lufthansa Airlines und von Eurowings begleitet.

Dialog mit den Flughafenanrainern und weiteren Interessengruppen

Über technische und operationelle Verbesserungen hinaus engagiert sich die Lufthansa Group seit vielen Jahren in verschiedenen Dialogforen mit Flughafenanrainern, unter anderem in Frankfurt und Wien. Die Expertinnen und Experten der Lufthansa Group engagieren sich dabei in den multilateralen Arbeitsgruppen bei der Entwicklung aktiver Schallschutzmaßnahmen.

Am Standort Frankfurt ist Lufthansa Airlines (in Vertretung der Lufthansa Group) in der Allianz für Lärmschutz zusammen mit der hessischen Landesregierung, der Fraport AG, dem Forum Flughafen und Region, der Deutschen Flugsicherung und dem Luftfahrtverband BARIG aktiv. Die Fluggesellschaft ist dabei ein maßgeblich gestaltendes Mitglied des Expertengremiums „Aktiver Schallschutz“ und seiner Unterarbeitsgruppen. Der Schwerpunkt dieser Aktivitäten liegt in der Optimierung von Flugverfahren und der Reduzierung des Lärms an der Quelle. In diesem Zusammenhang hat das Forum Flughafen und Region im März 2023 die 5. Internationale Konferenz Aktiver Schallschutz (ICANA 23) unter dem Leitthema „Aktiver Schallschutz an der Quelle“ durchgeführt. An deren Planung und Durchführung beteiligte sich die Lufthansa Group aktiv.

Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Stakeholdern, wie zum Beispiel Flughafenbetreibern, Behörden und Gemeinden, arbeitet die Lufthansa Group ebenfalls aktiv und freiwillig in einigen vom deutschen Luftverkehrsgesetz für die Großflughäfen vorgegebenen Fluglärmkommissionen und in der Arbeitsgemeinschaft der Deutschen Fluglärmkommissionen mit.



Leistungsindikator

99,6 % der operativen Konzernflotte erfüllen Fluglärmstandard

Verbesserungen im Schallschutz durch die Modernisierung der operativen Konzernflotte zeigen sich in der Anzahl der Flugzeuge, die das 10-Dezibel-Kriterium des ICAO-Kapitel-4-Standards erfüllen oder übererfüllen. Dieser Standard gibt Lärmgrenzwerte vor, wonach alle ab dem Jahr 2006 neu zugelassenen Verkehrsflugzeuge die älteren Kapitel 3-Lärmgrenzwerte kumulativ um 10 Dezibel oder mehr unterschreiten müssen. Zum Stichtag 28. Oktober 2023 (Ende des Sommer-Flugplans) erfüllten 99,6 % der Flugzeuge – und damit nahezu die gesamte operative Konzernflotte – dieses Kriterium.

Abfallmanagement

Konzept

Ein nachhaltiges und effizientes Abfallmanagement zu betreiben ist ein zentraler Bestandteil der Umweltstrategie der Lufthansa Group, um Umweltauswirkungen der Geschäftstätigkeiten zu minimieren und die Rohstoffeffizienz zu verbessern. Dies erstreckt sich auf Konzerngesellschaften aus allen Geschäftsfeldern.

Rahmenkonzept zur systematischen Reduktion von Bordabfällen und Förderung der Kreislaufwirtschaft bei allen Passagier-Airlines definiert

Global variierende Abfallrichtlinien, das zunehmende Bedürfnis der Kundinnen und Kunden nach umweltfreundlicheren Produkten sowie der limitierte Raum an Bord der Passagier-Airlines erfordern im Bereich Bordabfälle einen großen Handlungsbedarf, insbesondere im Rahmen des nachhaltigen Abfallmanagements. Aus diesen Gründen haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group einen gemeinsamen allgemeingültigen Rahmen für den verantwortungsvollen Umgang mit Bordabfällen definiert, der alle Kategorien von Bordabfällen berücksichtigt.

Bordabfälle werden in die drei Kategorien Einwegabfälle, Lebensmittelabfälle und Mehrwegabfälle eingeteilt. Unter Einwegabfällen werden Materialien verstanden, die ohne definierte Kreislaufprozesse nach einmaliger Verwendung an Bord oder nach dem Flugereignis zu Abfall werden. Lebensmittelabfälle können sowohl während als auch nach dem Flugereignis anfallen. Zu Mehrwegabfällen gehören Materialien, die bereits im Kreislauf gehandhabt werden, jedoch zu einem späteren Zeitpunkt ohne nachgelagerte Kreislaufprozesse zu Abfall werden.

Das Konzept zur umfänglichen Abfallreduktion basiert auf der Abfallhierarchie der EU-Richtlinie 2008/98/EG. Handlungsgrundlage für ein zunehmend kreislauffähiges Abfallmanagement von Bordabfällen bieten die „R-Strategien“ der Kreislaufwirtschaft auf Basis der hierarchischen Dimensionen der EU-Abfallhierarchie. Folglich setzt sich der Leitfaden für die systematische Reduktion von Bordabfällen in hierarchischer Abfolge wie folgt zusammen: Reduce – Reuse – Recycle – Recover – Replace, also: reduzieren – wiederverwenden – wiederverwerten – rückgewinnen – ersetzen. Im Jahr 2023 wurde dieses Konzept etabliert, um die Abfallziele der Lufthansa Group Passagier-Airlines zu erreichen.

Internationale sowie nationale Vorschriften für die Behandlung von Bordabfällen schränken die Umsetzung des Konzepts jedoch ein. Die Lufthansa Group setzt sich deshalb auch dafür ein, eine Vereinbarkeit von nachhaltiger Entwicklung und politischen Rahmenbedingungen im Bereich Abfallmanagement zu erzielen. Für eine effiziente Reduzierung von Bordabfällen werden außerdem unterschiedliche Akteure entlang der Wertschöpfungskette wie Hersteller, Catering-Partner, Kabinenmitarbeitende, operatives Abfallmanagement der Lufthansa Group und Entsorgungsunternehmen einbezogen. Darüber hinaus engagiert sich das Lufthansa Group Produktmanagement der Passagier-Airlines in verschiedenen internationalen Gremien, wie den Arbeitsgruppen „Sustainable Cabin“ und „Smarter Handling of International Catering Waste“ des Branchenverbands IATA. Mit der regelmäßigen Teilnahme an gemeinsamen Austauschformaten werden Erfahrungen, Herausforderungen und Wissen geteilt sowie konkrete gemeinsame Projekte, wie

zum Beispiel transatlantische Recycling-Tests oder politisches Engagement für bessere Bedingungen, lanciert. Gemeinsam soll das Ziel eines nachhaltigen Umgangs mit Ressourcen an Bord erreicht werden.

Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik fokussieren sich auf Ressourcenschonung und Zirkularität

Wesentliche Bestandteile des Abfallkonzepts der Lufthansa Cargo sind die Abfallvermeidung sowie die Abfallreduzierung und Ressourcenschonung. Bei Lufthansa Cargo sind Lademittel- und Ladehilfsmittel notwendige Artikel, um den Luftfrachttransport sicher zu stellen. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Artikel zur Mehrfachnutzung, die erst nach deren Nicht-Reparierbarkeit oder nach Ablauf des Gültigkeitsdatums gemäß internationalen luftfrachtspezifischen Regularien bei zertifizierten Lademitteln zu Abfällen werden. Einzelne Ladehilfsmittel sind Einwegmaterialien aufgrund ihrer Beschaffenheit oder weil es die internationalen Vorschriften vorgeben. Mit Akteuren der Wertschöpfungskette wie Herstellern, Bereitstellern, Handling-Partnern, Verbänden und Entsorgern findet eine enge Zusammenarbeit statt, um die Wiederverwendung auf der einen und die Kreislaufwirtschaft auf der anderen Seite zu optimieren. So hat zum Beispiel die zum Schutz der Fracht eingesetzte Kunststoffolie durch die Zusammenarbeit mit dem Hersteller einen Rezyklatanteil von 10 % erreicht und ausgewählte Lade- und Ladehilfsmittel werden durch Upcycling aufbereitet.

Im Rahmen ihrer Tätigkeiten als Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleister in der Luftfahrtindustrie werden bei Lufthansa Technik durch die Instandhaltungen, Reparaturen und Nutzungszeitverlängerungen knappe und wertvolle Ressourcen im Wirtschaftskreislauf gehalten und damit ein wichtiger Beitrag zur Kreislaufwirtschaft in der Luftfahrtindustrie geleistet. Die bei Instandhaltungsprozessen anfallenden Abfälle werden möglichst sortenrein gesammelt und anschließend behördlich genehmigten Entsorgungswegen zugeführt. Triebwerkschrott beispielsweise wird nach einer überwachten Zerstörung, die eine weitere Verwendung ausschließt, beim Verwertungsunternehmen noch einmal in unterschiedlich wertvolle Legierungen getrennt.



Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Verankerung des Abfallmanagements in der Umweltstrategie der Lufthansa Group obliegt dem Bereich Corporate Responsibility.

Die Steuerung und Koordination, Konzeption, Zielsetzung und Überwachung auf Konzernebene wird für das Thema Bordabfälle von den Lufthansa Group Bereichen Corporate Responsibility und Produktmanagement gemeinsam vorangetrieben. Um die konzernweite Vernetzung sicherzustellen, ist eine Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der Passagier-Airlines etabliert, die sich regelmäßig zu den jeweiligen Fortschritten und Herausforderungen austauscht sowie gemeinsam Standards erarbeitet.

Die individuelle Konzeption und Maßnahmenplanung zur Zielerreichung sowie die Bewertung von deren Wirksamkeit liegt in der Verantwortung des Lufthansa Group Produktmanagements sowie der Passagier-Airlines. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt dezentral und eigenständig durch die Passagier-Airlines.

Das Real Estate Management der Lufthansa Group ist für das Entsorgungskonzept und die Übernahme der Abfallerzeugerpflichten für die Lufthansa Cargo an ihren Drehkreuzen verantwortlich. Das eigene Infrastrukturmanagement der Lufthansa Cargo ist für das Abfalltrenn- und Sammelkonzept an ihren Drehkreuzen zuständig. Darüber hinaus arbeiten im Rahmen des bei Lufthansa Cargo etablierten Umweltmanagementsystems Umweltkoordinatoren in den Bereichen Global Handling, Procurement und Entsorgungsmanagement eng mit dem Lademittelmanagement der Tochtergesellschaft Jettainer und dem Real Estate Management der Lufthansa Group zusammen, um die nachhaltige Entwicklung vom Anfang der Wertschöpfungskette, also Herstellung und Nutzung der Lade- und Hilfsmittel, bis zum Ende bei der Entsorgung sicherzustellen.

Bei Lufthansa Technik ist das Abfallmanagement bei ihrem Vorstand verankert. Dieser verabschiedet Ziele zur Abfallreduktion und zur Förderung der Kreislaufwirtschaft. Die Koordination und Überwachung der Zielerreichung erfolgen durch den Bereich Umweltmanagement. Im Integrierten Managementsystem sind verbindliche Prozesse beschrieben, die die Konformität mit den anzuwendenden Regularien für Lufthansa Technik sicherstellen sollen.

Ziele

Passagier-Airlines fokussieren sich auf die Reduktion von Einweg- und Lebensmittelabfällen an Bord

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben sich zum Ziel gesetzt, einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen an Bord zu pflegen. Aufgrund der Dringlichkeit bezüglich akuter Umweltauswirkungen, politischer Rahmenbedingungen, aber auch der Kundenerwartungen wurden konkrete Zielsetzungen für 2025 zu den Kategorien Einwegabfälle und Lebensmittelabfälle priorisiert.

Einwegabfälle

Für die Passagier-Airlines ist es sehr wichtig, dass endliche Ressourcen möglichst lange im Wertstoffkreislauf verbleiben können, um somit deren Verbrauch zu verringern. Entsprechend sehen die Passagier-Airlines vor, ab 2025 alle Plastik- und Aluminiumartikel von Bord in die Kreislaufwirtschaft zu überführen und damit gänzlich auf Einwegplastik und Einwegaluminium im Kundenerlebnis an Bord zu verzichten.

Lebensmittelabfälle

Die Passagier-Airlines beabsichtigen bis 2025 50 % der Lebensmittelabfälle bezogen auf das Gewicht auf Kurzstreckenflügen im Vergleich zu 2019 zu reduzieren.

Auch auf Langstreckenflügen sollen Lebensmittelabfälle vermindert werden. Aufgrund der hierfür noch nicht ausreichenden Datenqualität arbeiten die Passagier-Airlines gemeinsam mit den Catering-Partnern daran, die Datentransparenz zu Lebensmittelabfällen an Bord ausreichend zu verbessern. Es

ist geplant, ab dem Jahr 2025 auf Basis der erlangten Datentransparenz auch für Langstreckenflüge Zielsetzungen zu formulieren.

Mehrwegabfälle

Da der Fokus der Zielsetzungen primär auf der Reduktion von Einwegabfällen und Lebensmittelabfällen liegt, planen die Passagier-Airlines der Lufthansa Group, für das Handlungsfeld Mehrwegabfälle ab 2025 ein Ziel zu definieren.

Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik zielen auf Erhöhung ihrer Recyclingquote ab

Derzeit werden 99 % der Abfälle (nur Tagesgeschäft, ohne Abfälle aus Bau- und Sanierungsmaßnahmen) an den Drehkreuzen von Lufthansa Cargo zur Energiegewinnung genutzt oder recycelt. Lufthansa Cargo hat sich zwei konkrete Ziele bis 2025 gesetzt, um die diesbezügliche Recyclingquote zu erhöhen. Am Drehkreuz Frankfurt soll der Anteil von Abfällen, der zurück in den stofflichen Kreislauf geht, bis 2025 auf 40 % erhöht werden. Des Weiteren strebt Lufthansa Cargo an, die weltweite Recyclingquote von Plastikfolie bis 2025 auf 100 % zu steigern.

Lufthansa Technik verfolgt bereits seit 2018 definierte Umweltziele. Ein zentrales Umweltziel der Lufthansa Technik Gruppe ist dabei die Erhöhung der Recyclingquote auf 75 % bis 2025.

Maßnahmen

Passagier-Airlines reduzieren Bordabfälle in allen Kategorien

Im Berichtsjahr wurden in allen drei Abfallkategorien an Bord Maßnahmen zur Abfallreduzierung eingeleitet und umgesetzt. Eine spezifische Umsetzung erfolgt aufgrund unterschiedlicher Produkt- und Streckenkonzepte individuell bei den Airlines.

Einwegabfälle

Im Berichtsjahr haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group begonnen, einen strukturierten Maßnahmenplan für alle Einwegartikel aus Plastik und Aluminium zu entwickeln.



Dieser sieht vor, auf Airline- und Artekelebene individuelle Maßnahmen mit klaren Zielvorgaben für die Umsetzung zu definieren, um eine übergeordnete Planung, Messung und Steuerung des gruppenweiten Zielerreichungsstatus zu ermöglichen. Bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen werden Synergien genutzt, da die Airlines, trotz unterschiedlicher Service- und Beladekonzepte, ähnliche Einwegplastik- und Aluminiumartikel verwenden. Angestrebt wird, dass Ergebnisse gruppenweit genutzt und bestmöglich umgesetzt werden.

Zu den 2023 umgesetzten Maßnahmen zählen zum Beispiel das Ersetzen von Einwegplastikartikeln durch Mehrwegartikel. So hat Lufthansa Airlines den im Vorjahr erfolgreich getesteten Einsatz eines Mehrwegbechers auf Kurzstreckenflügen in der Economy Class im Berichtsjahr implementiert und den bislang eingesetzten Einwegplastikbecher ersetzen können. Auch Brussels Airlines hat in der Business Class auf der Kurzstrecke die bisherigen Einwegplastikartikel durch Mehrwegbesteck und -teller ersetzt.

Zusätzlich zu dem bereits im Jahr 2022 gestarteten Projekt „Closed Loop“ bei Lufthansa Airlines und Discover Airlines, bei dem PET-Flaschen in einem geschlossenen Recyclingkreislauf wieder als PET-Flaschen verwendet werden, wurde 2023 begonnen, die Erweiterung des Konzepts auch für geeignete Becher und Deckel von Essensschalen zu prüfen. Eine Umsetzung ist bei erfolgreichem Verlauf im Jahr 2024 geplant.

Bezüglich des Austauschs von Einwegplastikverpackungen durch Materialien aus nachwachsenden Rohstoffen wurden im Berichtsjahr bei verschiedenen Airlines in spezifischen Klassen Verpackungsmaterialien ersetzt. Dazu zählen unter anderem die Verpackung von Einwegbestecken, Mahlzeitendeckel oder auch Ohrstöpsel.

Eine Herausforderung bei der Reduktion von Einwegartikeln an Bord stellt das wechselnde Angebot und die daraus resultierende Abhängigkeit der Passagier-Airlines von nachhaltigen Lösungen der Produkthanbieter dar. Deshalb sind die

Passagier-Airlines der Lufthansa Group im Berichtsjahr den Dialog mit Lieferanten eingegangen mit dem Ziel, dass diese ihre Auswahl an nachhaltigeren Optionen ausweiten.

Lebensmittelabfälle

Um eine standardisierte und systematische Überwachung der Lebensmittelabfälle bei allen Passagier-Airlines zu etablieren und auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse geeignete Steuerungs- und Veränderungsmaßnahmen abzuleiten, wurde 2023 wie im Vorjahr eine konzernweite Erhebung der Lebensmittelabfälle mit einem gemeinsamen Minimalstandard durchgeführt. Hierbei wurden im Berichtsjahr die bereits 2022 begonnenen Testläufe auf Flügen von Lufthansa Airlines durch die Verwendung von künstlicher Intelligenz weitergeführt. Durch den Einsatz von Waagen, Kameras und algorithmischer Erkennung werden die Speisereste auf den jeweiligen Tablett erfasst und analysiert. Dabei wird die Verwendung dieser Technologien für zukünftige Routineeinsätze und Prozesse getestet. Des Weiteren sollen die Ergebnisse auch zeigen, ob eine genauere und kontinuierliche Messung von Lebensmittelabfällen eine datengetriebene Steuerung der Belademengen ermöglichen kann.

Lebensmittelmengen bei Passagier-Airlines, die ein Kaufangebot auf Kontinentalflügen anbieten, werden auf Basis der Verkaufszahlen mit Hilfe eines Algorithmus gesteuert und vorausschauend geplant. 2023 wurde dadurch der Anteil der weggeworfenen verderblichen Produkte dieser Passagier-Airlines im Durchschnitt um 53 % im Vergleich zum Basisjahr 2019 reduziert. Der Anteil der weggeworfenen verderblichen Produkte der Brussels Airlines ist in dem Wert nicht enthalten, da im Berichtsjahr keine Messungen vorgenommen wurden. Für das Jahr 2024 ist geplant, auch den Anteil der Brussels Airlines zu erheben.

Ergänzend hat Lufthansa Airlines im Berichtsjahr zwei Konzepte, die bereits bei SWISS und Austrian Airlines eingeführt sind, übernommen. Neben dem „To go“-Angebot, bei dem auf dem letzten Abendflug alle an Bord zu kaufenden Frischeprodukte zu einem reduzierten Preis erworben werden können, haben

Kundinnen und Kunden bei allen drei Airlines nun die Möglichkeit, Vorbestellungen auf der Kurzstrecke in der Economy-Class zu tätigen und Angebote zur Vorauswahl in der Business- und First Class auf der Langstrecke zu wählen. So sollen Lebensmittelabfälle schon vor dem Flugereignis vermieden werden. Durch das „To go“-Angebot konnten beispielsweise bei SWISS die Lebensmittelabfälle im Berichtsjahr um 2.957 Kilogramm reduziert werden.

Mehrwegabfälle

Die Lufthansa Group strebt mit ihren Maßnahmen an, durch eine verlängerte Lebensdauer von Mehrwegartikeln beziehungsweise durch zirkuläre Verwertungswege zur Abfallreduzierung beizutragen und Umweltauswirkungen zu minimieren.

SWISS hat im September 2022 einen Testlauf in Zusammenarbeit mit einem Partner für Textilienverwertung durchgeführt. Ziel war es, nicht mehr benötigte Textilien aus den Flugzeugen einem routinemäßigen Recycling- und alternativen Verwertungsprozess zuzuführen. Die erfolgreiche Validierung der Testergebnisse hat dazu geführt, dass SWISS den Prozess einer Deckenwiederverwertung im Berichtsjahr in ihre Routineabläufe integriert hat. So wurden 2023 766 Kilogramm Passagierdecken zu Isolationsmaterial oder Putzlappen verarbeitet. Neben den Passagierdecken konnten im Berichtsjahr auch weitere Textilien für ein Textilrecycling genutzt werden, bei dem Baumwollgarn gewonnen wird. So wurden weitere 925 Kilogramm ins lineare Recycling überführt. Zudem hat SWISS das Recycling und die Wiederbeladung von Amenity-Kits in allen Reiseklassen zusammen mit dem Reinigungspartner im Berichtsjahr eingeführt.



Informationsangebot zu Nachhaltigkeitsthemen für Mitarbeitende wird erweitert

Um nachhaltige Entwicklungen an Bord zu fördern, gibt es bei Lufthansa Airlines, SWISS und Austrian Airlines Ambassador-Programme bezüglich Nachhaltigkeit in der Kabine. Im Rahmen dieser Programme machen bestimmte Kabinenmitarbeitende als Botschafterinnen und Botschafter ihre Kolleginnen und Kollegen auf die Thematik aufmerksam, erkennen Potenziale und tragen diese an die verantwortlichen Schnittstellen heran. Um Mitarbeitende weitergehend über aktuelle Nachhaltigkeitsthemen im Unternehmen zu informieren, haben SWISS und Lufthansa Airlines spezielle Räumlichkeiten etabliert. So hat SWISS im Berichtsjahr dedizierte Briefingräume als „Fly Greener Briefingräume“ umgestaltet und Lufthansa Airlines die „Green Corner“ eingerichtet.

Lufthansa Cargo gestaltet die Abfalltrennung gemeinsam mit ihren Dienstleistern

Lufthansa Cargo setzt seit 2022 zum Schutz der Fracht eine Kunststofffolie mit 10 % Rezyklatanteil ein und arbeitet an einer Lösung, den Kreislauf dafür zu schließen. Durchgeführte Tests haben gezeigt, dass bei der Rückführung zum Hersteller der Anteil an enthaltenen Fremdmaterialien zu hoch für ein direktes stoffliches Recycling ist. Infolgedessen hat Lufthansa Cargo im Berichtsjahr gemeinsam mit ihren Dienstleistern die Abläufe zur Abfalltrennung am Drehkreuz Frankfurt überarbeitet. Hierzu wurden dedizierte Abfallsammelplätze eingerichtet und mit Beschilderung zu den Trennarten versehen. Die Mitarbeiterkommunikation umfasste Illustrationen an Informationstafeln über die einzuhaltende Abfalltrennung, aber auch Negativbeispiele. Zusätzlich wurde im Berichtsjahr mit einem Hersteller von zertifizierten Gurten ein Konzept für einen geschlossenen Kreislauf erarbeitet. In einem Praxistest wurden nicht mehr nutzbare Gurte zur Verwertung an den Hersteller zurückgeführt. Aufgrund des positiven Ergebnisses soll der Prozess im Jahr 2024 als Standardprozess eingeführt werden.

Neues Reststoffsammelzentrum der Lufthansa Technik optimiert die Abfallbewirtschaftung

Im Rahmen einer Flächenoptimierung wurde mit einem Investitionsvolumen von 5,8 Mio. EUR am Standort Hamburg im Vorjahr ein neues Reststoffsammelzentrum erbaut. Der Betrieb konnte 2023 aufgenommen werden. Der Neubau mit einer Fläche von 2.100 Quadratmetern ermöglicht durch die zusätzliche Fläche die Aufstellung weiterer Container. Dadurch können aus den bestehenden Abfallströmen weitere Abfallfraktionen separiert werden, die einer Verwertung sortenrein zugeführt werden. Die Bewirtschaftung der Abfälle soll somit optimiert werden.

Leistungsindikatoren

Leistungsindikatoren der Lufthansa Group sind definiert

Gemäß den Zielsetzungen der Lufthansa Group zur Abfallduzierung und der Schonung endlicher Ressourcen wurden im Berichtsjahr geeignete Leistungsindikatoren definiert, um die Wirksamkeit aufgesetzter Maßnahmen zu messen und eine Steuerung der Zielerreichungsgrade zu ermöglichen. Diese Kennzahlen werden ab 2024 für die Messung herangezogen.

Die Recyclingquote der Lufthansa Technik sowie der Anteil an Abfällen der Lufthansa Cargo, die zurück in den stofflichen Kreislauf gingen, lagen für das Berichtsjahr zum Zeitpunkt der Berichtsveröffentlichung noch nicht vor. Bezüglich der Recyclingquote von Plastikabfällen der Lufthansa Cargo wird die Erhebung der Messwerte erarbeitet.

KUNDENBELANGE



Hohe Kundenzufriedenheit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group legt höchsten Wert auf die Sicherheit im Flugverkehr und das Wohlbefinden der Passagiere. Um diesen Anspruch zu erfüllen, verfügen alle Fluggesellschaften innerhalb der Lufthansa Group über ein umfassendes Sicherheitsmanagementsystem. Alle zwei Jahre überprüfen unabhängige Auditoren im Rahmen des IATA Operational Safety Audit (IOSA) die konzernweit geltenden Sicherheitsstandards.

Eine hohe Kundenorientierung, operative Stabilität, innovative Produkte und Services sowie der Fokus auf Qualität sind für einen Dienstleistungskonzern wie die Lufthansa Group essenziell. Im Fokus stehen dabei verlässliche Reiselösungen, zuverlässige Kundenservices, individuelle Erlebnisse sowie einfache und flexible Prozesse als Voraussetzung für eine langfristige Kundenbeziehung. Investitionen in eine moderne Flugzeugflotte und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Angebots – auch im Hinblick auf Nachhaltigkeit und digitale Services – sollen das Fliegen für die Kundinnen und Kunden der Lufthansa Group attraktiv gestalten.

Wie im Vorjahr verzeichnete die Lufthansa Group auch im Berichtsjahr eine anhaltend hohe Nachfrage. In Kombination mit infrastrukturellen Engpässen führte dies insbesondere in den Hauptreisezeiten zu Beeinträchtigungen in der operativen Stabilität des Flugbetriebs. Dies äußerte sich unter anderem in Flugverspätungen, Umsteige Problemen sowie verspätetem



oder verloren gegangenem Gepäck. Die Lufthansa Group hat daher gezielt in Maßnahmen investiert, um die operative Stabilität der Passagierfluggesellschaften innerhalb des Konzerns zu stärken und Produkte und Services entlang der gesamten Reisekette, während jeder einzelnen Phase der Flugreise zu verbessern. Wobei die Reisekette den vollständigen Ablauf einer Reise, beginnend mit der Buchung eines Fluges, gefolgt von den verschiedenen Phasen wie Check-in, Sicherheitskontrolle, Boarding, Flug, Landung und schließlich den Aufenthalt am Zielort. Sie umfasst alle Schritte und Dienstleistungen, die ein nahtloses und ganzheitliches Reiseerlebnis gewährleisten sollen.

Datenschutz und -sicherheit spielen eine immer größere Rolle

Der sichere und gesetzeskonforme Umgang mit Daten bildet die Grundlage für eine vertrauensvolle Geschäftsbeziehung zu den Kundinnen und Kunden. Die Lufthansa Group verfügt in ihren Konzerngesellschaften über ein Datenschutzmanagementsystem entsprechend den Anforderungen des EU-weit einheitlichen Datenschutzes (EU-DSGVO). Der Konzern hat eine Datenschutzorganisation etabliert, die sich dezidiert um die Erfüllung der Rechte Betroffener und die Pflichten der Verantwortlichen kümmert. Hierzu wurden intern und extern gut erreichbare Anlaufstellen geschaffen und Prozesse etabliert, um beispielsweise Auskunftersuchen von Betroffenen fristgerecht erfüllen zu können. Aktuelle Informationen zur Verarbeitung personenbezogener Daten werden zudem auf den Internetseiten der Gesellschaften zur Verfügung gestellt. Die Mitarbeitenden der Lufthansa Group werden regelmäßig durch verpflichtende webbasierte Schulungen für Datenschutz und Datensicherheit sensibilisiert. Darüber hinaus soll Cyber-Risiken, deren Bedeutung durch die zunehmende Digitalisierung von Geschäftsprozessen gestiegen ist, umfassend vorgebeugt werden. → **Chancen- und Risikobericht, S. 125.**

Operationelle Stabilität

Konzept

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind wesentliche Kriterien der operationellen Stabilität

Eine hohe Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind die Basis für ein zufriedenstellendes Reiseerlebnis der Kundinnen und Kunden. Um dies zu erreichen, hat die Lufthansa Group Prozesse etabliert, die die koordinierte Planung und Zusammenarbeit des operativen Bereichs mit allen Beteiligten inklusive der Systempartner, wie zum Beispiel Flughafenbetreiber und Flugsicherheit, beinhalten. Der tägliche Flugbetrieb wird durch die „Hub Control Center“ der Lufthansa Group Airlines kontinuierlich überwacht und alle betrieblichen Abläufe werden von hier gesteuert. Über regelmäßige Berichte der operationellen Leistung identifiziert das Management der Airlines Handlungsfelder und initiiert Maßnahmen zur Steigerung der operationellen Stabilität.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Verantwortung für operationelle Stabilität liegt bei den Airlines der Lufthansa Group. Im Vorstandsressort „Flotte & Technologie“ werden übergreifende und für alle Airlines der Lufthansa Group gültige Standards erarbeitet und Transparenz über die operative Leistungserbringung in der Lufthansa Group geschaffen.

Neben regelmäßigen Informationen an den Vorstand der Lufthansa Group besprechen und verabschieden die Chief Operations Officers von Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings und Lufthansa Cargo gemeinsam mit den verantwortlichen funktionalen Leitenden für Flugbetrieb, Bodenabfertigung, Safety & Security und für das technische Flottenmanagement die Analyseergebnisse und Maßnahmen zur Verbesserung der operationellen Stabilität in den monatlich tagenden „Operations Boards“.

Darüber hinaus gibt es, auch unter Einbezug von Systempartnern, übergreifende Leistungsdialoge für operative Prozesse der Lufthansa Group Airlines. In diesen werden die aktuelle Leistungserbringung diskutiert, etwaige Verbesserungspotenziale identifiziert und gemeinsam Ziele festgelegt.

Ziele

Sicherer, pünktlicher und zuverlässiger Flugbetrieb soll gewährleistet werden

Operationelle Stabilität ist Voraussetzung für eine hohe Kundenzufriedenheit. Oberstes Ziel aller Lufthansa Group Airlines ist die Durchführung eines sicheren, pünktlichen und zuverlässigen Flugbetriebs.

Zentrale Leistungsindikatoren für die Beurteilung der operationellen Stabilität sind die Abflugpünktlichkeit und die Regelmäßigkeit der Airlines. Während die Lufthansa Group über ihre Pünktlichkeit bereits regelmäßig berichtet, wird 2023, aufgrund von häufigeren Flugstreichungen im Sommer 2022 und 2023, ergänzend über die Regelmäßigkeit geplanter Flugdurchführung berichtet.

Als pünktlich werden, wie international üblich, alle Flüge bezeichnet, die bis spätestens 15 Minuten nach der geplanten Abflugzeit zum Start rollen. Ziel für Lufthansa Airlines, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings ist es, 85 % aller Flüge pünktlich abzufertigen, während die Swiss 80 % anstrebt. Die Regelmäßigkeit gibt den Anteil der durchgeführten Flüge an, die nicht kurzfristig aus operationellen Gründen storniert wurden. Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group streben an, mindestens 99 % aller Flüge durchzuführen, die 72 Stunden vorher geplant waren.

Maßnahmen

Die operationelle Stabilität kann nicht allein durch die Airlines der Lufthansa Group sichergestellt werden. Weiterhin hohe Personalengpässe in verschiedenen Bereichen des Luftverkehrs und gestörte Lieferketten von notwendigen Ersatzteilen



sind nach wie vor spürbar. In diesem Umfeld sind neben internen operativen Verbesserungen übergreifende Lösungen im Luftverkehrssystem erforderlich, um das weiter ansteigende Passagiervolumen zu bewältigen.

Optimierte Planungsprozesse und Produktverbesserungen tragen zu stabilerem Flugbetrieb und verbesserten Abläufen bei

Aufgrund der im Vorjahr wegen Personalengpässen in verschiedenen Bereichen des Luftfahrtssystems aufgetretenen Flugunregelmäßigkeiten wurden die Flugangebote der Lufthansa Group im Berichtsjahr frühzeitig auf die Leistungsfähigkeit aller Systempartner wie Flughäfen, Bodenabfertigungsdiensten und der Flugsicherung ausgerichtet. Unterstützt durch Neueinstellungen in den operativen Bereichen der Lufthansa Group sowie bei ihren Systempartnern konnte dadurch der Flugbetrieb ausgeweitet werden, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden. Der Austausch mit den verschiedenen Akteuren im Luftverkehrssystem wird kontinuierlich fortgeführt, um Änderungen der Leistungsfähigkeit frühzeitig in der Planung des Flugbetriebs zu berücksichtigen.

Die Airlines der Lufthansa Group haben auch Prozess- und Produktverbesserungen etabliert, um Abläufe für Kundinnen und Kunden zu verbessern. Beispiele hierfür sind die Einführung eines direkten Gepäcktransfers bei sehr kurzen Umsteigezeiten und die Einrichtung eines zentralen Gepäck Support Center, das bei der schnellen und zuverlässigen Zustellung von zurückgelassenem Gepäck unterstützt. Für die verkehrsreichen Sommermonate 2023 hat der Vorstand zusätzlich eine „Sommer-Task-Force“ mit Teilnehmenden aus der Produktentwicklung und aus den operativen Bereichen aufgesetzt, die bei der Umsetzung von Maßnahmen mit zusätzlichen Ressourcen unterstützten.

Leistungsindikatoren

Abflugpünktlichkeit und Regelmäßigkeit der Lufthansa Group Airlines liegen in den verkehrsreichen Sommermonaten über Vorjahreswerten

Über das gesamte Geschäftsjahr betrachtet haben sich die Abflugpünktlichkeit mit 65,3 % (Vorjahr 65,9 %) und die Regelmäßigkeit mit 97,8 % (Vorjahr 97,9 %) nur geringfügig zum Vorjahr verändert. Dies ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass das Frühjahr 2022 noch von deutlich reduziertem Flugaufkommen und einer damit einhergehend hohen operationellen Stabilität geprägt war, während die operationelle Stabilität im Frühjahr 2023 von zahlreichen externen Streiks an verschiedenen deutschen Flughäfen belastet wurde.

Dagegen konnte mit den ergriffenen Maßnahmen im verkehrsreichen Sommer sowohl die Pünktlichkeit als auch die Regelmäßigkeit verbessert werden. In den Sommermonaten Juni/Juli 2023 lag die Abflugpünktlichkeit mit 58 % deutlich höher als im Vorjahr (48 %). Eine weitere Verbesserung der Leistungsindikatoren wurde jedoch vor allem durch Kapazitätsengpässe bei der europäischen Flugsicherung eingeschränkt, die 19 % aller Verspätungen der Lufthansa Group Airlines verursachten. Auch die Engpässe an qualifiziertem Personal bei den Bodenverkehrsdienstleistern konnten nicht ausreichend behoben werden, da gleichzeitig die Passagierzahlen der Lufthansa Group im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen sind.

Produkt und Services

Konzept

Kundenbedürfnisse stehen im Mittelpunkt der Produkt- und Serviceentwicklung

Die Lufthansa Group richtet sich angesichts veränderter Angebots- und Nachfragestrukturen stärker auf die individuellen Bedürfnisse und Wünsche der Kundinnen und Kunden aus und strebt dabei an, das Versprechen des Premium-Anspruchs für sich selbst und die Kundinnen und Kunden zu erfüllen. Durch individuelle Wertschätzung, mit maßgeschneiderten Lösungen und durch persönliche Interaktionen sollen langfristige Kundenbeziehungen aufgebaut werden. Dabei liegt der Fokus auf Bereichen, die für Kundinnen und Kunden von hoher Bedeutung sind, den Wiederkauf beeinflussen und letztlich zur Wertschöpfung für die Lufthansa Group beitragen.

Die Umsetzung erfolgt durch einen integrierten Ansatz, der ein ganzheitliches verknüpftes Angebot von physischen Produkten wie Sitze oder Lounges, aufmerksame Dienstleistungen der Mitarbeitenden an Bord und am Boden sowie digitale Lösungen entlang der Reisekette umfasst. Im Rahmen eines stärkeren Kundenfokus bindet die Lufthansa Group ihre Kundinnen und Kunden bei ihren Produktentwicklungen mit ein. Hiermit wird eine Verbesserung des Reiseerlebnisses, insbesondere im Premium-Segment, sowohl an Bord als auch am Boden angestrebt.

Die Lufthansa Group erweitert ihr Produktangebot kontinuierlich, um Kundinnen und Kunden zur individuellen Reisegestaltung eine größere Auswahl an verschiedenen wählbaren Produktkomponenten anzubieten. Dabei stehen neben digitalen Lösungen auch die Förderung des interaktiven und persönlichen Dialogs sowie lösungsorientierte Kundenservices im Fokus. Bei der Gestaltung ihres Produkt- und Serviceangebots integriert die Lufthansa Group auch Nachhaltigkeitsaspekte, um der wachsenden Nachfrage nach nachhaltigeren Produkten gerecht zu werden. Dazu zählen Kompensations- oder



Reduktionsangebote für durch Flüge entstandene CO₂-Emissionen, die Vermeidung von Abfällen und ein stetig wachsendes Angebot an intermodalen Reiseoptionen.

Um die Kundenerfahrung zu bewerten und zu verbessern, misst die Lufthansa Group regelmäßig Kundenzufriedenheitswerte und die Weiterempfehlungsrate in Form des Net Promoter Scores (NPS). Dabei nutzt sie ergänzend auch Analyseinstrumente, wie zum Beispiel Kundenfeedback, Trendanalysen, Marktforschungsergebnisse und Wettbewerbsbeobachtungen. Über das „Passenger Satisfaction Tracking“ (PST) werden monatlich über 30.000 Kundenrückmeldungen erhoben und so die Zufriedenheit entlang der gesamten Reisekette gemessen. Dabei werden spezifische Themen, wie der Umgang mit Unregelmäßigkeiten während der Reise oder die Wahrnehmung von nachhaltigeren Reiseangeboten, vertiefend abgefragt. Im Blickpunkt stehen beispielsweise die Kommunikation und Lösung bei Flugverspätungen oder -annullierungen und Gepäckunregelmäßigkeiten. Über die eigens gegründete Online-Plattform „Co-Creation Hub“ werden bereits über 3.100 Teilnehmende im direkten Dialog anhand von Befragungen, Workshops und Interviews aktiv in die frühe Produktentwicklung einbezogen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Ein branchenweit führendes Reiseerlebnis für Kundinnen und Kunden der Lufthansa Group zu entwickeln, nachhaltigeres Reisen zu fördern und moderne digitale Lösungen zu konzipieren obliegt dem Vorstandsressort „Markenführung & Nachhaltigkeit“. Dabei wird besonderer Wert auf funktionsübergreifende Zusammenarbeit, Transparenz und unternehmerisches Denken gelegt.

Der Bereich „Brand Portfolio Management & Global Marketing“ innerhalb des Ressorts „Markenführung & Nachhaltigkeit“ ist seit dem Berichtsjahr für das gesamte Markenportfolio der Lufthansa Group und die globale Marketingstrategie verantwortlich. Dadurch wird angestrebt, eine angemessene

Differenzierung der Marken zu ermöglichen. Zusätzlich ist der Bereich für Marketingaktivitäten in allen Firmenkundenmärkten und für Marketingaktivitäten für Privatkundinnen und -kunden in allen Nicht-Heimatmärkten zuständig. Die Weiterentwicklung des Loyalitätsprogramms der Lufthansa Group Passagier-Airlines fällt ebenfalls in den Zuständigkeitsbereich dieses Bereichs.

Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings und Discover Airlines sind eigenständig verantwortlich für die Ausgestaltung und Umsetzung des Bord- und Bodenprodukts, das Marketing und das Top-Kundenmanagement. Im Customer Commercial Committee treffen sich regelmäßig Vertretende aus den Vorstandsressorts „Markenführung & Nachhaltigkeit“ und „Global Markets & Network“ sowie den Chief Commercial Officer-Ressorts der Airlines, um kundenorientierte Themen zu besprechen und jährlich über das Produktprojektportfolio zu entscheiden.

Ziele

Steigerung der Kundenzufriedenheit ist integraler Bestandteil der Konzernstrategie

Um langfristig wirtschaftlichen Nutzen für die Lufthansa Group und ihre Passagier-Airlines zu generieren, ist es von entscheidender Bedeutung, die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden konsequent zu erfüllen. Das oberste Ziel der Kundenstrategie für alle Passagier-Airlines der Lufthansa Group besteht darin, sowohl die Kundenzufriedenheit als auch die Weiterempfehlungsrate zu erhöhen. Hierfür ist es unabdingbar, die individuellen Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden entlang der gesamten Reisekette zu kennen und zu erfüllen.

Die Bewertung des Erfolgs wird über den Net Promoter Score (NPS) gemessen, der die Bereitschaft der Kundinnen und Kunden zur Weiterempfehlung widerspiegelt. Für Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines ist ein angestrebter NPS-Wert von 50 im Berichtsjahr festgelegt, während für Eurowings ein Zielwert von 45 gilt.

Maßnahmen

Produktangebot zur Erfüllung des Premium-Anspruchs gemeinsam mit Kundinnen und Kunden ausbauen

Im Berichtsjahr konzentrierte sich die Lufthansa Group darauf, das Versprechen des Premium-Anspruchs für sich selbst und die Kundinnen und Kunden zu erfüllen. Dabei wurden gezielt Anpassungen des Produktangebots vorgenommen, um den sich wandelnden Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden hin zu mehr Individualität und Komfort gerecht zu werden. Ein bedeutender Schritt war die öffentliche Vorstellung einer neuen Kabinenausstattung für Langstreckenflüge bei Lufthansa Airlines und SWISS. Diese Initiative basiert auf einer Investition von insgesamt über 2,5 Mrd. EUR, um mehr als 40.000 neue Sitze in über 140 Flugzeugen zu integrieren. Im Entwicklungsprozess stand die Individualisierung des Angebots im Fokus, insbesondere für die Business-Class wurden fünf verschiedene Sitztypen entwickelt, die den variierenden Präferenzen der Kundinnen und Kunden gerecht werden sollen. Gleichzeitig wird an der Entwicklung einer First Class Suite Plus gearbeitet, um ein höheres Maß an Exklusivität anzubieten.

Die Lufthansa Group erweiterte im Berichtsjahr ergänzend das Bordprodukt um Speisen- und Getränkeoptionen sowie im Unterhaltungsangebot bei Lufthansa Airlines, SWISS und Austrian Airlines. Beispielsweise haben die Business-Class-Kundinnen und -Kunden der Lufthansa Airlines seit dem Berichtsjahr Zugang zu einer vielfältigeren Auswahl an kulinarischen Speisen, indem sie aus einem neuen Spektrum von sechs regionalen und saisonalen Menüs wählen können. Des Weiteren wurde auch das Unterhaltungsangebot für junge Passagiere durch mehr Kinderpodcasts, Filme und Audioprogramme erweitert.

Durch das im Berichtsjahr etablierte Programm „Summer Ops Taskforce“ wurden die betrieblichen Abläufe, insbesondere während der stark frequentierten Sommermonate, und damit das Reiseerlebnis für Kundinnen und Kunden verbessert. Optimierte Prozesse am Flughafen beinhalteten beispielsweise die Erweiterung des Self-Service-Bereichs für



Economy-Class-Kundinnen und -Kunden in Frankfurt sowie die Einführung moderner Technologien zur automatisierten Bearbeitung und Weiterleitung von verspätetem Gepäck. Die Gepäcklieferung für über 500.000 Kundinnen und Kunden in Frankfurt und München konnte dadurch beschleunigt werden. Der von der Lufthansa Group in Zusammenarbeit mit dem Flughafenbetreiber in Frankfurt entwickelte Prozess wurde 2023 von der IATA zum neuen Industriestandard erklärt.

Kundenbeziehung mit digitalen Lösungen, Kundenservices und persönliche Interaktionen sollen die Kundenbeziehungen stärken

Im Berichtsjahr implementierte die Lufthansa Group verschiedene Maßnahmen für die Umgestaltung ihrer Kundeninteraktionen. Diese zielten darauf ab, von einer rein transaktionalen Ausrichtung zu einer vertieften, persönlicheren Kundenbeziehung überzugehen.

Eine Erweiterung des Portfolios in den Service-Centern und die verstärkte Automatisierung im Kundenservice sollen es Kundinnen und Kunden beispielsweise ermöglichen, Anliegen selbstständig zu bearbeiten. Digitale Interaktionen werden durch die Lufthansa Group App verstärkt, die im Jahr 2023 eingeführt wurde und seitdem kontinuierlich weiterentwickelt wird. Die Lufthansa Group App und die „Travel ID“, ein persönliches Kundenprofil, bieten Kundinnen und Kunden Zugang zu einer Vielzahl an Services der Lufthansa Group und dem Miles & More-Programm. So soll es den Kundinnen und Kunden ermöglicht werden, ihre Reisen einfacher zu verwalten und bei Bedarf zeitnah Informationen abrufen zu können, insbesondere bei Fragen zum Gepäck oder Buchungsänderungen. Dies ermöglicht eine individuelle Abstimmung von Angeboten und Services auf die persönlichen Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden. Im Berichtsjahr erhielt die App eine Nutzer-Bewertung von 4,5 von 5 Sternen im Apple App Store.

Auch die persönliche Interaktionen mit Kundinnen und Kunden wurde im Berichtsjahr intensiviert. Insgesamt konnte die Erreichbarkeit der Call Center im Berichtsjahr mit einer Quote von über 94 % die Zielvorgabe von 90 % übertreffen. Die

Wartezeiten bei telefonischen Anfragen wurden um 87,5 % reduziert, mit einer durchschnittlichen Wartezeit von weniger als einer Minute. Schriftliche Anliegen wurden ebenfalls effizient bearbeitet, wobei die Bearbeitungszeit beispielsweise bei Lufthansa Airlines von rund 40 Tagen auf stabile drei bis vier Tage seit Mai 2023 verkürzt wurde.

Mit dem im Berichtsjahr überarbeiteten Statusprogramm für Vielflieger, das ab Januar 2024 in Kraft getreten ist, tätigt die Lufthansa Group einen strategischen Schritt weg von einer transaktionalen Sichtweise hin zu einer stärkeren Kundenloyalität und einer höheren Wertschätzung für alle teilnehmenden Kundinnen und Kunden. Dabei fördert die Lufthansa Group Kundenloyalität durch eine größere Auswahl an neuen und exklusiven Angeboten und erweiterten Partnerschaften sowie dedizierte Angebote für Kundinnen und Kunden mit wenigen Flügen pro Jahr. Des Weiteren werden verstärkt Nachhaltigkeitsaspekte in das Kundenloyalitätsprogramm integriert, wie die Anrechnung von nachhaltigeren Tarifen auf Status- und Prämienmeilen oder Spendenaktionen. Diese Maßnahmen sollen das Bestreben nach langfristiger Kundenbindung und -zufriedenheit untermauern.

Angebot an nachhaltigeren Produkten ist erweitert

Die Lufthansa Group ermöglicht ihren Kundinnen und Kunden durch verschiedene Angebote entlang der Reisekette, ihre durch den Flug entstandenen CO₂-Emissionen auszugleichen. Dies erfolgt durch eine freiwillige Kompensation über Klimaschutzprojekte beziehungsweise eine Reduktion durch den Kauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen. Für die CO₂-Kompensation verwendet die Lufthansa Group ausschließlich zertifizierte Projekte mit den höchsten Qualitätsstandards wie den „Gold Standard“ und für neue Technologien auch Verra und Puro Earth. Zu den im Berichtsjahr ergänzend aufgenommenen neuen Technologien zählt zum Beispiel „Biochar“, ein Verfahren zur langfristigen Bindung von CO₂ durch Pyrolyse. Die Lufthansa Group hat sich darüber hinaus der von Airbus gestarteten „carbon-removal initiative“ angeschlossen. Sie gilt als vielversprechende Lösung zur Entnahme von CO₂ aus der Atmosphäre. Bei der sogenannten „Direct Air Carbon Capture

and Storage“ (DACCS)-Technologie wird CO₂ aus der Luft gefiltert und dauerhaft gespeichert. Die Lufthansa Group hat mit Airbus einen Vertrag über den Vorabkauf von verifizierten und dauerhaften Emissionsminderungsgutschriften für 40.000 Tonnen CO₂ aus der DACCS-Technologie geschlossen. Die Zertifikate werden ab 2026 verfügbar sein. Es wurde ein jährlicher Kauf sogenannter „carbon removal credits“ für 10.000 Tonnen CO₂ über den Zeitraum von vier Jahren vereinbart.

Nach den im Vorjahr erfolgreich durchgeführten Tests in ausgewählten Regionen wurde der „Green Fares“-Tarif im Berichtsjahr europaweit eingeführt. Bei diesen Tarifen werden durch den Einsatz von SAF 20 % zusätzliche CO₂-Emissionen reduziert und der Ausgleich der verbleibenden flugbezogenen CO₂-Emissionen durch einen Beitrag zu hochwertigen Klimaschutzprojekten erreicht. Hierbei kommt nur SAF zum Einsatz, welches den Qualitätsstandards nach der Europäischen Renewable Energies Directive, RED II entspricht. Die Nachfrage entwickelt sich seit Einführung mit circa 10 % im innerdeutschen Verkehr und mit circa 3 % im innereuropäischen positiv. Im Herbst 2023 führte die Lufthansa Group die „Green Fares“ testweise in ausgewählten Langstreckenmärkten ein. Hier wird 10 % SAF eingesetzt zur Reduzierung zusätzlicher CO₂-Emissionen und die verbleibenden flugbezogenen CO₂-Emissionen wiederum durch einen Beitrag zu hochwertigen Klimaschutzprojekten ausgeglichen. Bei erfolgreichem Verlauf des Tests ist geplant das Produkt im Jahr 2024 umfassend auf der Langstrecke einzuführen. Im Bereich der Geschäftskunden wurde im Berichtsjahr, neben dem etablierten „Corporate Value Fares“-Programm, bei dem die Emissionen innereuropäischer und inländischer Flugreisen der Geschäftskunden automatisch durch Beiträge zu Klimaschutzprojekten ausgeglichen werden, das Angebot um die „Sustainable Corporate Value Fares“ erweitert. Bei diesem Produkt wird, ähnlich der „Green Fares“, im Europaverkehr der Ausgleich durch eine Mischung aus Reduktion der CO₂-Emissionen durch SAF und Beiträgen zu Klimaschutzprojekten erzielt.

Bereits seit 2021 gibt es das Angebot der Reduktion von CO₂-Emissionen für Lufttransportleistungen auch im Geschäftsfeld



Logistik. Mit dem Service „Sustainable Choice“ können Kunden von Lufthansa Cargo einzelne Sendungen durch ein Portfolio von Klimaschutzprojekten kompensieren oder in Kombination mit SAF CO₂ reduzieren. Global agierenden Spediteuren bietet Lufthansa Cargo ein „Bulk Agreement“ an, das es erlaubt, große Mengen SAF zur Reduktion von CO₂ einzusetzen. Des Weiteren können ganze Charterflüge nachhaltiger operiert werden. So hat Lufthansa Cargo bislang mehr als 200 gemeinsame Flüge mit einem ihrer Kunden unternommen.

Um die Attraktivität angebotener intermodaler Reisen weiter zu steigern, wurden, neben der stetigen Erweiterung der Angebote, alle Bus- und Bahnverbindungen zu und von den Drehkreuzen der Lufthansa Group im Hinblick auf einen einfacheren Wechsel des Verkehrsträgers optimiert. So wurde im Berichtsjahr zum Beispiel die Beschilderung am größten Umsteigepunkt, dem sogenannten „AiRail Terminal“ am Frankfurter Flughafen, verbessert. Darüber hinaus erhalten Kundinnen und Kunden während ihrer Reise durch Ansagen in Zug und Flugzeug sowie durch automatisierte Benachrichtigungen über die Lufthansa Group App umfassende Informationen zum Umsteigeprozess sowie zur Gepäckabgabe und -abholung. → **Klimaschutz, S. 79.**

Des Weiteren wurden im Berichtsjahr verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung von Bordabfällen entwickelt und umgesetzt oder in Teilbereichen bereits etablierte Konzepte auf weitere Airlines erweitert. Beispielsweise können auf dem letzten Abendflug zu kaufende Frischeprodukte nun auch bei Lufthansa Airlines zu reduzierten Preisen erworben und Produkte bereits vor der Flugreise vorbestellt werden. Beide Maßnahmen zielen auf die Reduzierung von Lebensmittelabfällen ab. Darüber hinaus wurden spezifische Einwegartikel

durch Artikel zur Mehrfachnutzung oder auch Einwegplastikverpackungen durch Materialien aus nachwachsenden Rohstoffen ersetzt. Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group konnten im Berichtsjahr in den drei Abfallkategorien Einwegabfälle, Lebensmittelabfälle und Abfälle von Mehrwegprodukten Reduzierungen erzielen. → **Abfallmanagement, S. 90.**

Leistungsindikator

Weiterempfehlungsrate liegt unter Zielwert

Der NPS misst als Kennzahl die Wahrscheinlichkeit, mit der Kundinnen und Kunden ein Unternehmen oder eine Marke weiterempfehlen würden. Für Lufthansa Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines lag der NPS 2023 bei 27 (Vorjahr 33, ohne Brussels Airlines) und damit unter dem Zielwert von 50. Eurowings verfehlte mit einem NPS von 44 (Vorjahr 37) knapp den Zielwert von 45.

Die Gründe für die Abweichung vom angestrebten Zielwert liegen vor allem in Unregelmäßigkeiten des Flugbetriebs sowie beispielsweise in einer verzögerten Gepäkauslieferung. Obwohl die Passagier-Airlines der Lufthansa Group auch auf ein funktionierendes Zusammenspiel von Systempartnern, wie der Flugsicherung, den Flughafenbetreibern und den Abfertigungsdienstleistern, angewiesen sind, spiegelt sich dies in den Bewertungen für die Lufthansa Group wider.

Der NPS ist Bestandteil der Zielvereinbarung und der variablen Vergütung des Konzernvorstands.

ARBEITNEHMERBELANGE



Die Arbeitnehmenden sind einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren der Lufthansa Group. Dementsprechend stehen die Arbeitnehmerbelange im Fokus der Personalstrategie der Lufthansa Group.

Die Lufthansa Group positioniert sich als attraktive und moderne Arbeitgeberin, um die Bindung zu den Bestandsmitarbeitenden zu stärken und um die Talente außerhalb des Unternehmens zu gewinnen, die aufgrund der hohen Nachfrage benötigt werden.

Die Veränderungen innerhalb der Luftfahrtbranche und die strukturelle Transformation in der heutigen Arbeitswelt haben direkte Auswirkungen auf die Mitarbeitenden der Lufthansa Group. Somit ist es erforderlich, die Fähigkeiten und das Wissen der Mitarbeitenden kontinuierlich weiterzuentwickeln, um auch weiterhin wirtschaftlich erfolgreich zu bleiben. In diesem Zusammenhang nutzt die Lufthansa Group umfangreiche Trainings- und Fortbildungsmöglichkeiten.

Darüber hinaus sind Mitarbeitergesundheit und Arbeitssicherheit zentrale Handlungsfelder der Lufthansa Group. Die Lufthansa Group verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, um die Arbeitsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden durch präventive Maßnahmen dauerhaft und nachhaltig zu erhalten.

Weiterhin forciert die Lufthansa Group die Stärkung von Vielfalt und Chancengleichheit, um Kreativität, Flexibilität und Innovationsfähigkeit weiter zu fördern und hinsichtlich gesetzlicher Verpflichtungen Haftungsrisiken zu minimieren. Verschiedene Initiativen wie die Erhöhung des Frauenanteils im Management sowie die langjährig etablierte organisatorische Verankerung des Beauftragten für Chancengleichheit zielen darauf ab, einerseits die Gleichstellung der Geschlechter voranzutreiben und sich andererseits als integer und verantwortungsvoll agierende Arbeitgeberin zu positionieren.



Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Themen der Arbeitnehmerbelange werden in den verschiedenen Fachbereichen innerhalb der Vorstandsressorts „Personal & Infrastruktur“ und „Markenführung & Nachhaltigkeit“ gebündelt. Eine enge Zusammenarbeit aller Fachbereiche ermöglicht es, nachhaltige Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitnehmerbelange zu erarbeiten. Gleichzeitig nutzt das Vorstandsmitglied des Ressorts „Personal & Infrastruktur“ das HR Committee, dem die obersten Führungskräfte des Ressorts sowie die Arbeitsdirektorinnen und -direktoren beziehungsweise Personalleiterinnen und -leiter der größten Gesellschaften der Lufthansa Group angehören, damit die erarbeiteten Maßnahmen in allen Fachbereichen und innerhalb der Tochtergesellschaften umgesetzt werden. Durch die direkten Berichtswege innerhalb der Vorstandsressorts kann die Umsetzung der Maßnahmen kontinuierlich nachverfolgt werden.

Arbeitgeberattraktivität

Konzept

Arbeitgeberattraktivität ist für die Lufthansa Group von großer Relevanz

Der Erfolg der Lufthansa Group hängt in hohem Maße von der Kompetenz, der Begeisterung, dem Engagement und den Ideen ihrer Mitarbeitenden ab. Besonders wichtig sind die Aufrechterhaltung und Entwicklung des Mitarbeiterengagements, die Rekrutierung neuer Mitarbeitender, eine darauf abgestimmte Personalstrategie sowie Maßnahmen zur Wahrung der Attraktivität der Lufthansa Group als Arbeitgeberin.

Um die Mitarbeiterzufriedenheit auch in Zeiten hoher Belastung aufrechtzuerhalten, werden kontinuierlich Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung und Arbeitgeberattraktivität weiterentwickelt. Dabei sind die Bedürfnisse der konzernweit 162 Nationalitäten umfassenden Belegschaft sehr unterschiedlich.

Neben den Leistungen und Arbeitsbedingungen für Mitarbeitende gemäß der gültigen Tarifverträge bietet die Lufthansa Group ein großes Portfolio an gesellschaftsspezifischen, länderspezifischen und flächendeckenden Leistungen für Mitarbeitende an. Beispielsweise können bestimmte Mitarbeitergruppen zwischen verschiedenen Gleitzeitmodellen wählen, um ihre Arbeitszeit wesentlich autonomer verteilen zu können. Dies ermöglicht einerseits individuelle Vereinbarkeit von Beruf und Freizeit und stärkt andererseits gleichzeitig die Arbeitgeberattraktivität. Zum Angebot zählen auch spezifische Übergangs- und Altersvorsorgeleistungen oder auch Elternzeitregelungen.

Uneingeschränkte Vereinigungsfreiheit ist fest in der Lufthansa Group verankert

Die Lufthansa Group blickt auf eine lange Tradition der Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern sowohl auf der betrieblichen und tariflichen Ebene als auch in mitbestimmten Aufsichtsräten zurück. Diese verfolgt das Ziel eines gemeinsamen interessenbasierten Agierens. Das gemeinsame Erarbeiten von Lösungen im Sinne der beteiligten Unternehmen wie auch ihrer Mitarbeitenden gründet auf dem Verständnis der Wertigkeit der Vereinigungsfreiheit und ist Teil der Unternehmenskultur.

Belegschaft wird transparent informiert

Dem Wunsch der Belegschaft nach Transparenz kommen der Vorstand der Lufthansa Group sowie der Vorstand und die Geschäftsführung der einzelnen Tochtergesellschaften kontinuierlich nach. Informationen über aktuelle Entwicklungen und Ziele werden durch Web- und Podcasts sowie über das Intranet und eine „News-App“ sowohl in Deutsch als auch in Englisch übermittelt. Hiermit soll auch die Bindung an das Unternehmen gefördert werden.

Als weitere Kommunikationsplattform dient Viva Engage, eine Enterprise Social Network-Plattform mit Zugang für rund 80.000 Mitarbeitende der Lufthansa Group. Dort haben sich verschiedene Gruppen in Eigeninitiative gebildet, um zu diversen Themen, wie zum Beispiel Initiativen zur Koordination von sozialem Engagement, im Austausch zu bleiben.

Wichtige Vergütungsbestandteile und zusätzliche Leistungen werden angeboten

Die Lufthansa Group setzt auf den Ausbau von flexiblen Strukturen und Wahlmöglichkeiten bei Vergütungselementen. Damit trägt sie individuellen Bedürfnissen ihrer Mitarbeitenden in unterschiedlichen Lebenssituationen Rechnung, mit dem Ziel, so die Attraktivität ihrer Beschäftigungsbedingungen zu steigern.

Außertariflichen Mitarbeitenden und Führungskräften der Deutschen Lufthansa AG wird zum Beispiel ein Bonussystem angeboten. Ein Teil dieser variablen Auszahlungen kann mit dem Programm „Time-out“ dazu genutzt werden, flexibel in zusätzliche freie Zeit umgewandelt zu werden.

Kurzfristige und langfristige variable Vergütungsbestandteile sind Teil der Vergütung der Führungskräfte und außertariflichen Mitarbeitenden. Hier sind auch die Ziele der Lufthansa Group aus den Bereichen Umwelt und Soziales als Erfolgsgrößen integriert. Damit sind die variablen Vergütungszahlungen abhängig von der Erreichung der Ziele im Bereich der Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit sowie von der Reduktion der CO₂-Emissionen der Lufthansa Group.

Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeitende und Führungskräfte werden kontinuierlich angepasst und flexibel gehalten

Neue Formen der Arbeit sind einer von sechs Schwerpunkten und somit ein wichtiger Bestandteil der Personalstrategie der Lufthansa Group. Dementsprechend wird administrativen Mitarbeitenden seit vielen Jahren die Möglichkeit geboten, zeitlich und räumlich flexibel arbeiten zu können. Flexibilität ist sowohl für zukünftige als auch für Bestandsmitarbeitende ein entscheidender Faktor. Hierbei werden sie durch Trainingsformate wie Leitfäden, Videos, aber auch Workshops unterstützt. Ein wichtiger Baustein hierzu sind mobile Endgeräte, die den Mitarbeitenden schon seit mehreren Jahren nahezu flächendeckend zur Verfügung stehen. Zusätzlich wurden in vielen Gesellschaften der Lufthansa Group Betriebsvereinbarungen zum Thema mobiles Arbeiten geschlossen, die das Ziel



verfolgen, die Interessen der Mitarbeitenden mit denen der jeweiligen Gesellschaft zu vereinen. Seit 2022 haben Mitarbeitende grundsätzlich auch die Möglichkeit, bis zu 30 Tage im Jahr im EU-Ausland zu arbeiten.

Flexible Arbeitszeitmodelle sind in der Lufthansa Group ein etablierter Bestandteil, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie bestmöglich zu unterstützen. So werden auch bei Stellenausschreibungen für Führungskräfte Teilzeitmodelle wie das sogenannte Shared Leadership angeboten. Danach besteht die Möglichkeit, eine Führungsposition zusammen mit einer anderen Führungskraft, die ebenfalls in Teilzeit tätig ist, wahrzunehmen. Darüber hinaus gibt es für Führungskräfte und außertariflich angestellte Mitarbeitende die Möglichkeit, befristete Auszeiten zu nehmen.

Einheitliche Leistungs- und Potenzialerhebung ermöglicht Bindung von Talenten

Damit die Mitarbeitenden die Möglichkeit haben, die eigene Karriere entsprechend ihren individuellen Talenten und Interessen im Konzern selbst zu gestalten, gibt es für den Großteil der administrativen Mitarbeitenden und Führungskräfte einen konzernweit einheitlichen Leistungs- und Potenzialerhebungsprozess. Identifizierte Leistungs- und Potenzialträgerinnen und -träger werden systematisch vernetzt, sichtbar gemacht und inspiriert, sich weiterhin in der Lufthansa Group zu engagieren.

Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung der Lufthansa Group werden Talentprogramme – auch die Ausbildungs- und Traineeprogramme – wieder ausgeweitet und inhaltlich insbesondere um den Themenbereich Nachhaltigkeit angereichert. So entsteht ein breites und attraktives Portfolio an Entwicklungs- und Engagementmöglichkeiten für Leistungs- und Potenzialträgerinnen und -träger weltweit.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Das übergreifende Thema Arbeitgeberattraktivität wird im Wesentlichen in den Bereichen HR Policies, HR-Services & Digitalization, HR Executives und Employer Branding & Talent Management verantwortet. Die Bereiche HR Policies, HR-Services & Digitalization und HR Executives berichten direkt an das Vorstandsmitglied „Personal & Infrastruktur“. Der Bereich „Employer Branding & Talent Management“ berichtet direkt an das Vorstandsmitglied „Markenführung & Nachhaltigkeit“. Die Bereiche sind gemeinschaftlich dafür verantwortlich, die Position der Lufthansa Group als attraktive Arbeitgeberin zu erhalten und weiter zu stärken. Innerhalb der Bereiche sind unter anderem die Themen „Compensation and Benefits“, „Employer Branding“ sowie „Talentmanagement und Personalmarketing“ verankert, die maßgeblich Einfluss auf die Arbeitgeberattraktivität haben.

Ziele

Lufthansa Group strebt Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität an

Ziel der Lufthansa Group ist es, sich als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren. Hierzu ist das Ziel definiert, sich langfristig unter den Top 10 Arbeitgebern in Deutschland zu platzieren. Die Arbeitgeberattraktivität wird sowohl aus einem internen als auch aus einem externen Blickwinkel betrachtet. Das Jahr 2023 war vor allem vom weiteren Ausbau des Flugbetriebs aufgrund der starken Nachfrage nach Flugreisen, insbesondere in den Sommermonaten, geprägt. Aufgrund des weiterhin großen Mitarbeiterbedarfs stellt die wahrgenommene Attraktivität von externen Bewerberinnen und Bewerbern einen entscheidenden Faktor dar.

Gleichzeitig tragen die Mitarbeitenden der Lufthansa Group entscheidend zur Zufriedenheit der Fluggäste und damit zum Erfolg des Unternehmens bei. Dementsprechend ist es ein weiteres wichtiges Ziel, die Motivation der Bestandsmitarbeitenden

zu steigern und gleichzeitig die interne Arbeitgeberattraktivität zu verbessern. Dies misst die Lufthansa Group über den Engagement Index aus der jährlichen Mitarbeiterbefragung „involve me!“. Zielsetzung hierfür ist, den Wert des Jahres 2022 von 2,4 wieder zu verbessern. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (besten Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt.

Maßnahmen

„Employer Value Proposition“ – das Arbeitgeber-Werteversprechen ist zur Stärkung der Arbeitgeberattraktivität eingeführt

2023 wurde eine „Employer Value Proposition“ (EVP) als klare strategische Positionierung der Lufthansa Group auf dem Arbeitsmarkt entwickelt. Dabei wurden insbesondere Unternehmenswerte, Entwicklungsmöglichkeiten und gute Beziehungen als strategische Schwerpunktthemen identifiziert, und erste Maßnahmen entlang der verschiedenen Phasen, die Mitarbeitende in ihrer Zeit in einem Unternehmen durchlaufen, befinden sich in der Umsetzung. Diese Phasen umfassen die Anwerbung, die Rekrutierung, die Vorbereitung und Einarbeitung, die Leistungsphase, die Wachstums- und Lernphasen sowie den Ausstiegsprozess. Dies soll der Lufthansa Group ermöglichen, die Mitarbeitererfahrung von der Anstellung bis zur Trennung zu gestalten, zu steuern und zu verbessern. Beispielsweise soll für den Schwerpunkt „Entwicklungsmöglichkeiten“ an einer Stärkung von Mosaik-Karrieren gearbeitet werden, die anstatt rein vertikaler auch horizontale oder abwärts gerichtete Entwicklungen ermöglichen. Im Kontext der EVP wurde die aktualisierte Arbeitgebermarke „Lufthansa Group careers“ eingeführt, begleitet durch drei große Marketingaktionen, die die erfolgreiche Rekrutierung von über 14.890 Mitarbeitenden im Berichtsjahr unterstützt haben.

Mitarbeiterangebote zur nachhaltigen Mobilität werden erweitert

Die Lufthansa Group hat ihr Angebot für Elektromobilität bei Dienstwagen durch eine finanzielle Förderung für Elektrofahrzeuge ausgebaut. Durch diese Maßnahme waren



im Berichtsjahr über 50 % der Neubestellten Dienstwagen vollelektrisch. Zusätzlich wurden 2023 im Parkhaus für Mitarbeitende des Lufthansa Aviation Center in Frankfurt 104 Ladestationen für Elektrofahrzeuge eingerichtet, insgesamt sind es in Deutschland 212.

Neben dem Zuschuss zum Job-Ticket, das Mitarbeitenden seit vielen Jahren zur Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs angeboten wird, ermöglicht die Lufthansa Group Mitarbeitenden in Deutschland seit 2023 wieder ebenfalls ein Fahrradleasing. Rund 60.000 Mitarbeitende können dadurch ein Fahrrad zu günstigen Konditionen leasen. Im Berichtsjahr bestanden rund 4.000 Leasingverträge.

Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung aus dem Vorjahr werden umgesetzt

Resultierend aus der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ 2022 wurden für die Lufthansa Group zentrale Handlungsfelder als Ausgangslage für den Folgeprozess in den Konzerngesellschaften definiert. Ein gemeinsames Handlungsfeld war die Feedback- und Dialogkultur. Dazu wurden in den meisten Gesellschaften Maßnahmen entwickelt, um die Kommunikation und den Dialog im Unternehmen zu verbessern. Beispielsweise wurden Austauschformate für Führungskräfte zur Entwicklung im Unternehmen bei Lufthansa Technik oder auch kontinuierliche Kommunikationsangebote über das Maßnahmenprogramm „WE TAKE OFF TO TAKE CARE“ bei Lufthansa Airlines etabliert. Darin soll den Mitarbeitenden die Grundausrüstung der Airline mit konkreten Strategiehandlungsfeldern nähergebracht werden. In der im Berichtsjahr durchgeführten Mitarbeiterbefragung wurde die Frage nach der „Feedback- und Dialogkultur im Unternehmen“ bereits positiver bewertet.

Leistungsindikatoren

Engagement Index verbessert sich zum Vorjahr

Der Engagement Index gibt Auskunft über die Arbeitgeberattraktivität. Er wird seit 2015 mittels der jährlichen freiwilligen Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben und ermöglicht

einen branchenübergreifenden Vergleich mit anderen Arbeitgebern. Er misst die Verbundenheit der Mitarbeitenden mit dem Unternehmen und deren Einsatzbereitschaft sowie die Bereitschaft zur Weiterempfehlung. Auch 2023 wurde die Befragung wieder durchgeführt. Dabei wurden mit Ausnahme der LSG Group, die im Laufe des Berichtsjahres verkauft wurde, alle wesentlichen Konzerngesellschaften einbezogen. Während im Vorjahr eine Mitarbeiterbefragung im reduzierten Umfang durchgeführt wurde, erfolgte 2023 eine ausführliche Befragung. Dieser alternierende Turnus entspricht der bisherigen Praxis.

Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt. Im Berichtsjahr lag der Wert für den Engagement Index bei 2,2 und verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreswert von 2,4 um 0,2. Treiber für die positive Entwicklung ist einerseits die verbesserte Bewertung der Feedback- und Dialogkultur im Unternehmen. Ein weiterer Treiber ist die verbesserte Bewertung des Handlungsspielraums, um die übertragenen Aufgaben gut erledigen zu können, sowie des erhöhten Spaßes bei der Arbeit. Auch die wirtschaftliche Stabilisierung und das Vertrauen in die Entscheidungen der Unternehmensführung zur Sicherung des wirtschaftlichen Erfolgs haben entscheidend zu den positiveren Engagement-Ergebnissen beigetragen. Insgesamt ist auch der Wert gestiegen, der besagt, dass Mitarbeitende stolz sind für ihr Unternehmen zu arbeiten.

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung werden im Konzernvorstand und Aufsichtsrat vorgestellt und im Management Board der Gesellschaften jeweils vertieft und diskutiert. Ausgehend von den Befragungsergebnissen werden die Führungskräfte der Lufthansa Group und der Geschäftsfelder gemeinsam mit ihren Teams Maßnahmen ableiten, um den Engagement Index zu verbessern.

Der Engagement Index geht seit dem Geschäftsjahr 2023 mit 10 % in die einjährige variable Vergütung des Vorstands ein.

➔ **Vergütungsbericht, S. 278.**

Sozialpartnerschaften sind bei der Lufthansa Group fest etabliert

Für die Lufthansa Group ist es selbstverständlich, niemanden aufgrund seiner Gewerkschaftszugehörigkeit oder Gewerkschaftsunabhängigkeit zu benachteiligen oder zu bevorzugen. Die Lufthansa Group ermöglicht jedem Mitarbeitenden, sich gewerkschaftlich zu organisieren. Zum 31. Dezember 2023 waren von den 63.176 Mitarbeitenden der Lufthansa Group in Deutschland 76 % direkt von tariflichen Regelungen umfasst. Bei den restlichen 24 % handelt es sich weitestgehend um Führungskräfte und auf gehobenen Positionen beschäftigte außertariflich Mitarbeitende. Viele Regelungen für diese außertariflich angestellten Mitarbeitenden basieren jedoch ebenfalls auf den tariflichen Vertragsgrundlagen. Einige wenige Gesellschaften haben keine tarifliche Bindung. In der Region Europa sind bei Austrian Airlines insgesamt 98 % und bei SWISS insgesamt 87 % der Mitarbeitenden in einem tarifvertraglichen Anstellungsverhältnis.

Arbeitgeberranking hat sich bei wichtigen Zielgruppen verbessert

Um sich insbesondere für Hochschulabsolventen als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren, setzt die Lufthansa Group bei Arbeitgeberrankings auf die Meinung junger Menschen. Hierzu bedient sie sich des Rankings des Trendence-Instituts. Im Berichtsjahr hat sich die Lufthansa Group in Deutschland bei Studierenden im Bereich Wirtschaftswissenschaften im Ranking von Platz 16 im Vorjahr auf Platz 9 verbessert. Somit konnte bei dieser Zielgruppe das Ziel erreicht werden, wieder unter die Top-10-Arbeitgeber zu gelangen. Bei den Ingenieurwissenschaften landet Lufthansa Technik auf Platz 16 (Vorjahr: Platz 15). Im Bereich IT belegen die Unternehmen Lufthansa Systems und Lufthansa Industry Solutions im Ranking die Plätze 45 und 70 (Vorjahr: Plätze 34 und 65).

Bei Berufstätigen belegte die Lufthansa Group im Trendence-Ranking bei den Wirtschaftswissenschaften Platz 18 (Vorjahr: Platz 15) und Lufthansa Technik im Bereich Ingenieurwissenschaften Platz 15 (Vorjahr: Platz 15). Im Bereich IT belegten Lufthansa Systems Platz 54 (Vorjahr: Platz 34) und Lufthansa Industry Solutions Platz 66 (Vorjahr: Platz 72).



Die Verschlechterung der Bewertungen bezogen auf diese Geschäftsfelder interpretiert die Lufthansa Group noch mit Nachlauseffekten der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen bei den Arbeitskonditionen. Zudem haben sich die im Berichtsjahr aufgenommenen Marketingaktivitäten zunächst auf die Deutsche Lufthansa AG fokussiert und wurden erst im weiteren Jahresverlauf erweitert durchgeführt.

Zusätzlich wurde die Steuerabteilung der Lufthansa Group von dem Fachmagazin JUVE Karriere Steuern als attraktiver Arbeitgeber Steuern mit Rang 5 bewertet.

Vielfalt und Chancengleichheit

Konzept

Vielfalt und Chancengleichheit sind zentrale Elemente der Personalstrategie

Durch Vielfalt und Chancengleichheit ist eine Organisation flexibler und kreativer. Gleichzeitig soll die strategische Fokussierung der Lufthansa Group auf diese Themen auch die Wertschätzung aller Beschäftigten unterstreichen. Sie sind unverzichtbar, um den Konzern global und generationsübergreifend als integer und verantwortungsvoll agierenden Arbeitgeber zu positionieren – heute und in Zukunft. Dies wirkt sich auch auf die Förderung vorhandener und die Ansprache neuer Talente aus. Somit werden nicht nur rechtliche Anforderungen erfüllt, sondern darüber hinaus grundlegende Voraussetzungen geschaffen, um als Konzern innovationsstark und wandlungsfähig zu bleiben. Entsprechend gehören unter anderem verpflichtende Trainings und die Festlegung einer verbindlichen Governance für die Personalabteilungen zum ganzheitlichen Ansatz, um Vielfalt und Chancengleichheit zu fördern.

Chancengleichheit wird auch über die Position des Beauftragten für Chancengleichheit fortlaufend weiterentwickelt. Hierbei werden Projekte und Angebote zur Vereinbarkeit von persönlichen Lebensphasen und Beruf konzipiert, implementiert und

weiterentwickelt – unter Berücksichtigung gesetzgeberischer Vorhaben und Einbeziehung des Gesamt- und Konzernbetriebsratsausschusses „Chancengleichheit“.

Dabei werden Maßnahmen entwickelt, die unter anderem auch in Zusammenarbeit mit Mitarbeiternetzwerken umgesetzt werden. Beispielsweise bündelt das 2021 gegründete übergreifende Befähigungs- und Diversitäts-Netzwerk „Power Up“ bestehende Führungs-, Befähigungs- und Diversitätsinitiativen innerhalb der Lufthansa Group und bietet eine zusätzliche Plattform zur Kommunikation von Veranstaltungen und Informationen. Die Initiativen werden sowohl vom Vorstand als auch von Führungskräften aus verschiedenen Gesellschaften der Lufthansa Group unterstützt.

Lufthansa Group unterstützt Vereinbarkeit von Beruf und privaten Lebensphasen

Das Unternehmen hat den Ausdruck „Beruf und Familie“ mit „Beruf und private Lebensphasen“ neu gefasst, um den vielfältigen Ansprüchen moderner Lebensplanung und der demografischen Entwicklung gerecht zu werden. Die Lufthansa Group bedient sich eines breiten Portfolios an Maßnahmen und Aktivitäten, um die Vereinbarkeit von Beruf und privaten Lebensphasen zu ermöglichen. An den Standorten Frankfurt und München unterstützt die Lufthansa Group zum Beispiel Beschäftigte mit Kindern mit betrieblich geförderten Betreuungsplätzen. Deutschlandweit können Beschäftigte auch über ein Familienservice-Portal nach Kindertagesstätten in der Nähe suchen und sich bei Kooperationspartnern des Unternehmens über weitere Betreuungsformen informieren. Dazu zählen in Deutschland die Vermittlung von Betreuungspersonen, von Ad-hoc- und Regelbetreuungsplätzen für Kinder sowie die Nutzung von Eltern-Kind-Büros bei Betreuungsengpässen. Zudem besteht für die Pflege von Angehörigen eine Vielzahl an Beratungsmöglichkeiten, zum Beispiel Vorträge und Webinare sowie telefonische Beratungsstunden. Bestimmte Mitarbeitergruppen haben des Weiteren die Möglichkeit, ihren Jahresbonus in einen Freizeitblock (Sabbatical) umzuwandeln.

Inklusion von Menschen mit Behinderung ist Teil der sozialen Verantwortung

Für die Lufthansa Group ist die Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Beeinträchtigung nicht nur gesetzliche Pflicht, sondern auch Erfüllung ihrer sozialen Verantwortung. Daher bekennt sich der Konzern zu einem fairen und fürsorglichen Umgang mit Menschen mit Behinderung. Diese gezielt in ihrer beruflichen Weiterentwicklung zu fördern ist eine Selbstverständlichkeit für die Geschäftsleitung, das HR-Management und die Schwerbehindertenvertretung, die in regelmäßigen Gesprächen weitere Maßnahmen zur Inklusion von Betroffenen erörtern. Auch andere Wege zur Förderung werden hierbei unterstützt, wie zum Beispiel die Vergabe von Aufträgen an Werkstätten für Behinderte.

Risikomanagement zur Achtung menschenrechts- und umweltbezogener unternehmerischer Sorgfaltspflichten ist etabliert

Als Arbeitgeberin von derzeit rund 97.000 Mitarbeitenden trägt die Lufthansa Group die Verantwortung für die Belange der eigenen Belegschaft. Dies spiegelt sich unter anderem in den Arbeitsbedingungen der Konzerngesellschaften, der Gewährleistung der Vereinigungs- und Versammlungsfreiheit, in Regelungen zur Gleichstellung der Geschlechter sowie der selbstverständlichen Inklusion von Minderheiten wider. Neben einer regelmäßig durchgeführten Risikoanalyse hinsichtlich der Einhaltung von Menschenrechten in den eigenen Betriebsstätten ist ein Präventions- und Abhilfemaßnahmenportfolio entwickelt und für die Anwendung bei identifizierten Risiken oder festgestellten Rechtsverstößen in einen etablierten Prozess integriert. → **Geschäftsethik und Compliance/Achtung der Menschenrechte, S. 113.**

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Steuerung und die Bearbeitung der mit dem Thema Vielfalt und Chancengleichheit einhergehenden rechtlichen Fragestellungen sowie die politische, strategische und operative



Aufstellung wird in den Bereichen „Corporate HR Governance“ und „Employer Branding & Talent Management“ verantwortet. Der Bereich „Corporate HR Governance“ ist im Vorstandsressort „Personal & Infrastruktur“ angesiedelt. In diesem Bereich sind der Beauftragte für Chancengleichheit und das Team „Human Rights and Non-Discrimination“ angesiedelt. Der Bereich „Employer Branding & Talent Management“ berichtet direkt an das Vorstandsmitglied „Markenführung & Nachhaltigkeit“.

Ziele

Frauenanteil in Führungspositionen soll erhöht werden.

Das deutsche Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FüPoG II) sieht vor, dass Vorstände von paritätisch mitbestimmten, börsennotierten Aktiengesellschaften, die aus mehr als drei Mitgliedern bestehen, mindestens eine Frau und einen Mann als Mitglied haben müssen. Diese Anforderung erfüllt die Deutsche Lufthansa AG. Der Vorstand hat als Zielgrößen für den Frauenanteil auf den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG 25,7 % für die erste Führungsebene und 30,6 % für die zweite Führungsebene festgelegt. Als Frist für die Erreichung der neuen Ziele wurde der 31. Dezember 2025 festgelegt.

Zusätzlich zu den gesetzlichen Zielen des FüPoG II, die für die Deutsche Lufthansa AG gelten, hat sich die Lufthansa Group ein weiteres Ziel auf freiwilliger Basis gesetzt. Danach wird für die Airlines der Lufthansa Group bis zum Jahr 2025 die Erhöhung des Frauenanteils im Management auf 25 % angestrebt. Management bezeichnet hier die Führungskräfte auf Leadership Circle Level, die mit leitenden Angestellten gleichzusetzen sind. Dies entspricht auch der Zielsetzung des internationalen Airline-Branchenverbands IATA.

Vielfalt als strategisches Ziel soll gesteigert werden

Die Lufthansa Group möchte ihren Ansprüchen an die Welt-offenheit ihrer Marke gerecht werden. So strebt sie an, die

Internationalisierung in der Belegschaft als weiteren Teil der Förderung von Vielfalt innerhalb der Lufthansa Group auszuweiten. Weltweit sollen Talente rekrutiert werden, Wechselmöglichkeiten innerhalb verschiedener Geschäftsbereiche erhöht und Barrieren für sowohl interne als auch externe Talente abgebaut werden. Barrieren können teilweise Sprachprobleme, aber auch unterschiedliche gesetzliche Anforderungen oder innerbetriebliche Regelungen sein. Wichtiger Aspekt hierbei ist auch die weitere Etablierung der englischen Sprache als „lingua franca“ – also der im Konzern verwendeten Verkehrssprache.

Lufthansa Group positioniert sich als integriertes Unternehmen

Darüber hinaus verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, eine Basis dafür zu schaffen, dass Beschäftigte ihre Potenziale bestmöglich ausschöpfen können. Dazu positioniert sich die Lufthansa Group als integer und verantwortungsvoll agierende Arbeitgeberin. In diesem Zusammenhang sollen zusätzlich Haftungsrisiken minimiert und die Null-Toleranz-Politik innerhalb eines benachteiligungs- und belästigungsfreien Arbeitsumfelds gestärkt werden.

Maßnahmen

Vielfalt rückt als kulturförderndes Element in den Fokus

Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group das Kulturprogramm „Lufthansa Group Cultural Journey powered by Vielfalt“ gestartet. Es soll dazu beitragen, den kulturellen Zusammenhalt der einzelnen Airlines, Unternehmen und Geschäftsbereiche auszubauen und dabei die Vielfalt der Gesellschaften mit ihren Marken, Märkten und Mitarbeitenden zu nutzen. Angestrebt werden eine moderne Dialogkultur und eine verbesserte Kommunikation und Zusammenarbeit, sowohl in den einzelnen Unternehmen der Gruppe als auch innerhalb der Lufthansa Group selbst. Beispielsweise durchlaufen alle Führungskräfte der Lufthansa Group Seminare, mit dem Ziel, das kulturelle Zielbild zu vermitteln. Mit Freiwilligen aus der Belegschaft wurde eine „Cultural Community“ gegründet, die gemeinsam an konkreten Themen, wie zum Beispiel „Feedback“ arbeitet.

Um sowohl deutsch- als auch nicht deutschsprachigen Mitarbeitenden die Kommunikation zu erleichtern, bietet die Lufthansa Group seit 2023 die Möglichkeit, über eine digitale Lernplattform zwölf Sprachen zu lernen. Im Fokus steht dabei, die Sprachfähigkeiten in den beiden wichtigsten Kommunikationssprachen des Unternehmens, Deutsch und Englisch, auszubauen. Weiterhin werden alle Stellenbeschreibungen und Verträge seit 2023 auch auf Englisch veröffentlicht beziehungsweise bereitgestellt.

Um die Internationalisierung im Konzern weiter voranzutreiben, wurden in den Talent- und Nachwuchsprogrammen Zielquoten zum Anteil von Teilnehmenden von Ländern außerhalb der Heimatmärkte festgelegt. Im Berichtsjahr wurden die Zielquoten von 30 % in Nachwuchsprogrammen und 10 % in internen Talentprogrammen bereits erreicht. Das 2023 eingeführte Talentprogramm „Globalists“ soll ausländische Leistungsträgerinnen und -träger mit Interesse an einer Rotation in die Heimatmärkte (DACHB) identifizieren und förderte hiermit im Berichtsjahr bereits 72 globale Talente in ihrer Laufbahn.

Zur Unterstützung von nach Deutschland zugezogenen internationalen Kolleginnen und Kollegen hat die Lufthansa Group 2023 das Programm „BUDDYMATCH“ eingeführt. Über eine digitale Plattform können innerhalb des Unternehmens Kontakte zwischen Mitarbeitenden vor Ort und Zugezogenen geknüpft und damit im beruflichen und privaten Alltag das Einleben erleichtert werden. Die Lufthansa Group unterstützt diese Tandems, die dann aus einem alteingesessenen und einem neu zugezogenen Mitarbeitenden bestehen, ergänzend durch das Angebot von interkulturellen Trainings.

Neue Projekte und Initiativen sollen den Anteil von Frauen mit Führungsverantwortung erhöhen

Im Rahmen des 2021 initiierten Vorstandsprojekts „Female Leadership Boost“ hat es sich die Lufthansa Group zur Aufgabe gemacht, das Thema Geschlechtervielfalt nachhaltig in der Führungskultur zu verankern. Neben einem festgesetzten Frauenanteil für engere Auswahllisten von Managementpositionen umfasst das Projekt ein breites Portfolio an individuellen



Entwicklungsmaßnahmen für weibliche Talente. Das Portfolio umfasst unter anderem spezielle Programme für Nachwuchsführungskräfte und Netzwerke zum gegenseitigen Erfahrungsaustausch. So wurde im November 2023 das achtmontägige Programm „NextUp Women“ eingeführt, um Frauen den nächsten Karriereschritt auf eine Führungsposition zu erleichtern und sie dabei zu fördern, indem sie sich in aufeinander aufbauenden Modulen unter anderem mit den Themen Führung sowie Stärken- und Schwächenanalyse beschäftigen.

Veranstaltung informiert über digitale Barrierefreiheit und unterstützt die Sensibilisierung für Inklusion

Anlässlich des bundesweiten Digitaltages in Deutschland bot der Personalbereich für alle Konzernmitarbeitenden eine ganztägige Veranstaltung zum Thema „digitale Inklusion“ an. Ziel war es, Mitarbeitende für die Themen Barrierefreiheit und Inklusion zu sensibilisieren und sie mit digitalen Hilfsmitteln zu unterstützen. Alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group waren eingeladen, entweder vor Ort oder virtuell teilzunehmen. Rund 600 Interessierte nahmen das Angebot wahr. Die Teilnehmenden erhielten unter anderem Einführungen in mögliche Software-Einstellungen, wie zum Beispiel Vorlese-, Diktier- oder Gebärdolmetscherfunktionen, die die sowohl Mitarbeitende mit als auch ohne Behinderung unterstützen können. Auch Erfahrungsberichte behinderter Kolleginnen und Kollegen sowie ein Austausch mit der Inklusionsbeauftragten des Konzerns und einer Vertreterin des Gesundheitsmanagements zu den Themen Schwerbehinderung und Inklusion waren Bestandteile der Veranstaltung.

Lufthansa Group zeigt Haltung hinsichtlich Offenheit, Toleranz und Vielfalt

Mit der Marketingkampagne „The World Says Yes To You“, die im Sommer 2023 in deutschen Großstädten mit Plakaten, in Magazinen, Tageszeitungen sowie in den sozialen Medien veröffentlicht wurde, positioniert sich Lufthansa Airlines als verlässliche Partnerin für die LGBTQ-Community und unterstreicht ihre Haltung für Offenheit, Toleranz und Vielfalt. Auch die ursprünglich auf sechs Monate befristete Sonderlackierung „Lovehansa“ des Airbus A320neo mit der Kennung

D-AINY aus dem Jahr 2022 wurde entfristet und ergänzt nun dauerhaft die Flotte der Lufthansa Airlines. Darüber hinaus unterstützt die Lufthansa Group das LGBTQ-Netzwerk „Diversify“, in dem Mitarbeitende aus verschiedenen Gesellschaften der Lufthansa Group verbunden sind, beispielsweise durch finanzielle Beiträge oder auch durch die Bereitstellung unternehmensinterner Infrastruktur. So haben Mitarbeitende aus dem Netzwerk im Berichtsjahr zum Beispiel an mehreren Standorten der Lufthansa Group interne Spendenaktionen zur Unterstützung der Deutschen AIDS-Stiftung durchgeführt.

Leistungsindikator

Frauenanteil in den Führungsebenen hat sich leicht erhöht

Insgesamt belief sich der Frauenanteil im Management der Lufthansa Group zum Jahresende 2023 auf 22,3 % im Vergleich zu 20,4 % im Vorjahr. Bezogen auf das Management der Lufthansa Group Airlines betrug der Frauenanteil 23,9 %.

Gemäß dem deutschen Führungspositionengesetz (FüPoG) betrug zum 31. Dezember 2023 der Anteil von Frauen in der Deutschen Lufthansa AG auf der ersten Führungsebene 9,7 % und auf der zweiten Führungsebene 17,8 % im Vergleich zu 9,4 % auf der ersten Führungsebene und 15,4 % auf der zweiten Führungsebene Ende 2022.

In der Lufthansa Group arbeiteten im Berichtsjahr Menschen aus insgesamt 162 verschiedenen Nationen.

Transformationsfähigkeit

Konzept

Vielfältige Veränderungen bedingen langfristigen Transformationsprozess und kontinuierliche Transformationsbegleitung

Der stetige strukturelle Wandel der Arbeitswelt, unter anderem bedingt durch die stärkere Automatisierung von Aufgaben und den Trend zu ganzheitlichen und kreativen Arbeitspaketen, wird auch innerhalb der Lufthansa Group Arbeitsplätze und -inhalte zunehmend und in immer kürzeren Abständen

verändern. Dies führt zu einem permanenten Transformationsbedarf. Die demografische Entwicklung verstärkt diesen Effekt. Durch Digitalisierung und zunehmende Automatisierung mittels künstlicher Intelligenz werden auch bestimmte Fähigkeiten von Menschen in diversen Berufszweigen und -profilen nach und nach nicht mehr benötigt. Darüber hinaus verändern sich Arbeitsinhalte innerhalb des Unternehmens.

Für die Lufthansa Group ist die Transformation der Mitarbeiterschaft aufgrund von Automatisierung, Digitalisierung sowie der veränderten Anforderungen an Nachhaltigkeit hinsichtlich Umwelt und Gesellschaft ein relevantes Thema, um die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu erhalten. Die Etablierung eines kontinuierlichen Transformationsprozesses für die Mitarbeitenden ist der folgerichtige Ansatz, sich als Unternehmen auf diese Entwicklungen einzustellen. Im Allgemeinen steht bei der Transformation der Mitarbeiterschaft die Sicherung der Zukunfts- und Leistungsfähigkeit des Unternehmens im Vordergrund. Dies soll durch zielgerichtete Qualifizierung und Entwicklung der Mitarbeitenden, durch Steigerung ihrer Anpassungs- und Lernfähigkeit sowie gezielten Wissenstransfer erreicht werden.

Für den nachhaltigen Geschäftserfolg der Lufthansa Group sind gut ausgebildete und engagierte Mitarbeitende unverzichtbar. Da einmal erworbene Kenntnisse nicht für die gesamte Berufslaufbahn ausreichen, ist es notwendig, Kenntnisse und Fähigkeiten stetig zu aktualisieren. So werden regelmäßige fachliche Schulungen für Mitarbeitende angeboten, insbesondere auch in sicherheitsrelevanten Bereichen. 2022 wurde eine Abteilung etabliert, mit der Aufgabe, Auswirkungen auf künftige Rollen und Kompetenzanforderungen von Mitarbeitenden jeglicher Berufsgruppen strukturiert zu evaluieren und diese bei Veränderungen zu begleiten. Im Berichtsjahr wurde dieses Vorgehen erstmals für den Bereich der administrativen Mitarbeitenden der Deutschen Lufthansa AG angewandt. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen 2024 mit den involvierten Fachbereichen aufgenommen und Maßnahmen abgeleitet werden. In diesem Kontext hat die Lufthansa Group unterstützend einen Prozess etabliert, der es



Mitarbeitenden ermöglicht, die Zukunftsfähigkeit ihrer eigenen Kompetenzen zu analysieren und mit den aktuellen sowie zukünftigen Anforderungen ihrer Aufgaben abzugleichen. Dieser ist ergänzt um ein Angebot an vielfältigen Lernangeboten für selbstgesteuertes Lernen.

Der konzerneigene Bereich „Lufthansa Group Campus“ verfolgt neben einem konzernweit verfügbaren Bildungsportfolio auch strategische Maßnahmen zur kulturellen und organisationalen Weiterentwicklung. Qualifizierungsangebote für Führungskräfte und das Top-Management unterstützen eine zukunftsorientierte Unternehmens- und Zusammenarbeitskultur und begleiten organisationale Veränderungen. Hierfür bestehen etablierte Kooperationen mit führenden internationalen Anbietern.

Routineschulungen sind Grundbestandteil der Berufsbilder von Cockpit- und Kabinenpersonal

Für die Mitarbeitenden in Cockpit und Kabine der Lufthansa Group sind wiederkehrende Schulungen obligatorisch. Diese Aufgabe übernimmt Lufthansa Aviation Training, die die Trainings kontinuierlich weiterentwickelt und optimiert. So wurden im Berichtsjahr beispielsweise Schulungselemente für Kabinenmitarbeitende durch die gezielte Nutzung von Virtual-Reality-Technologie verbessert.

Funktionsübergreifendes Arbeiten sowie Wissens- und Erfahrungsaustausch werden gestärkt

Mit der Plattform „CanDo!“ strebt die Lufthansa Group an, den Wissens- und Erfahrungsaustausch von Mitarbeitenden und Expertinnen und Experten aus verschiedenen Bereichen innerhalb der Lufthansa Group zu fördern und die funktionsübergreifende Zusammenarbeit effizient zu organisieren. Die konzernweit zur Verfügung stehende Plattform verzeichnete 2023 über 3.500 Nutzende.

Lufthansa Group bietet flexible Arbeitswelten

Mobilität und Flexibilität sind zentrale Bausteine modernen Arbeitens. Ende 2023 stand allen Mitarbeitenden der Lufthansa Group eine cloudbasierte Software zur Verfügung.

Sie bildet neben den mobilen Endgeräten eine wichtige Basis, um mobiles und flexibles Arbeiten zu ermöglichen. Flankierend werden moderne Informations- und Kollaborationsformate für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group angeboten. Sie stellen effizientes und vernetztes Arbeiten länderübergreifend und über Hierarchieebenen hinweg in den Vordergrund und befähigen die Mitarbeitenden hierfür individuell.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Das übergreifende Thema Transformationsfähigkeit wird im Wesentlichen von den Bereichen „HR Policies, -Services & Digitalization“ und „Employer Branding & Talent Management“ verantwortet. Der Bereich „HR Policies, -Services & Digitalization“ berichtet direkt an das Vorstandsmitglied „Personal & Infrastruktur“. Der Bereich „Employer Branding & Talent Management“ berichtet direkt an das Vorstandsmitglied „Markenführung & Nachhaltigkeit“. Die Bereiche sind eng verzahnt und dafür verantwortlich, Initiativen und Ideen zur Weiterentwicklung der Transformationsfähigkeit der Lufthansa Group zu entwickeln.

Ziele

Kontinuierliche Weiterentwicklung von Mitarbeiterkompetenzen wird angestrebt

Der fortlaufende Wandel der Marktbedingungen und die Restrukturierungen, mit denen sich die gesamte Luftfahrtbranche an die veränderten Marktbedingungen anpasst, stellen hohe Anforderungen an die Transformationsfähigkeit von Mitarbeitenden und Unternehmen. Entsprechend ist es das Ziel, dass Mitarbeitende ihr erworbenes Wissen und ihre Fähigkeiten aus Ausbildung und Berufsleben kontinuierlich weiterentwickeln. Die Lufthansa Group bietet administrativen und operativen Mitarbeitenden dazu umfangreiche Weiterbildungsmöglichkeiten an.

Maßnahmen

Hybride Veranstaltungsformate unterstützen die Weiterentwicklung der Mitarbeitenden

Im Rahmen der „x-days“, einer hybriden Veranstaltungsreihe, wurden im Berichtsjahr 22 Termine mit inhaltlichem Fokus auf digitalem Arbeiten und Kultur vor Ort hybrid und auch rein virtuell durchgeführt. An insgesamt vier Tagen wurden über 1.000 Teilnahmen registriert.

Vielfältige individuelle Lernangebote unterbreiten

Neben dem klassischen konzernweiten Trainingsportfolio des Lufthansa Group Campus haben sämtliche Mitarbeitende der Lufthansa Group Zugriff auf über 12.000 digitale Video-Kurse auf Deutsch und Englisch für ein selbstgesteuertes Lernen. Hierunter fallen zum Beispiel Angebote zu psychologischen Themen, Software-Anwendungen oder auch zur agilen Methodenanwendung. Diese wurden 2023 durch bis zu 150 sogenannte „Each One Teach One“ Lernangebote von Kolleginnen und Kollegen für Kolleginnen und Kollegen ergänzt, die den Austausch der Mitarbeitenden zu Fachwissen in verschiedenen Themenbereichen wie Airlines-Business, Wirtschaft und persönliche Entwicklung ermöglichen. Transformation und Veränderung stehen hierbei im Fokus.

Ausbildung zum Service Management Professional wird fortgeführt

Das etablierte und von der deutschen Industrie- und Handelskammer (IHK) als Aufstiegsfortbildung anerkannte Qualifizierungsprogramm zum Service Management Professional für Mitarbeitende der Kabine von Lufthansa Airlines wurde 2023 erfolgreich weitergeführt. Die Ausbildung, die eine vorherige Ausbildung, ein Studium oder vier Jahre Berufserfahrung voraussetzt, vermittelt in maximal 15 Monaten professionelles Servicewissen, betriebswirtschaftliches Grundlagenwissen, interkulturelle Kommunikation und Projektmanagement und fördert die Beschäftigungsfähigkeit und Entwicklungschancen der Mitarbeitenden innerhalb der Lufthansa Group. Der staatliche Abschluss stellt eine Aufwertung der Tätigkeit der Kabinenmitarbeitenden dar, ermöglicht das Einschlagen neuer



Laufbahnen, zum Beispiel zur Kabinenchefin/zum Kabinenchef, und fördert gleichzeitig die individuelle Persönlichkeitsentwicklung. Im Berichtsjahr schlossen 336 Mitarbeitende das Qualifizierungsprogramm erfolgreich ab. Seit Beginn des Programms haben somit bereits 1.830 Mitarbeitende die Ausbildung erfolgreich absolviert.

Lufthansa Group unterstützt ihre Mitarbeitenden, nachhaltiges Handeln in Bezug auf Umwelt- und Sozialaspekte in ihren Tätigkeitsfeldern zu implementieren

Um ihre ambitionierten Nachhaltigkeitsziele umzusetzen, möchte die Lufthansa Group ihre Mitarbeitenden verstärkt befähigen, Nachhaltigkeit als selbstverständliche Entscheidungs- und Handlungsprämisse in ihre täglichen Aufgabenbereiche mit einfließen zu lassen. Auch die Mitarbeiterbefragung „involve me!“ zeigt regelmäßig, dass daran ein hohes Interesse besteht.

Vor der im Jahr 2022 gegründeten „SustainABILITY“-Community hielten im Berichtsjahr externe Expertinnen und Experten einmal im Monat Vorträge über Nachhaltigkeitsthemen. Im März 2023 referierte beispielsweise ein deutscher Autohersteller über die Operationalisierung seiner Nachhaltigkeitsstrategie. Die Community zählt 450 Mitglieder aus verschiedenen Gesellschaften der Lufthansa Group und wird unter anderem für den Austausch mit Expertinnen und Experten und kollaboratives Lernen im Kontext der Nachhaltigkeit genutzt.

Im Berichtsjahr führte die Lufthansa Group erneut das Lern- und Engagementprogramm „Green Explorer“ für 150 ausgewählte Leistungsträgerinnen und -träger durch, mit dem Ziel, diese als Multiplikatoren und Treiber für das Thema Nachhaltigkeit in der täglichen Geschäftspraxis zu qualifizieren. In dem sechsmonatigen Talentprogramm beschäftigten sich die Teilnehmenden ausschließlich mit aktuellen Herausforderungen und Fragestellungen im Bereich der Nachhaltigkeit in der Produkt- und Prozessgestaltung. Nach einem virtuellen Lehrgang zur fachlichen Einweisung und Exkursionen zu Start-up-Organisationen entwickeln sie in mehrtägigen Arbeitseinheiten Lösungsvorschläge. Der Prozess wird eng von

Management-Sponsoren aus unterschiedlichen Fachbereichen begleitet, um die Vorschläge möglichst anwendungsnah auszuarbeiten.

Leistungsindikator

Detailbefragung gibt umfassenden Aufschluss über Transformationsfähigkeit

Aus der jährlich durchgeführten umfassenden Arbeitnehmerbefragung „involve me!“ kann auch auf die allgemeine und digitale Transformationsfähigkeit der Lufthansa Group als Ganzes geschlossen werden. Die dafür notwendige Detailbefragung wird alle zwei Jahre durchgeführt.

Einen quantitativen Leistungsindikator hat die Lufthansa Group nicht definiert.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Konzept

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind wesentliche Handlungsfelder

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind seit mehreren Jahrzehnten zentrale Handlungsfelder der Lufthansa Group und werden für alle Gesellschaften konzernweit gesteuert. Die Gesundheit der Mitarbeitenden ist für den Geschäftserfolg der Lufthansa Group als operativ tätiges Unternehmen von besonderer Bedeutung.

Der Bereich Arbeitssicherheit und der Medizinische Dienst samt Psychosozialer Beratung und Gesundheitsmanagement ist eng mit allen weiteren Geschäftsbereichen der Lufthansa Group vernetzt. Dies stellt eine schnelle Reaktionsfähigkeit sicher und ermöglicht die effektive Erarbeitung von präventiven Konzepten und deren Umsetzung zur langfristigen Mitarbeitergesundheit.

Die Medizinischen Zentren an den Standorten Hamburg, Frankfurt und München bieten in ganzheitlicher Kompetenz arbeits- und flugmedizinische Versorgung, infektions-, tropen- und reisemedizinische Betreuung, Ambulanz- und Notfallversorgung sowie sozialmedizinische Beratung an. Diese werden durch die umfassenden individuellen und kollektiven psychosozialen Angebote ergänzt. Vielfältige innovative Formate sind für Mitarbeitende leicht zugänglich, sodass auch mobil arbeitende Mitarbeitende eine direkte Informations- und Austauschmöglichkeit haben. Länderübergreifend findet quartalsweise der Austausch mit den Medizinischen Diensten von SWISS und Austrian Airlines statt. Die Gesamtabteilung des Medizinischen Dienstes einschließlich der Psychosozialen Beratung und des Bereichs Passenger Medical Care ist gemäß dem Qualitätsmanagementsystem DIN ISO 9001:2015 zertifiziert. Dieses Zertifikat wurde durch externe Auditierung im Sommer 2023 erneuert und fortgeführt. Des Weiteren besteht eine Weiterbildungsermächtigung für die Ausbildung von Fachärztinnen und -ärzten für Arbeitsmedizin.

Infektiologische, impfmedizinische, tropen- und reisemedizinische Fragestellungen sind bei der Lufthansa Group als weltweit agierendem Unternehmen zentraler Bestandteil der medizinischen Arbeit in der kollektiven Prävention, in der individuellen Mitarbeiterversorgung und in der Fachberatung von Gremien, Führungskräften und Vorstand. Weiterhin ist es die Aufgabe des Medizinischen Dienstes, Schutznotwendigkeiten aufgrund von lokalen oder überregionalen Infektionsgefährdungen abzuleiten.

Im Bereich Arbeitssicherheit werden präventive Maßnahmen konsequent umgesetzt, um Unfälle, Gesundheitsbeeinträchtigungen und Berufskrankheiten zu vermeiden. In den Gesellschaften in Deutschland überprüfen die Arbeitssicherheitsexpertinnen und -experten der Lufthansa Group sämtliche Tätigkeiten mit Hilfe von Gefährdungsbeurteilungen und regelmäßigen Sicherheitsbegehungen. Dabei findet die Beurteilung der psychischen Belastungen bei der Arbeit seit vielen Jahren anhand eines von der Universität Heidelberg entwickelten und für die Lufthansa Group adaptierten Verfahrens statt.



Die Sensibilisierung der Führungskräfte hinsichtlich ihrer Verantwortung für den Arbeitsschutz erfolgt mittels konkreter Leitlinien, mit denen sich jede Führungskraft unmittelbar nach ihrer Ernennung befassen muss.

Psychosoziale Beratung bietet Stabilität in schwierigen Situationen

Psychische und psychosoziale Faktoren bestimmen Gesundheit, Sicherheit und Leistungsvermögen am Arbeitsplatz in hohem Maße mit. Psychische Belastungen und Krisen sind Teil des Lebens. Sie lassen sich nicht immer von der beruflichen Rolle trennen. Damit Mitarbeitende in schwierigen Zeiten möglichst rasch wieder in eine Stabilität finden können, bietet die Lufthansa Group schon seit vielen Jahren individuelle Beratung durch interne schweigepflichtige, psychosoziale Beratungsstellen. Neben virtuellen Angeboten finden Mitarbeitende, Führungskräfte und Teams an den Standorten des Bereichs Medical Services & Health Management schnell und vertraulich Hilfe bei beruflichen und privaten Fragestellungen oder Fragen der Zusammenarbeit. In den mit dem externen Hilfesystem und Fachkräften vernetzten Beratungsstellen entwickeln sie gemeinsam mit den Beratenden individuelle und nachhaltige Wege und Lösungsansätze.

Führungskräfte und Mitarbeitende werden bei den Herausforderungen hybrider Arbeitsweisen unterstützt

Die Unterstützung hybriden Arbeitens erfolgt in der Lufthansa Group auf vielfältige Art und Weise. Neben Workshops und Führungskräftetrainings gibt es mehrere Leitfäden zu dem Thema mit einem umfassenden Überblick und Hilfestellungen von der technischen Ausstattung über gesundheitliche Aspekte bis hin zu Führungsthemen gruppenweit Online-Formate zur Gesundheitsförderung und Krankheitsprävention zur Verfügung gestellt. Die psychosoziale Beratung bietet ergänzend präventive Informationsmittel in Form von Newslettern oder Podcasts zu psychosozialen Themen an.

Gesundheitsfördernde Angebote sind etabliert

Das Gesundheitsmanagement der Lufthansa Group zielt darauf ab, Rahmenbedingungen gesundheitsfördernd zu gestalten, die Unternehmenskultur nachhaltig positiv zu beeinflussen sowie Mitarbeitende und Führungskräfte bei einem gesundheitsfördernden Lebensstil zu unterstützen und zu stärken.

Über die Gesundheitsmanagerinnen und -manager in den einzelnen Konzerngesellschaften können zielgruppenspezifische Bedarfe identifiziert und Angebote implementiert werden. Konzernübergreifende Interventionen und die strategische Entwicklung des Gesundheitsmanagements werden durch das Lufthansa Group Health Management gesteuert.

Die Gesundheitsmanagerinnen und -manager und Führungskräfte haben Zugriff auf einen umfassenden Angebotskatalog, um zu den Berichtsergebnissen passende Gesundheitsförderungsangebote auf Teamebene oder Ebene der Konzerngesellschaft durchzuführen. Ergänzend stehen den Mitarbeitenden eine Vielzahl an Individualmaßnahmen zur Verfügung, um die persönliche Gesundheit zu stärken.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Das Themenfeld Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wird gemeinschaftlich von den Bereichen Occupational Safety und Medical Services & Health Management gestaltet. Beide Bereiche sind in der Tochtergesellschaft Lufthansa Group Business Services (LGBS) angesiedelt, die die wichtigsten HR-Services für die Lufthansa Group erbringt. Die Geschäftsführung der LGBS ist Mitglied des HR Committee und berichtet an das Vorstandsmitglied „Personal & Infrastruktur“. Für den Bereich Arbeitssicherheit hat der Konzernvorstand eine weltweit gültige Richtlinie erlassen, die die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der Beteiligten regelt. Das zentrale Steuerungsgremium für alle arbeitssicherheitsrelevanten Fragestellungen in der Lufthansa Group ist das Occupational Safety Committee, das konzernweit alle Aspekte in Bezug auf

die Arbeitssicherheit bündelt und deren Umsetzung begleitet. Dort verabschiedete Mindeststandards sind für die gesamte Lufthansa Group weltweit verbindlich. Eine Anbindung in den einzelnen Gesellschaften erfolgt über dort angesiedelte Arbeitssicherheitskoordinatorinnen und -koordinatoren. Die in Deutschland gesetzlich geforderten Fachkräfte für Arbeitssicherheit sind für den überwiegenden Teil der Gesellschaften der Lufthansa Group dem Bereich Occupational Safety zentral zugeordnet. Die übrigen Gesellschaften in Deutschland und weltweit verantworten die Bereitstellung der notwendigen Fachkräfte je nach den lokalen Gesetzen selbst. Die Teilnahme an Arbeits- und Gesundheitsausschüssen sorgt für eine enge Vernetzung mit den Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbelangen, in denen der Medizinische Dienst und die Konzern-Arbeitssicherheit objektiv und fachlich unabhängig beraten.

Ziele

Mitarbeitergesundheit und Vermeidung von Arbeitsunfällen bleiben oberste Ziele des Bereichs

Zentrale Aufgabe des Bereichs Medical Services & Health Management ist es, die Gesundheit und die Arbeitsfähigkeit der Mitarbeitenden der Lufthansa Group durch die angebotenen Leistungen zu erhalten und zu verbessern und damit die Geschäftstätigkeit sowie einen zuverlässigen Flugbetrieb zu unterstützen. Die Arbeitssicherheit hat weiterhin das Ziel, Arbeitsunfälle und berufsbedingte Erkrankungen durch präventives Handeln zu vermeiden und, sofern sie dennoch vorkommen, aus ihnen die nötigen Schlüsse zu ziehen, um Wiederholungen bestmöglich abzuwenden.

Zielsetzung des Medizinischen Dienstes ist es, dem Anspruch gerecht zu werden, ein Instrument der sozialen Fürsorge des Unternehmens für die Mitarbeitenden zu sein. Dieses Ziel beinhaltet die positive Integration von Mitarbeitenden mit gesundheitlichen Einschränkungen und Behinderungen in den Arbeitsprozess und schließt Maßnahmen der Entwicklung einer gesundheitsfördernden Unternehmenskultur als integrales Ziel ein.



Maßnahmen

Verstärkung der medizinischen Dienste durch neue Fachkräfte wird fortgeführt

Im Berichtsjahr wurden weiterhin neue Fachkräfte eingestellt, um den genannten Zielen und dem erhöhten Bedarf gerecht zu werden. Neben einem kurz- bis mittelfristig erhöhten Bedarf an Einstellungsuntersuchungen bis ins Jahr 2024 führen in den kommenden Jahren auch die flugmedizinischen und arbeitsmedizinischen Folgebetreuungen zu einem erhöhten Personalbedarf. Dies hatte eine Aufstockung von 15 Vollzeitstellen im arbeits- und flugmedizinischen Bereich (16,3 % der Gesamtstellen) im Jahr 2023 im Vergleich zum Jahresende 2022 zur Folge.

Die Anforderungen in Bezug auf ein infektiologisches Risikomanagement und eine entsprechende Beobachtung und Bewertung der Weltseuchene Lage sind deutlich gestiegen. Hierzu wurde im Berichtsjahr ein Überwachungssystem etabliert, das kontinuierlich verschiedene epidemiologische Datenerhebungen auswertet und bei Bedarf entsprechende Eindämmungsmaßnahmen bezogen auf Mitarbeitende und Kundinnen und Kunden anstößt.

Präventive Impfaktionen werden durchgeführt

Die Lufthansa Group bietet ihren Mitarbeitenden an, sich zum Schutz vor einer schweren Grippeerkrankung impfen zu lassen. Im Berichtsjahr wurden vom Medizinischen Dienst 4.395 Impfungen verabreicht.

Prozesse zur Transparenzschaffung und standardisierte Pflichttrainings zur Arbeitssicherheit sind etabliert

Die im Vorjahr im Bereich Arbeitssicherheit entwickelten Trainings wurden 2023 inhaltlich weiterentwickelt und sind zur verpflichtenden jährlichen Teilnahme für Mitarbeitende in administrativen Bereichen in Deutschland vorgesehen. Die gesellschaftsübergreifende Verantwortung für die Trainings durch den Bereich Arbeitssicherheit ermöglicht neben der kontinuierlichen Weiterentwicklung und einheitlichen Unterweisungsstandards auch das zentrale Monitoring der Durchführung.

Um den Stand der Arbeitssicherheit in der Lufthansa Group zu evaluieren, werden Befragungen durch eine Selbstauskunft und regelmäßige Audits vor Ort durch externe Prüfer durchgeführt. Die 2022 dazu gestarteten Pilotprojekte in Nordamerika wurden im Berichtsjahr abgeschlossen. Basierend auf den erlangten Erkenntnissen wurden risikobasierte Maßnahmenpläne abgeleitet, die sich in Umsetzung befinden. Für die regelmäßige Durchführung der Audits vor Ort und zur Beratung der auditierten Gesellschaften wurde im Berichtsjahr begonnen, mit einer weltweit agierenden Auditgesellschaft einen Rahmenvertrag zu verhandeln.

Um die Transparenz hinsichtlich arbeitsbedingter Verletzungen in den verschiedenen Bereichen der Lufthansa Group zu verbessern, wurde im Berichtsjahr die bereits in Deutschland etablierte Erfassung um weitere Gesellschaften im Ausland ausgeweitet.

Leistungsindikatoren

Gesundheitsindex als zentrale Kennzahl für die Gesundheit der Mitarbeitenden verbessert sich leicht

Im Berichtsjahr wurde erneut ein Gesundheitsindex als Teil der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben. Der Wert verbesserte sich leicht auf 2,32 im Vergleich zum Vorjahreswert von 2,42. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt.

Unfallzahlen ermöglichen Wirksamkeitskontrolle

Die Unfallzahlen im Jahr 2023 schließen alle Gesellschaften ein, die in Deutschland bei der Berufsgenossenschaft Verkehr versichert sind und insgesamt 88 % der Mitarbeitenden der Lufthansa Group weltweit beziehungsweise 94 % der Mitarbeitenden in Deutschland beschäftigten. Zusätzlich wurden im Vergleich zu 2022 noch SWISS, Austrian Airlines und der Großteil der internationalen Produktionsbetriebe der Lufthansa Technik Gruppe berücksichtigt.

Bezogen auf 1 Mio. Arbeitsstunden ergaben sich im Berichtsjahr zunächst 7,8 arbeitsbedingte Verletzungen. Durch einen erst nach Berichtslegung stattfindenden Abgleich der Daten

mit der Berufsgenossenschaft ist die für 2023 ermittelte Kennzahl vorläufig. In die Berechnung dieser Kennzahl fließen alle Ereignisse ein, die eine Ausfallzeit von mindestens einem Kalendertag zur Folge hatten. Im Vergleich dazu betrug das Unfallgeschehen aller bei der Berufsgenossenschaft Verkehr versicherten Unternehmen im Jahr 2022 25,4 Unfälle je 1 Mio. Arbeitsstunden, wobei hier nur die Unfälle berücksichtigt werden, die mindestens drei Tage Ausfallzeit verursacht haben.

SOZIALBELANGE



Konzept

Lufthansa Group engagiert sich für gesellschaftliche Belange

Als international agierender Luftfahrtkonzern ist es der Lufthansa Group wichtig, sich gesellschaftlich zu engagieren. Die Lufthansa Group verbindet Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise. Ein glaubwürdiges gesellschaftliches Engagement verbessert das Image des Unternehmens, erhöht die Loyalität der Mitarbeitenden und steigert das Vertrauen der Kundinnen und Kunden.

Als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie der Lufthansa Group ist help alliance, die Hilfsorganisation der Lufthansa Group, die zentrale Säule des Corporate Citizenship und der sozialen Verantwortung. Ein weiterer fester Bestandteil des Corporate Citizenship ist auch die Nothilfe bei humanitären Krisen und Katastrophen. Lufthansa Cargo kooperiert hierzu mit renommierten Hilfsorganisationen, führt Hilfsflüge durch und liefert Versorgungsgüter.

Mitarbeitende engagieren sich ehrenamtlich

Schwerpunkt der Aktivitäten bilden soziale und humanitäre Projekte, die von help alliance gebündelt und gesteuert werden. Diese Fokussierung ermöglicht eine effiziente und zielgerichtete Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel. help alliance



arbeitet mit Partnern vor Ort zusammen, die auf Zuverlässigkeit und Vertrauenswürdigkeit extern überprüft wurden und in einem zweistufigen Prozess ihre Projektideen und Ansätze umfangreich vorgestellt haben. Herzstück von help alliance sind die Mitarbeitenden der Lufthansa Group, die sich überall auf der Welt ehrenamtlich in Projekten von help alliance und lokalen help alliance-Communitys engagieren. Weiterhin entwickeln und realisieren die Mitarbeitenden von help alliance Spendensammlungen und tragen die Arbeit der Hilfsorganisation in die Öffentlichkeit.

Die Lufthansa Group hat die Kosten von help alliance für Administration, Fundraising und Kommunikation im Jahr 2023 vollständig abgedeckt. Damit ist gewährleistet, dass sämtliche weitere Spenden zu 100 % in die Projektarbeit fließen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

help alliance ist eine gemeinnützige GmbH (gGmbH) und hundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Lufthansa AG mit Sitz in Frankfurt. Das Team der help alliance-Geschäftsstelle in Frankfurt steuert die weltweiten Hilfsprojekte und koordiniert die Zusammenarbeit mit den Projektleiterinnen und -leitern, den lokalen „help alliance Communities“ sowie den Partnerorganisationen vor Ort. „help alliance Communities“ sind lokale Freiwilligengruppen, bestehend aus Mitarbeitenden der Lufthansa Group, die sich an Standorten der Lufthansa Group weltweit im Namen der help alliance in ihrer Freizeit engagieren. help alliance unterstützt dabei aktiv den Aufbau dieser lokalen Freiwilligengruppen, berät und unterstützt den Austausch. Durch die enge Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Corporate Responsibility wird die Bedeutung von help alliance in der ESG-Strategie unterstrichen, deren Leitung die Beteiligungsverantwortung innehat.

Die Hilfsflüge sowie der gesamte Spendenprozess hierzu sind bei der Abteilung Communications, Marketing & Corporate Responsibility der Lufthansa Cargo verankert und werden durch die operativen Abteilungen realisiert. Die Spendenprozesse

werden mit den jeweiligen Fachbereichen abgestimmt und dem Lufthansa Cargo Gesamtvorstand sowie, ab einer Höhe von 5.000 EUR, einem Entscheidungsgremium, bestehend aus Vertretern der Abteilungen Corporate and Political Affairs & Compliance, Controlling und Business Development, vorgelegt.

Ziele

Beitrag zur nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung soll geleistet werden

Schwerpunkt des Engagements von help alliance ist es, benachteiligte junge Menschen weltweit durch Entwicklungsprojekte zu einem selbstbestimmten Leben zu befähigen. Sämtliche Projektinhalte tragen zu den nachhaltigen Entwicklungszielen der Vereinten Nationen für 2030 bei. Dabei wird der Fokus auf die Bereiche Bildung und Ausbildung sowie die Förderung von Einkommen schaffenden Maßnahmen und Sozialunternehmertum gelegt.

Mit den gemeinnützigen Aktivitäten und Projekten soll ein Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung in der Gesellschaft geleistet werden, der die Bedeutung und Größe der Lufthansa Group widerspiegelt und zugleich transparent, glaubwürdig und nachvollziehbar ist. Um sicherzustellen, dass die Arbeit von help alliance zu einer nachhaltigen Entwicklung beiträgt, werden die Projekte fortlaufend evaluiert.

Maßnahmen

help alliance ermöglicht Ausbau von sozialen Projekten und Möglichkeiten für Freiwilligen-Engagement

help alliance hat im Jahr 2023 das Angebot zum Freiwilligenengagement in seinen Hilfsprojekten durch die Gründung von sechs zusätzlichen help alliance Communities erweitert. Damit bietet help alliance durch 30 help alliance Communities an 36 Standorten Mitarbeitenden die Möglichkeit, sich sozial zu engagieren. Des Weiteren konnten 2023 neun neue Projekte in den Bereichen Bildung, Arbeit und Einkommen gefördert und zehn Projekte abgeschlossen werden.

help alliance und Lufthansa Cargo unterstützen Menschen in der Türkei und Syrien

Um die Betroffenen der Erdbeben in der Türkei und in Syrien im Februar 2023 zu unterstützen, organisierte help alliance eine Spendenaktion. Durch die Aktion und zusätzliche Spenden der Lufthansa Group konnte help alliance über 285.000 EUR sammeln, um Soforthilfen in den Krisengebieten bereitzustellen.

In Zusammenarbeit mit Mitarbeitenden der Lufthansa Group vor Ort und aufbauend auf bestehenden Kooperationspartnern wurden lokale Partnerorganisationen identifiziert, die nach eingehender Prüfung finanzielle Unterstützung aus den gesammelten Spenden und notwendige Ressourcen für die Durchführung von Ad-hoc-Hilfsmaßnahmen erhielten.

Zusätzlich wurde die Bereitstellung von Nahrungsmitteln und relevanter Sachgüter durch verschiedene etablierte Hilfsorganisationen in Zusammenarbeit mit Lufthansa Cargo organisiert und durch Hilfsflüge der Lufthansa Cargo in die jeweiligen Regionen transportiert. Lufthansa Cargo stellte Frachtkapazitäten zur Verfügung und übernahm das Handling. Insgesamt führte Lufthansa Cargo im Februar vier Hilfsflüge in die betroffenen Gebiete durch.

Für den Wiederaufbau und die Rehabilitation der betroffenen Region hat help alliance ihr Engagement für betroffene Kinder durch eine Erhöhung der Fördermittel und Projekte in den Regionen verstärkt. So finanzierte help alliance im Berichtsjahr in der Türkei und in Syrien Projekte, die speziell auf die Einrichtung von Notunterkünften für Menschen zugeschnitten sind, die durch die Erdbeben ihr Zuhause verloren haben. Das Projekt in der Türkei wurde im ersten Halbjahr 2023 dafür neu aufgesetzt und ein bestehendes Projekt in Syrien, das den Aufbau sogenannter Zeltschulen fördert, im Jahr 2023 erweitert. Darüber hinaus finanziert help alliance seit November 2023 ein Heimprojekt für durch das Erdbeben verwaiste Kinder. Es ist geplant, das soziale Engagement in den betroffenen Gebieten auch im Jahr 2024 fortzusetzen.



Zugang zu Schulbildung in Indien wird gefördert

Seit 2023 unterstützt help alliance das Projekt „Ganzheitliche Schule, Krishnapuram“ in Zentralindien. Hauptziele sind der Zugang zu ganzheitlicher Bildung für Waisenkinder und Kinder, die ohne das Projekt keinen Zugang zu Bildung hätten, sowie die Unterstützung zur finanziellen Eigenständigkeit dieser Schule. Im Berichtsjahr spendete help alliance über 100.000 EUR, zum Beispiel für den Bau eines Brunnens und das Anlegen eines Schulgartens. Mit Hilfe dieser Maßnahmen soll die Eigenversorgung der Schule gestärkt und durch den Verkauf von überschüssigem Wasser, Obst und Gemüse zusätzlich die finanzielle Eigenständigkeit unterstützt werden. Das Projekt wird bis 2025 gefördert.

help alliance unterstützt bei der Traumabewältigung von Kindern in Brasilien

Bereits seit März 2022 kann durch die finanzielle Unterstützung der help alliance für Kinder mit Gewalttraumata in Brasilien eine Tanz- und Bewegungstherapie angeboten werden. Hierfür wurde im Berichtsjahr ein neuer Kursraum eröffnet, in dem Kurse für über 300 Kinder im Alter zwischen sechs und 14 Jahren angeboten werden. Das Kursangebot zielt darauf ab, bei der Verarbeitung von traumatischen Erfahrungen und der Förderung von mentaler Gesundheit zu unterstützen sowie die sozialen Kompetenzen zu stärken. 2023 investierte help alliance über 20.000 EUR an Spendengeldern in das Projekt, dessen Förderung bis 2024 läuft.

Leistungsindikator

Benachteiligte Menschen erhalten Unterstützung

2023 erhielten über 52.000 benachteiligte Menschen weltweit eine Unterstützung durch Projekte der help alliance. Im Jahr 2022 betrug die Anzahl an unterstützten Menschen rund 38.000. Die Anzahl an Begünstigten durch Projekte der help alliance stieg im Vergleich zu 2022 um 37 %.

Im Berichtsjahr verantwortete help alliance 54 Hilfsprojekte in 30 Ländern mit einem Projektvolumen von knapp 4,3 Mio. EUR. 81 % der Mittel gingen in die Bildungsförderung, 14 % in Maßnahmen im Bereich Arbeit und Einkommen und 5 % in Nothilfmaßnahmen. Im Vergleich betrug das Projektvolumen im Jahr 2022 3,3 Mio. EUR und insgesamt wurden 55 Projekte gefördert. 2023 stieg das Projektvolumen demnach um 30 %.

163 Mitarbeitende der Lufthansa Group haben sich im Berichtsjahr als Projektleitende der help alliance oder als Leitende der „help alliance Communities“ engagiert.

Wirkungsmessung des gesellschaftlichen Engagements wird veröffentlicht

Um sicherzustellen, dass die Arbeit von help alliance zu einer nachhaltigen Entwicklung beiträgt, werden die Projekte fortlaufend evaluiert. Die detaillierten Ergebnisse einer Wirkungsmessung werden im jährlich erscheinenden Tätigkeitsbericht von help alliance auf der Internetseite der Lufthansa Group veröffentlicht.

GESCHÄFTSETHIK UND COMPLIANCE



Verantwortungsbewusstes Verhalten in Übereinstimmung mit gesetzlichen Vorgaben und international anerkannten Maßstäben sowie unter Achtung der Menschenrechte ist wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group. Als Teilnehmende des UN Global Compact (UNGC) ist es der Lufthansa Group wichtig, ihre Geschäftstätigkeit mit den darin niedergelegten international anerkannten Grundsätzen in Einklang zu bringen. Das Unternehmen berichtet darüber im Rahmen ihres jährlichen Fortschrittsberichts an den UNGC. Die Lufthansa Group ist davon überzeugt, dass wirtschaftlicher Erfolg nur durch ein wertorientiertes, integrires unternehmerisches Handeln nachhaltig zu erreichen ist. Eine durch Werte, Integrität und Verantwortungsbewusstsein geprägte Führung der Geschäfte stärkt dauerhaft das Vertrauen der Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden, Investorinnen und Investoren sowie Geschäftspartner in die Gesellschaften der Lufthansa Group.

Code of Conduct gibt Rahmen für integrires und verantwortungsbewusstes Handeln vor

Integres und im Einklang mit international anerkannten Werten und Standards stehendes Handeln setzt voraus, dass sich alle Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeitenden jederzeit an geltende Gesetze, interne Regelungen und freiwillige Selbstverpflichtungen halten. Mit der Verabschiedung eines Code of Conduct hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG einen Rahmen geschaffen, innerhalb dessen alle unternehmerischen Entscheidungen zu treffen sind. Die im Code of Conduct niedergelegten Grundsätze umfassen unter anderem die Unternehmensverantwortung für die Gesellschaft und die Umwelt, ein integrires geschäftliches Handeln und die Verantwortung für das Unternehmen und dessen Ressourcen. Damit bildet er das Fundament des Wertesystems der Lufthansa Group und legt die Leitlinien fest, an denen ihre Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden ihr Handeln ausrichten. Der Code of Conduct ist über die Internetseite der Lufthansa Group abrufbar.



Compliance Management

Konzept

Zentrales Compliance Management System unterstützt Einhaltung der Compliance Anforderungen

Um den vom Code of Conduct vorgegebenen Rahmen für integrires geschäftliches Handeln auszufüllen und ein klares Regelsystem vorzuhalten, verfügt die Lufthansa Group über ein zentrales Compliance Management System. Das Compliance Management System basiert, dem Prüfstandard des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW PS 980) folgend, auf den Säulen Compliance Kultur, Compliance Ziele, Identifizierung von Compliance Risiken, Compliance Programm, Compliance Organisation, Compliance Kommunikation und Compliance Überwachung.

Das Compliance Management System wird kontinuierlich unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorgaben, der Rechtsprechung und der für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group spezifischen Compliance Risiken weiterentwickelt und optimiert. Es setzt sich derzeit aus den Modulen Integritäts- (Antikorruptions-), Kapitalmarkt-, Wettbewerbs-, Embargo- und Export-, Fremdpersonal- sowie Geldwäsche-Compliance zusammen. Jedes Modul umfasst eine oder mehrere Richtlinien, die zum Ziel haben, die Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden dabei zu unterstützen, regelkonforme Entscheidungen zu treffen.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist integraler Bestandteil des Compliance Management Systems

Durch ihre weltweite Geschäftstätigkeit ist die Lufthansa Group zur Einhaltung der jeweils landesspezifischen sowie teilweise auch extraterritorial geltenden Gesetze gegen Korruption und Bestechung verpflichtet. Verstöße gegen diese gesetzlichen Vorgaben verhindern einen fairen Wettbewerb und gefährden das Vertrauen in die Integrität der Wirtschaftsteilnehmenden sowie des Staates, seiner Behörden und Vertreterinnen und Vertreter. Daher bildet die Bekämpfung von Korruption und Bestechung einen Schwerpunkt der

Compliance Anstrengungen der Lufthansa Group. In mehreren Richtlinien hat die Lufthansa Group Regeln für den transparenten und konformen Umgang mit Geschäftspartnern und staatlichen Vertreterinnen und Vertretern sowie das eigene Verhalten zur Vermeidung von Interessenkonflikten aufgestellt. Die Richtlinien umfassen insbesondere Vorgaben zum Umgang mit Geschenken, Einladungen und sonstigen Zuwendungen sowie mit Spenden und Sponsorings.

Gruppenweite Compliance Kultur wird gefördert

Basierend auf den oben genannten Säulen und mit Bezug auf die einzelnen Module verfolgt das Compliance Management System der Lufthansa Group verschiedene Ansätze, um ein rechts- und regelkonformes Handeln der Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden zu erreichen. Als Teil der Maßnahmen zur Förderung einer Compliance Kultur, die zum Ziel hat, dass alle Mitarbeitenden den Gedanken des regelkonformen Handelns verinnerlichen, kommunizieren die Organe und Führungskräfte der Lufthansa Group in allen operativ tätigen Konzerngesellschaften regelmäßig diese Ansätze. So bringen sie stetig ihre Erwartungshaltung an die Integrität aller geschäftlichen Entscheidungen und allen geschäftlichen Handelns der Lufthansa Group gegenüber den Mitarbeitenden zum Ausdruck. Das Corporate Compliance Office bereitet hierfür Compliance Themen auf, die von den Organen innerhalb der jeweiligen Konzerngesellschaft an ihre jeweiligen Mitarbeitenden kommuniziert werden und so ihren Weg durch alle Hierarchieebenen nehmen sollen. Zweimal jährlich wird erfasst, ob die Organe der operativen Konzerngesellschaften ihrer Vorbildfunktion durch Kommunikation einer solchen Botschaft gerecht werden.

Beratung ist zentrales Element des Compliance Management Systems

Ein zentrales Element des Compliance Management Systems ist die Beratung. Alle Mitarbeitenden können sich jederzeit mit ihren Compliance-bezogenen Fragen an die Compliance Manager vor Ort oder das Corporate Compliance Office wenden. Darüber hinaus stellt das Corporate Compliance Office eine App bereit, die den Zweck hat, die Mitarbeitenden dabei

zu unterstützen, auch auf Geschäftsreisen und ad hoc die geltenden Richtlinienvorgaben zu beachten. Derzeit umfasst die App die Vorgaben für den Umgang mit Geschäftspartnern und Amtsträgerinnen und -trägern sowie zum Verhalten in Situationen, in denen ein Interessenkonflikt bestehen kann. Die Beratung soll zu regelkonformen Entscheidungen in der Lufthansa Group beitragen.

Webbasierte Compliance Trainings schaffen Bewusstsein für Risiken

Organe, Führungskräfte und Mitarbeitende in relevanten Bereichen oder relevanten Funktionen sind verpflichtet, Compliance Trainings zu absolvieren, soweit dies unter Compliance Risikoaspekten erforderlich ist. Abhängig von der konkreten Risikoexposition und den Trainingsinhalten müssen die jeweiligen Zielgruppen an webbasierten oder Präsenztrainings teilnehmen. Ziel ist es, sie für potenzielle Compliance Risiken zu sensibilisieren sowie ihnen rechts- und regelkonforme Handlungsalternativen und Ansprechpersonen für eine gegebenenfalls notwendige Beratung aufzuzeigen. Webbasierte Compliance Trainings werden für alle Compliance Module angeboten. Für den erforderlichen Zertifikatserhalt müssen die erlangten Kenntnisse am Ende des Trainings in einem Test nachgewiesen werden. Die Trainings sind beim Eintritt in die Lufthansa Group und anschließend in einem zweijährigen Turnus zu durchlaufen. Sollten die Trainings nicht innerhalb der vorgegebenen Fristen absolviert werden, so werden die Teilnehmenden daran erinnert und, sollte dies nicht erfolgreich sein, deren Vorgesetzte informiert. Präsenztrainings für alle Compliance Module werden für risikoexponierte Funktionen in Abhängigkeit vom jeweiligen Bedarf, beziehungsweise auf Nachfrage, angeboten. Um die Trainings entsprechend der Risikoexposition bedarfsgerecht zuweisen zu können, hat das Corporate Compliance Office für jedes Compliance Modul Zielgruppen definiert. Bei organisatorischen Änderungen arbeitet das Corporate Compliance Office eng mit den Gesellschaften der Lufthansa Group zusammen, um die Zielgruppen zeitnah dynamisch anzupassen.



Risikobasierte Business Partner Due Diligence soll Integrität von Lieferanten und Dienstleistern sicherstellen

Die Lufthansa Group hat eine risikobasierte Business Partner Due Diligence in ihren Einkaufsprozessen implementiert, die die Integrität von Lieferanten und Dienstleistern sicherstellen soll. Vor der Aufnahme einer Geschäftsbeziehung mit einem externen Geschäftspartner wird diese aus einer Risikoperspektive beurteilt, um potenzielle Compliance Risiken, die aus der Zusammenarbeit mit dem Geschäftspartner erwachsen können, frühzeitig zu identifizieren. In Abhängigkeit von der Risikoeinstufung können weitere Schritte im Rahmen der Business Partner Due Diligence erfolgen, die eine tiefergehende Prüfung, weitergehende Fragebogen und eine sorgfältige Identifikation und Klärung von identifizierten Auffälligkeiten und Warnhinweisen umfassen und bis zur Nichtaufnahme beziehungsweise Beendigung einer Geschäftsbeziehung führen können. Abhängig von der jeweiligen Risikoeinstufung werden auch bestehende Geschäftsbeziehungen regelmäßig erneut im Rahmen dieser Due Diligence überprüft.

Hinweisgeberkanäle ermöglichen die Abgabe von Hinweisen auf Compliance-Verstöße

Die Lufthansa Group unterhält verschiedene Hinweisgeberkanäle, um Hinweise auf mögliche Compliance Verstöße, unter anderem gegen Antikorruptionsgesetze oder -regelungen, abzugeben. Alle Mitarbeitenden können sich hierzu an direkte Vorgesetzte, die Compliance Manager in der jeweiligen Konzerngesellschaft oder direkt an das Corporate Compliance Office wenden. Darüber hinaus verfügt die Lufthansa Group über ein elektronisches Hinweisgebersystem und eine Ombudsperson, die auch für externe Hinweisgebende öffentlich zugänglich sind. Über das elektronische Hinweisgebersystem, das in zehn verschiedenen Sprachen vorgehalten wird, können Hinweisgebende ihre Kenntnisse und Beobachtungen jederzeit schriftlich mitteilen und dabei auch entscheiden, ob sie anonym bleiben möchten. Das elektronische Hinweisgebersystem ist über die Internetseite der Lufthansa Group erreichbar. Die Funktion der Ombudsperson nimmt eine Rechtsanwältin/ein Rechtsanwalt wahr. Diese Person ist extern, unabhängig und nicht bei der Lufthansa Group angestellt.

Hinweisgebende können Informationen telefonisch, schriftlich oder persönlich an die Ombudsperson übermitteln. Die Kontaktdaten der Ombudsperson sind über die Internetseite der Lufthansa Group abrufbar.

Eingehende Hinweise werden nach einem festgelegten Verfahren plausibilisiert und, sollte tatsächlich ein Verdacht auf einen Compliance Verstoß bestehen, vom Corporate Compliance Office in Zusammenarbeit mit Corporate Business Security unter strikter Beachtung der Vertraulichkeit und Steuerung durch den zuständigen Compliance Ausschuss untersucht. Sollte sich am Ende eines Verfahrens ein Verstoß gegen die Compliance Richtlinien der Lufthansa Group bestätigen, ergreift die Lufthansa Group in Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalls geeignete disziplinarische Maßnahmen gegen die Beteiligten, die von Schulungen und Sensibilisierungsmaßnahmen bis hin zur Kündigung gehen können.

Der Schutz von Hinweisgebenden ist der Lufthansa Group sehr wichtig. Daher duldet die Lufthansa Group keine Maßnahmen, die Mitarbeitende wegen der Abgabe von Hinweisen auf Compliance Verstöße benachteiligen. Im Rahmen einer Compliance Richtlinie ist eindeutig und verbindlich festgelegt, dass jede Zuwiderhandlung gegen dieses Vergeltungs- und Benachteiligungsverbot selbst als Compliance Verstoß betrachtet und verfolgt wird.

Interne Revision prüft Wirksamkeit und Angemessenheit des Compliance Management Systems

Die Überwachung des Compliance Management Systems erfolgt mehrstufig. Im Rahmen der jährlich stattfindenden Prüfungen des Internen Kontrollsystems wird festgestellt, ob die Gesellschaften, die ein solches System unterhalten müssen, alle relevanten Maßnahmen, Prozesse und Instrumente des Compliance Management Systems in einer aktuellen Fassung dokumentiert vorliegen haben. Im Rahmen der Compliance Berichterstattung müssen die Konzerngesellschaften darüber hinaus regelmäßig die wirksame Ausübung und Einhaltung der risikobedingt für sie relevanten Vorgaben des Compliance Management Systems in ihren Prozessen und

Geschäftsabläufen kontrollieren und das Ergebnis dem Corporate Compliance Office berichten. Zusätzlich überwacht die interne Revision im Rahmen von regelmäßig erfolgenden Audits die Angemessenheit und Wirksamkeit des Compliance Management Systems in den Konzerngesellschaften und identifiziert gegebenenfalls unerkannte Schwachstellen.

Im Geschäftsjahr 2023 führte die interne Revision insgesamt 21 Audits in 23 Konzerngesellschaften durch, bei denen Compliance Aspekte untersucht wurden.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Für die konzernweite Implementierung, Weiterentwicklung und Kommunikation des Lufthansa Group Compliance Management Systems ist das zur zentralen Rechtsabteilung gehörende Corporate Compliance Office zuständig. Der/die Leitende der Rechtsabteilung und Chief Compliance Officer untersteht direkt dem Vorstandsressort „Personal & Infrastruktur“ und berichtet zweimal jährlich im Rahmen von Compliance Berichten an den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats sowie einmal jährlich an den Aufsichtsrat. Zur Unterstützung bei der Steuerung und gesellschaftsübergreifenden Umsetzung des zentralen Compliance Management Systems hat der Konzernvorstand eine Ausschussstruktur, bestehend aus einem Konzern Compliance Ausschuss und zentralen Compliance Ausschüssen in den obersten Tochtergesellschaften der Geschäftsfelder sowie einzelnen Servicegesellschaften, eingerichtet. Das Group Compliance Office sowie die Weiterentwicklung und Implementierung des Compliance Management Systems werden durch ein weltweites Netz von Compliance Managern in den Konzerngesellschaften unterstützt. Neben der Zusammenarbeit zu spezifischen Compliance Aufgaben informiert das Corporate Compliance Office die Compliance Manager regelmäßig zu Neuerungen des Compliance Management Systems und anderen Compliance Themen, unter anderem im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Kommunikationsplattform „Compliance Manager Academy“. Die Compliance Manager,



die für eine Konzerngesellschaft zuständig sind, berichten dem Corporate Compliance Office zweimal jährlich im Rahmen eines standardisierten Prozesses zu konzerngesellschaftsspezifischen Compliance Themen.

Ziele

Compliance Management System soll regelkonformes Verhalten sicherstellen und Rechtsverletzungen verhindern

Ziel des Compliance Management Systems ist es, konzernweit regelkonformes Verhalten zu gewährleisten und Rechtsverletzungen zu vermeiden. Gesetzesverstöße können für die betroffenen Mitarbeitenden sowie die verantwortlichen Führungskräfte und Organe nicht nur persönliche straf- und arbeitsrechtliche Konsequenzen, sondern insbesondere für die betroffenen Unternehmen Straf-, Bußgeld- und Schadenersatzzahlungen sowie Reputationsschäden zur Folge haben.

→ Chancen- und Risikobericht, S. 125.

Maßnahmen

Code of Conduct und verschiedene Compliance Richtlinien sind aktualisiert

Angesichts sich wandelnder regulatorischer Vorgaben und Erwartungen der Stakeholder koordinierte das Corporate Compliance Office im Jahr 2023 die Aktualisierung des Lufthansa Group Code of Conduct. Die aktualisierte Fassung ist in einem modernen Design gestaltet, das die Vielfalt der verschiedenen Konzerngesellschaften der Lufthansa Group widerspiegelt. Sie bietet den Mitarbeitenden über Beispiele und Fragen zur Selbstreflexion einen konkreteren Orientierungsrahmen, an dem sie ihr Handeln ausrichten können. Daneben wurden auch zentrale Compliance Richtlinien überarbeitet. So wurden die Vorgaben für Zuwendungen aktualisiert.

IT-basierte Compliance Risikoanalyse ist konzernweit gestartet

Die regelmäßige Erhebung der Compliance Risiken ist ein wichtiger Bestandteil eines jeden Compliance Management Systems. Nachdem das Corporate Compliance Office bereits

im Jahr 2022 ein neues Konzept zur konzernweiten Erhebung und Bewertung von Compliance Risiken entwickelt hatte, wurde das Konzept im Berichtsjahr gemeinsam mit der Lufthansa Industry Solutions GmbH in einer IT-Lösung umgesetzt. Auf Basis dieses IT-Tools initiierte das Corporate Compliance Office ab Juni 2023 eine konzernweite Compliance Risikoanalyse. Alle operativ tätigen Konzerngesellschaften wurden gestaffelt eingeladen, ihre Compliance Risiken zu identifizieren und zu bewerten und den Umsetzungsstand der empfohlenen risikominimierenden Compliance Maßnahmen zu dokumentieren. Bis Ende 2023 haben insgesamt 162 Konzerngesellschaften an der Risikoanalyse teilgenommen. Die restlichen operativ tätigen Konzerngesellschaften nahmen bis Ende Januar 2024 an der Risikoanalyse teil. Anschließend wird das Corporate Compliance Office auf Grundlage der Ergebnisse einen Risiko- und Maßnahmenbericht erstellen, um die Mitigation identifizierter Risiken zu steuern.

Neue webbasierte Compliance Trainings verbessern Lernerlebnis und -erfolg mit modernem Ansatz und Design

In Zusammenarbeit mit einem externen E-Learning Anbieter entwickelte die Lufthansa Group neue, webbasierte Compliance Trainings für alle sechs Compliance Module. Mit einem stärker risikobasierten und bedarfsgerechten Ansatz sowie einem modernen und ansprechenden Design zielen die neuen Trainings darauf ab, den Mitarbeitenden eine zeitgemäße Lernerfahrung zu bieten und einen effizienten und nachhaltigen Lernerfolg zu bewirken. Dadurch soll das Bewusstsein der Mitarbeitenden für Compliance Risiken gestärkt werden.

Leistungsindikatoren

Die Lufthansa Group steuert das Compliance Management System der Zielsetzung entsprechend über verschiedene Leistungsindikatoren. Nach einer Überprüfung der Aussagekraft der bisher erfassten Leistungsindikatoren wurden diese im Berichtsjahr angepasst. Sie umfassen nun Schulungsquoten und Hinweiszahlen.

2023 absolvierten insgesamt 39.824 Mitarbeitende in 168 Konzerngesellschaften webbasierte Compliance Trainings. Dies entspricht einer Teilnahmequote von 97,9 %.

Insgesamt 81 Hinweise auf mögliche Unregelmäßigkeiten erhielt die Lufthansa Group im Berichtsjahr über die verschiedenen Kanäle. Davon waren 24 Compliance-relevant. Sieben Hinweise wurden im Rahmen des geschilderten Verfahrens detailliert untersucht.

Achtung der Menschenrechte

Konzept

Achtung der Menschenrechte ist für Lufthansa Group wesentlich

Die Lufthansa Group trägt als Arbeitgeberin direkt zu den Lebensgrundlagen von derzeit über 96.677 Mitarbeitenden und deren Familien weltweit bei. Darüber hinaus umfasst ihre Wertschöpfungskette eine Vielzahl von Geschäftspartnern, deren Mitarbeitende indirekt am geschäftlichen Erfolg der Lufthansa Group teilhaben und gegebenenfalls auf diesen angewiesen sind. Damit trägt sie eine Mitverantwortung für die Belange der eigenen Belegschaft und indirekt auch für die der Beschäftigten in der Wertschöpfungskette. Dies spiegelt sich unter anderem in den Arbeitsbedingungen der Konzerngesellschaften, der Gewährleistung der Vereinigungs- und Versammlungsfreiheit, in Regelungen zur Gleichstellung der Geschlechter sowie der Inklusion von Minderheiten wider, aber auch in der im Verhaltenskodex für Lieferanten zum Ausdruck gebrachten Erwartungshaltung, dass auch die in die Wertschöpfungskette einbezogenen Geschäftspartner dieselben Grundsätze einhalten.

Die Lufthansa Group richtet ihre Geschäftstätigkeit an international anerkannten Standards wie den nachfolgenden aus:

- Allgemeine Erklärung der Menschenrechte
- Grundprinzipien und Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)



- Zehn Prinzipien des UN Global Compact
- UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte
- Sustainable Development Goals (SDG)
- Nationaler Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte (NAP)
- OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen
- IATA Resolution against Trafficking in Persons

Risikomanagement zur Achtung menschenrechts- und umweltbezogener unternehmerischer Sorgfaltspflichten ausgebaut

Die Lufthansa Group hat ihr etabliertes Risikomanagement weiterentwickelt. Es umschließt, neben der regelmäßigen Durchführung einer Risikoanalyse in Bezug auf ihre eigenen Gesellschaften, nun auch die Analyse in Bezug auf ihre Lieferkette. Der bislang auf menschenrechtliche Risiken beschränkte Prüfungsumfang ist auf ausgewählte umweltbezogene Risiken erweitert. Zum Beispiel wird analysiert, ob Risiken hinsichtlich eines Verstoßes gegen das Minamata-Übereinkommen, das die Freisetzung und Emissionen von Quecksilber eindämmen will, oder Risiken hinsichtlich eines Verstoßes gegen das Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung bestehen. Ein Präventions- und Abhilfemaßnahmenportfolio ist entwickelt und für die Anwendung bei identifizierten Risiken oder festgestellten Rechtsverstößen in einen etablierten Prozess integriert. Beispielsweise wurden basierend auf den Ergebnissen der Risikoanalyse die Anstellungsverträge der Führungskräfte durch einen Anhang ergänzt, wenn es sich um eine Gesellschaft mit erhöhtem Risiko handelt. Dieser Vertragsanhang verpflichtet die Führungskräfte die Beachtung der Menschenrechte in ihrem Verantwortungsbereich sicherzustellen. Die Lufthansa Group strebt an, ihre Sorgfaltspflichten sowohl im eigenen Geschäftsbereich als auch entlang ihrer Liefer- und Wertschöpfungskette entsprechend ihren tatsächlichen Einflussmöglichkeiten umzusetzen. Darüber hinaus wurde ein Konzept im Internen Kontrollsystem erarbeitet, das die Einhaltung unternehmensbezogener Sorgfaltspflichten überwachen soll.

Unternehmensleitung gibt Grundsatzerklärung über Menschenrechtsstrategie der Lufthansa Group ab

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat im Berichtsjahr eine Grundsatzerklärung über die Menschenrechtsstrategie der Lufthansa Group verabschiedet. Die Grundsatzerklärung spiegelt das Bekenntnis des Unternehmens zur Achtung der Menschenrechte wider. In ihr wird beschrieben, wie die Lufthansa Group ihren Sorgfaltspflichten nachkommt, welche prioritären menschenrechts- und umweltbezogenen Risiken auf Basis der Risikoanalyse identifiziert wurden und welche menschenrechts- und umweltbezogenen Erwartungen an die Beschäftigten der Lufthansa Group sowie ihre Lieferanten bestehen. Sie wird durch den Verhaltenskodex der Lufthansa Group, der sich an alle Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeitenden der Lufthansa Group richtet, und den Verhaltenskodex für Zuliefernde ergänzt. Beide Verhaltenskodizes wurden im Berichtsjahr überarbeitet und berücksichtigen auch die Anforderungen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG). → **Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement, S. 117.**

Über die Weiterentwicklung des Managementansatzes zur Minimierung von Menschenrechtsverletzungen wird ausführlich berichtet

Um Transparenz über die Weiterentwicklung des Risikomanagements zur Achtung der Menschenrechte zu schaffen und ihren Berichtspflichten nachzukommen, veröffentlicht die Lufthansa Group neben einem jährlichen Fortschrittsbericht als Teilnehmende des UN Global Compact eine Erklärung nach dem UK Modern Slavery Act 2015. Diese ist über die Internetseite der Lufthansa Group abrufbar. Ob für die Lufthansa Group auch nach weiteren Regelungen eine Berichtspflicht entsteht, wird fortlaufend geprüft.

Lufthansa Group entwickelt Managementansatz zum Umgang mit Human Trafficking weiter

Für die Lufthansa Group als Unterzeichnende der IATA-Resolution gegen Menschenhandel (Resolution against Trafficking in Persons) ist ein Umfeld frei von moderner Sklaverei und Menschenhandel selbstverständlich, wobei die Verantwortung für die

rechtliche Verfolgung von Menschenhandel bei den Regierungen und nationalen Strafverfolgungsbehörden liegt. Die Lufthansa Group ist sich jedoch der Bedeutung des Themas bewusst und erkennt an, dass sie als Luftfahrtunternehmen eine wichtige Rolle bei der Identifizierung einer möglichen Straftat spielen kann. So hat sie einen mit den Behörden abgestimmten Meldeprozess für Verdachtsfälle von Menschenhandel implementiert.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group ein webbasiertes Training entwickelt, um die Thematik entsprechend den Empfehlungen der IATA in die regelmäßigen Schulungen des fliegenden Personals zu integrieren. Diese Mitarbeitergruppen sollen für die möglichen Anzeichen von Menschenrechtsverletzungen besonders sensibilisiert werden. Das Training wird aktuell hinsichtlich etwaigen Aktualisierungsbedarfs überprüft und bei Bedarf im Folgejahr überarbeitet. Die Weiterentwicklung des Managementansatzes zur Bekämpfung des Menschenhandels wird vom Lufthansa Group Human Rights and Non-Discrimination Team in enger Kooperation mit den Passagier-Airlines der Lufthansa Group und den relevanten Konzernfunktionen gesteuert.

Verfahren zur Anzeige von Menschenrechtsverletzungen sind implementiert

Die Lufthansa Group hat sowohl für die Abgabe von Hinweisen auf Compliance Verstöße als auch auf menschenrechts- und umweltbezogene Verstöße externe Meldekanäle über ein elektronisches Hinweisgebersystem und eine Ombudsperson eingerichtet. Individuelle Beschwerden können der Lufthansa Group über diese Meldewege anonym zur Kenntnis gebracht werden. Beschäftigte der Lufthansa Group können sich darüber hinaus auch direkt an das Lufthansa Group Human Rights and Non-Discrimination Team, ihre Vorgesetzten, das Personalmanagement oder die Mitbestimmungsgremien wenden. Das bereits in der Lufthansa Group etablierte interne Beschwerdeverfahren, das für die in Deutschland ansässigen Mitarbeitenden in einer Betriebsvereinbarung geregelt ist und für verschiedene Arten von Beschwerden zum Einsatz kommt, kann auch für Beschwerden bezüglich Menschenrechtsverletzungen genutzt werden.



Eine Verfahrensordnung zum Umgang mit Hinweisen auf Menschenrechtsverletzungen bei der Lufthansa Group ist über die Internetseite der Lufthansa Group einzusehen.

„Null Toleranz“ gilt bei Vorfällen sexueller Belästigung und Diskriminierung

Die Lufthansa Group legt besonderen Wert auf ein respektvolles Miteinander. Dazu gehört auch, die Voraussetzungen für ein diskriminierungs-, belästigungs- und benachteiligungsfreies Arbeitsumfeld für alle Mitarbeitenden zu schaffen. Die Lufthansa Group erwartet, dass sich dieser Grundgedanke weltweit im Verhalten aller Mitarbeitenden zueinander sowie im Verhalten gegenüber externen Dritten wie Kunden und Zuliefernden widerspiegelt. Dies wird insbesondere durch eine regelmäßige interne Kommunikation sowie durch das Beratungsangebot des Lufthansa Group Human Rights and Non-Discrimination Teams umgesetzt. Das Team fungiert auch als konzernweite Meldestelle für sexuelle Belästigung und Diskriminierung. Jedem Hinweis wird gemäß dem in der Verfahrensordnung beschriebenen Prozess nachgegangen und gegebenenfalls werden erforderliche disziplinarische Maßnahmen ergriffen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Überwachung des Risikomanagements zur Einhaltung der menschenrechts- und umweltbezogenen unternehmerischen Sorgfaltspflichten obliegt dem Menschenrechtsbeauftragten der Lufthansa Group. Er wird dabei von der Internen Revision unterstützt, die die Umsetzung der Sorgfaltspflichten in den Gesellschaften der Lufthansa Group sowie die Angemessenheit des Risikomanagements prüft. Der Menschenrechtsbeauftragte ist im Ressort „Personal & Infrastruktur“ angesiedelt und berichtet regelmäßig dem Ressortvorstand sowie bei wesentlichen Entwicklungen dem Konzernvorstand. Der Menschenrechtsbeauftragte ist zudem erster Ansprechpartner für alle menschenrechtsbezogenen Belange seitens der Behörden, Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

Das Lufthansa Group Human Rights and Non-Discrimination Team sowie die Einkaufsorganisation koordinieren gemeinsam die Aktivitäten der Lufthansa Group in Bezug auf deren menschenrechtliche Verantwortung. Die Teams sind unter anderem für die Durchführung der menschenrechts- und umweltbezogenen Konzernrisikoanalyse in enger Zusammenarbeit mit den operativen Geschäftseinheiten verantwortlich, bearbeiten Beschwerdefälle und entwickeln das Risikomanagementsystem kontinuierlich weiter. Sie werden von einem Ausschuss, dem Human Rights Steering Committee, in dem neben dem Menschenrechtsbeauftragten auch die Compliance-, Einkaufs-, Nachhaltigkeits- und Arbeitsschutzabteilung vertreten sind, unterstützt. Der Ausschuss steuert die maßgeblichen Entscheidungen bei der Umsetzung der unternehmensbezogenen Sorgfaltspflichten in der Lufthansa Group. Zusätzlich stehen ausgewählte Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner in den Kerngesellschaften der Lufthansa Group für menschenrechtsbezogene Fragen der Beschäftigten zur Verfügung und unterstützen bei der Implementierung des konzernweiten Risikomanagements. Sie nehmen vierteljährlich an einem Menschenrechtsinformationsaustausch teil, den das Lufthansa Group Human Rights & Non-Discrimination Team für interne Schnittstellen organisiert. In der Einkaufsorganisation sind Koordinatoren für die Belange des LkSG für die einzelnen Warengruppenbereiche und Airlines im Konzern ernannt. So besteht ein Netzwerk, um Maßnahmen zwischen den Zuliefernden und den Einkäuferinnen und Einkäufern direkt zu besprechen und zu vereinbaren.

Ziele

Menschenrechts- und umweltbezogene Risiken sollen vermieden und Verletzungen beendet werden

Übergeordnetes Ziel des Managementansatzes ist es, den Menschenrechten weltweit Geltung zu verschaffen, soweit dies im Einfluss- und Verantwortungsbereich der Lufthansa Group liegt, also insbesondere in den Gesellschaften der Lufthansa Group und ihrer Lieferkette. Gleichzeitig sollen durch organisatorische und prozessuale Maßnahmen Menschenrechtsverletzungen in der Lufthansa Group und ihrer

Lieferkette vermieden werden. Im Falle der Identifizierung eines entsprechenden Risikos soll dieses minimiert beziehungsweise im Falle der Feststellung einer Verletzung sollen diese beendet und deren Folgen weitestgehend abgemildert werden.

Maßnahmen

Menschenrechts- und umweltbezogene Risikoanalyse wird durchgeführt

Das Lufthansa Group Human Rights and Non-Discrimination Team hat im Berichtsjahr eine Risikoanalyse des eigenen Geschäftsbereichs durchgeführt. Mit Hilfe einer Software wurde, anhand von Länder- und Branchenrisikoindikatoren sowie Medienberichten, ein menschenrechts- und umweltbezogenes Risiko für mehr als 400 Gesellschaften sowie Niederlassungen, die unter den Anwendungsbereich des LkSG fallen, ermittelt. Bei Gesellschaften, die ein erhöhtes Risiko aufwiesen, wurde eine tiefergehende Risikoanalyse auf Basis von Befragungen durchgeführt. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Hinweise, die über die Konzernmeldewege eingegangen sind, wurde eine Gewichtung und Priorisierung der Risiken vorgenommen.

Verpflichtende Schulungen zu den Themen Menschenrechte, Diversität und Inklusion sind etabliert

Im Berichtsjahr wurden zwei webbasierte Trainings (WBT) entwickelt. Das WBT „Menschenrechte“ soll grundsätzliches Wissen zum Thema Menschenrechte sowie zum Erkennen von Risiken und Verstößen sowie zu Meldewegen vermitteln. Ein weiteres WBT „Unbewusste Vorurteile und interkulturelles Bewusstsein“ soll zum Thema Anti-Diskriminierung sensibilisieren sowie zu den Themen Vielfalt, Gleichbehandlung und Inklusion Bewusstsein schaffen. Die Schulungen werden verpflichtend im Turnus von zwei Jahren als vorbeugende Präventionsmaßnahme bei Mitarbeitenden und Führungskräften in Gesellschaften mit erhöhtem Risiko eingesetzt sowie für Mitarbeitende aus Bereichen mit hoher Umsetzungsrelevanz, wie zum Beispiel Einkauf und Personal.



Informationsformate und -kampagnen für Mitarbeitende werden durchgeführt

Das Lufthansa Group Human Rights and Non-Discrimination Team hat 2023 mehrere Informationsveranstaltungen durchgeführt. Zum einen wurden neue Mitarbeitende gezielt über das Beratungsangebot des Lufthansa Group Human Rights and Non-Discrimination Teams aufgeklärt. Zum anderen wurden Mitarbeitende, die mit der Umsetzung der unternehmensbezogenen Sorgfaltspflichten befasst sind oder für die das Thema von besonderer Relevanz ist, wie zum Beispiel aus den Bereichen Personal und Einkauf, im Rahmen des etablierten, vierteljährlich stattfindenden Menschenrechtsaustausches vom Lufthansa Group Human Rights and Non-Discrimination Team über die aktuellen Entwicklungen des menschenrechts- und umweltbezogenen Risikomanagements informiert.

Um mögliche menschenrechts- und umweltbezogene Risiken und Verletzungen möglichst frühzeitig erkennen und beenden zu können, wurden Mitarbeitende und Führungskräfte zudem mit Hilfe von mehreren Kommunikationen im Intranet über Beschwerdemöglichkeiten informiert. Umfassende Informationen stehen auch auf den Intranet-Seiten des Lufthansa Group Human Rights and Non-Discrimination Teams sowie der Einkaufsorganisation zur Verfügung.

Dialogformate unterstützen den Wissensaufbau zu unternehmerischer Verantwortung

Vor dem Hintergrund der Einführung des LkSG im Berichtsjahr wurden branchenübergreifende Dialoge und Wirtschaftsgespräche genutzt, um erste Erfahrungen und Erkenntnisse auszutauschen. So nimmt das Lufthansa Group Human Rights and Non-Discrimination Team unter anderem regelmäßig an der „Peer Learning Group Menschenrechte“ des UN Global Compact Netzwerks Deutschland und dem econsense Forum für Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e.V. teil. Der Menschenrechtsbeauftragte der Lufthansa Group gründete zudem im Berichtsjahr gemeinsam mit econsense einen speziell an Menschenrechtsbeauftragte gerichteten „Human Rights Officer Roundtable“ mit dem Ziel des Erfahrungsaustauschs über effektives Risikomanagement.

Leistungsindikator

Die Lufthansa Group wird der Zielsetzung entsprechend im Jahr 2024 geeignete Indikatoren analysieren und implementieren.

Verantwortungsvolles politisches Engagement

Konzept

Lufthansa Group engagiert sich eigenständig und über Branchenverbände im politischen Umfeld

Die Lufthansa Group erörtert ihre legitimen Interessen auch auf politischer Ebene und steht im Dialog mit Vertreterinnen und Vertretern unterschiedlicher nationaler und internationaler Behörden und Institutionen. Dabei stellt sie spezifische Informationen zu konkreten Sachverhalten zur Verfügung. Je nach Anlass und Thema geschieht dies auf Gesellschafts- oder Konzernebene beziehungsweise auch in Abstimmung mit anderen Unternehmen oder Interessenverbänden.

Schwerpunkte des politischen Engagements liegen in den Bereichen Verkehr (Marktzugänge und Verkehrsrechte), Klimapolitik und fairer Wettbewerb. Zudem werden Positionen zu politischen Entwicklungen, die für die Lufthansa Group relevant sind, auf regionaler oder lokaler Ebene erarbeitet und mit den zuständigen Stellen ausgetauscht. Das Vorbringen von Handlungsempfehlungen erfolgt oftmals in enger Zusammenarbeit mit den Branchenverbänden International Air Transport Association (IATA), Airlines for Europe (A4E) und dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) sowie weiteren Verbänden wie dem Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI), der Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) und dem Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e.V. (econsense).

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Für die politische Interessenvertretung der Lufthansa Group ist die Hauptabteilung „Corporate International Relations and Government Affairs“ zuständig, die direkt dem Vorsitzenden des Vorstands zugeordnet ist. Diese verfügt über Büros in Berlin, Brüssel und Frankfurt zur Vertretung gegenüber der Europäischen Union und der Bundesregierung sowie über weitere Verbindungsbüros in Washington, Moskau (derzeit geschlossen), Singapur und Peking. Zudem verantwortet eine Unterabteilung die Verkehrsrechte der Deutschen Lufthansa AG. In einigen ausländischen Gesellschaften der Lufthansa Group gibt es eigene Zuständigkeiten für nationale politische Themen und verkehrsrechtliche Angelegenheiten.

Ziele

Interessen der Lufthansa Group sollen gewahrt werden

Die Lufthansa Group hat das Ziel, relevante politische Entwicklungen, die den Konzern und seine Tochtergesellschaften betreffen, frühzeitig zu erkennen, Positionen zu erarbeiten und Handlungsempfehlungen in den politischen Entscheidungsprozess einzubringen. Sie engagiert sich in Konsultationen nationaler und europäischer Gesetzgebung sowie bei internationalen Rechnungslegungsstandards, wie den International Financial Reporting Standards (IFRS). Dies geschieht direkt oder über die zuvor genannten Verbände, auch um mit branchenspezifischem Wissen bei der operationellen und technischen Machbarkeitsprüfung für eine mögliche Umsetzung zu unterstützen. Ziel ist es, die Interessen der Lufthansa Group in nationalen und internationalen Regelungen zu wahren, um ihre Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftliche Existenz zu sichern.

Maßnahmen

Regelmäßiger Austausch und Transparenz stehen im Mittelpunkt

Die in der Abteilung Corporate International Relations and Government Affairs tätigen Mitarbeitenden stehen in



regelmäßigem Austausch mit Ministerien und Abgeordneten auf Landes- und Bundesebene sowie mit Vertreterinnen und Vertretern der verschiedenen EU-Institutionen. Dazu gehört auch die Bereitstellung von Zahlen und Fakten sowie die Aufarbeitung teilweise komplexer Sachverhalte. Des Weiteren engagiert sich die Lufthansa Group aktiv in Gesetzgebungsverfahren, beispielsweise im Rahmen des „Fit for 55“-Legislativpakets der EU-Kommission, um die Interessen des Unternehmens zu wahren.

Bei ihrem politischen Engagement legt die Lufthansa Group Wert auf Transparenz. So ist das Unternehmen im Transparenzregister der EU unter der Nr. 0714344663-32 gelistet und im Lobbyregister des Deutschen Bundestags unter der Registrierung Deutscher Bundestag R001474 eingetragen. Mit dem an politische Entscheidungsträgerinnen und -träger gerichteten und der Allgemeinheit zugänglichen „Politikbrief“ veröffentlicht die Lufthansa Group regelmäßig ihre Position zu aktuellen politischen Fragestellungen und anstehenden Entscheidungen. Im Berichtsjahr wurden Themen rund um die Vereinheitlichung des europäischen Luftraums, den sogenannten „Single European Sky“, den neuen Lufthansa Group Tarifen für nachhaltigeres Fliegen sowie den Voraussetzungen für einen möglichen Ausbau von SAF mittels eines „Book and Claim“-Systems erläutert.

„Book and Claim“ ist ein Modell der Lieferkette, bei dem der administrative Datenaustausch nicht zwangsläufig mit dem physischen Fluss von Material oder Produkten entlang der Lieferkette verbunden ist. Dies soll dazu führen, dass die noch geringen weltweit vorhandenen Mengen SAF von Kunden gekauft und die ökologischen Vorteile genutzt werden können, indem diese in ein spezielles Register übertragen werden. Somit muss SAF nicht rund um den Globus transportiert werden.

Im Berichtsjahr erschienen fünf Ausgaben des „Politikbriefs“, die auch auf der Internetseite des Unternehmens abrufbar sind.

VERANTWORTUNGSVOLLES LIEFERKETTENMANAGEMENT



Konzept

Nachhaltigkeit in der Lieferkette ist fest im Unternehmen verankert

Die Beachtung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Lieferkette stellt einen wichtigen Baustein für ein verantwortungsvolles Handeln dar. Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft werden neben wirtschaftlichen Aspekten im Einkaufsprozess mitberücksichtigt. Die Lufthansa Group möchte somit negative Auswirkungen auf die Umwelt und Verstöße gegen Menschenrechte in der Lieferkette vermeiden. Um den Ansprüchen an die Nachhaltigkeit der eigenen Produkte und Dienstleistungen zu genügen, setzt die Lufthansa Group auf eine enge Zusammenarbeit mit Zuliefernden, die diese Ansprüche teilen und umsetzen. Dies ist auch Bestandteil des Lufthansa Group Code of Conduct, der auf der Internetseite der Lufthansa Group verfügbar ist.

Das jährliche Einkaufsvolumen mit externen Zuliefernden betrug im Jahr 2023 rund 19 Mrd. EUR. Die Lufthansa Group arbeitet mit Zuliefernden in knapp 170 Ländern weltweit zusammen, wobei die eingekauften Waren und Dienstleistungen auf 333 Warengruppen verteilt sind. Neben der Beschaffung von Flugzeugen und Treibstoffen umfasst das Einkaufsportfolio auch Waren und Dienstleistungen wie zum Beispiel Catering, Flugzeugsitze, Fahrzeuge, Uniformen sowie Versicherungen und Bodenverkehrsdienste.

Konzerneinkaufsrichtlinie beinhaltet Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung

Die Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung ist ein wesentlicher Bestandteil der Konzerneinkaufsrichtlinie. Die Richtlinie ist eine verpflichtende Vorgabe für alle

Einkaufseinheiten der Konzerngesellschaften für den Beschaffungsprozess und für alle Mitarbeitenden mit Beschaffungstätigkeit.

Verpflichtende Schulung zur Einkaufsrichtlinie ist etabliert

Eine Schulung zur Einkaufsrichtlinie steht den betroffenen Mitarbeitenden zur Verfügung und wird spezifischen Personen verpflichtend zugewiesen. Ziel der Schulung ist es, die Fähigkeiten und Kenntnisse der Mitarbeitenden in Bezug auf nachhaltige Beschaffung zu entwickeln und zu erhalten. Eine Wiederholung wird automatisiert alle zwei Jahre eingefordert. Im Jahr 2023 haben 99 % des definierten funktionsbezogenen Teilnehmerkreises das Training erfolgreich abgeschlossen.

Supplier Code of Conduct formuliert die Erwartungen der Lufthansa Group

Die Erwartungen der Lufthansa Group an ihre Zuliefernden bezüglich sozialer, ökologischer und ethischer Verantwortung sind im Lufthansa Group Supplier Code of Conduct zusammengefasst. Dieser ist auf der Internetseite der Lufthansa Group einsehbar.

Menschenrechtliche und umweltbezogene Verpflichtungen sind Teil der Zuliefererverträge

Durch die kontinuierliche Aufnahme von Verpflichtungen in Verträge mit Zuliefernden strebt die Lufthansa Group an, ein verantwortungsvolles Handeln bei den unmittelbaren Zuliefernden zu erreichen, der eigenen unternehmerischen Verantwortung gerecht zu werden und Risiken vorzubeugen. So werden unter anderem folgende Verpflichtungen in Verträge mit Zuliefernden aufgenommen:

- die 10 Prinzipien des UN Global Compact einzuhalten
- alle fünf Grundprinzipien der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) einzuhalten
- vertragliche Leistungen unter der Beachtung der geschützten Rechtspositionen aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) zu erbringen
- risikoabhängig an Schulungen teilzunehmen



- die Lufthansa Group über erkannte Risiken und eingeleitete Maßnahmen zu informieren
- bei Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu unterstützen
- seine Zuliefernden und Mitarbeitenden über das Lufthansa Group Beschwerdeverfahren zu informieren
- das Recht zur Durchführung von Audits einzuräumen
- das Recht zu gewähren, bei Verstoß gegen die Vereinbarungen das Vertragsverhältnis zu kündigen

Lieferanten-Risikomanagement berücksichtigt auch Anforderungen aus dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)

Um ein angemessenes und wirksames Risikomanagement bei der Vielzahl von mehr als 30.000 zentral gesteuerten Bestandslieferanten zu ermöglichen, nutzt die Lufthansa Group eine IT-Anwendung, die es ermöglichen soll, potenzielle menschenrechts- und umweltbezogene Risiken oder Verletzungen zu erkennen. Darüber hinaus unterstützt sie dabei, prozesseitig identifizierte Risiken mit Hilfe von Maßnahmen zu minimieren oder zu beenden. Dieser Ansatz entspricht auch den Anforderungen aus dem LkSG.

Um Menschenrechts-, Umwelt-, Compliance- und finanzielle Risiken in der Lieferkette auch vor Vertragsvergabe zu identifizieren und Konzernstandards einzuhalten, hat die Lufthansa Group einen Lieferanten-Überprüfungsprozess etabliert. Fällt ein Zuliefernder im ersten Prüfungsschritt in eine mittlere oder hohe Risikokategorie, zum Beispiel wegen des Herkunftslandes oder der Warengruppe, wird eine tiefergehende Überprüfung durchgeführt, auch unter Hinzuziehung externer Quellen. Der Überprüfungsprozess unterstützt das Unternehmen potenzielle Risiken schon vor Vertragsabschluss zu erkennen, notwendige Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen oder als letzte Maßnahme eine Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Lieferanten zu verhindern.

Verfahren zur Meldung von Risiken oder Verletzungen ist eingerichtet

Beschwerden und Hinweise zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken oder Verletzungen und Compliance Verstößen bei Lieferanten können durch Dritte vertraulich über ein elektronisches Hinweisgebersystem oder die externe Ombudsperson der Lufthansa Group zur Kenntnis gebracht werden. Die Zuliefernden der Lufthansa Group werden zudem in den Verträgen aufgefordert, ihre Zuliefernden und deren Mitarbeitende über die Hinweismeldewege der Lufthansa Group zu informieren. Die Verfahrensordnung der Lufthansa Group zum Umgang mit Hinweisen ist über die Website der Lufthansa Group abrufbar. Weitere Informationen im Kapitel **→ Geschäftsethik und Compliance/Achtung der Menschenrechte, S. 113.**

Beschaffungsmanagement der Lufthansa Group wird durch EcoVadis bestätigt

Um nachhaltiges und verantwortungsbewusstes Handeln gegenüber ihren Geschäftspartnern darlegen zu können, nimmt die Lufthansa Group an der Nachhaltigkeitsbewertungsplattform für globale Beschaffungsketten EcoVadis teil. Im November 2022 wurde das Engagement der Lufthansa Group für ein weiteres Jahr erneut mit dem „Silver Status“ bestätigt. Die Beschaffungsprozesse werden im Rahmen des EcoVadis-Ratings ebenfalls besser als die von vergleichbaren Unternehmen bewertet.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Einkaufseinheiten der Lufthansa Group sind im Rahmen einer einheitlichen Berichtslinie organisiert. Sie berichten an das Vorstandsmitglied „Flotte & Technologie“. Die Berichtslinien sind entlang von Warengruppenverantwortlichkeiten und Konzerngesellschaften angeordnet. Die Warengruppenorientierung soll die Aufstellung durch gebündeltes Know-how optimieren.

Der Einkaufsleitung der Lufthansa Group unterstehen die zentralen Abteilungen für Prozesse und Governance, Einkaufssysteme und Strategie. Diese Abteilungen bündeln und bearbeiten einkaufsspezifische Themen konzernübergreifend und befassen sich mit den Nachhaltigkeitsthemen in den Einkaufsprozessen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance.

Durch die prozessorientierte Matrixorganisation strebt die Lufthansa Group an, die Etablierung der Nachhaltigkeitsstandards zu vereinfachen, da zunehmend einheitliche Verfahren und IT-Systeme eingesetzt werden.

Ziele

Menschenrechts-, Umwelt- und Compliance Risiken in der Lieferkette sollen minimiert werden

Für die Lufthansa Group ist verantwortungsbewusstes Handeln ein fester Bestandteil der Unternehmenskultur. Ziel der Lufthansa Group ist es, dass auch Zuliefernde des Konzerns im Hinblick auf fairen Wettbewerb, Integrität und verantwortungsvolles Handeln geltende Gesetze, Richtlinien und Regelungen uneingeschränkt einhalten. Dazu zählt auch der Schutz grundlegender Menschenrechte und Umweltbelange, die Inhalt des deutschen LkSG sind. Die Lufthansa Group will somit ihrer Sorgfaltspflicht nachkommen und vermeiden, dass Geschäftsbeziehungen mit Personen oder Unternehmen eingegangen werden, die diese Standards nicht erfüllen. Ziel des Lufthansa Group Risikomanagements für die Einkaufsprozesse ist es, potenzielle Menschenrechts-, Umwelt- und Compliance Risiken und Verstöße in der Lieferkette zu erkennen, um diese mit geeigneten und wirkungsvollen Maßnahmen systematisch verhindern, minimieren oder beenden zu können.

Transparenz hinsichtlich CO₂-Emissionen bei direkten Zuliefernden soll geschaffen werden

Mit der Zielsetzung, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und die selbst gesteckten Emissionsziele der Lufthansa Group zu erreichen, soll Transparenz über CO₂-Emissionen bei den direkten Zuliefernden geschaffen werden. Darauf basierend ist



zukünftig geplant, dass geeignete Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen auch in der Lieferkette identifiziert werden.

Maßnahmen

Risikomanagementsystem wurde weiterentwickelt

Die im Berichtsjahr eingeführte Software unterstützt die Identifikation risikobehafteter Zulieferer für die weitere Bearbeitung und bezieht dabei weitere Informationen ein, wie zum Beispiel den Grad des Einflusses auf den Lieferanten. Auch die Zuweisung und das Nachhalten von einerseits vorbeugenden Maßnahmen und andererseits Abhilfemaßnahmen gegenüber direkten Zulieferern und die Umsetzung der Sorgfaltspflichten bei mittelbaren Zulieferern werden über dieses System gesteuert. Die eingesetzte Software basiert auf Technologien der künstlichen Intelligenz und erfüllt die Vorgaben des LkSG.

Zielgerichtetes Maßnahmenportfolio zur Anwendung bei identifizierten Risiken ist implementiert

Wird über das zur Risikoidentifizierung eingeführte System ein spezifisches Risiko bei einem Zulieferer festgestellt, können geeignete Maßnahmen nach einer definierten Logik basierend auf Risikokategorien ausgewählt werden. Dies erfolgt durch ein zentrales Expertenteam im Einkauf. Gemeinsam mit den verantwortlichen Einkäuferinnen und Einkäufern werden daraufhin Maßnahmen mit dem Lieferanten vereinbart.

Angepasste Einkaufsprozesse sollen die Verankerung von Menschenrechten und Umweltaspekten im Einkaufsprozess stärken

Im Berichtsjahr wurden die Einkaufsprozesse um Aspekte zur nachhaltigen Beschaffung erweitert. So sollen Nachhaltigkeitskriterien bereits zu Beginn des Einkaufsprozesses in die Ausschreibungsspezifikation aufgenommen werden. Hierzu wurde eine Kriterienliste zur praktischen Anwendung erstellt. Das Einbeziehen der Nachhaltigkeitskriterien in die Angebotsbewertung wurde ebenfalls eingeführt.

Anforderungen aus internationalen ESG-Standards und dem LkSG sind in Standardlieferantenvertrag aufgenommen

Die Aufnahme der Verpflichtung zur sozialen und ökologischen Verantwortung in Lieferantenverträgen ist Teil der Zielvereinbarung der Warengruppenverantwortlichen und der Einkaufsverantwortlichen in den Konzerngesellschaften und Zentralfunktionen. Die entsprechenden Standardvertragsklauseln wurden an die Anforderungen des LkSG angepasst und sind in alle neuen Verträge und bei Vertragsanpassungen aufzunehmen.

Supplier Code of Conduct ist überarbeitet

Der Supplier Code of Conduct wurde im Berichtsjahr überarbeitet und beinhaltet unter anderem nun auch die Anforderungen des deutschen LkSG. Er formuliert die Erwartungshaltung der Lufthansa Group gegenüber ihren Lieferanten und ist auf der Internetseite der Lufthansa Group einsehbar.

Neue Schulung sensibilisiert für Menschenrechte

Ein grundlegendes Verständnis über Menschenrechte ist für die Lufthansa Group entscheidend. Daher wurde 2023 ein entsprechendes Onlinetraining entwickelt. Für Mitarbeitende im Einkauf der Lufthansa Group sowie für Mitarbeitende von Zulieferern vermittelt das Training Wissen zu rechtlichen Rahmenbedingungen und internationalen Standards. Zusätzlich zeigt es konkrete Praxisbeispiele zum Erkennen und zur Entschärfung möglicher Menschenrechtsrisiken auf. Bei den Mitarbeitenden der Zulieferer wurde die Schulung je nach Risikoklassifizierung als vorbeugende oder risikomindernde Maßnahme in das Portfolio aufgenommen.

Erweiterte Informationsformate fördern den Wissensaufbau zur sozialen und ökologischen Verantwortung

Im Berichtsjahr wurden bestehende Dialog- und Informationsformate fortgeführt und erweitert, die sich insbesondere an Mitarbeitende aus dem Fachbereich Einkauf richten. Beispielsweise wurde durch den Zentraleinkauf eine wöchentliche Sprechstunde für Mitarbeitende eingerichtet, um Fragen und Themen bezüglich der Umsetzung von Menschenrechten und

Umweltaspekten in der Lieferkette der Lufthansa Group beantworten und diskutieren zu können.

Zusätzlich werden im Einkauf branchenübergreifende Dialoge und Wirtschaftsgespräche genutzt, um Erfahrungen und Erkenntnisse zu vertiefen. So nahm die Lufthansa Group 2023 unter anderem an der „Peer Learning Group Menschenrechte“ des UN Global Compact Netzwerk Deutschland und dem econsense Cluster Menschenrechte & Wertschöpfung teil.

Des Weiteren wurden für die einzelnen Warengruppenbereiche und Gesellschaften im Konzern Koordinatoren für die Belange des LkSG ernannt. So wurde ein Netzwerk geschaffen, das sicherstellen soll, dass Maßnahmen zwischen den Zulieferern und den Einkaufenden direkt besprochen und vereinbart werden können. Die Koordinatoren werden kontinuierlich über Umsetzungsaktivitäten zum LkSG in der Lufthansa Group informiert und dienen als Multiplikatoren gegenüber den Einkaufenden. Für verantwortliche Vertreter der Tochtergesellschaften, deren Einkauf nicht zentral gesteuert wird, wurden verpflichtende Informationsveranstaltungen zum LkSG durchgeführt.

Transparenz über CO₂-Emissionen in der direkten Lieferkette unterstützt Möglichkeiten der Emissionsreduzierung zu identifizieren

Im Berichtsjahr wurde eine ausgabenbasierte Berechnung der CO₂-Emissionen von direkten Zulieferern mit Hilfe einer Software durchgeführt. Für ausgewählte Warengruppen wurden ergänzend Emissionen auf Basis von Verbrauchswerten berechnet. Es ist geplant, die Ergebnisse im nächsten Schritt zu analysieren, um Maßnahmen zur Reduzierung von indirekten CO₂-Emissionen in der Lieferkette entwickeln zu können.

Leistungsindikator

Die Lufthansa Group wird den Zielsetzungen entsprechend geeignete Indikatoren analysieren und 2024 implementieren.



ANWENDBARKEIT UND ANGABEN GEMÄSS EU-TAXONOMIE- VERORDNUNG (EU) 2020/852



Die EU-Taxonomie-Verordnung stellt ein normiertes Klassifizierungssystem für grüne Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen des EU-Aktionsplans „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“ dar und definiert Aktivitäten für die sechs EU-Umweltziele:

1. Klimaschutz
2. Anpassung an den Klimawandel
3. Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
4. Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
5. Vermeidung und Verringerung der Umweltverschmutzung
6. Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Gemäß EU-Taxonomie-Vorgaben sind Wirtschaftstätigkeiten „ökologisch nachhaltig“, wenn sie

- einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung eines oder mehrerer der sechs genannten Umweltziele leisten („substantial contribution“/wesentlicher Beitrag),
- die Erreichung der fünf weiteren EU-Umweltziele nicht erheblich beeinträchtigen („do no significant harm“/nicht erheblich beeinträchtigen)
- die Mindestvorschriften für Arbeitssicherheit und Menschenrechte einhalten („minimum safeguards“/Mindestschutz).

Die Analyse, ob eine Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zu einem der Ziele leistet und die Erreichung der fünf weiteren Ziele nicht erheblich beeinträchtigt, ist anhand von technischen Bewertungskriterien vorzunehmen. Um Doppelzählung zwischen verschiedenen Wirtschaftsaktivitäten zu vermeiden, wurden mögliche Überschneidungsfelder identifiziert und analysiert.

Die Berichterstattung über die Art der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten erfolgt gemäß folgender Delegierter Verordnungen:

- Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139
- Delegierte Verordnung (EU) 2021/2178
- Delegierte Verordnung (EU) 2023/2485
- Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486

Erstmalig sind für das Geschäftsjahr 2023 Angaben zu allen sechs Umweltzielen zu machen, wobei zu den Umweltzielen 3–6 sowie zu den im Rahmen der Anpassungen und Ergänzungen des Delegierten Rechtsaktes zum Klimaschutz neu aufgenommenen Wirtschaftsaktivitäten nur Angaben zur Taxonomiefähigkeit erforderlich sind. Zu diesen neu in die EU-Taxonomie aufgenommenen Wirtschaftsaktivitäten zählen unter anderem die für die Lufthansa Group relevanten Wirtschaftsaktivitäten im Luftfahrtsektor. Damit werden erstmalig auch die Kernaktivitäten der Lufthansa Group von der EU-Taxonomie erfasst. Durch die Einbeziehung dieser Wirtschaftsaktivitäten weist die Lufthansa Group erstmals taxonomiefähige Umsatzerlöse aus.

Wirtschaftstätigkeiten sind „taxonomiefähig“ (eligible), wenn sie sich den Bewertungskriterien zuordnen lassen (unabhängig davon, ob die Kriterien erfüllt werden) und „taxonomiekonform“ (aligned), wenn sie die Bewertungskriterien auch erfüllen.

Entsprechend der EU-Taxonomie-Verordnung und relevanten delegierten Rechtsakten berichtet die Lufthansa Group nachfolgend über den Anteil der Umsatzerlöse, der

Investitionsausgaben (CapEx) und der operativen Ausgaben (OpEx) von taxonomiefähigen, taxonomiekonformen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten und macht ergänzende qualitative Angaben.

Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung

Die Wirtschaftstätigkeiten der Lufthansa Group wurden zunächst den relevanten Taxonomietätigkeiten zugeordnet und jene bestimmt, die anhand der in der EU-Taxonomie dargelegten Beschreibungen als taxonomiefähig gelten.

Basierend auf der Zuordnung der Taxonomietätigkeiten wurden die taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten in den wesentlichen Konzerngesellschaften identifiziert und analysiert. Wie schon im Vorjahr erstrecken sich die zu berichtenden Wirtschaftsaktivitäten der Lufthansa Group auf das Umweltziel 1 (Klimaschutz). Zu allen anderen Umweltzielen gibt es keine wesentlichen Wirtschaftsaktivitäten.

Entsprechend den Anforderungen der EU-Taxonomie wurde der Anteil der Umsatzerlöse, CapEx und OpEx der identifizierten Wirtschaftstätigkeiten in Bezug auf die gesamten Konzernaktivitäten ermittelt. Dabei sind die Umsatzerlöse definiert als Nettoumsatzerlöse gemäß IFRS (International Financial Reporting Standards), wie sie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen sind, und beziehen sich mithin nur auf vollkonsolidierte Gesellschaften. Somit wurden Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, und sonstige Beteiligungen nicht berücksichtigt. Weitere Informationen zu den Umsatzerlösen finden sich im → **Konzernanhang, Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, S. 182 ff.**

Die Berechnung von CapEx erfolgt auf Bruttobasis, das heißt ohne Berücksichtigung von Neubewertungen oder planmäßigen beziehungsweise außerplanmäßigen Abschreibungen. CapEx umfassen Investitionen in langfristige immaterielle oder materielle Vermögenswerte, einschließlich der im Rahmen von Asset oder Share Deals erworbenen Güter, wie sie in



der Konzernbilanz ersichtlich sind. Die taxonomiefähigen CapEx wurden unter Berücksichtigung der zugrunde liegenden Konten in Kombination mit den Anlageklassen ermittelt.

OpEx berücksichtigen nicht aktivierbare Aufwendungen, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst sind, wie Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Instandhaltung sowie alle anderen direkten Aufwendungen aus der Instandhaltung von Sachanlagen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft der taxonomiefähigen Vermögenswerte.

Die EU-Taxonomie-Verordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden.

Unter Berücksichtigung des DRS 20.32 wurden die folgenden relevanten taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten der Lufthansa Group identifiziert:

3.21 Herstellung von Luftfahrzeugen

Die Lufthansa Technik AG und die zur Lufthansa Technik-Gruppe gehörenden Beteiligungen erbringen luftfahrttechnische Leistungen im Bereich Herstellung, Wartung, Reparatur und Überholung von luftfahrttechnischen Geräten.

→ **Geschäftsfeld Technik, S. 67.**

Taxonomiefähige Umsatzerlöse aus dieser Wirtschaftsaktivität werden im Zusammenhang mit Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen sowie Ersatzteilverkäufen erzielt. Die hieraus erzielten Umsätze in Höhe von 4.250 Mio. EUR entsprechen 12 % der gesamten Umsätze des Konzerns.

→ **T001 Kennzahlen Lufthansa Group.**

In den CapEx werden die Segmentinvestitionen im Geschäftsfeld Technik erfasst, die sich dieser Wirtschaftsaktivität zuordnen lassen. Sie umfassen im Wesentlichen immaterielle Vermögensgegenstände, technische Anlagen sowie sonstige

Betriebs- und Geschäftsausstattung. Die CapEx umfassen ausschließlich CapEx (a) gemäß der Definition der EU-Taxonomie und betragen mit 77 Mio. EUR 2 % der Investitionen der Lufthansa Group im Berichtsjahr.

OpEx nach der Definition der EU-Taxonomie umfassen die direkten Aufwendungen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft der taxonomiefähigen Vermögenswerte. Auf diese Wirtschaftsaktivität entfallen 51 Mio. EUR und damit 2 % der gesamten Instandhaltungsaufwendungen im Konzern.

Eine Überprüfung dieser Wirtschaftsaktivität auf Taxonomiekonformität fand nicht statt.

6.19 Personen- und Frachtluftverkehr

Diese Wirtschaftsaktivität umfasst die wesentlichen Geschäftstätigkeiten der Lufthansa Group, die sich auf die Geschäftsfelder Passagier-Airlines → **Geschäftsfeld Passagier-Airlines, S. 52** und Logistik → **Geschäftsfeld Logistik, S. 64** erstrecken.

Die für diese Wirtschaftsaktivität als taxonomiefähig erfassten Umsätze entsprechen den im Rahmen der Finanzberichterstattung ausgewiesenen Verkehrserlösen, die mit 29.926 Mio. EUR einen Anteil von 84 % an den gesamten Umsatzerlösen der Lufthansa Group haben. → **T001 Kennzahlen Lufthansa Group.**

Die CapEx für diese Wirtschaftsaktivität umfassen ausschließlich CapEx (a) gemäß der Definition der EU-Taxonomie. Diese beinhalten Ausgaben für Flugzeuge und Reservetriebwerke, Nutzungsrechte an Flugzeugen und Reservetriebwerken sowie Anzahlungen auf Flugzeugbestellungen und Flugzeuge in Bau. Mit 3.789 Mio. EUR machen sie 88 % der Gesamtinvestitionen der Lufthansa Group aus. → **T091 Flugzeuge und Reservetriebwerke.**

Im Zusammenhang mit dieser Wirtschaftsaktivität umfassen die OpEx die direkten Aufwendungen zur Sicherstellung der laufenden Betriebsbereitschaft von Flugzeugen und Triebwerken der Lufthansa Group Airlines. Soweit diese Leistungen nicht durch die Fluggesellschaften selbst, sondern durch

Konzerngesellschaften erbracht werden, werden Konsolidierungseffekte bei der Ermittlung der OpEx berücksichtigt. Mit 2.601 Mio. EUR entfallen 91 % der gesamten OpEx der Lufthansa Group auf diese Wirtschaftsaktivität.

Eine Überprüfung dieser Wirtschaftsaktivität auf Taxonomiekonformität fand nicht statt.

7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Mit dem Erwerb von und dem Eigentum an Gebäuden werden keine zu berichtenden Umsatzerlöse erzielt. Der Umfang dieser Wirtschaftsaktivität richtet sich ausschließlich an dem internen Bedarf aus.

Für die Ermittlung der taxonomiefähigen CapEx wurden alle unter dieser Wirtschaftsaktivität erfassten Gebäude sowie Nutzungsrechte an Gebäuden und Einbauten berücksichtigt. Diese CapEx sind, gemäß der Definition der EU-Taxonomie, ausschließlich der Kategorie (c) zuzuordnen. Die CapEx wurden dahingehend überprüft, ob die technischen Bewertungskriterien erfüllt werden (Konformitätsprüfung). Im Ergebnis konnte keine Taxonomiekonformität festgestellt werden.

Die ausgewiesenen taxonomiefähigen CapEx betragen im Berichtsjahr 236 Mio. EUR und damit 5 % der Gesamtinvestitionen der Lufthansa Group. Ihr Anteil liegt 2 Prozentpunkte unter dem Vorjahreswert. Dieser Rückgang ist bei nahezu gleichbleibenden CapEx für diese Wirtschaftstätigkeit auf den Anstieg der sonstigen CapEx zurückzuführen.

Im Berichtsjahr betrugen die in den OpEx erfassten Gebäudeinstandhaltungsmaßnahmen 158 Mio. EUR und damit 6 % der gesamten OpEx im Konzern.



T047 EU-TAXONOMIE - ANTEIL DES UMSATZES AUS WAREN ODER DIENSTLEISTUNGEN, DIE MIT TAXONOMIEKONFORMEN WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN VERBUNDEN SIND

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absoluter Umsatz	Umsatzanteil	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DSNH-Kriterien („Keine erheblichen Beeinträchtigungen“)						MS		Taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomie-fähiger (A.2.) Anteil des Umsatzes, 2022	Kategorie „ermög- liche Tätigkeiten“	Kategorie „Übergangs- tätigkeiten“
				Klimaschutz	Anpassungen an den Klimawandel	Wasser- und Meeres- ressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassungen an den Klimawandel	Wasser- und Meeres- ressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz				
																	Mio. EUR			
A. TAXONOMIEFÄHIGE WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN																				
A.1 Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																				
n/a			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Umsatz (A.1)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
davon ermöglichend										-	-	-	-	-	-	-				
davon übergangsweise										-	-	-	-	-	-	-				
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																				
n/a			-	-	-	-	-	-	-									-		
Umsatz (A.2)			-	-	-	-	-	-	-											
Gesamt (A.1 + A.2)			-	-	-	-	-	-	-									-		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN																				
Umsatz nicht taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeiten (B)		35.442	100 %																	
Gesamt (A + B)		35.442	100 %																	

Anmerkung: Taxonomiefähige (und gegebenenfalls taxonomiekonforme) Umsätze werden mit Wirtschaftsaktivitäten erzielt, die im Berichtsjahr nicht in den Tabellen berichtet werden müssen.

T048 EU-TAXONOMIE - ANTEIL DES CAPEX AUS WAREN ODER DIENSTLEISTUNGEN, DIE MIT TAXONOMIEKONFORMEN WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN VERBUNDEN SIND

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absoluter CapEx	Anteil CapEx	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DSNH-Kriterien („Keine erheblichen Beeinträchtigungen“)						MS		Taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomie-fähiger (A.2.) Anteil des CapEx, 2022	Kategorie „ermög-liche Tätigkeiten“	Kategorie „Übergangs-tätigkeiten“
				Klimaschutz	Anpassungen an den Klimawandel	Wasser- und Meeres-ressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassungen an den Klimawandel	Wasser- und Meeres-ressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz				
		Mio. EUR	in %	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	in %	E	T	
A. TAXONOMIEFÄHIGE WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN																				
A.1 Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																				
n/a			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
CapEx (A.1)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
davon ermöglichend										-	-	-	-	-	-	-				
davon übergangsweise										-	-	-	-	-	-	-				
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																				
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	236	5 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								7 %			
CapEx (A.2)		236	5 %	5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %											
Gesamt (A.1 + A.2)		236	5 %	5 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								7 %			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN																				
CapEx nicht taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeiten (B)		4.093	95 %																	
Gesamt (A + B)		4.329	100 %																	

Anmerkung: Weitere taxonomiefähige (und gegebenenfalls taxonomiekonforme) CapEx werden mit Wirtschaftsaktivitäten erzielt, die im Berichtsjahr nicht in den Tabellen berichtet werden müssen.

T049 EU-TAXONOMIE - OPEX-ANTEIL AUS WAREN ODER DIENSTLEISTUNGEN, DIE MIT TAXONOMIEKONFORMEN WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN VERBUNDEN SIND

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absoluter OpEx	Anteil OpEx	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DSNH-Kriterien („Keine erheblichen Beeinträchtigungen“)						MS			
				Klimaschutz	Anpassungen an den Klimawandel	Wasser- und Meeres-ressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassungen an den Klimawandel	Wasser- und Meeres-ressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz	Taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomie-fähiger (A.2.) Anteil des OpEx, 2022	Kategorie „ermög-liche Tätigkeiten“	Kategorie „Übergangs-tätigkeiten“
				Mio. EUR	in %	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J; N; N/EL	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N
A. TAXONOMIEFÄHIGE WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN																			
A.1 Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																			
n/a			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
OpEx (A.1)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
davon ermöglichend										-	-	-	-	-	-	-			
davon übergangsweise										-	-	-	-	-	-	-			
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																			
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	CCM 7.7	158	6 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								8 %		
OpEx (A.2)		158	6 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %										
Gesamt (A.1 + A.2)		158	6 %	6 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %								8 %		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN																			
OpEx nicht taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeiten (B)		2.688	94 %																
Gesamt (A + B)		2.846	100 %																

Anmerkung: Weitere taxonomiefähige (und gegebenenfalls taxonomiekonforme) OpEx werden mit Wirtschaftsaktivitäten erzielt, die im Berichtsjahr nicht in den Tabellen berichtet werden müssen.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

- Management von Chancen und Risiken ist in alle Geschäftsprozesse integriert.
- Risiken werden frühzeitig identifiziert, proaktiv gesteuert und überwacht.
- Chancen werden gezielt genutzt.
- Positive Geschäftsentwicklung wirkt sich risikomindernd aus.
- Geopolitische Konflikte, Ressourcen- und Lieferengpässe sowie konjunkturelle Entwicklungen haben zu einer Zunahme bestimmter Risiken geführt.
- Vorstand der Lufthansa Group sieht den Fortbestand der Lufthansa Group aufgrund Maßnahmen zur Risikoverringering und bilanzieller Stärke weiterhin nicht gefährdet.

CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENT

Chancenmanagementprozess

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

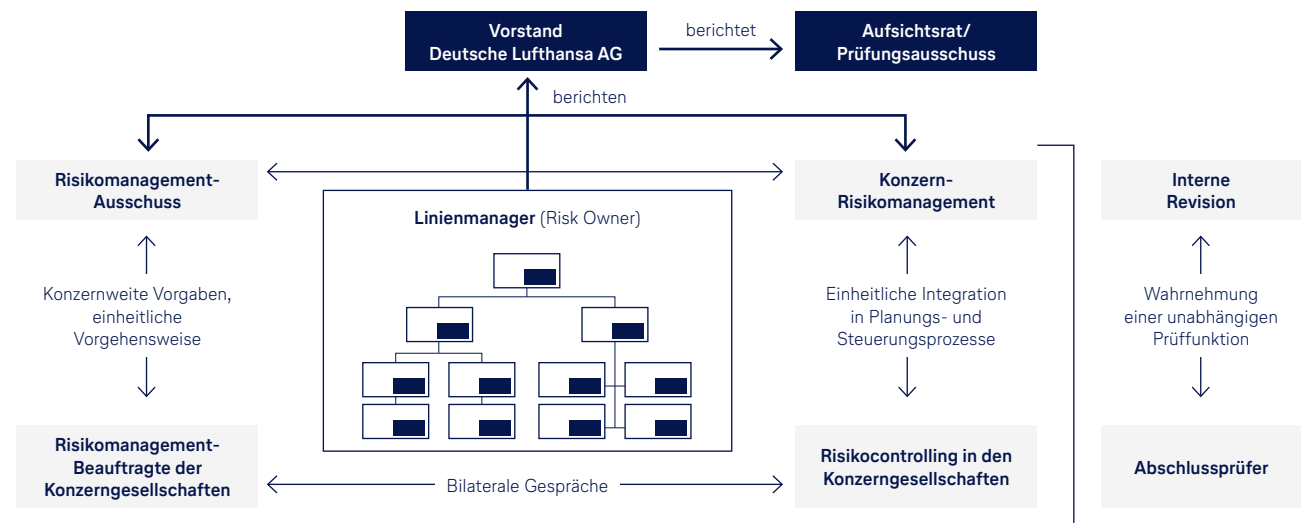
Mitarbeitende und Management der Lufthansa Group identifizieren Chancen im Rahmen der täglichen Prozesse und Marktbeobachtungen. Darüber hinaus ist das Chancenmanagement integraler Bestandteil der jährlichen Strategie- und Planungsprozesse. In Szenario-Analysen und fundierten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen werden die Chancen genau untersucht. Chancen, die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung für die Entwicklung der Lufthansa Group als vorteilhaft erachtet

werden, werden mittels gezielter Maßnahmen verfolgt und genutzt. Die Steuerung erfolgt durch etablierte Planungs- und Prognoseprozesse ebenso wie durch Projekte. Chancen mit konzernweiter Relevanz fließen in die Konzernstrategie ein. → **Konzernstrategie, S. 19.** Darüber hinaus identifizieren die einzelnen Geschäftsfelder individuelle Chancen. → **Geschäftsfelder, S. 52.**

Ziele und Strategie des Risikomanagementsystems

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.

G26 RISIKOMANAGEMENT BEI DER LUFTHANSA GROUP



Aufbau des Risikomanagementsystems

In den Betrachtungsbereich des Risikomanagementsystems werden neben allen Fluggesellschaften der Lufthansa Group auch die Geschäftsfelder Logistik und Technik 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 → **G26 Risikomanagement bei der Lufthansa Group** dargestellt.

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

Der Risikomanagementausschuss stellt im Auftrag des Vorstands sicher, dass Prozesse, Strukturen und Regelwerke etabliert sind, um Geschäftsrisiken laufend über alle Funktionen und Prozesse hinweg frühzeitig zu erkennen, zu steuern und zu bewerten. 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 Risikomanagementsystem liegt im Bereich Corporate Controlling. Der verantwortliche Bereichsleiter berichtet direkt an den Finanzvorstand. Das Konzern-Risikomanagement ist für die Implementierung einheitlich geltender Standards, Methoden, die Koordination und fortlaufende Weiterentwicklung des Risikomanagementprozesses sowie für das gesamte Risikomanagementberichtswesen der Lufthansa Group verantwortlich.

In allen einbezogenen Gesellschaften sind Risikomanagementbeauftragte durch die jeweiligen Vorstände beziehungsweise Geschäftsführungen ernannt. Diese sind für die Umsetzung der Konzernrichtlinie in ihren Gesellschaften verantwortlich und stehen in engem und regelmäßigem Austausch mit dem Risikomanagement der Lufthansa Group. Außerdem stellen sie die Abstimmung der risikorelevanten

Informationen mit den Planungs- beziehungsweise Prognoseprozessen ihrer Gesellschaft sicher (Risikokontrolling).

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 Angemessenheit, Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit des praktizierten Risikomanagementsystems der Lufthansa Group durch. Die letzte Angemessenheitsprüfung erfolgte 2022.

Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung wird das Risikofrüherkennungssystem der Deutschen Lufthansa AG hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen vom Abschlussprüfer untersucht. Die Prüfung im Geschäftsjahr 2023 kam zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG uneingeschränkt erfüllt werden.

Ablauf des Risikomanagementprozesses

Der geschlossene, kontinuierliche und IT-gestützte Risikomanagementprozess 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 von den Risikokoordinierenden der Gesellschaften plausibilisiert und im konzernweiten Risikoportfolio zusammengestellt. Das Risikoportfolio dokumentiert die systematische Gesamtheit aller Einzelrisiken und stellt das qualitätsgesicherte Ergebnis der Identifikationsphase dar.

Aufgrund der sich dynamisch verändernden Risikolandschaft setzen sich die Risk Owner kontinuierlich mit der Identifikation von Risiken auseinander.

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

Hierauf aufbauend wird der Vorstand regelmäßig über die aktuelle Risikolage der Lufthansa Group und ihrer Geschäftsfelder informiert.

Der Vorstand berichtet jährlich an den Prüfungsausschuss über die Entwicklung des Risikomanagementsystems, 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 Risikomanagementprozess

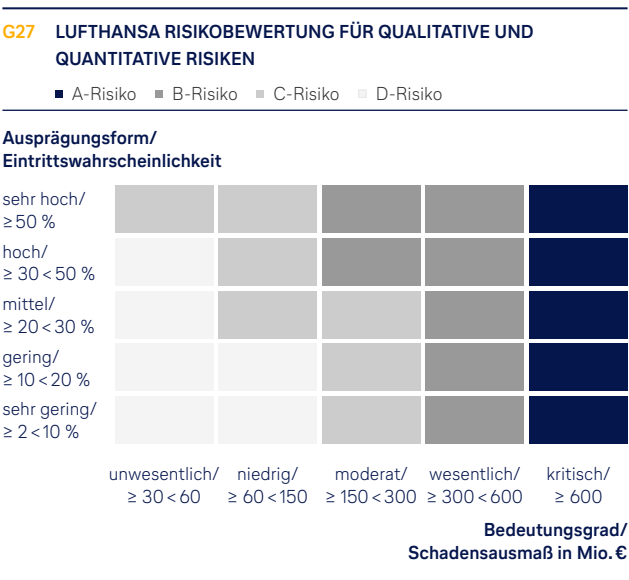
Im Anschluss an die Risikoidentifikation erfolgt die Bewertung aller erfassten Einzelrisiken nach einheitlichen Bewertungsprinzipien. Die Risikobewertung erfolgt grundsätzlich auf Nettobasis, also unter Berücksichtigung von implementierten und wirksamen Steuerungs- und Überwachungsinstrumenten. Es wird 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 Risiko-steuerung definiert. Durch eine fortlaufende Risikoüberwachung



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

Bei qualitativen Risiken handelt es sich meist um langfristige Entwicklungen mit potenziell nachteiliger Auswirkung auf die Lufthansa Group. Aufgrund häufig noch unkonkreter Informationslage lassen sich diese Risiken nicht oder noch nicht quantifizieren. Im Kontext von qualitativen Risiken erfolgt das Risikomanagement im Sinne eines strategischen Umgangs mit Unsicherheiten. Um diese Risiken dennoch einer möglichst systematischen Bewertung zu unterziehen, werden Einschätzungen zum Bedeutungsgrad und zur Ausprägungsform getroffen. Der Bedeutungsgrad beschreibt den möglichen Einfluss des Einzelrisikos beispielsweise auf die Reputation, das Geschäftsmodell oder das Ergebnis. Bei der Ausprägungsform wird beurteilt, wie ausgeprägt oder verdichtet die (schwachen) Informationen sind, die auf das potenzielle Risiko der Lufthansa Group beziehungsweise der jeweiligen Gesellschaft hinweisen. Die Einstufungen sind der Abbildung **→ G27 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 ein IT-Ausfall durch einen Cyber-Angriff, oder auf Risiken aus Abweichungen hinsichtlich der geplanten Geschäftsentwicklung, zum Beispiel aufgrund der Treibstoffpreisvolatilität. Quantitative Risiken bilden damit die Grundlage für die übergreifende Verifizierung potenzieller Plan- und Prognoseabweichungen. Die Schwellenwerte für



die Einordnung des monetären Adjusted EBIT-Effekts werden für die Lufthansa Group wie auch für die Konzerngesellschaften nach einheitlichen Kriterien zentral ermittelt.

Zur Wesentlichkeitsbeurteilung der qualitativen und quantitativen Einzelrisiken werden diese in A-, B-, C-, D- oder sonstige Risiken klassifiziert. Als wesentlich gemäß DRS 20 gelten für die Lufthansa Group alle quantitativen A-Risiken und B-Risiken sowie alle qualitativen A-Risiken und B-Risiken, die mindestens dem Bedeutungsgrad „wesentlich“ und der Ausprägungsform „hoch“ entsprechen. **→ G27 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken.**

Risiken der Lufthansa Group, die dieses Wesentlichkeitskriterium erfüllen, werden im Abschnitt **→ Risiken in der Einzelbetrachtung, S. 130**, 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.

Darstellung der Risikotragfähigkeit

Das Risikomanagement der Lufthansa Group beinhaltet ein Konzept zur Risikotragfähigkeitsermittlung. In diesem wird eine Risikotragfähigkeitskennzahl auf Basis der Liquidität den aggregierten Top-Risiken gegenübergestellt, um sicherzustellen, dass ausreichende Mittel zur Risikodeckung zur Verfügung stehen. Die quantitativen Top-Risiken werden dafür gewichtet und auf Basis des Risikowerts aggregiert. Zusätzlich werden die qualitativen Top-Risiken ebenso in das Modell überführt und in der Aggregation bewertet. Diese Darstellung ist Bestandteil der quartalsweisen Berichterstattung an den Vorstand. Dieses Vorgehen erfüllt die Anforderungen des IDW PS340 n. F.

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. Im Jahr 2023 erfolgte eine Aktualisierung der CSR-Inhalte mit ihren mitigierenden Instrumenten und Maßnahmen. Wie im Vorjahr gibt es keine CSR-Risiken von so hoher Wesentlichkeit, dass sie in die Einzelbetrachtung aufgenommen wurden.

Internes Kontrollsystem zur Überwachung des Risikomanagementprozesses

Der Risikomanagementprozess der Lufthansa Group wird durch ein Internes Kontrollsystem (IKS) überwacht. Hierbei



wird die Wirksamkeit der Kontrollmaßnahmen wesentlicher Risiken im Rahmen des IKS der Lufthansa Group systematisch überprüft. Die Auswahl der relevanten Risiken erfolgt jährlich. Die Prüfung beinhaltet die Bewertung des Aufbaus und der Funktionsfähigkeit des IKS. Die Berichterstattung über die Prüfungsergebnisse ist Bestandteil des Berichts über die Wirksamkeit des IKS an die jeweiligen Aufsichtsgremien der Gesellschaften beziehungsweise gesellschaftsübergreifend an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG.

CHANCEN IN DER EINZELBETRACHTUNG

Mitarbeitende und Management der Lufthansa Group identifizieren Chancen im Rahmen der etablierten Prozesse und kontinuierlicher Marktbeobachtungen. Darüber hinaus ist das Chancenmanagement integraler Bestandteil der jährlichen Strategie- und Planungsprozesse.

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

Als Chance im Sinne dieses Berichts werden mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse verstanden, die zu einer für das Unternehmen positiven Abweichung von der Planung führen können.

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für das Jahr 2024 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im → **Prognosebericht, S. 143**, entsprechen. Sollte sich die Weltwirtschaft besser als prognostiziert entwickeln, wird dies den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group voraussichtlich positiv beeinflussen. Zukünftige Umsatzerlöse und Ergebnisse der Lufthansa Group könnten in diesen Fällen die

aktuelle Prognose übertreffen. Als global agierendes Unternehmen kann die Lufthansa Group auch von positiven Entwicklungen außerhalb der eigenen Heimatmärkte profitieren.

Chancen, die über den konkreten planerischen Ansatz der Lufthansa Group für die kommenden Jahre hinausgehen, könnten sich aus einer raschen Beendigung des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine ergeben. Die Aufhebung der Beschränkungen im internationalen Luftverkehr sowie der Wegfall der negativen Auswirkungen auf die Energiemärkte, die weite Teile der Wirtschaft sowie Konsumentinnen und Konsumenten belasten, könnten sich positiv auf die Kosten- und Nachfragesituation der Lufthansa Group auswirken.

Anhaltende Konjunkturstützungsmaßnahmen und eine schneller als bislang erwartete Senkung der Leitzinsen in den wichtigsten Volkswirtschaften der Welt könnten darüber hinaus zu einer weiteren Belebung der Nachfrage und somit zu höheren Erlösen für die Lufthansa Group führen.

Branchenspezifische Chancen

Markt- und Wettbewerbsentwicklung

Die Lufthansa Group geht in ihren Prognosen analog zur Erwartung der International Air Transport Association (IATA) davon aus, dass die Airline-Branche in den kommenden Jahren trotz globaler Herausforderungen wie anhaltender Ressourcenengpässe und steigender Inflation insgesamt weiter wachsen wird. Im Vergleich zum Niveau vor der Corona-Pandemie erwartet das Unternehmen dabei für das Privat-reisesegment eine deutlich positivere Entwicklung als im Geschäftsreisesegment. Aus einer Entwicklung auf den Beschaffungsmärkten, die besser als prognostiziert verläuft, sowie aus einer stärkeren Nachfrageentwicklung insbesondere nach Geschäftsreisen können zusätzliche Chancen für das Unternehmen erwachsen und zu einer Ergebnisverbesserung führen. Voraussetzung dafür sind politisch stabile Verhältnisse sowie eine an der Nachfrageentwicklung ausgerich-tete Kapazitätsentwicklung im Gesamtmarkt.

Marktkonsolidierung

Der durch die Corona-Pandemie kurzzeitig unterbrochene Konsolidierungstrend im fragmentierten europäischen Airline-Sektor hat sich im Berichtsjahr weiter beschleunigt.

Die Lufthansa Group ist weiterhin bestrebt und in der Lage, die Marktkonsolidierung aktiv voranzutreiben und sich ergebende Möglichkeiten wahrnehmen, um ihre Marktrelevanz zu steigern.

Technische Innovationen

Die gesamte Luftfahrtindustrie ist auf die Entwicklungen und Innovationen insbesondere von Flugzeugherstellern und Technologiepartnern angewiesen. Bedingt durch stärker in den Fokus rückende Klimaschutzaspekte und verschärfte Klimaschutz-regularien könnte sich die Entwicklung emissionsärmerer beziehungsweise emissionsvermeidender Technologien beschleunigen, und diese könnten früher zur Marktreife gelangen.

Unternehmensspezifische Chancen

Initiativen zur Förderung der unternehmensweiten Zusammenarbeit und Effizienzsteigerung

Die Lufthansa Group fördert mit einer unternehmensweiten Kultur-Initiative die hierarchieübergreifende Zusammenarbeit, um künftig effizienter und flexibler zu agieren. Zudem sollen durch Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen die Voraussetzungen für die dauerhafte Erwirtschaftung angemessener Gewinne geschaffen werden.

Zusätzliche Chancen bestehen für die Lufthansa Group darin, dass die implementierten Maßnahmen erfolgreicher als geplant verlaufen und zusätzliche Maßnahmen mit positivem Ergebniseffekt identifiziert und umgesetzt werden. In beiden Fällen könnte sich das Konzernergebnis insgesamt besser als prognostiziert entwickeln. → **Risiko der Nichterreichung der Kostensenkungsziele, S. 133.**



Flottenmodernisierung

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

Für die Lufthansa Group bieten sich weitere Chancen, wenn die Optimierung der Konzernflotte aufgrund von günstigen Beschaffungsoportunitäten und der Auflösung von Engpässen in den Lieferketten schneller als erwartet umgesetzt und so der positive Ergebniseffekt früher realisiert werden kann.

Partnerschaften und Kooperationen

Zur Stärkung der Marktpresenz in wichtigen Verkehrsgebieten sind Kooperationen mit anderen Airlines wichtig. Dementsprechend werden die erfolgreichen Joint Ventures der Lufthansa Group weiterentwickelt sowie Partnerschaften in allen wichtigen Märkten ausgebaut.

Die in wirtschaftlich starken Regionen beheimateten Airlines der Lufthansa Group sind für andere Airlines und Intermodalpartner wie beispielsweise Eisenbahngesellschaften innerhalb und außerhalb Europas als Partner interessant. Die Anbindung zusätzlicher Märkte im Rahmen bestehender und neuer Kooperationen bietet dem Unternehmen die Chance, zusätzliche Kundinnen und Kunden zu erreichen und Erlöse zu generieren.

Entwicklung individueller Produkte und Services

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

Digitalisierung und Innovationen

Die konsequente Ausnutzung von Innovations- und Digitalisierungspotenzialen ist von hoher Bedeutung, um zukünftig in einem Marktumfeld bestehen zu können, das durch gesteigerte Kundenerwartungen an digitale Services sowie Effizienzdruck im Wettbewerb bestimmt ist. Über die Planung hinausgehende Effizienzgewinne, Kosteneinsparungen und Mehrerlöse durch Innovationen und Digitalisierungsmaßnahmen stellen Chancen für die Lufthansa Group dar.

Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeitsaspekte spielen eine zunehmend wichtige Rolle für die Lufthansa Group. So übernimmt die Lufthansa Group Verantwortung für Klima und Umwelt und arbeitet kontinuierlich daran, ihre ökologische Effizienz zu verbessern. Durch branchenübergreifende Technologiekooperationen im Bereich der nachhaltigen Flugkraftstoffe ergeben sich für die Lufthansa Group Chancen, frühzeitig von neuen Technologien wirtschaftlich zu profitieren. Durch das besondere Engagement der Lufthansa Group im Bereich Nachhaltigkeit, das auch durch ein überdurchschnittliches Abschneiden in den wichtigsten CSR-Ratings bestätigt wird, ergeben sich für das Unternehmen zusätzliche Chancen in mehreren Bereichen, da Nachhaltigkeitsaspekte sowohl für Kundinnen und Kunden als auch am Kapitalmarkt eine zunehmend wichtige Rolle spielen. So könnte die zunehmende Relevanz der Thematik dazu führen, dass die Lufthansa Group im Vergleich zu weniger engagierten Unternehmen günstigere Finanzierungskonditionen realisieren kann.

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

Chancen aus regulatorischen Rahmenbedingungen

Politische Entscheidungen auf nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die internationale Luftfahrtbranche und damit auch die Lufthansa Group unverändert stark. Chancen aus der Verbesserung regulatorischer Rahmenbedingungen könnten sich für die Airlines der Lufthansa Group aus einer beschleunigten Umsetzung des „Single European Sky“-Projekts zur Harmonisierung der europäischen Flugsicherung ergeben. Neben der Reduktion der Flugsicherungskosten führt die Umsetzung des Projekts zu deutlich kürzeren Flugrouten innerhalb Europas und damit zu Einsparungen bei Treibstoffverbrauch und Emissionen. → **Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren, S. 33.**

Darüber hinaus könnte die Beendigung der umfangreichen Sanktionen im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine für das Unternehmen zu einem besseren Geschäftsverlauf als geplant beitragen.

Auch eine wettbewerbsneutralere EU-Klimaschutzgesetzgebung könnte sich durch die Verringerung von Wettbewerbsnachteilen für die Airlines der Lufthansa Group gegenüber außereuropäischen Fluggesellschaften positiv auf die zukünftige Entwicklung auswirken.

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



Finanzwirtschaftliche Chancen

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

Da die Entwicklung der Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen wesentliche Risiken gemäß dem Risikomanagementsystem der Lufthansa Group darstellen, finden sich die Erläuterungen hierzu im Kapitel → **Finanzwirtschaftliche Risiken, S. 138.**

RISIKEN IN DER EINZELBETRACHTUNG

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

T050 TOP-RISIKEN LUFTHANSA GROUP¹⁾

	Bedeutungsgrad	Ausprägungsform	Veränderung zum Vorjahr	Erläuterungen siehe S.
Quantitative Risiken				
Treibstoffpreisänderungen	kritisch	sehr hoch	→	→ S. 138
Erlösrisiken	kritisch	sehr hoch	→	→ S. 132
Risiko der Nichterreichung der Kostensenkungsziele	kritisch	sehr hoch	→	→ S. 133
Risiko durch Materialprobleme in Pratt & Whitney Triebwerken der Airbus A320neo-Flotte	kritisch	sehr hoch	neu	→ S. 134
Cyber- und IT-Risiken	kritisch	hoch	→	→ S. 135
Krisen, Krieg, politische Unruhen, Terroranschlag oder Naturkatastrophen	kritisch	hoch	→	→ S. 131
Verstöße gegen Compliance Anforderungen und Datenschutzvorschriften	kritisch	mittel	→	→ S. 136
Risiken aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb (inkl. Reputation)	wesentlich	sehr hoch	→	→ S. 132
Wechselkursänderungen	wesentlich	sehr hoch	→	→ S. 139
Qualitative Risiken				
Pandemische Erkrankungen	kritisch	mittel	↓	→ S. 132
Flugbetriebsrisiken (mit Risiken der Informationssicherheit)	kritisch	gering	→	→ S. 135
Regulative Risiken, die aus dem Klimawandel resultieren	wesentlich	sehr hoch	→	→ S. 137
Personalrisiken	wesentlich	sehr hoch	→	→ S. 133
Lieferantenrisiko ²⁾	wesentlich	hoch	→	→ S. 134
Strategische Flottendimensionierung	wesentlich	hoch	→	→ S. 134
Verschärfung der Lärmgesetzgebung	wesentlich	hoch	→	→ S. 138
Risiken im Geschäftsfeld Lufthansa Technik ³⁾	kritisch	sehr hoch	↑	→ S. 133

¹⁾ Im Vergleich zum Jahr 2022 zählen die Risiken „Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen“, „Kontrahentenrisiko“ und „Digitale Transformation – Markteintritt neuer Wettbewerber (Lufthansa Technik)“ im Jahr 2023 nicht mehr zu den Top-Risiken, da deren Bedeutungsgrad nicht mehr als kritisch oder wesentlich bewertet wurde.

²⁾ Das „Lieferantenrisiko“ wurde von quantitativ in qualitativ umgegliedert.

³⁾ Risikobewertung auf Geschäftsfeldebene.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Unsichere wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für das Jahr 2024 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im → **Prognosebericht, S. 143**, entsprechen. Sollte sich die Weltwirtschaft schlechter als prognostiziert entwickeln, wird dies die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group voraussichtlich negativ beeinflussen.

Risiken mit potenzieller Auswirkung auf das weltweite Wachstum und damit den Absatz der Lufthansa Group entstehen insbesondere aus dem weiteren Verlauf des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, dem Nahostkonflikt, einer möglichen weltweiten Rezession, einer längerfristig hohen Inflation, dem Energiewandel hin zu erneuerbaren Energien und den damit verbundenen staatlichen Auflagen.

Krisen, Kriege, politische Unruhen und Naturkatastrophen

Die Sicherheitslage aufgrund des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine, die sich weiter verschlechternde, kritische Sicherheitslage in Nahost sowie Nord-, West- und Subsahara-Afrika sowie das latente Risiko terroristischer Eingriffe in den Luftverkehr und dessen Infrastruktur auch in Europa und Deutschland können konkrete Auswirkungen auf Geschäftsaktivitäten sowie die Sicherheit von Flugbetrieb, Kundinnen und Kunden und Mitarbeitenden der Lufthansa Group haben.

Der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und dadurch ausgelöste Sanktionen, inklusive eventueller Gegenmaßnahmen, haben Auswirkungen auf die Entwicklung der Weltwirtschaft und bewirken einen weiteren Anstieg der Preise wichtiger Energieträger wie Öl und Gas sowie anderer Ressourcen. Eine Destabilisierung der Region sowie anhaltende Spannungen zwischen Russland und den Staaten der NATO beziehungsweise der EU können auch mittel- und langfristig zu Belastungen führen.

Die Eskalation des Nahostkonflikts stellt eine neue Dimension in der Region dar, die Auswirkungen auf die Sicherheitslage in der ganzen Welt hat.

Besondere Herausforderungen sind die Zunahme von Anfeindungen und Angriffen sowie gewaltsamen Protesten ebenso wie die zunehmenden internationalen politischen Spannungen.

Nur durch ein kontinuierliches und proaktives Risikomanagement der Lufthansa Group kann die Durchführung sicherer Flüge, unter Berücksichtigung der hohen Ansprüche an die Sicherheit aller Beteiligten, weiterhin ermöglicht werden.

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, höhere Kosten durch Verknappung der Energie- und Rohstoffversorgung oder höhere gesetzliche Sicherheitsanforderungen entstehen.

Eine mögliche weitere Eskalation des Nahostkonflikts wie auch des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine könnte Auswirkungen auf den Versicherungsschutz von Fluggesellschaften weltweit haben. Insbesondere droht der sofortige Ausschluss des Versicherungsschutzes bei direkten Kriegshandlungen zwischen Beteiligten der Staaten Russland, USA, China, Großbritannien und Frankreich sowie auch bei den Bündnisfall auslösenden Ereignissen nach Art. 5 des NATO-Vertrags. Um diesem Risiko zu begegnen und um die Fortführung der Flugbetriebe sicherzustellen, sind die Gesellschaften der Lufthansa Group in Gesprächen mit den Regierungen und Luftfahrtbehörden in den jeweiligen Heimatmärkten.

Der zivile Luftverkehr bleibt aufgrund seiner hohen Symbolwirkung weiterhin potenzielles Ziel terroristischer Aktionen. Zudem besteht ein aufgrund geopolitischer Entwicklungen steigendes Risiko von Sabotageakten im Bereich Verkehrsinfrastruktur und Kritische Infrastruktur (KRITIS) durch staatlich gesteuerte oder unterstützte Akteure. Militärisch

ausgetragene Konflikte zwischen Staaten stellen ein hohes Risiko dar, insbesondere wenn diese kurzfristig und außerhalb klar umrissener Grenzen stattfinden. Aufgrund der Bedrohung durch Flugabwehrsysteme, insbesondere durch nichtstaatliche Akteure, sowie steigende Militäraktivitäten erfordern Flüge über Krisengebiete weiterhin umfassende Maßnahmen zur Risikobewertung und -steuerung. Die Anforderungen an die Sicherheitsorganisationen international operierender Unternehmen steigen stetig angesichts des politischen Umfelds und fortlaufend neuer technischer Entwicklungen. In diesem Kontext sind die verstärkte Verfügbarkeit und Nutzung von unbemannten und zum Teil bewaffneten Luftfahrtsystemen (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. Neben einer Verschärfung beziehungsweise Beschleunigung bereits bestehender Konflikte wächst gleichzeitig der Druck auf interne Ressourcen und etablierte Konfliktlösungsmechanismen.

Zur Risikoanalyse, -überwachung und -steuerung betreibt die Lufthansa Group ein ganzheitliches Monitoring der weltweiten Sicherheitslage und aktueller Entwicklungen, die Auswirkungen auf die Lufthansa Group haben können. Dies beinhaltet ebenfalls Naturereignisse, die hohe Anforderungen an unsere Mitarbeitenden und die Organisation des Flugbetriebs stellen können. Die Lufthansa Group erstellt fortlaufend umfassende Sicherheitsanalysen und entwickelt diese stetig weiter, um Entwicklungen bereits im Vorfeld einzuschätzen und Präventionszenarien für den Fall etwaiger Beeinträchtigungen zu entwerfen. Hierbei kann auf ein umfangreiches Netzwerk aus nationalen und internationalen Sicherheitsbehörden und auf Sicherheit spezialisierten Beratungsunternehmen zurückgegriffen werden. Notwendige Sicherheitsmaßnahmen richten sich dabei nach Wahrscheinlichkeit und Auswirkungen eines Schadensereignisses.



Für die Bewertung sicherheitsrelevanter Ereignisse im Kontext regionaler Rahmenbedingungen wird ein Qualitätsmanagementsystem genutzt, das der kontinuierlichen Bewertung lokaler Sicherheitsverfahren für den laufenden Betrieb und bei Neuanflügen dient. Im Rahmen risikobasierter Audits werden diese Standorte regelmäßig auf Luftsicherheits- und Länderrisiken vor Ort überprüft, um die Konformität mit nationalen, europäischen und internationalen Luftsicherheitsgesetzen sowie den internen Sicherheitsstandards der Lufthansa Group zu gewährleisten. 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.

Pandemien und Epidemien

Das Risiko für Pandemien und Epidemien steigt unter anderem aufgrund von zunehmender Urbanisierung, dem Klimawandel und Migrationsbewegungen an. Durch epidemische, pandemische oder sonstige Ausbreitungsmuster wie Bioterrorismus drohen hohe Krankheitsraten in verschiedenen Ländern, Regionen oder Kontinenten. Dies kann kurz-, mittel- und langfristig dazu führen, dass das Fluggastaufkommen im Luftverkehr aus Angst vor Ansteckung drastisch sinkt, wie im Jahr 2020 aufgrund der pandemischen Ausbreitung des Coronavirus in dramatischer Ausprägung erkennbar war. Ferner ist es möglich, dass Mitarbeitende aus Angst vor einer Ansteckung nicht bereit sind, in betroffene Länder zu fliegen und dass Mitarbeitende vor Ort diese Länder verlassen wollen. Durch hohe Krankheitsraten der Mitarbeitenden kann der operative Betrieb gefährdet sein. Ebenso können behördliche Reise restriktionen aus Angst vor der Einschleppung von Krankheitserregern zu operativen Einschränkungen führen.

Die Lufthansa Group prüft permanent Informationen der Weltgesundheitsorganisation (WHO), des amerikanischen und

europäischen Centers of Disease Control, des deutschen Robert Koch-Instituts und weiterer Institutionen, um epidemische oder pandemische Gefährdungen bestmöglich frühzeitig aufdecken zu können. Eigene, infektiologisch und epidemiologisch geschulte Mitarbeitende nutzen hierzu die verschiedenen Frühwarnsysteme. Mitarbeitende werden intensiv informiert, Risikogruppen erhalten persönliche Schutzausrüstung und in der gesamten Lufthansa Group werden jährlich präventive Impfkampagnen gegen Influenza angeboten. Fluggäste werden durch ein situationsangepasstes Schutzkonzept, das auf dem Pandemieplan der Lufthansa Group basiert, bestmöglich vor Ansteckung bewahrt.

Die gesundheitliche Gefährdung durch das Coronavirus für die Kundinnen und Kunden und Mitarbeitenden der Lufthansa Group ist mittlerweile durch die zunehmende Bevölkerungsimmunität deutlich reduziert worden. Die Weiterentwicklung des Virus im letzten Jahr ergab keinen Anlass zur Besorgnis, die evolutiven Sprünge des Virus sind seit der Entwicklung von Omikron kleiner geworden.

Prinzipiell besteht jedoch auch weiterhin ein Risiko für das Auftreten von neuen Virusvarianten, die unserem Immunsystem ausweichen können. Generell geht das höchste Risiko für kommende Pandemien von Atemwegserregern wie zum Beispiel der Influenza oder den Coronaviren aus.

Branchenspezifische Risiken

Markt- und Wettbewerbsentwicklung

Das Wachstum der Luftfahrtbranche hängt in besonderem Maße von der weltpolitischen Situation ab und korreliert mit der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. In der Vergangenheit war die Entwicklung der Luftverkehrsbranche von einem langfristigen Wachstumspfad mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten gekennzeichnet, vor allem in Regionen wie beispielsweise Asien/Pazifik. Bedingt durch anhaltende Nachfrageveränderungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie, dem russischen Angriffskrieg gegen die Ukraine sowie dem Einfluss der Klimadebatte ist davon auszugehen, dass

die Nachfrageentwicklung langfristig geringer ausfallen wird als in der Vergangenheit. Hinzu kommen angebotsseitige Engpässe wie Infrastrukturbegrenzungen und Einschränkungen bei den Lieferketten, die sich zusätzlich dämpfend auf die Entwicklung des Luftverkehrs auswirken. Der bereits bestehende Kostenwettbewerb in weiten Teilen des Airline-Markts wird sich infolge des veränderten Marktumfelds weiter verschärfen.

Erlösrisiken

Für die gesamte Lufthansa Group bestehen Erlösrisiken. Unverändert besteht ein hohes Maß an Unsicherheit im Hinblick auf die zukünftige Marktentwicklung. Während das Risiko eines wieder stärkeren Corona-Infektionsgeschehens gesunken ist, beeinflussen insbesondere die stark gestiegene Inflation, das vorhergesagte geringere Wirtschaftswachstum und die anhaltenden geopolitischen Krisen die zukünftige Nachfrage- und Buchungsentwicklung. Diese Entwicklungen erschweren die Prognostizierbarkeit der Erlösentwicklung. Neben den zuvor genannten Faktoren können Risiken unverändert aus Preisschwankungen, Überkapazitäten, konjunkturellen Schwankungen, Wettbewerbsentwicklungen, möglichen veränderten Kundenverhalten aus Klimaschutzgründen, geopolitischen Einflüssen sowie unvorhersehbaren global wirkenden Ereignissen resultieren. Diesen kann kurzfristig über eine kontinuierliche Überwachung der Buchungen und eine Anpassung der Kapazität begegnet werden. Darüber hinaus können Vertriebs-, Produkt- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt werden. Langfristig sollen die Stückkostenpositionen insbesondere durch kontinuierliche Effizienzsteigerungen konsequent und nachhaltig verbessert werden.

Risiken aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb

In vielen Bereichen der Luftfahrt bestehen weiterhin Engpässe bei der Lieferung von Ersatzteilen, Triebwerken und Flugzeugen. Auch im europäischen Luftverkehr werden die Kapazitäten insbesondere in den verkehrsreichen Sommermonaten angespannt bleiben, um die steigenden Passagier volumina zu bewältigen. Diese Engpässe stellen Risiken für die Fluggesellschaften dar und können in Flugplanänderungen, Verspätungen und Flugstreichungen münden. Dies kann zu Umsatzeinbußen



und zusätzlichen Kosten für Entschädigungen und die Unterstützung der betroffenen Passagiere führen. Um diese Risiken zu minimieren und die Auswirkungen von Flugunregelmäßigkeiten zu reduzieren, werden zahlreiche Prozesse automatisiert und optimiert. Darüber hinaus werden die eigenen Kapazitäten durch die kontinuierliche Rekrutierung neuer Mitarbeitender weiter erhöht.

Risiken im Geschäftsfeld Technik

Lufthansa Technik begegnet im Maintenance, Repair und Overhaul (MRO)-Umfeld herausfordernden Marktdynamiken. Die Corona-Pandemie tritt zunehmend in den Hintergrund und die Luftfahrtbranche erholt sich aufgrund eines sich abzeichnenden Nachholbedarfs deutlich und stetig. In den Regionen Americas und EMEA ist die Nachfrage im MRO-Geschäft auf Vorkrisenniveau. Aufgrund von Personalengpässen liegt die Nachfrage zum Teil sogar über den angebotenen Kapazitäten. Auch der asiatisch-pazifische Markt erholt sich gerade. Die für Lufthansa Technik relevante globale Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen ist in der aktuellen Phase somit deutlich ansteigend. Aufgrund politischer Krisen, Kriege und eine hohe Inflation ist diese Marktentwicklung jedoch nicht nur schwer prognostizierbar, sondern auch hoch volatil und fragil.

Ein weiteres Risiko entsteht durch Wartungsverträge von Lufthansa Technik Kunden mit Pratt & Whitney PW1100G-Triebwerken. Ein kontaminiertes Metallpulver, das bei der Herstellung von Komponenten mit begrenzter Lebensdauer aller angebotener Pratt & Whitney-Triebwerksmuster verwendet wurde, führt dazu, dass ein wesentlicher Teil der unter Vertrag stehenden Triebwerke zusätzliche Instandhaltungsmaßnahmen erfordert. Daraus könnte sich für Lufthansa Technik das Risiko ergeben, dass die mit den Kunden vertraglich festgelegten Wartungsleistungen nicht vollumfänglich erbracht werden können und dies durch den Hersteller nur unzureichend kompensiert wird. Lufthansa Technik arbeitet mit den Kunden, den Behörden und dem Hersteller zusammen, um die Situation schnell zu verbessern. Da die Lufthansa Technik Gruppe den weltweit größten Produktionsstandort für die Instandhaltung

des PW1100G-Triebwerks unterhält, ergibt sich die Chance für die Kunden von Lufthansa Technik, trotz weltweit nicht ausreichender Produktionskapazitäten ihre A320neo-Flotten frühzeitig wieder vollumfänglich betreiben zu können.

Unternehmensspezifische Risiken

Risiko der Nichterreichung der Kostensenkungsziele

Die Lufthansa Group strebt kontinuierlich Verbesserungen der Kostenbasis, der Produktivität und der Effizienz in allen Geschäftsbereichen an. Die identifizierten Verbesserungsziele sind Teil der Planung der Geschäftsbereiche und werden im Rahmen des Planungsprozesses detailliert besprochen. Es besteht das Risiko, dass die erwarteten Verbesserungen nicht in vollem Umfang oder erst später als ursprünglich angenommen erreicht werden können. Weiterhin besteht die Möglichkeit, dass im Laufe des Jahres nicht genügend zusätzliche Potenziale identifiziert werden können, sodass die vereinbarten Kostenziele nicht in vollem Umfang erreicht werden können. Durch die stark gestiegene Inflationsrate mit den daraus resultierenden Erhöhungen der Personal- und Sachkosten besteht zudem die Gefahr von gegenläufigen Effekten, die die Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen stärker als bisher erwartet konterkarieren. Um ein frühzeitiges Gegensteuern zu ermöglichen, wird die Gesamtkostenentwicklung regelmäßig mit jeder Geschäftseinheit und im Vorstand überprüft.

Personal Arbeitskämpfe

Infolge offener Tarifverträge mit verschiedenen Beschäftigtengruppen innerhalb der Lufthansa Group besteht grundsätzlich ein Risiko von Arbeitskämpfen.

Mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit e.V. (VC) konnte im Berichtsjahr für die Cockpitbeschäftigten der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Cargo eine Einigung für langfristige Tarifverträge für die Vergütung und die Arbeitsbedingungen erzielt werden. Mit Blick auf diese Tarifverträge besteht das Streikrisiko daher nicht mehr. Zumindest in den Flugbetrieben der Eurowings Deutschland, der Lufthansa

Cityline sowie der Discover Airlines besteht jedoch ein erhöhtes Streikrisiko aufgrund anspruchsvoller Forderungen der VC und unterschiedlichen Positionen. Ein Ausstrahlen dieser Tarifauseinandersetzungen auf andere Betriebe ist ebenfalls nicht auszuschließen.

Bei SWISS hat sich das Streikrisiko aufgrund der Abschlüsse für die Pilotinnen und Piloten Anfang 2023 und dem neuen Gesamtarbeitsvertrag für das Kabinenpersonal Ende 2023 merklich reduziert.

Die Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) hat den Vergütungstarifvertrag sowie den Tarifvertrag Teilzeit für die Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter der Deutschen Lufthansa mit Wirkung zum Jahresende 2023 gekündigt. Die bereits im Dezember 2023 begonnenen Verhandlungen wurden in 2024 fortgesetzt. Aufgrund der Forderungslage besteht jedoch auch hier ein Risiko, dass zur Durchsetzung der Forderungen zu Arbeitskämpfen aufgerufen wird.

Für die tariflichen Bodenmitarbeitenden, unter anderem der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Technik und Lufthansa Cargo, hat die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft e.V. (ver.di) die Tarifverträge zum 31. Dezember 2023 gekündigt. Damit endete zum Jahreswechsel die Friedenspflicht und das Streikrisiko stieg merklich. Im Februar 2024 rief ver.di zweimal zu Warnstreiks von jeweils mehr als 24 Stunden auf. Bis zum Abschluss einer Tarifvereinbarung besteht das Streikrisiko fort.

Die Durchsetzung von gewerkschaftlichen Forderungen kann zu einer Steigerung der Personalkosten führen. Auch können Streiks zu Reputationsschäden und spürbaren wirtschaftlichen Belastungen für die Lufthansa Group führen.

→ Mitarbeitende, S. 30.

Mangelnde Kooperation von Betriebs- und Tarifpartnern

Eine vertrauensvolle und effektive Zusammenarbeit mit der betrieblichen Mitbestimmung ist ein zentraler Faktor für den Erfolg des Unternehmens. Darauf werden auch im Jahr 2024 zahlreiche Maßnahmen einzahlen. Nachdem die



Marktveränderungen weitere Reorganisationen bei der Deutschen Lufthansa AG notwendig gemacht haben und der wirtschaftliche Erfolg der Lufthansa Group sowie das Halten und Rekrutieren von Mitarbeitenden in den relevanten Heimatmärkten 2023 im Fokus lag, ist auch künftig weiterhin mit einem hohen Rekrutierungsbedarf zu rechnen. Dies setzt eine hohe Arbeitgeberattraktivität voraus, die ebenfalls im Fokus für 2024 liegt. Die Herausforderung besteht darin, organisatorische Änderungen so schnell umzusetzen, wie es das Wirtschaftsumfeld und der Arbeitsmarkt erfordern, um die Veränderungsfähigkeit aufrechtzuhalten. Die Vertrauensbeziehung zwischen Betriebsrat und Geschäftsleitung beeinflusst maßgeblich die Entscheidungsfindung in betrieblichen Angelegenheiten, und mangelndes Vertrauen kann zu verzögerten Entscheidungen und erschwerten Verhandlungen führen.

Belastung der Mitarbeitenden

Die erhöhte Nachfrage nach Flügen in der zweiten Jahreshälfte 2023 führte einzelne operative Bereiche der Lufthansa Group an die Belastungsgrenze. Kurzfristige Einsätze von zusätzlichem administrativen Personal im operativen Bereich konnten Belastungsspitzen entschärfen. Dennoch führte der Anstieg des Geschäfts in Teilen zu einer hohen Belastung des Personals, die sich teils negativ auf das noch leistbare Kundenerlebnis und auf die Zufriedenheit der Mitarbeitenden auswirkte. Um das Engagement zu stärken und die Arbeitgeberattraktivität zu erhöhen, wurden die Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeitende zusammen mit den Sozialpartnern überarbeitet. Zur Unterstützung von vermehrten Einstellungen neuer Mitarbeitender verstärkt die Lufthansa Group gezielt ihre Employer Branding- und HR-Marketingaktivitäten und setzt Verbesserungen im Recruiting und bei bestimmten beruflichen Schlüsselerlebnissen der Mitarbeitenden, wie zum Beispiel bei deren Einarbeitung, um. In diesem Sinne werden verschiedene Ausbildungs-, Studien- und Traineeprogramme angeboten und Talente in verschiedenen Gruppen gefördert und systematisch vernetzt. Weiterhin werden verschiedene Programme zur Fort- und Weiterbildung angeboten, um den Mitarbeitenden eine persönliche und fachliche Entwicklung zu ermöglichen.

Personalstruktur

Differenzen zwischen strategischem Mitarbeiterbedarf, vorhandenen Kompetenzen der Mitarbeitenden sowie deren jeweiliger Verteilung über die Gesellschaften innerhalb der Lufthansa Group stellen ein strukturelles Personalrisiko dar. Die Lufthansa Group wird im Jahr 2024 eine hohe Anzahl von neuen Mitarbeitenden rekrutieren. Sowohl das Administrieren der Rekrutierungsmaßnahmen als auch die fachliche Integration der neuen Mitarbeitenden stellen die Organisation vor eine große Herausforderung. Es besteht das Risiko von Frustration aufgrund von langen Rekrutierungsprozessen und ineffizienter Einarbeitung. Diesem Risiko begegnet die Lufthansa Group mit einer konzernweiten Task Force „Recruiting“, strategischer Personalplanung, der Ausarbeitung eines Kompetenzmodells sowie der Stärkung des Employer Brandings und Recruitings.

Lieferantenrisiken

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der aktuellen geopolitischen Lage und Störungen in Lieferketten betreffen auch Lieferanten der Lufthansa Group. Aufgrund von Faktoren wie beispielsweise einer Energiekrise, Rohmaterialmangel und Personalknappheit oder im Falle einer Insolvenz eines wichtigen Lieferanten besteht das Risiko, dass es zu Störungen der Versorgung mit Gütern und der Erbringung von Leistungen kommt und somit die Geschäftskontinuität gefährdet ist. Darüber hinaus besteht das Risiko von signifikanten Preissteigerungen.

Der Einkauf der Lufthansa Group identifiziert regelmäßig die für die Sicherstellung des Geschäftsbetriebs kritischen Lieferanten und bewertet das jeweils bestehende Risiko. Um dem Risiko einer Lieferunterbrechung oder einer Preiserhöhung rechtzeitig zu begegnen beziehungsweise dieses abzumildern, erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit relevanten Lieferanten. Weiterhin werden gezielt geeignete Instrumente eingesetzt, wie zum Beispiel angepasste Zahlungsbedingungen, regelmäßige Vertragsüberprüfungen und die Implementierung eines Systems zur Visualisierung und Steuerung der Risiken einer möglichen Lieferkettenstörung.

Risiko durch Materialprobleme in Pratt & Whitney-Triebwerken der Airbus A320neo-Flotte

Die Lufthansa Group sieht sich zunehmend mit Risiken konfrontiert, die aus Materialproblemen in Bauteilen von Pratt & Whitney-Triebwerken der Triebwerksfamilie PW1000G resultieren. Die Auswirkungen erstrecken sich auf die Airbus A320neo- und Airbus A220-Flugzeugflotte der Lufthansa Group. Diese Problematik birgt das Risiko von Betriebsunterbrechungen, einer Verknappung von Ersatzteilen und steigender Wartungskosten bei Fluggesellschaften der Lufthansa Group, die diese Triebwerke nutzen. Die Lufthansa Group reagiert auf diese Herausforderung durch eine intensivierte Überwachung der betroffenen Triebwerke und eine Anpassung der Betriebs- und Wartungsstrategien. Dies umfasst die regelmäßige Bewertung der Risiken, die mit diesen Triebwerken verbunden sind, und einen engen Austausch mit Pratt & Whitney sowie anderen relevanten Lieferanten. Ziel ist es, die Verfügbarkeit von Ersatzteilen sicherzustellen und potenzielle Betriebsunterbrechungen zu minimieren. Außerdem verhandelt die Lufthansa Group mit dem Hersteller Pratt & Whitney über eine angemessene Kompensation der entstehenden Kosten.

Risiken aus der strategischen Flottendimensionierung

Über die strategische Dimensionierung der Konzernflotte werden die verfügbare Kapazität und damit auch ein großer Teil der Fixkosten sowie der zukünftigen Investitionen bestimmt. Aufgrund der genannten Risiken in der Nachfrage-, Wettbewerbs- und Kostenentwicklung sowie möglicher Auslieferungsverzögerungen neuer Flugzeuge besteht das Risiko einer vom Plan abweichenden Dimensionierung, was zu einer Ergebnisverschlechterung führen kann.

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



Bei Bedarf wird die Flottenplanung auch unterjährig überprüft und angepasst. Die Flotte kann durch den Verkauf und das Parken von Flugzeugen verkleinert werden. Ebenso können Flugzeugbestellungen storniert oder die Auslieferung in Verhandlungen mit Flugzeugherstellern verschoben sowie Lease-Verträge beendet werden. Im Falle von Auslieferungsverzögerungen können geplante Ausflottungen verschoben werden und zusätzliche kurzfristige Lease-Verträge abgeschlossen werden.

Flugbetriebsrisiken

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

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

Die nachhaltige Umsetzung einheitlicher Flugsicherheitsstandards innerhalb der gesamten Lufthansa Group wird außerdem durch die weiter vorangetriebene Harmonisierung

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

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

Cyber- und Informationstechnologie-Risiken

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

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

Cyber-Angriffe nehmen weltweit weiter zu und werden weiter professionalisiert. Dies belegen Erfahrungen mit Sicherheitsvorfällen im Konzern ebenso wie der Austausch mit anderen Unternehmen und staatlichen Stellen. Gleichzeitig erhöht sich der Digitalisierungsgrad der Geschäftsprozesse in der

Lufthansa Group, sodass die potenziellen Auswirkungen von Cyber-Angriffen ebenfalls zunehmen und das damit verbundene Risikopotenzial entsprechend wächst.

Die Lufthansa Group beobachtet kontinuierlich die weltweite, branchenspezifische und konzernweite IT-Sicherheitslage. Auf dieser Basis implementiert die Lufthansa Group diverse Maßnahmen zur Stärkung der IT-Sicherheit. Technologische Werkzeuge zur Prävention von und schnellen Reaktion auf Cyber-Attacken werden weiterentwickelt, Prozesse an die sich verändernde Bedrohungslage und die veränderte hybride Arbeitsform angepasst und Awareness-Trainings regelmäßig durchgeführt. Im Rahmen des vom Vorstand verabschiedeten Cyber-Security-Programms werden konzernweit Maßnahmen in verschiedenen Kernbereichen implementiert und ausgerollt, um die Cyber-Resilienz innerhalb der Lufthansa Group zu stärken. Dies umfasst auch die Mitigation von neuen, durch die Digitalisierung von Flugzeugen bedingten Risiken. Entsprechend der aktuellen Risikobewertung werden Maßnahmen definiert, deren Umsetzung in den IT-Systemen und -Prozessen auch die Partner und Provider der Lufthansa Group berücksichtigen. Die Ergebnisse des Programms tragen bereits positiv zur Risikominderung bei. Darüber hinaus überwacht die Lufthansa Group ihre eigene Cyber Security Performance sowie die der einzelnen Tochtergesellschaften und wichtiger Dienstleister mit Hilfe eines externen, neutralen Cyber-Sicherheits-Ratings und ist somit in der Lage, das Sicherheitsniveau des Konzerns mit anderen Branchenmitgliedern oder Industrien zu vergleichen.

IT-Risiko- und IT-Security-Prozesse sind geschäftsfeldübergreifend organisiert. Der Status der IT-Risiken und der IT-Sicherheit wird jährlich erhoben, auf Konzernebene konsolidiert und im Risikomanagementausschuss der Lufthansa Group behandelt. Das Informations-Sicherheits-Management-System (ISMS) der Kernprozesse (unter anderem Fluggastabfertigung, Vielfliegerprogramm, Logistik, Technik und IT) der Lufthansa Group ist nach ISO 27001 zertifiziert. Die Risiko- und Sicherheitsmanagementsysteme 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 Kundinnen und Kunden, Mitarbeitenden, Aktionärinnen und Aktionäre und Lieferanten ist der Lufthansa Group ein wichtiges und selbstverständliches Anliegen. Um die Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) zu erfüllen, haben sich alle Konzerngesellschaften im Geltungsbereich der DSGVO durch entsprechende Governance-Strukturen und -Prozesse nach den Vorgaben des Konzern-Vorstands basierend auf den Empfehlungen des Konzern-Datenschutzes darauf eingestellt, potenzielle Risiken durch Verstöße gegen die umfangreichen gesetzlichen Vorgaben zu erkennen und zu steuern. Regelmäßig machen Kundinnen und Kunden von ihrem Recht auf Auskunft und Löschung von Daten Gebrauch. Darüber hinaus werden auch Risiken berücksichtigt, die sich aus ausländischen Vorschriften ergeben.

Compliance Risiken

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

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

Die Lufthansa Group ist in einer Vielzahl von Ländern aktiv und unterliegt entsprechend verschiedenen rechtlichen Regelungen, unter anderem im Korruptionsstrafrecht. Sämtliche Tätigkeiten sind nicht nur an den hiesigen Strafgesetzen, dem im Vertriebsgebiet geltenden Recht und den jeweiligen 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 die Unternehmen der Lufthansa Group ein substantielles Straf- beziehungsweise Bußgeldrisiko dar. Erhebliche Reputationsschäden und deutliche Nachteile bei Bewerbungen um öffentliche Aufträge können hinzukommen. Die Lufthansa Group hat Prozesse implementiert, die der Identifikation spezifischer Risiken im Bereich Compliance und insbesondere der Korruptionsprävention dienen sollen.

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

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

Ad-hoc-Mitteilungen ein und hält entsprechende Richtlinien, Informationsschreiben und Prozessbeschreibungen vor. Darüber hinaus führt das Corporate Compliance Office Web-Schulungen für die vom Insider- und Marktmissbrauchsrecht besonders betroffenen Mitarbeitergruppen durch. Sachverhalte im Zusammenhang mit der Ad-hoc-Publizität werden zudem mit dem Ad-hoc-Komitee unter Hinzuziehung externer Expertinnen und Experten abgestimmt.

Trotz des vorhandenen Compliance Management Systems mit seinen risikomindernden Maßnahmen können einzelne Verstöße – insbesondere bei der Integrity-, Competition- und Kapitalmarkt-Compliance – sowie 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 37, und Erläuterung 47**, 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.

Ryanair hat gegen die Beihilfeentscheidung, mit denen die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Gesellschaften der Lufthansa Group genehmigt hat, Nichtigkeitsklage beim Gericht der Europäischen Union erhoben. Betroffen sind die Stabilisierungsmaßnahmen der Deutschen Lufthansa AG, der Austrian Airlines AG und der Brussels Airlines SA/NV in Höhe von insgesamt rund 7,6 Mrd. EUR. Die Klagen im Hinblick auf die Beihilfen für Austrian Airlines AG und Brussels Airlines SA/NV wurden mittlerweile in der ersten Instanz abgewiesen. Ryanair hat allerdings hiergegen in Sachen Austrian Airlines AG Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt. In Sachen Brussels Airlines SA/NV läuft die Rechtsmittelfrist nach dem im Oktober 2023 zu ihren Gunsten ergangenen Urteil noch. Im Mai 2023 hat das Gericht der Europäischen Union der Nichtigkeitsklage im Hinblick auf die der Deutschen Lufthansa AG vom Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) der Bundesrepublik Deutschland gewährte Stabilisierung in Höhe von 6 Mrd. EUR stattgegeben und die entsprechende Beihilfeentscheidung der Europäischen Kommission wegen materieller Rechtsfehler aufgehoben. Bis zu einem rechtskräftigen Urteil oder dem Erlass einer neuen Beihilfeentscheidung besteht Unsicherheit über die rechtlichen Folgen der Aufhebung der Beihilfeentscheidung. Da die Stabilisierungsmaßnahmen bereits beendet sind und die Deutsche Lufthansa AG die ihr vom WSF gewährten Stillen Einlagen bereits vollständig zurückgezahlt hat, besteht kein unmittelbares Rückzahlungsrisiko. Mittelbare Folgen können die Forderung von Rückforderungszinsen für den Zeitraum zwischen Gewährung und Rückzahlung der Stabilisierungsmittel, aber auch Auflagen einer neuen Beihilfeentscheidung sein. Die Deutsche Lufthansa AG hat gegen das

erstinstanzliche Urteil ein Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt. Ob sich die Europäische Kommission und die Bundesrepublik Deutschland als Streithelfer an dem Rechtsmittel beteiligen und wie der weitere Verfahrensgang bei der Europäischen Kommission im Umgang mit dem Urteil des Gerichts der Europäischen Union ausgestaltet wird, ist zum Berichtszeitpunkt noch nicht abzusehen. Die Deutsche Lufthansa AG rechnet damit, dass die Europäische Kommission wie in ähnlich gelagerten Fällen ein förmliches Prüfverfahren eröffnet.

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

Risiken aus regulatorischen Rahmenbedingungen

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

Regulative Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel

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

Der Luftverkehr innerhalb der EU ist bereits Teil des EU-Emissionshandelssystems EU-ETS, das seit Beginn des Jahres 2020 mit dem Schweizer Emissionshandelssystem assoziiert ist. Die Revision des ETS wird zu steigenden Kosten beziehungsweise zusätzlichen Auflagen führen, da beispielsweise die Absenkung der Emissionsobergrenze, der sogenannte Cap, sowie die Abschaffung der bisherigen kostenfreien Zuteilung von Emissionsberechtigungen vorgeschrieben werden. Beides wird die ETS-Kosten der Lufthansa Group in zukünftigen Geschäftsjahren erhöhen. Die Verschärfung des ETS induziert eine erhebliche Wettbewerbsverzerrung.

Ebenfalls auf europäischer Ebene und zusätzlich in verschiedenen EU-Mitgliedsländern wurde die Einführung von Quoten zur Beimischung von SAF beschlossen. Dies wird nicht nur die Kraftstoffkosten für die Lufthansa Group erhöhen, sondern zu einer weiteren Wettbewerbsverzerrung im interkontinentalen Flugverkehr führen. Außereuropäische Fluggesellschaften mit Umsteigeflughäfen in der Nähe von Europa können dann weiterhin für einen Teil der Reise ohne Berücksichtigung einer Quote tanken.

Im Rahmen der Revision der Energiesteuer-Richtlinie schlägt die EU-Kommission die Abschaffung der verpflichtenden Ausnahme für die Besteuerung und eine Mindestbesteuerung von Flugtreibstoffen vor, wodurch sich ein zusätzliches



Kostenrisiko ergibt. Da lediglich eine Mindestbesteuerung vorgeschlagen wird, besteht zudem das Risiko, dass es in Europa unterschiedliche Steuersätze und damit auch inner-europäisch eine Wettbewerbsverzerrung geben könnte.

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

→ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 73.**

Verschärfung der Lärmgesetzgebung

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

Die Lufthansa Group hat sich im November 2017 zusammen mit Fraport, Condor, dem Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) und der hessischen Landesregierung auf eine freiwillige Vereinbarung über eine Lärmobergrenze für den Flughafen Frankfurt geeinigt, die bisher stets unterschritten wurde. Es ist davon auszugehen, dass diese Grenze bei kontinuierlicher Fortführung der Flottenerneuerung auch künftig unterschritten wird, sodass sich weiterhin Wachstumsmöglichkeiten bieten. Die Vereinbarung sieht, solange die Grenze eingehalten wird, keine Eingriffe in die Betriebsgenehmigung vor. Die Einführung der freiwilligen Lärmobergrenze in Frankfurt könnte sich auch auf andere Standorte in Deutschland auswirken.

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

Erklärung, S. 73.

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

System des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements für Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen

Finanz- und Rohstoffpreisrisiken werden auf Basis interner Richtlinien systematisch und zentral für den gesamten Konzern gemanagt. Die dabei eingesetzten derivativen Finanzinstrumente zielen darauf ab, Grundgeschäfte abzusichern. Die Lufthansa Group arbeitet hierbei im Grundsatz mit Partnern zusammen, die mindestens über ein Investment Grade Rating analog der Bewertung „BBB“ der Agentur Standard & Poor's

oder ein vergleichbares Langfrist-Rating verfügen. Alle Grund- und Sicherungsgeschäfte werden in Treasury-Systemen abgebildet, sodass sie jederzeit bewertet und überwacht werden können. Die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikocontrollings sind organisatorisch strikt voneinander getrennt. Die ausführenden Abteilungen und das Finanzrisikocontrolling stellen sicher, dass die Vorgaben der internen Richtlinien eingehalten werden. Darüber hinaus wird die aktuelle Sicherungspolitik laufend in bereichsübergreifenden Managementgremien erörtert. → **Konzernanhang, Erläuterung 46.**

Treibstoffpreisänderungen

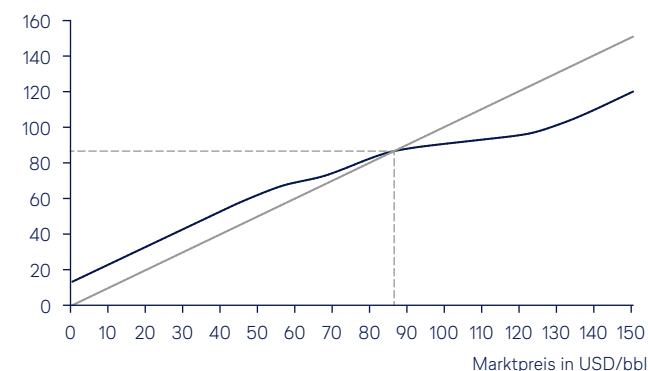
Der Rohölpreis lag im Geschäftsjahr 2023 im Durchschnitt 17 % niedriger als im Vorjahr. Die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, der sogenannte Jet Fuel Crack, ist unverändert auf historisch hohem Niveau, auch wenn die Preisdifferenz im Vergleich zu 2022 zurückgegangen ist. Während der Jet Fuel Crack 2022 im Jahresdurchschnitt bei 40,41 USD/bbl lag, betrug er im Jahr 2023 29,58 USD/bbl.

G28 GESICHERTER ÖLPREIS LUFTHANSA GROUP 2024¹⁾

in USD/bbl (Stand 31.12.2023)

— Marktpreis
— Lufthansa Preis

Lufthansa Preis in USD/bbl



¹⁾ Unter Berücksichtigung nicht dem Hedging zugeordneter Treibstoffpreissicherungen.

Der Treibstoffverbrauch der Lufthansa Group lag im Berichtsjahr bei 8,8 Mio. Tonnen Kerosin. Der Treibstoffaufwand stellte 2023 mit 7,9 Mrd. EUR einen wesentlichen Kostenfaktor für die Lufthansa Group dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können das Ergebnis erheblich beeinflussen. Eine Veränderung des Treibstoffpreises zum Jahresendkurs um +10 % (–10 %) im Jahr 2024 würde den Treibstoffaufwand der Lufthansa Group voraussichtlich um 547 Mio. EUR (–545 Mio. EUR) nach Sicherung erhöhen (senken). In dieser Szenarioanalyse sind keine Ticketpreisanpassungen nach Treibstoffpreisänderungen unterstellt.

Grundsätzlich setzt die Lufthansa Group eine regelbasierte Treibstoffpreissicherung mit einem Zeithorizont von bis zu 24 Monaten ein. Der Zielsicherungsgrad der Treibstoffpreissicherung betrug zum 31. Dezember 2023 85 %. Ziel ist es, die Schwankungen der Treibstoffpreise zu verringern. Bei der Treibstoffpreissicherung bedient sich die Lufthansa Group üblicher Finanzmarktinstrumente. Sicherungen erfolgen aus Gründen der Marktliquidität grundsätzlich mehrheitlich in Gasoil sowie in Rohöl und mit Optionskombinationen. Dabei wird ein nicht vollständiger Schutz vor einem Preisanstieg in Kauf genommen, um an einem eventuellen Preisverfall möglichst weitreichend partizipieren zu können. Durch den zunehmenden Abschluss von Gasoilsicherungen anstelle nur rohölbasierter Sicherungen wird das Preisdifferenzrisiko zu Kerosin in höherem Maße als in den Jahren zuvor adressiert. Zusätzlich wurden weitere Terminalsicherungen der Preisdifferenz zwischen Kerosin und Rohöl beziehungsweise Gasoil und Rohöl abgeschlossen. Die abgeschlossenen Instrumente führen nicht zu physischen Lieferungen, sondern werden durch Zahlungen ausgeglichen. Zum 31. Dezember 2023 bestanden

für rund 77 % des voraussichtlichen konzernweiten Treibstoffbedarfs des Jahres 2024 Rohöl-, Gasoil- und Kerosinpreissicherungen in Form von Optionen und unbedingten Termingeschäften. Im Vergleich zum Vorjahr wurden Cracksicherungen in deutlich geringerem Umfang zusätzlich für 8 % des Treibstoffbedarfs abgeschlossen. Für das Jahr 2025 bestanden zu diesem Zeitpunkt für rund 28 % 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.

Wechselkursänderungen

Fremdwährungsrisiken für die Lufthansa Group ergeben sich insbesondere aus internationalen Flugticketverkäufen und dem Einkauf von Treibstoff, Flugzeugen und Ersatzteilen. Alle Tochtergesellschaften melden grundsätzlich ihre geplanten Währungsexposures mit einem Zeithorizont von mindestens 24 Monaten. Auf Konzernebene wird eine aggregierte Nettoposition je Währung gebildet und so die Möglichkeit des „natural hedging“ genutzt. Für 17 Fremdwährungen werden Sicherungen abgeschlossen, weil ihr Exposure für die Lufthansa Group von besonderer Relevanz ist. Unter diesen Währungen ist der US-Dollar die einzige Währung, für die ein Nettobedarf besteht. Dieser Nettobedarf des Jahres 2024 in Höhe von 5,1 Mrd. USD war zum 31. Dezember 2023 zu 52 % gesichert.

→ Konzernanhang, Erläuterung 46.

GESAMTAUSSAGE ZUR CHANCEN- UND RISIKOSITUATION

Im Geschäftsjahr 2023 verzeichnete die Lufthansa Group eine deutliche Erholung der Nachfrage. Entsprechend konnten die Passagier-Airlines der Lufthansa Group ihre Kapazität weiter ausbauen und das Ergebnis gegenüber Vorjahr deutlich verbessern. Für das Jahr 2024 wird eine Fortsetzung der Erholung erwartet. Die gute Geschäftsentwicklung wirkt sich positiv auf die Liquiditätsslage aus. Zudem stellt die kontinuierliche Berichterstattung zur Risikotragfähigkeit ein weiteres Instrument zur vorausschauenden Identifikation und Steuerung von Liquiditätsrisiken dar. Die gestiegene Nachfrage führt darüber hinaus zu einer Stabilisierung der Erlösrisiken.

Im Gegenzug hat die Ausprägung anderer Risiken durch geopolitische Konflikte, Ressourcen- und Lieferengpässe sowie konjunkturelle Entwicklungen zugenommen.

Die Lufthansa Group setzt in diesem herausfordernden Umfeld auf ihre Fähigkeiten, Kapazitäten und Ressourcen, um sich flexibel an die sich ändernden Marktbedingungen anzupassen und damit auch Chancen für die langfristige Entwicklung des Unternehmens zu ergreifen.

Dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG sind keine wesentlichen oder systemischen Sachverhalte bekannt, die der Angemessenheit und der Wirksamkeit des Risikomanagements in seiner Gesamtheit entgegenstehen. Grundsätzlich ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein Risikomanagement, unabhängig von der Ausgestaltung, keine absolute Sicherheit liefern kann. Der Vorstand strebt weiterhin ein ausgewogenes Verhältnis von Chancen und Risiken an.



BESCHREIBUNG DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

Das Interne Kontrollsystem (IKS) der Lufthansa Group umfasst alle Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen, die die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit der wesentlichen Prozesse sowie die Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften sicherstellen sollen. Es orientiert sich am COSO-Rahmenwerk (Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Das Rahmenwerk definiert die Elemente eines Kontrollsystems und setzt den Maßstab für die Bewertung der Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS.

Die Lufthansa Group verfügt über eine übergreifende, integrierte IKS- und Risikomanagementmethodik mit standardisierten Verfahren, nach dem notwendige Kontrollen definiert, nach einheitlichen Vorgaben dokumentiert und regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und Angemessenheit überprüft werden.

Das IKS hat zum Ziel, die Zuverlässigkeit von betrieblichen Informationen, die Einhaltung von internen und externen Compliance Vorgaben und die Abwendung von finanziellen Schäden sicherzustellen.

Um dieses Ziel zu erreichen, setzt das Interne Kontrollsystem auf vier verschiedene Prinzipien:

Das Prinzip der Funktionstrennung besagt, dass vollziehende (zum Beispiel Abwicklung von Einkäufen), verbuchende (zum Beispiel Finanzbuchhaltung, Lagerbuchhaltung) und verwaltende (zum Beispiel Lagerverwaltung) Tätigkeiten, die innerhalb eines Unternehmensprozesses (zum Beispiel Einkaufsprozess verstanden als Prozess von der Bedarfsermittlung bis zum Zahlungsausgang) vorgenommen werden, nicht in einer Hand vereinigt sein sollen.

Das Prinzip der Kontrolle besagt, dass in einem gut funktionierenden Kontrollsystem Risiken, die die IKS-Ziele gefährden, mittels prozessintegrierter und prozessunabhängiger Aktivitäten entgegengewirkt werden soll.

Das Prinzip der Mindestinformation besagt, dass für Mitarbeitende nur diejenigen Informationen verfügbar sein sollen, die sie für ihre Arbeit brauchen. Dies schließt auch die entsprechenden Sicherungsmaßnahmen bei IT-Systemen mit ein.

Das Prinzip der Transparenz besagt, dass für Prozesse Sollkonzepte etabliert sein müssen, die es einem Außenstehenden ermöglichen, zu beurteilen, inwieweit Beteiligte diesem Sollkonzept entsprechend arbeiten. Gleichzeitig wird dadurch die Erwartungshaltung der Organisationsleitung definiert.

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

Um den IKS-Prozess weiterzuentwickeln und zu überwachen und um die Integration und Vereinheitlichung bestehender Kontrollaktivitäten im Einklang mit den rechtlichen und operativen Anforderungen weiter voranzutreiben, hat der Vorstand eine Risikomanagement- und interne Kontrollorganisation etabliert. Diese wird vom Head of Corporate Controlling geleitet.

Sie besteht aus einer Zentraleinheit, die als Prozesseigner für den IKS- und Risikomanagementprozess agiert und die methodische Kompetenz per Richtlinie auf die Organisation überträgt. Die jährliche Überprüfung des Geltungsbereichs der Richtlinie sichert ab, dass alle wesentlichen Komponenten im IKS betrachtet werden.

Jede Organisationseinheit im Geltungsbereich der IKS-Richtlinie wird zur Teilnahme am IKS-Prozess verpflichtet oder im umgekehrten Fall entpflichtet. Verpflichtete Gesellschaften haben einen IKS-Beauftragten und IKS-Koordinator bereitzustellen (dezentrale IKS-Einheit), um die Richtlinie in der Organisationseinheit umzusetzen und das IKS operativ zu betreiben. Die dezentrale IKS-Einheit ist dabei verpflichtet, in ihrem Verantwortungsbereich, basierend auf der konzernweit verpflichtenden Methodik, ein angemessenes und wirksames IKS zu implementieren.

Durch unterschiedliche Geschäftstätigkeiten ist auch der Umfang der von jeder Einheit auszuführenden Tätigkeiten verschieden. Er hängt unter anderem von der Wesentlichkeit der Einheit für den Konzernabschluss ab sowie von den spezifischen Risiken, die mit dem jeweiligen Geschäftsfeld verbunden sind.

Um eine realistische Aussage zur Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems auf Konzernebene zu erhalten, werden durch diese Organisation die methodische Weiterentwicklung und Implementierung in der Lufthansa Group sichergestellt.

Die Ergebnisse der Überwachungstätigkeiten werden jährlich zur Evaluierung der unternehmensweiten Risikosituation in den Vorstandssitzungen berichtet. Der Head of Corporate Controlling unterstützt den Vorstand bei der Durchführung und Überwachung des IKS und der Berichterstattung an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Die zentrale IKS-Einheit ist als prozessverantwortliche Einheit für die Überwachung und Koordination des gesamten Prozesses verantwortlich, um so ein angemessenes und wirksames IKS innerhalb der Lufthansa Group zu gewährleisten.

Der Geltungsbereich und die Aktualität des IKS sowie die Einhaltung des Umfangs der Überwachungstätigkeiten werden durch diesen Prozess abgesichert.



Der IKS-Regelprozess ist in einem IKS-Lifecycle abgebildet. Dieser besteht aus den unten dargestellten acht aufeinanderfolgenden beziehungsweise parallel laufenden Teilschritten:

- Scoping-Phase
- Abstimmung der Sollanforderungen
- Wartungsphase
- Wirksamkeitsprüfung
- Abstimmung der Prüfungsergebnisse
- Aktivitätenmonitoring
- Qualitätssicherung der Self Assessments
- IKS-Berichterstattung

Der IKS-Lifecycle ist vollständig in einem Governance Risk and Compliance IT-Tool abgebildet.

Der Umfang des IKS wird über einen Themenkatalog definiert. Dieser enthält nicht nur rechnungslegungsbezogene Themen, sondern darüber hinaus auch weitergehende Prozesse und Themen aus allgemeinen Bereichen, wie beispielsweise Treasury, Steuern, IT und Compliance, sowie operative Themen.

Neben den allgemeinen Anforderungen an ein IKS-relevantes Thema (zum Beispiel die Berücksichtigung der Risiken einer mangelhaften Aufbauorganisation oder Prozessdokumentation) ist je nach Bereich oder Kategorie die fachliche beziehungsweise inhaltliche Ergänzung durch die zentralen Konzernfunktionen oder Konzerngesellschaften notwendig.

Das IKS der Lufthansa Group beziehungsweise dessen beitragende Elemente sind regelmäßig Gegenstand von Prüfungsaktivitäten der internen Revision.

Diese erfolgen entweder im Rahmen des risikobasiert abgeleiteten jährlichen Prüfungsplans oder im Rahmen von unterjährig anberaumten Prüfungen auf Anfrage.

Weiterhin werden gemäß jährlichem Prüfungsplan für alle Themen aus dem IKS-Themenkatalog konzernweit verpflichtend IKS-Wirksamkeitsprüfungen durchgeführt. Diese Prüfungen finden überwiegend als Self Assessment sowie regelmäßig durch die interne Revision statt.

Die aufgrund von Wirksamkeitseinschränkungen identifizierten Feststellungen werden unter Angabe von Verantwortlichkeiten und Zielterminen als Aktivitäten dokumentiert. Für die Umsetzung sind die Gesellschaften verantwortlich. Diese Aktivitäten unterliegen einem Monitoring auf Gesellschafts- und Konzernebene.

Zur Erfüllung der rechtlichen Anforderungen nach § 107 Abs. 3 AktG erstellt die zentrale IKS-Konzerneinheit jeweils im ersten Quartal des Folgejahres einen Bericht über die Wirksamkeit des IKS. Der Bericht informiert den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über die Ergebnisse der Wirksamkeitsprüfungen und offenen Aktivitäten der vorherigen Berichtsperiode.

Für die gesellschaftsinterne Berichterstattung innerhalb der Gesellschaften ist der IKS-Beauftragte der Gesellschaft zuständig. Dies erfolgt idealerweise im ersten Quartal des Folgejahres, kann aber gesellschaftsspezifisch variieren.

Dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG sind keine wesentlichen oder systemischen Sachverhalte bekannt, die der Angemessenheit und der Wirksamkeit des IKS in seiner Gesamtheit entgegenstehen. Grundsätzlich ist jedoch zu berücksichtigen, dass ein IKS, unabhängig von der Ausgestaltung, keine absolute Sicherheit liefern kann.



BESCHREIBUNG DES RECHNUNGSLEGUNGSBEZOGENEN INTERNEN KONTROLL- UND RISIKO-MANAGEMENTSYSTEMS GEMÄSS § 289 ABS. 4 UND § 315 ABS. 4 HGB

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

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

Die zentrale Konzernrevision der Deutschen Lufthansa AG und die dezentralen internen Revisionen der Delvag Versicherungs-AG und Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH sind mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem der Lufthansa Group eingebunden. Zusätzlich werden die für die Finanzberichterstattung relevanten Teile des Internen Kontrollsystems vom Abschlussprüfer im Rahmen eines risikoorientierten Prüfungsansatzes auf Wirksamkeit geprüft. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG überwacht auf Grundlage des § 107 Abs. 3 AktG die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

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

Folgende präventive wie aufdeckende Kontrollen sind in den Rechnungslegungsprozess eingebettet:

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

Die Durchführung der operativen Prozesse des Rechnungswesens erfolgt lokal bei den Konzerngesellschaften beziehungsweise unter Nutzung konzerneigener und externer Shared Service Center. Die Gutachten für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen werden von externen Dienstleistern erstellt.

Der Bereich Konzernbilanzierung ist fachlich für die Erstellung des Konzernabschlusses verantwortlich und formuliert verbindliche formale, inhaltliche und terminliche Vorgaben für die Konzerngesellschaften. Die regelmäßig aktualisierten Bilanzierungsrichtlinien der Lufthansa Group regeln entsprechend den Vorschriften zur Rechnungslegung nach den in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) die einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze für die in den Konzernabschluss der Lufthansa Group einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen. Für die Deutsche Lufthansa AG und andere inländische Konzerngesellschaften werden entsprechende Regelungen für die Bilanzierung der Einzelabschlüsse nach HGB in einer Richtlinie vorgegeben. Dadurch werden konzerneinheitliche Rechnungslegungspraktiken mit möglichst geringen Ermessensspielräumen bei Ansatz, Bewertung und Ausweis von Bilanzpositionen gewährleistet. Die formalen Anforderungen regeln unter anderem die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Formularsatzes sowie die Anwendung eines konzernweit einheitlichen Kontenrahmens. Mit der Abgabe des Berichtspakets müssen Verantwortliche der Konzerngesellschaften gegenüber dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG die Einhaltung dieser Richtlinien bestätigen.

Auf Grundlage bereits systemtechnisch in der Konsolidierungssoftware SAP SEM-BCS festgelegter Kontrollmechanismen beziehungsweise durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerbehaftete Einzelabschlüsse selektiert und auf Gesellschafts- oder Konzernebene gegebenenfalls korrigiert. Über das Konsolidierungssystem werden die verschiedenen Termine für die unterschiedlichen Teile des Berichtspakets vorgegeben und im Verlauf des Erstellungsprozesses zentral überwacht.

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

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontroll- und Risikomanagementsystem 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 Risikomanagementsystems einschränken. Dies führt dazu, dass auch die konzernweite Anwendung der eingesetzten Systeme keine vollständige Sicherheit hinsichtlich der richtigen, vollständigen und zeitnahen Erfassung von Sachverhalten in der Konzernrechnungslegung gewährleisten kann. Die getroffenen Aussagen beziehen sich nur auf die Deutsche Lufthansa AG und die in den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG einbezogenen wesentlichen Tochterunternehmen.



PROGNOSEBERICHT

- Nur geringes Wachstum der Weltwirtschaft für 2024 prognostiziert.
- Märkte gehen von Senkung der Leitzinsen im Falle sinkender Inflation aus.
- Wachstum in allen für Lufthansa Group relevanten Marktsegmenten erwartet.
- Passagier-Airlines planen angesichts erwartetem Nachfragewachstum weiteren Kapazitätsausbau.
- Lufthansa Group prognostiziert deutlichen Anstieg des Umsatzes und ein Adjusted EBIT auf Vorjahresniveau.
- Ergebnisse der einzelnen Geschäftsfelder ebenfalls auf Vorjahresniveau erwartet.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHER AUSBLICK

Konjunkturelle und branchenspezifische Entwicklungen können die operative und finanzwirtschaftliche Entwicklung der Lufthansa Group maßgeblich beeinflussen. Dementsprechend basieren die nachfolgenden Prognosen zum erwarteten Geschäftsverlauf auf Annahmen hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Branchenentwicklung. Diese Annahmen werden im Folgenden dargestellt. Die Lufthansa Group überwacht fortlaufend die Entwicklung dieser Rahmenbedingungen, um möglichst schnell und umfassend auf eventuelle Veränderungen reagieren zu können.

Nur geringes Wirtschaftswachstum für 2024 erwartet

Für das Jahr 2024 wird gemäß Daten von Global Insight ein globales Wirtschaftswachstum von 2,3 % prognostiziert, während im Vorjahr ein Wachstum von 2,7 % erzielt wurde. Für die europäische Wirtschaft wird mit einem Wachstum von 0,7 % gerechnet (Vorjahr: 0,6 %). Die erwartete Wachstumsrate für Deutschland liegt mit 0,3 % niedriger (Vorjahr: – 0,2 %).

Die weitere wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2024 wird davon abhängen, inwieweit die ersten Erfolge bei der Inflationsbekämpfung zu Zinssenkungen führen und wie sich der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine und der Nahost-Konflikt weiterentwickeln.

T051 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)¹⁾

in %	Prognose 2023 bis 2027 gegenüber Vorjahr				
	2023	2024	2025	2026	2027
Welt	2,7	2,3	2,6	2,7	2,7
Europa	0,6	0,7	1,7	1,8	1,7
Deutschland	– 0,2	0,3	1,3	1,5	1,5
Nordamerika	2,3	1,6	1,5	1,4	1,4
Südamerika ²⁾	2,2	1,6	2,7	2,9	3,1
Asien/Pazifik	4,5	4,1	4,1	4,1	4,0
China	5,4	4,7	4,5	4,5	4,5
Naher Osten	1,0	2,1	2,5	3,6	3,1
Afrika	3,1	3,3	4,0	3,9	4,1

Quelle: Global Insight World Overview per 15.01.2024

¹⁾ Prognosewerte.

²⁾ Exklusive Venezuela.

Reaktion der Zentralbanken auf Inflationsentwicklung

Die Währungskurse im Euroraum werden maßgeblich von der Inflationsentwicklung und der daraus resultierenden Reaktion der Zentralbanken abhängen. Sowohl die Europäische Zentralbank als auch die US-Notenbank Fed werden das Ziel der Inflationsbekämpfung weiterhin verfolgen und bei Erreichen des angestrebten Inflationsniveaus die Leitzinsen wieder senken, um das Risiko tieferer Rezessionen zu begrenzen.

Die Analystinnen und Analysten erwarten im Durchschnitt für das Jahr 2024 eine leichte Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar, eine Abwertung des Euro gegenüber dem Japanischen Yen und eine Seitwärtsbewegung gegenüber den weiteren Hauptwährungen.

Sollte ein Rückgang der Inflation im Euroraum auf das gesetzte Ziel von 2 % sichtbar werden, wird erwartet, dass die Europäische Zentralbank durch Anpassung des Leitzinses die Geldpolitik wieder lockern wird. Mit der ersten Zinssenkung wird bereits im ersten Halbjahr 2024 gerechnet. Im gleichen Zeitraum wird auch von der amerikanischen Zentralbank Fed eine Zinssenkung erwartet.



Terminmärkte indizieren leichten Rückgang der Ölpreise

Auf den Terminmärkten werden zukünftig wieder leicht fallende Preise erwartet. Zum 31. Dezember 2023 wurden die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2024 bei 75,00 USD/bbl und zur Lieferung im Dezember 2025 bei 72,01 USD/bbl gehandelt. Marktteilnehmer gehen angesichts des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und des Nahost-Konflikts allerdings von einer anhaltend hohen Volatilität aus und konstatierten ein hohes Maß an Prognoseunsicherheit.

BRANCHENAUSBLICK

Passagierverkehr wird das Vorkrisenniveau im Jahr 2024 voraussichtlich übertreffen

Die International Air Transport Association (IATA) geht davon aus, dass der globale Passagierverkehr – gemessen an den weltweit verkauften Passagierkilometern – im Jahr 2024 eine Wachstumsrate von 10 % gegenüber Vorjahr aufweisen wird (Vorjahr: Wachstum um 38 %). Damit würde der Passagierverkehr das Vorkrisenniveau von 2019 um 5 % übertreffen.

In ihrer Prognose für 2024 erwartet die IATA dabei deutliche regionale Wachstumsunterschiede. Der stärkste Zuwachs wird mit 13 % für die Region Asien/Pazifik erwartet, gefolgt von Europa mit 10 %. Für Afrika und Lateinamerika wird ein Wachstum von jeweils 7 % und für Nordamerika und dem Nahen Osten von jeweils 6 % prognostiziert.

Im Jahr 2024 soll die Branche den Prognosen zufolge erstmalig nach der Corona-Pandemie wieder das Vorkrisenniveau übertreffen. Nachdem der europäische Kurzstreckenverkehr im Berichtsjahr bereits nahezu auf Vorkrisenniveau zurückgekehrt war, erwarten die auf die Branche spezialisierten Finanzanalystinnen und -analysten im Jahr 2024 insbesondere für den Langstreckenverkehr weiteres Wachstum. Die vorherrschenden branchenweiten Einschränkungen, wie beispielsweise fehlendes Personal an Flughäfen, in der Flugsicherung und bei Airlines sowie Verspätungen bei der Auslieferung neuer Flugzeuge, werden allerdings voraussichtlich das

Wachstum begrenzen und nach Meinung der Experten die Preissetzungsmacht der Airlines unterstützen.

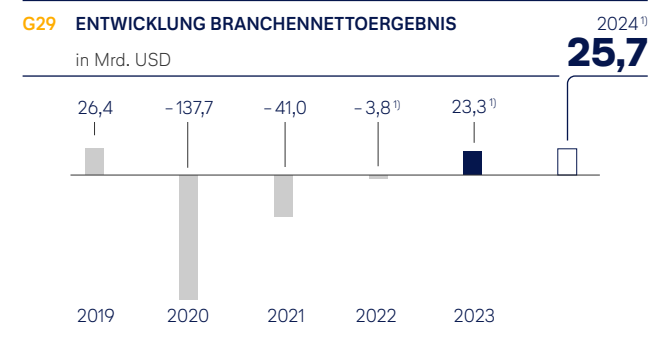
Neben der anhaltend starken Nachfrage nach touristischen Reisen wird für das Geschäftsjahr 2024 auch mit einer weiteren Erholung des Geschäftsreiseverkehrs gerechnet. Eine vollständige Rückkehr zum Vorkrisenniveau wird in diesem Segment allerdings auch mittelfristig nicht erwartet. Dazu tragen die gestiegene Nutzung digitaler Kommunikationsformate sowie die zum Teil angespannten makroökonomischen Bedingungen, denen viele Unternehmen ausgesetzt sind, bei. Die zukünftigen Wachstumschancen verteilen sich regional sehr unterschiedlich. Sowohl im Geschäftsreise- als auch im Langstreckenverkehr wird der deutlichste Wachstumsschub durch die weitere Öffnung Chinas erwartet. Die dortigen Lockerungen der Visa-Bedingungen für viele Europäer sowie der Nachholeffekt aus der im globalen Vergleich späteren Öffnung des Landes nach der Corona-Pandemie werden hier als Haupttreiber gesehen.

Hinsichtlich der Entwicklung der Durchschnittserlöse rechnet die IATA für das Jahr 2024 mit einem Anstieg von 1,8 % gegenüber Vorjahr (Vorjahr: 6,2 %). Für das Nettoergebnis der Branche wird mit einem Gewinn von 25,7 Mrd. USD gerechnet (Vorjahr: 23,3 Mrd. USD).

Luftfrachtverkehr soll im Jahr 2024 wieder wachsen

In den Jahren 2020 und 2021 bewegte sich der weltweite Luftfrachtverkehr aufgrund globaler Lieferkettenprobleme und der Verknappung von Transportangeboten auf dem Seeweg auf Rekordniveau. Nachdem sich die transportierten Volumina in den Jahren 2022 und 2023 rückläufig entwickelten, wird für das Jahr 2024 wieder ein Anstieg der weltweit verkauften Fracht-Tonnenkilometer um 5 % erwartet (Vorjahr: Rückgang um 4 %).

Für die Durchschnittserlöse im Frachtgeschäft wird für 2024 allerdings mit einem Rückgang um 20,9 % gerechnet (Vorjahr: 32,2 %). Damit lägen die marktweiten Durchschnittserlöse aber weiter um rund 12 % über dem Vorkrisenniveau.



¹⁾ Prognosewerte.

Quelle: IATA Industry Statistics (12/2023).

Weitere Erholung im MRO-Markt erwartet

Die Luftfahrtindustrie befindet sich in einer Transformationsphase von den gängigen Flugzeugmustern hin zu neuen, effizienteren Technologien. Die führenden Flugzeughersteller erreichen allerdings aufgrund von Lieferkettenproblemen noch nicht die ursprünglich geplanten Produktionsraten.

Zudem müssen die neuen Triebwerkstechnologien (wie der Pratt & Whitney Motor PW1100 und die LEAP-Motorfamilie von CFMI) mit behördlich angeordneten Upgrades und Modifikationen nachgerüstet werden. Dies hat zur Folge, dass neue Triebwerke früher als erwartet in die noch im Aufbau befindlichen Reparaturnetzwerke integriert werden müssen. Gleichzeitig besteht eine weiterhin hohe Nachfrage nach Wartungsleistungen für bestehende Motormodelle, da die Fluggesellschaften sich gezwungen sehen, diese länger zu nutzen.

Gemäß der Prognose des Beratungsunternehmens ICF wird für das Jahr 2024 ein globales Wachstum des MRO-Markts von 7 % gegenüber dem Vorjahr erwartet. Die Wachstumsraten in den einzelnen Regionen sind dabei nahezu ausgeglichen mit je 8 % für Amerika sowie APAC (Asien/Pazifik) und 6 % für EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika). Allerdings kann dieses Wachstum auch weiterhin durch äußere Einflüsse wie geopolitische Faktoren, Inflation oder Lieferketteninstabilität massiv beeinflusst werden.

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.

Am 22. Februar 2024 hat der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG in seiner Sitzung eine weitreichende Umstrukturierung des Vorstands beschlossen. Dabei werden der Vorstand von sechs auf fünf Mitglieder verkleinert und Verantwortungsbereiche neu geordnet. → **Ereignisse nach dem Bilanzstichtag, S. 39.**

Im Geschäftsjahr 2024 wird der Fokus weiter darauf liegen, die funktionale Prozessorganisation (Matrixorganisation) zu optimieren. Entscheidungen sollen schneller fallen, Prozesse beschleunigt und die Zusammenarbeit vereinfacht werden. Dazu wird die klare, eindeutige und transparente Zuordnung von Verantwortung, über alle Konzernfunktionen, Geschäftsbereiche und Shared Service Center hinweg, beitragen. Zusätzlich wird die Effektivität und Reaktionsfähigkeit der Organisation durch eine stärkere Projektorientierung und cross-funktionale, agile Arbeitsweisen gestärkt.

Im Rahmen seiner Portfoliosteuerung überprüft der Konzern seine Aktivitäten außerhalb der Airlines regelmäßig auf Synergien mit dem Kerngeschäft und die langfristigen Wachstumsaussichten. Nach dem im Jahr 2023 erfolgten Verkauf der LSG Group wird im Jahr 2024 die Abwicklung des im Jahr 2023 vereinbarten Verkaufs von AirPlus angestrebt. Der Abschluss der Transaktion ist für den Sommer 2024 geplant.

Darüber hinaus haben die Lufthansa Group und das italienische Ministerium für Wirtschaft und Finanzen im Mai 2023 eine Einigung über den Erwerb einer Minderheitsbeteiligung an der italienischen Nationalfluglinie ITA Airways erzielt. Um baldmöglichst die Freigabe der Transaktion zu erlangen und die

gemeinsame operative Verantwortung für ITA Airways zu übernehmen, steht die Lufthansa Group im intensiven Kontakt mit den zuständigen Behörden.

AUSBLICK LUFTHANSA GROUP

Lufthansa Group geht von fortgesetztem Wachstum im Geschäftsjahr 2024 aus

Auf Grundlage der dargestellten Prognosen für die Entwicklung der Gesamtwirtschaft und der Branchen, in denen der Konzern aktiv ist, geht die Lufthansa Group davon aus, dass sich der positive Geschäftsverlauf des Berichtsjahres auch im Geschäftsjahr 2024 fortsetzen wird. Die Erwartung stützt sich insbesondere auf die anhaltend hohe Nachfrage bei den Passagier-Airlines, die sich auch zu Beginn des Jahres 2024 in Form einer weiterhin positiven Entwicklung bei den Neubuchungen widerspiegelt. Ebenso deutet die Auftragslage im Geschäftsfeld Technik auf eine weiterhin starke Nachfrage hin.

Ausblick ist wesentlichen Unsicherheiten unterworfen

Angesichts der kurzfristigen Buchungszyklen im Passagiergeschäft und des weitgehend spotmarktgetriebenen Frachtgeschäfts sowie der Unsicherheiten im geopolitischen und gesamtwirtschaftlichen Umfeld unterliegt der Finanzausblick der Lufthansa Group einem hohen Maß an Prognoseunsicherheit. So ist die operative und finanzielle Entwicklung unter anderem von der weiteren Entwicklung des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und des Nahost-Konflikts beeinflusst, insbesondere was deren Auswirkungen auf die Treibstoffkosten betrifft. Unsicherheiten im gesamtwirtschaftlichen Ausblick, insbesondere die Auswirkungen der Inflationsbekämpfung seitens der großen Notenbanken weltweit auf die konjunkturelle Entwicklung, können die Kundennachfrage potenziell wesentlich beeinflussen.

Weiterer Ausbau der Kapazität geplant

Ungeachtet der genannten Unsicherheiten geht die Lufthansa Group davon aus, dass die Nachfrage im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr steigen wird. Neben dem Privatreisesegment, in dem die Nachfrage voraussichtlich das Vorkrisenniveau

übertreffen wird, wird dazu eine weitere Erholung der Nachfrage im Geschäftsreisesegment beitragen.

Das Flugangebot soll deshalb weiter ausgeweitet werden. Insgesamt erwartet die Lufthansa Group, dass die angebotene Kapazität der Passagier-Airlines im Geschäftsjahr 2024 bei rund 94 % der Vorkrisenkapazität des Jahres 2019 liegen wird. Der Konzern geht dabei davon aus, dass den Airlines der Gruppe im Jahr 2024 über 30 neue Flugzeuge zugehen werden und dass das europäische Luftfahrtsystem hinreichend stabil sein wird, um die geplante Ausweitung der Verkehre zu unterstützen.

Umsatz der Lufthansa Group wird voraussichtlich deutlich steigen

Für die Lufthansa Group wird im Geschäftsjahr 2024 ein deutlicher Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr erwartet. Vor allem der weitere Kapazitätsausbau bei den Passagier-Airlines und das erwartete Wachstum in den Geschäftsfeldern Logistik und Technik werden dafür voraussichtlich maßgeblich sein.

Lufthansa Group prognostiziert ein Adjusted EBIT auf Vorjahresniveau

Die Lufthansa Group erwartet, dass das Umsatzwachstum durch die anhaltende Kosteninflation ausgeglichen werden wird. Insgesamt rechnet die Lufthansa Group somit mit einem Adjusted EBIT auf Vorjahresniveau.

Die Lufthansa Group hält weiter an der Zielsetzung fest, nachhaltig eine Adjusted EBIT-Marge von mindestens 8 % zu erwirtschaften. Im Geschäftsjahr 2023 betrug die Adjusted EBIT-Marge 7,6 %. Der Konzern strebt an, das Margenziel sobald möglich zu erreichen. Voraussichtlich wird dies aber nicht, wie ursprünglich angestrebt, bereits im Geschäftsjahr 2024 der Fall sein.

Die Entwicklung der Kapitalverzinsung (Adjusted ROCE) wird vor allem von der Entwicklung des Adjusted EBIT abhängen. Die Lufthansa Group erwartet, dass der Adjusted ROCE im Geschäftsjahr 2024 ungefähr auf Vorjahresniveau liegen wird und die Lufthansa Group damit erneut Wert für die Anteilseigner schafft.



Stabile Ergebnisentwicklung in allen Geschäftsfeldern erwartet

Für das Geschäftsfeld Passagier-Airlines erwartet die Lufthansa Group einen deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse, basierend auf der starken Nachfrage und dem geplanten Kapazitätsausbau im Jahr 2024. Die Stückerlöse der Passagier-Airlines werden sich voraussichtlich stabil bis leicht rückläufig gegenüber Vorjahr entwickeln. Skaleneffekte in der Fixkostenbasis aufgrund des Kapazitätsausbaus, Effizienzsteigerungen und Produktivitätsverbesserungen werden die erwarteten Kostensteigerungen, insbesondere in den Bereichen Personal und Gebühren, voraussichtlich so kompensieren, dass sich die Stückkosten der Passagier-Airlines (ohne die Aufwendungen für Treibstoff und Emissionszertifikate) stabil gegenüber Vorjahr entwickeln. Damit wird für die Passagier-Airlines im Geschäftsjahr 2024 ein Adjusted EBIT ungefähr auf Vorjahresniveau erwartet.

Für das Geschäftsfeld Logistik rechnet die Lufthansa Group nach der marktweiten Normalisierung nach der Corona-Pandemie wieder mit einem deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse. Inflationsbedingte Kostensteigerungen werden voraussichtlich durch strukturelle Einsparungen und Effizienzsteigerungen teilweise kompensiert werden. Damit wird das Adjusted EBIT im Geschäftsfeld Logistik voraussichtlich ungefähr auf Vorjahresniveau liegen.

Für das Geschäftsfeld Technik wird ein deutlicher Anstieg der Umsatzerlöse und ein Adjusted EBIT auf Vorjahresniveau erwartet. Darin spiegelt sich das andauernde Wachstum des MRO-Markts bei gleichzeitig inflationsbedingten Kostensteigerungen wider.

Adjusted Free Cashflow von mindestens 1,5 Mrd. EUR erwartet

Die Nettoinvestitionen der Lufthansa Group werden im Geschäftsjahr 2024 voraussichtlich ungefähr auf dem Niveau des Vorjahres liegen. Die Investitionen werden im Wesentlichen auf Flugzeuginvestitionen entfallen. Zuflüsse aufgrund von Sale-and-Lease-Back-Vereinbarungen werden höhere Bruttoinvestitionen teilweise ausgleichen. Unter Einbezug der prognostizierten Ergebnisentwicklung wird der Adjusted Free Cashflow des Konzerns im Geschäftsjahr 2024 voraussichtlich mindestens 1,5 Mrd. EUR betragen, abhängig vor allem von der Ergebnisentwicklung und Ticketvorauszahlungen. Der Cashflow aus Ticketvorauszahlungen im Jahr 2024 ist vor allem von der Nachfrageentwicklung in der zweiten Jahreshälfte abhängig, die zum Zeitpunkt der Berichterstellung einer hohen Prognoseunsicherheit unterliegt.

Leichter Rückgang der Nettokreditverschuldung zum Jahresende 2024 prognostiziert

Die Nettokreditverschuldung wird zum Ende des Geschäftsjahres 2024 voraussichtlich leicht unterhalb des Werts am Ende des Geschäftsjahres 2023 liegen. Der Rückgang wird jedoch aufgrund des Effekts aus der Aktivierung von Leases geringer ausfallen als die Free Cashflow Generierung.

Keine wesentlichen Finanzierungsmaßnahmen geplant

Im Geschäftsjahr 2024 auslaufende Verbindlichkeiten sollen im Wesentlichen durch freie Mittel abgelöst werden. Finanzierungsmaßnahmen sind dementsprechend opportunistisch und nur in geringem Umfang geplant. Grundsätzlich soll sichergestellt werden, dass unter Einbezug von vertraglich vereinbarten Kreditlinien eine Liquidität zwischen 8 Mrd. EUR und 10 Mrd. EUR verfügbar ist.

Fortführung von Dividendenzahlungen geplant

Der Konzern plant, für das Geschäftsjahr 2024 erneut eine Dividende gemäß seiner Dividendenpolitik auszuschütten. Diese sieht die Ausschüttung von 20 % bis 40 % des Konzerngewinns, bereinigt um einmalige Gewinne und Verluste, an die Aktionärinnen und Aktionäre vor.

Leichte Verringerung der CO₂-Emissionen pro Passagierkilometer erwartet

Im Jahr 2024 hat die Lufthansa Group das Ziel, an ihre Fortschritte bei der Reduzierung ihrer Umweltauswirkungen anzuknüpfen. Vor allem die fortgesetzte Flottenmodernisierung wird voraussichtlich einen positiven Effekt auf den spezifischen CO₂-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, haben. Die Lufthansa Group erwartet deshalb, dass sich die spezifischen CO₂-Emissionen gegenüber Vorjahr leicht verringern werden.

T052 PROGNOSE WESENTLICHER KPIS

		Ergebnis 2023	Prognose 2024
Umsatz	Mrd. €	35.442	deutlicher Anstieg
Adjusted EBIT	Mrd. €	2.682	auf Vorjahresniveau
Nettoinvestitionen	Mrd. €	2.811	auf Vorjahresniveau
Adjusted Free Cashflow	Mrd. €	1.846	mindestens 1,5 Mrd. EUR
Nettokreditverschuldung	Mrd. €	5.682	leichter Rückgang
Adjusted ROCE	%	13,1	auf Vorjahresniveau
Spezifischer CO ₂ -Ausstoß	Gr.	88,4	leichter Rückgang



GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICK- LUNG DER LUFTHANSA GROUP

Das Marktumfeld für die Lufthansa Group wird auch im Jahr 2024 herausfordernd bleiben. Das globale Wirtschaftswachstum wird voraussichtlich nur verhalten ausfallen. Die Inflation wird sich weiterhin oberhalb des von den globalen Notenbanken ausgegebenen Zielniveaus bewegen. Die im Jahr 2023 erfolgten Zinsanhebungen sollen dabei dämpfend wirken, wirken aber gleichermaßen negativ auf die Nachfrage.

Dennoch ist die Sehnsucht der Menschen zu reisen weiterhin groß. Daher erwarten wir im Jahr 2024 einen weiteren Anstieg der Nachfrage nach Flugreisen, die unsere operative und finanzielle Entwicklung stützen wird.

Auf die strukturellen Veränderungen im Marktumfeld haben wir uns gut eingestellt. Wir haben unsere Kosten strukturell gesenkt und unsere Bilanz gestärkt, was auch in der positiven Entwicklung unserer Kreditratings zum Ausdruck kommt. Wir sind insofern gut gerüstet, um im Jahr 2024 an die positive Entwicklung des Vorjahres anzuknüpfen und den Konzern erfolgreich auf langfristig profitables Wachstum auszurichten. Für das Jahr 2024 gehen wir von einem Adjusted EBIT auf Vorjahresniveau aus, ohne unser Ziel einer Adjusted EBIT-Marge von mindestens 8 % aus dem Blick zu verlieren.

Der Unternehmensausblick ist allerdings auch weiterhin Unsicherheiten unterworfen. So stellen die politischen und wirtschaftlichen Folgen des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine und des Nahost-Konflikts ein wesentliches Risiko für den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group dar. Ebenso bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Maßnahmen der Zentralbanken und deren Auswirkungen auf die Inflation und die konjunkturelle Entwicklung.

Aufbauend auf den für das Jahr 2024 prognostizierten Entwicklungen ist der Vorstand überzeugt, dass die Liquiditätsausstattung des Unternehmens am Jahresende 2023 sowie die fortgesetzten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und zur Transformation der Lufthansa Group den Fortbestand des Unternehmens über den Prognosezeitraum hinaus sichern werden, selbst wenn die tatsächliche Entwicklung hinter den in diesem Bericht dargestellten Prognosen zurückbleibt.



CORPORATE GOVERNANCE

AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Aufsichtsrat

Karl-Ludwig Kley

Ehemaliger Vorsitzender der
Geschäftsleitung der Merck KgaA
Vorsitzender

Christine Behle

Stellvertretende Vorsitzende der
Gewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin¹⁾
Stellvertretende Vorsitzende

Alexander Behrens

(bis 28. Juli 2023)
Flugbegleiter
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Tim Busse

(seit 29. Juli 2023)
Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Jörg Cebulla

(bis 28. Juli 2023)
Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Erich Clementi

Vorsitzender des
Aufsichtsrats E.ON SE

Thomas Enders

Mitglied in diversen
Aufsichtsräten

Karl Gernandt

(seit 9. Mai 2023)
Executive Chairman der
Kühne Holding AG

Sara Grubisic

(seit 29. Juli 2023)
Purserin
Arbeitnehmervertreterin

Christian Hirsch

(seit 29. Juli 2023)
Referent Information
Management/freigestellter
Betriebsrat
Arbeitnehmervertreter

Jamila Jadran

(seit 29. Juli 2023)
Senior Project Manager
Arbeitnehmervertreterin

Jürgen Jennerke

(bis 28. Juli 2023)
Referent Labour Relations
Arbeitnehmervertreter

Arne Christian Karstens

(seit 29. Juli 2023)
Pilot und Mitglied der
Vereinigung Cockpit
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Michael Kerkloh

Ehemaliger Vorsitzender der
Geschäftsführung der Flughafen
München GmbH

Carsten Knobel

Vorsitzender des Vorstands
Henkel AG & Co. KGaA

Holger Benjamin Koch

Senior Director Airport/
Industry Charges
Arbeitnehmervertreter

Harald Krüger

Mitglied im Aufsichtsrat der
Deutsche Telekom AG

Marvin Reschinsky

(seit 29. Juli 2023)
Gewerkschaftsekretär ver.di
Arbeitnehmervertreter¹⁾

¹⁾ Gewerkschaftsvertreterin/-vertreter gemäß § 7 Abs. 2 MitbestG.

Birgit Rohleder

Teamlead IT Application
Management Airport
Services/freigestellte
Betriebsrätin
Arbeitnehmervertreterin

**Miriam Sapiro
(bis 9. Mai 2023)**

President und CEO
InterAction, Inc., USA

**Ilja Schulz
(bis 28. Juli 2023)**

Ehemaliger Flugkapitän und Mitglied
der Vereinigung Cockpit
Arbeitnehmervertreter¹⁾

Britta Seeger

Mitglied des Vorstands der
Mercedes-Benz Group AG

**Birgit Spineux
(bis 28. Juli 2023)**

Purserin/freigestellte
Personalvertreterin
Arbeitnehmervertreterin

Astrid Stange

Vorstandsvorsitzende der
ELEMENT Insurance AG

**Olivia Stelz
(bis 28. Juli 2023)**

Purserin/freigestellte
Personalvertreterin
Arbeitnehmervertreterin

Angela Titzrath

Vorstandsvorsitzende
Hamburger Hafen und
Logistik AG

Klaus Winkler

Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmervertreter

Ehrenvorsitzender**Dipl.-Ing. Jürgen Weber**

Ehemaliger Vorsitzender
des Aufsichtsrats
Deutsche Lufthansa AG

Vorstand**Carsten Spohr**

Vorsitzender des Vorstands

Christina Foerster

Mitglied des Vorstands
Markenführung &
Nachhaltigkeit

Harry Hohmeister

Mitglied des Vorstands
Global Markets & Network

Detlef Kayser

Mitglied des Vorstands
Flotte & Technologie

Michael Niggemann

Mitglied des Vorstands
Personal & Infrastruktur,
Arbeitsdirektor

Remco Steenbergen

Mitglied des Vorstands
Finanzen

¹⁾ Gewerkschaftsvertreterin/-vertreter gemäß § 7 Abs. 2 MitbestG.

MANDATE

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2023)

Karl-Ludwig Kley

- a) E.ON SE³⁾ (Vorsitz, bis 19. Mai 2023)

Christine Behle

- a) BREMER LAGERHAUS GESELLSCHAFT – Aktiengesellschaft von 1877 –³⁾ (stellv. Vorsitz)
- b) Autobahngesellschaft des Bundes mbH (bis 28. September 2023)

Jörg Cebulla

- a) Sparda-Bank Hessen eG
- b) Albatros Versicherungsdienste GmbH

Erich Clementi

- a) E.ON SE³⁾ (Vorsitz)

Thomas Enders

- b) GE Aerospace³⁾, USA (seit 1. Dezember 2023)
- Lilium NV³⁾, Niederlande (Vorsitz)
- Linde plc³⁾, Republik Irland

Karl Gernandt

- a) Hapag-Lloyd AG (stellv. Vorsitz)³⁾
- Kühne + Nagel AG & Co. KG (Vorsitz)¹⁾
- b) Kühne + Nagel International AG, Schweiz (stellv. Vorsitz)^{2), 3)}
- Kühne Holding AG, Schweiz (Vorsitz)²⁾
- Kühne & Nagel AG, Luxemburg (Vorsitz)²⁾
- Kühne Logistics University gGmbH²⁾
- Kühne Real Estate AG (Vorsitz)²⁾
- SIGNA Prime Selection AG, Österreich
- HGK Hochgebirgsklinik Davos AG, Schweiz

Jürgen Jennerke

- a) Lufthansa Cargo AG (stellv. Vorsitz, bis 30. November 2023)

Michael Kerkloh

- a) Flughafen Hannover-Langenhagen GmbH (seit 1. Februar 2023)
- b) NEOM Aviation Founding Board, Saudi-Arabien

Carsten Knobel

- b) Kühne Holding AG, Schweiz (seit 26. Juni 2023)

Harald Krüger

- a) Deutsche Telekom AG³⁾

Marvin Reschinsky

- a) Eurowings GmbH (stellv. Vorsitz)

Britta Seeger

- a) Mercedes-AMG GmbH¹⁾
- Mercedes-Benz Mobility AG¹⁾
- b) Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd., China
- Mercedes-Benz (China) Ltd.²⁾, China (stellv. Vorsitz)
- Mercedes-Benz South Africa Ltd.²⁾, Südafrika (bis 1. April 2023)
- smart Automobile Co. Ltd., China
- smart Mobility Pte. Ltd., Singapur (seit 26. Juni 2023)
- smart Mobility International Pte. Ltd., Singapur (seit 26. Juni 2023)

Astrid Stange

- b) Atos SE³⁾, Frankreich

Angela Titzrath

- a) Evonik Industries AG³⁾
- Talanx AG³⁾
- HDI V.a.G.
- b) Metrans a.s.²⁾, Tschechien

a) Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

¹⁾ Konzernmandat gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG.

²⁾ Sonstiges Konzernmandat.

³⁾ Börsennotierte Gesellschaft.

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2023)

Carsten Spohr

- a) Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft ³⁾

Christina Foerster

- b) Austrian Airlines AG ²⁾, Österreich (Vorsitz)
SN Airholding SA/NV ²⁾, Belgien (Vorsitz)
Kulinary Holding AG, Schweiz (bis 15. Februar 2023)
Swiss International Air Lines AG ²⁾, Schweiz
(bis 23. Februar 2023)

Harry Hohmeister

- a) Eurowings GmbH ¹⁾
EW Discover GmbH ¹⁾ (Vorsitz seit 27. Oktober 2023)
Fraport AG ³⁾ (seit 23. Mai 2023)
- b) Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei

Detlef Kayser

- a) Lufthansa Technik AG ¹⁾ (Vorsitz)
LSG Lufthansa Service Holding AG ¹⁾ (Vorsitz)
(Vorsitz, bis 31. Oktober 2023)

Michael Niggemann

- a) Lufthansa Cargo AG ¹⁾ (Vorsitz)

Remco Steenbergen

- a) Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH ¹⁾
Lufthansa Technik AG ¹⁾ (seit 1. Januar 2023)
- b) Swiss International Air Lines AG ²⁾, Schweiz
Sandoz Group AG, Schweiz (seit 4. Oktober 2023)

a) Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.

¹⁾ Konzernmandat gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG.

²⁾ Sonstiges Konzernmandat.

³⁾ Börsennotierte Gesellschaft.



ÜBERNAHMERECHTLICHE ANGABEN NACH § 289A ABS. 1 HGB UND § 315A ABS. 1 HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen, Rechte und Pflichten

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.063.342.970,88 EUR, aufgeteilt in 1.196.618.348 auf den Namen lautende Stückaktien. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital. Die Übertragung der Aktien ist an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden (Vinkulierung). Die Gesellschaft darf die Zustimmung nur verweigern, wenn durch die Eintragung der neuen Aktionärin/ des neuen Aktionärs in das Aktienregister die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte. Dies geschah im Geschäftsjahr 2023 nicht. Die Aktionärinnen und 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 Aktionärinnen und Aktionäre von mindestens 50 % des Grundkapitals der Gesellschaft erforderlich. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionärinnen und 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 Aktionärinnen und Aktionäre auszuschließen (§ 4 Abs. 2 und 3 LuftNaSiG in Verbindung mit § 4 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft). Nähert sich der Anteil ausländischer

Aktionärinnen und Aktionäre der 50 %-Grenze, kann die Gesellschaft die Zustimmung zur Eintragung neuer ausländischer Aktionärinnen und 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 Aktionärinnen und Aktionäre aufzufordern, ihre Aktien zu veräußern. Ab dem vierten Tag nach Bekanntmachung der Aufforderung können die betroffenen Aktionärinnen und 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 2023 lag der Anteil ausländischer Aktionärinnen und Aktionäre im Aktienregister der Gesellschaft bei 26,6 %. Im Geschäftsjahr 2023 wurden keine Maßnahmen ergriffen, um den Ausländeranteil zu begrenzen. Weitere Informationen zum LuftNaSiG und die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur finden sich unter www.lufthansagroup.com/investor-relations.

Im Rahmen der jährlichen Aktienbeteiligungsprogramme für Mitarbeitende und Führungskräfte bestehen zeitliche Verfügungsbeschränkungen für Aktien, insbesondere Haltefristen von bis zu vier Jahren.

Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital von mehr als 10 % der Stimmrechte

Der Gesellschaft lagen per 31. Dezember 2023 folgende Meldungen hinsichtlich direkter oder indirekter Beteiligungen vor, die 10 % der Stimmrechte übersteigen:

— Kühne Aviation GmbH, Hamburg, Deutschland: 15,01 %
(Meldung vom 6. Juli 2022)

Inhaberinnen und 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 Mitarbeitende ausgibt, werden die Aktien den Mitarbeitenden unmittelbar übertragen. Die begünstigten Mitarbeitenden können die ihnen aus den Mitarbeiteraktien zustehenden Kontrollrechte wie andere Aktionärinnen und 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 Vorsitz des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Jede Satzungsänderung bedarf eines Hauptversammlungsbeschlusses mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung durch die Aktionärinnen und 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 2023 über ein Genehmigtes Kapital A in Höhe von 1.000.000.000,00 EUR sowie ein Genehmigtes Kapital B in Höhe von 97.100.277,76 EUR.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 9. Mai 2025 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.000.000.000,00 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 9. Mai 2023 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 8. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 100.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeitenden gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital B). Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre ist ausgeschlossen. Von dieser Ermächtigung machte die Gesellschaft im Berichtszeitraum in Höhe von 2.899.722,24 EUR Gebrauch, um 1.132.704 neue Aktien auszugeben.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 4. Mai 2025 mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf die Inhaberinnen und Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) im Gesamtnennbetrag von bis zu 1.500.000.000 EUR zu begeben. Im November 2020 wurde eine Wandelschuldverschreibung in Höhe von 600.000.000 EUR begeben. Hierdurch wurde die bestehende Genehmigung, zur Gewährung von Aktien an die Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger der Schuldverschreibung, zur Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft um bis zu 122.417.728 EUR durch Ausgabe von bis zu 47.819.425 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien, zum größten Teil genutzt. Die im November 2020 begebene Wandelschuldverschreibung berechtigt die Inhaberinnen und Inhaber zur Wandlung von bis zu 46.296.296 Aktien, mit einer einhergehenden Erhöhung des Grundkapitals um bis zu 118.518.518 EUR. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger von Wandlungs- und/

oder Optionsrechten oder die zur Wandlung Verpflichteten ausgegebener Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechten oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise einer Kombination dieser Instrumente), die von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 bis zum 4. Mai 2025 ausgegeben werden, von ihren Wandlungs- oder Optionsrechten Gebrauch machen oder die zur Wandlung verpflichteten Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger ausgegebener Schuldverschreibungen mit Wandlungspflicht ihre Pflicht zur Wandlung erfüllen oder soweit die Gesellschaft ein Wahlrecht ausübt, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren, und soweit nicht jeweils ein Barausgleich gewährt oder eigene Aktien zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Berichtsjahres an, in dem sie durch die Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten, durch die Erfüllung von Wandlungspflichten oder durch die Ausübung von Andienungsrechten entstehen, am Gewinn teil. Der Vorstand ist ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 9. Mai 2027 mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf die Inhaberinnen und Inhaber oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) im Gesamtnennbetrag von bis zu 1.750.000.000 EUR zu begeben und den Inhaberinnen und Inhabern beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubigern solcher Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu

306.044.326,40 EUR zu gewähren. Das Grundkapital der Gesellschaft wird um bis zu 306.044.326,40 EUR durch Ausgabe von bis zu 119.548.565 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht.

Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 9. Mai 2027 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zu dem jeweils festzusetzenden Wandlungs- oder Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von Wandlungs- oder Optionsrechten Gebrauch gemacht wird oder zur Wandlung verpflichtete Inhaberinnen und Inhaber oder Gläubigerinnen und Gläubiger von Schuldverschreibungen ihre Verpflichtung zur Wandlung erfüllen oder soweit die Gesellschaft ein Wahlrecht ausübt, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Stückaktien der Gesellschaft zu gewähren, und soweit jeweils nicht ein Barausgleich gewährt oder eigene Aktien zur Bedienung eingesetzt werden.

Die neuen Aktien nehmen – sofern sie durch rechtzeitige Ausübung bis zum Beginn der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft entstehen – vom Beginn des vorhergehenden Geschäftsjahres, ansonsten jeweils vom Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch die Ausübung von Wandlungs- oder Optionsrechten, durch die Erfüllung von Wandlungspflichten oder durch die Ausübung von Andienungsrechten entstehen, am Gewinn teil. Der Vorstand wird ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Weitere Angaben zum genehmigten Kapital, bedingten Kapital und Erwerb eigener Aktien → **Konzernabschluss, Erläuterung 34.**



Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Das von der Gesellschaft betriebene Euro Medium Term Note (EMTN)-Programm zur Begebung von Anleihen beinhaltet eine Kontrollwechselklausel, wonach Gläubigerinnen und Gläubiger von hierunter ausgegebenen Anleihen im Fall eines Kontrollwechsels die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe verlangen können. Der Kontrollwechsel ist an die unter dem EMTN-Programm näher definierten Begriffe der Kontrolle und eine innerhalb eines Kontrollwechselzeitraums stattfindende Ratingherabstufung aufgrund des Kontrollwechsels geknüpft. Unter diesem Programm sind aktuell folgende Anleihen ausstehend:

- Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 14. Juli 2024
- Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 6. September 2024
- Anleihe über 750 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 11. Februar 2025
- Anleihe über 1.000 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 29. Mai 2026
- Anleihe über 900 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 16. Mai 2027
- Anleihe über 850 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 11. Februar 2028
- Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 14. Juli 2029

Im August 2015 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Hybridanleihe über 500 Mio. EUR mit Fälligkeit am 12. August 2075 begeben, die ebenfalls die zuvor beschriebene Kontrollwechselklausel beinhaltet. Darüber hinaus hat die Deutsche Lufthansa AG einen Kreditvertrag über 2 Mrd. EUR sowie weitere Schuldscheindarlehenverträge abgeschlossen, die ähnliche Kontrollwechselklauseln beinhalten. Hiervon sind zum 31. Dezember 2023 insgesamt noch 1.095 Mio. EUR ausstehend.

Im November 2020 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Wandelanleihe über 600 Mio. EUR mit Fälligkeit am 17. November 2025 begeben. Die Bedingungen der Anleihe beinhalten eine Kontrollwechselklausel, wonach der Wandlungspreis angepasst wird und Gläubigerinnen und Gläubiger im Fall eines Kontrollwechsels die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe verlangen können. Ein Kontrollwechsel tritt ein, wenn eine Person oder mehrere Personen die Kontrolle über die Deutsche Lufthansa AG erlangen oder im Fall eines Pflichtangebots für Stammaktien eine Situation eintritt, in der Stammaktien zusammen insgesamt mehr als 50 % der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG gewähren.

Entschädigungsvereinbarungen mit Mitgliedern des Vorstands oder mit Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots

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

Falls der Vertrag endet, weil das Sonderkündigungsrecht ausgeübt oder der Vertrag innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten seit und im Zusammenhang mit dem Kontrollwechsel einvernehmlich aufgehoben wurde, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags. Die Höhe der Abfindung darf dabei 100 % der vertraglich vereinbarten Abfindungshöchstgrenze von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten.

→ Vergütungsbericht, S. 278.

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 EINZEL- ABSCHLUSS DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG (HGB)

- Umsatz steigt infolge der weiteren Erholung des Flugbetriebs bei Lufthansa Airlines auf 15,6 Mrd. EUR.
- Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit und Jahresergebnis wird maßgeblich aus Aufdeckung stiller Reserven in den Anteilen der Lufthansa Cargo AG und Lufthansa Technik AG beeinflusst.
- Bilanzsumme steigt auf 45,7 Mrd. 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 EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt am Main, geprüft. Er wird im Unternehmensregister veröffentlicht. Der Jahresabschluss ist im Internet dauerhaft verfügbar.

📄 <http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/finanz-berichte.html>.

Im vorliegenden Geschäftsbericht ist der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG mit dem Lagebericht des Lufthansa Konzerns zusammengefasst. Die Deutsche Lufthansa AG und ihre Ergebnisse beinhalten neben dem Flugbetrieb von Lufthansa Airlines auch die Aufwendungen der 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. Unterschiede in der Rechnungslegung führen jedoch zu einer deutlichen Differenz zwischen dem Jahresergebnis der Deutschen Lufthansa AG und dem Konzernergebnis. Ausschlaggebend dafür ist vor allem die unterschiedliche bilanzielle Behandlung der Marktwertveränderungen von altersversorgungsbezogenen Planvermögen sowie im aktuellen Geschäftsjahr die Aufdeckung stiller Reserven.

➔ **Gesamtwirtschaftliche Lage, S. 34.; Branchenentwicklung, S. 35; Geschäftsverlauf, S. 36.**

ERTRAGSLAGE

Die Deutsche Lufthansa AG wies im Geschäftsjahr 2023 einen Jahresüberschuss in Höhe von 6.765 Mio. EUR aus (Vorjahr: –2.664 Mio. EUR). Diese signifikante Ergebnissteigerung ist maßgeblich auf die Buchgewinne aus den Einlagevorgängen im Zusammenhang mit der Lufthansa Cargo AG und Lufthansa Technik AG zurückzuführen. Die Buchgewinne ergaben sich aus der Bemessung der zusätzlichen Anschaffungskosten der hundertprozentigen Beteiligung an der Lufthansa Commercial Holding GmbH nach dem Zeitwert der eingelegten hundertprozentigen Beteiligungen an der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG, was zu einer Aufdeckung der stillen Reserven in den Anteilen der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG und damit zu einer Stärkung des Eigenkapitals der Deutschen Lufthansa AG führte. Ein weiterer Einflussfaktor der Ertragslage war das im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbesserte Finanzergebnis, das im Wesentlichen auf eine verbesserte Marktentwicklung der zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen bestehenden Deckungsvermögen zurückzuführen ist.



Erläuterungen zum
Einzelabschluss der
Deutschen Lufthansa AG (HGB)

Umsatz und Erträge

58 Mio. Passagiere befördert

Im Geschäftsjahr 2023 beförderte die Deutsche Lufthansa AG 58 Mio. Fluggäste, 15 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 50 Mio.). Dies entspricht über 80 % des Vorkrisenniveaus. Das Angebot stieg um 13 %, der Absatz erhöhte sich um 17 %. Der Sitzladefaktor stieg um 2,5 Prozentpunkte auf 82,6 %. Die Verkehrserlöse legten um 21 % auf 14.180 Mio. EUR (Vorjahr: 11.720 Mio. EUR) zu.

Betriebliche Erträge steigen um 63 %

Die Umsatzerlöse stiegen im Geschäftsjahr 2023 um 22 % auf 15.634 Mio. EUR (Vorjahr: 12.827 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert aus der weiteren Erholung des Flugbetriebs. Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich um 415 % auf 7.632 Mio. EUR (Vorjahr: 1.483 Mio. EUR), im Wesentlichen bedingt durch die Realisierung von Buchgewinnen aus zwei Einlagevorgängen im Zusammenhang mit der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG. In Summe stiegen die betrieblichen Erträge um 63 % auf 23.266 Mio. EUR (Vorjahr: 14.310 Mio. EUR).

Aufwendungen

Betriebliche Aufwendungen steigen um 11 %

Die betrieblichen Aufwendungen betrugen im Berichtsjahr insgesamt 17.368 Mio. EUR und lagen damit um 11 % über Vorjahr (Vorjahr: 15.588 Mio. EUR).

Wesentliche Treiber für die Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen war der Anstieg des Materialaufwands infolge eines im Vergleich zum Vorjahr erhöhten Flugbetriebsaufkommens sowie der Anstieg des Personalaufwands aufgrund von Tarifsteigerungen. Der Anstieg der Abschreibungen und der sonstigen betrieblichen Aufwendungen lag im Vergleich zum Vorjahr im einstelligen Prozentbereich.

T053 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG

	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2023 in Mio. €	Veränderung in %	2023 in Tsd.	Veränderung in %	2023 in Mio. €	Veränderung in %	2023 in Mio. €	Veränderung in %	2023 in %	Veränderung in P.
Europa	5.318	14	43.040	14	46.599	6	37.799	9	81,1	2,6
Amerika	5.015	14	7.888	12	71.445	7	60.093	10	84,1	2,8
Asien/Pazifik	2.583	75	3.249	66	30.598	64	25.318	70	82,7	2,8
Nahost/Afrika	1.264	6	3.485	3	18.958	3	15.140	4	79,9	0,8
Gesamtverkehr	14.180	21	57.662	15	167.600	13	138.350	17	82,5	2,5

Der Materialaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr um 10 % auf 10.294 Mio. EUR (Vorjahr: 9.346 Mio. EUR). Knapp 40 % des Materialaufwands entfielen auf den Treibstoffaufwand, der sich um 5 % auf 3.963 Mio. EUR erhöhte (Vorjahr: 3.792 Mio. EUR). Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die im Vergleich zum Vorjahr höhere Anzahl von Flügen und den damit verbundenen gestiegenen Verbrauch zurückzuführen. Dieser Anstieg wurde durch einen positiven, allerdings durch Aufwendungen für Preissicherungsmaßnahmen geschmäler-ten Preiseffekt teilweise ausgeglichen.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen stiegen um 13 % auf 6.166 Mio. EUR (Vorjahr: 5.474 Mio. EUR). Auch diese Entwicklung ist auf die im Vergleich zum Vorjahr deutlich ausgebauten Geschäftsaktivität zurückzuführen. Aufgrund einer gestiegenen Zahl an Wartungsereignissen erhöhten sich die Aufwendungen für bezogene Technikleistungen um 13 % auf 1.578 Mio. EUR (Vorjahr: 1.401 Mio. EUR). Die Aufwendungen für Gebühren und Entgelte stiegen um 15 % auf 1.766 Mio. EUR (Vorjahr: 1.530 Mio. EUR). Der Aufwand für die Fluggastbetreuung, der im Wesentlichen Kompensationszahlungen an Fluggäste infolge von Flugunregelmäßigkeiten beinhaltet, blieb mit 487 Mio. EUR (Vorjahr: 480 Mio. EUR) auf einem hohen Niveau. Während die Aufwendungen für Operating Leases gegenüber dem Vorjahr um 5 % auf 670 Mio. EUR sanken

(Vorjahr: 702 Mio. EUR), stiegen die Charteraufwendungen im Vergleich zum Vorjahr um 21 % auf 507 Mio. EUR (Vorjahr: 418 Mio. EUR). Im Vergleich zum Vorjahr wurden deutlich mehr Strecken der Lufthansa Airlines von Discover Airlines übernommen.

Der Personalaufwand stieg um 19 % auf 3.661 Mio. EUR (Vorjahr: 3.075 Mio. EUR). Dieser Anstieg ist vor allem auf höhere Aufwendungen für Grundvergütungen zuzüglich darauf entfallender Sozialversicherungsbeiträge zurückzuführen. Die erhöhten Grundgehälter wirkten sich auch auf den arbeitgeberfinanzierten Anteil der Altersversorgungszusagen aus, die im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls stiegen.

Die Abschreibungen erhöhten sich um 6 % auf 426 Mio. EUR (Vorjahr: 401 Mio. EUR) und enthielten 21 Mio. EUR außerplanmäßige Abschreibungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 2.987 Mio. EUR um 8 % über dem Vorjahr (Vorjahr: 2.766 Mio. EUR). Durch die weitere Erholung des Flugbetriebs im Vergleich zum Vorjahr stiegen auch die mittelbar mit dem operativen Geschäft zusammenhängenden Aufwendungen wie Aufwendungen für Vertriebsprovisionen an Agenten, IT-Vertriebssysteme, Kreditkartenprovisionen sowie Reise- und Schulungsaufwendungen für Crews (+ 138 Mio. EUR).

Erläuterungen zum
Einzelabschluss der
Deutschen Lufthansa AG (HGB)

Gewisse ökonomische Sicherungsbeziehungen werden als bilanzielle Sicherungsbeziehungen im Abschluss nach § 254 HGB abgebildet. Treibstoffpreissicherungsgeschäfte zur Absicherung des künftigen Treibstoffbedarfs, Fremdwährungssicherungsgeschäfte zur Devisenkursabsicherung sowie Zinsicherungsgeschäfte für verzinsliche Finanzschulden werden mit entsprechenden Grundgeschäften in Bewertungseinheiten nach § 254 HGB zusammengefasst.

Ergebnisentwicklung

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit liegt bei 5.898 Mio. EUR

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit lag im Geschäftsjahr 2023 bei 5.898 Mio. EUR (Vorjahr: – 1.278 Mio. EUR). Die signifikant positive Ergebnisentwicklung erklärt sich im Wesentlichen mit den realisierten Buchgewinnen aus der Aufdeckung der stillen Reserven von den Anteilen der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG.

Positives Finanzergebnis in Höhe von 1.003 Mio. EUR erzielt

Das Finanzergebnis lag bei 1.003 Mio. EUR (Vorjahr: – 1.578 Mio. EUR). Es setzt sich aus einem Beteiligungsergebnis von 812 Mio. EUR (Vorjahr: 754 Mio. EUR), einem Zinsergebnis von 196 Mio. EUR (Vorjahr: – 1.797 Mio. EUR) und den übrigen Finanzposten von – 5 Mio. EUR (Vorjahr: – 535 Mio. EUR) zusammen.

Das Beteiligungsergebnis beinhaltet Ergebnisabführungen in Höhe von 528 Mio. EUR (Vorjahr: 484 Mio. EUR) und sonstige Beteiligungserträge in Höhe von 284 Mio. EUR (Vorjahr: 270 Mio. EUR).

Mit Ausnahme der Lufthansa Cargo AG gab es bei allen anderen Tochtergesellschaften mit Ergebnisabführungsverträgen eine positive Ergebnisentwicklung im Vergleich zum Vorjahr. Der Ergebnisbeitrag der Lufthansa Cargo AG lag bei 127 Mio. EUR (Vorjahr: 1.317 Mio. EUR). Dieser im Vergleich zum Vorjahr signifikante Ergebnissrückgang wurde durch die positiven Ergebnisentwicklungen der übrigen Gesellschaften überkompensiert und führte in Summe zu einem Anstieg des Beteiligungsergebnisses. Dazu trug maßgeblich die Verbesserung bei der Lufthansa Technik AG auf 523 Mio. EUR (Vorjahr: – 25 Mio. EUR) bei, deren Vorjahresergebnis durch negative Marktwertveränderungen von altersversorgungsbezogenem Planvermögen belastet war. Weitere positive Ergebnisse führten die Lufthansa Commercial Holding GmbH in Höhe von 32 Mio. EUR (Vorjahr: – 88 Mio. EUR), die Miles & More GmbH in Höhe von 137 Mio. EUR (Vorjahr: 83 Mio. EUR) sowie die Delvag AG in Höhe von 17 Mio. EUR (Vorjahr: 14 Mio. EUR) ab. Für einen zusätzlichen positiven Effekt sorgten die Verlustreduzierungen bei Eurowings, LSG und CityLine. Das Ergebnis der Eurowings GmbH lag bei – 201 Mio. EUR (Vorjahr: – 368 Mio. EUR), die Verlustübernahme der Truffle Holding AG (ehemals LSG Lufthansa Service Holding AG) betrug – 97 Mio. EUR (Vorjahr: – 374 Mio. EUR) und der Verlust der Lufthansa Cityline GmbH lag bei – 8 Mio. EUR (Vorjahr: – 75 Mio. EUR). Zu den sonstigen Beteiligungserträgen trugen die Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften in Höhe von 280 Mio. EUR (Vorjahr: 270 Mio. EUR) bei.

Das Zinsergebnis betrug im Geschäftsjahr 2023 196 Mio. EUR (Vorjahr: – 1.797 Mio. EUR). Wesentlicher Effekt war die im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegene Marktbewertung der zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögen in Höhe von 819 Mio. EUR (Vorjahr: – 1.598 Mio. EUR). Gegenläufig wirkte sich ein Aufzinsungsaufwand in Höhe von 307 Mio. EUR im Wesentlichen auf Pensionsrückstellungen sowie konzerninterne Zinsaufwendungen in Höhe von 258 Mio. EUR aus.

T054 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio. €	2023	2022
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	14.180	11.720
Andere Betriebserlöse	1.454	1.107
Umsatzerlöse	15.634	12.827
Sonstige betriebliche Erträge	7.632	1.483
Materialaufwand	– 10.294	– 9.346
Personalaufwand	– 3.661	– 3.075
Abschreibungen	– 426	– 401
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 2.987	– 2.766
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	5.898	– 1.278
Beteiligungsergebnis	812	754
Zinsergebnis	196	– 1.797
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	– 5	– 535
Finanzergebnis	1.003	– 1.578
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	– 46	– 23
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	– 60	242
Ergebnis nach Steuern	6.795	– 2.637
Sonstige Steuern	– 30	– 27
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	6.765	– 2.664
Verlustvortrag aus dem Vorjahr	–	– 3.090
Einstellung in andere Gewinnrücklage	– 3.382	–
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	–	704
Entnahmen aus der gesetzlichen Rücklage	–	26
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	–	5.024
Bilanzergebnis	3.383	–

Erläuterungen zum
Einzelabschluss der
Deutschen Lufthansa AG (HGB)

Die im Finanzergebnis erfassten Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen mit 5 Mio. EUR deutlich unter Vorjahr (535 Mio. EUR). Sie entfielen vollständig auf eine Wertberichtigung auf den Beteiligungsbuchwert der Verimi GmbH. Der Vorjahreswert war maßgeblich von der Wertberichtigung des LSG-Beteiligungsbuchwerts geprägt.

Jahresüberschuss liegt bei 6.765 Mio. EUR

Das betriebliche Ergebnis und das Finanzergebnis addieren sich auf 6.901 Mio. EUR (Vorjahr: – 2.856 Mio. EUR). Im Berichtsjahr lagen die Aufwendungen für im Wesentlichen auf Vorjahre entfallende Steuern vom Einkommen und Ertrag bei 46 Mio. EUR. Zusätzlich fielen Aufwendungen für latente Steuern in Höhe von 60 Mio. EUR an. Der Aufwand sonstige Steuern lag im Berichtsjahr bei 30 Mio. EUR (Vorjahr: 27 Mio. EUR). Insgesamt ergab sich im Geschäftsjahr 2023 somit ein Jahresüberschuss in Höhe von 6.765 Mio. EUR (Vorjahr: – 2.664 Mio. EUR).

FINANZLAGE

Cashflow

Liquidität liegt bei 3.569 Mio. EUR

Der Operative Cashflow lag mit 318 Mio. EUR um 307 Mio. EUR unter Vorjahr (Vorjahr: 625 Mio. EUR). Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf dem im Vorjahresvergleich niedrigeren Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals, der den Anstieg des um zahlungsunwirksame Effekte bereinigten Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit überkompensierte. Im Vorjahr war der Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals aufgrund des deutlichen Anstiegs der Geschäftstätigkeit und daraus resultierender stark gestiegener Ticketvorauszahlungen außerordentlich hoch. Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug zum Bilanzstichtag – 839 Mio. EUR (Vorjahr: – 2.204 Mio. EUR). Dem Beteiligungsergebnis (812 Mio. EUR) sowie Darlehenstilgungen und Kapitalrückführungen von verbundenen Unternehmen (652 Mio. EUR) standen insbesondere Investitionen in Sach- und Finanzanlagevermögen (2.492 Mio. EUR) gegenüber. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 197 Mio. EUR (Vorjahr: 191 Mio. EUR) und resultierte im Wesentlichen aus Netto-Darlehenszugängen von verbundenen Unternehmen (2.098 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich unter anderem die Rückzahlung von Anleihen und Tilgungen von Flugzeug-Leasingverbindlichkeiten (1.303 Mio. EUR) sowie Zinszahlungen (598 Mio. EUR) aus. Insgesamt lag der Wert der Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente damit bei – 2.695 Mio. EUR (Vorjahr: – 2.371 Mio. EUR). Der Bestand an kurzfristigen Wertpapieren sank um 36 Mio. EUR auf 6.264 Mio. EUR (Vorjahr: 6.300 Mio. EUR). Insgesamt verminderte sich die Liquidität damit um 360 Mio. EUR auf 3.569 Mio. EUR (Vorjahr: 3.929 Mio. EUR).

VERMÖGENSLAGE

Bilanzsumme steigt um 8.360 Mio. EUR

Die Bilanzsumme stieg zum 31. Dezember 2023 um 8.360 Mio. EUR auf 45.679 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 37.319 Mio. EUR). Das Anlagevermögen machte am Jahresende 66 % der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2022: 62 %).

Aktiva

Anlagevermögen steigt um 7.173 Mio. EUR

Das Anlagevermögen erhöhte sich um 7.173 Mio. EUR auf 30.402 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 23.229 Mio. EUR). Der Anstieg im Posten „Flugzeuge“ in Höhe von 798 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr erklärt sich im Wesentlichen mit geleisteten Anzahlungen auf neue Fluggeräte. Das Finanzanlagevermögen hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 um 6.384 Mio. EUR deutlich erhöht. Dieser Anstieg erklärt sich im Wesentlichen mit den Kapitalerhöhungen bei der Lufthansa Commercial Holding GmbH im Zusammenhang mit den beiden Einlagevorgängen der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG. Darüber hinaus standen der Aufstockung und Neugewährung von Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Höhe von 957 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2023 Rückzahlungen in Höhe von 412 Mio. EUR gegenüber.

Umlaufvermögen steigt um 1.101 Mio. EUR

Das Umlaufvermögen erhöhte sich um 1.101 Mio. EUR auf 10.949 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 9.848 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte zum größten Teil aus einem im Vergleich zum Vorjahr höheren Guthabenbestand bei Kreditinstituten. Zusätzlich erhöhten sich Forderungen, übrige Vermögensgegenstände und Vorräte im Vergleich zum Vorjahr im zweistelligen Prozentbereich.



Erläuterungen zum
Einzelabschluss der
Deutschen Lufthansa AG (HGB)

T055 BILANZ DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	335	348
Flugzeuge	7.223	6.425
Übrige Sachanlagen	84	80
Finanzanlagen	22.760	16.376
Anlagevermögen	30.402	23.229
Vorräte	285	157
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	584	423
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2.235	1.896
Wertpapiere	6.265	6.300
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	1.580	1.072
Umlaufvermögen	10.949	9.848
Rechnungsabgrenzungsposten	183	91
Aktive latente Steuern	4.091	4.151
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	54	-
Bilanzsumme	45.679	37.319
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.063	3.060
Kapitalrücklage	312	306
Gewinnrücklagen	4.830	1.448
Bilanzgewinn/-verlust	3.383	-
Eigenkapital	11.588	4.814
Rückstellungen	8.377	8.582
Anleihen	6.216	6.817
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.272	1.432
Erhaltene Anzahlungen auf Flugdokumente	3.020	2.814
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.707	7.126
Übrige Verbindlichkeiten	5.459	5.716
Verbindlichkeiten	25.674	23.905
Rechnungsabgrenzungsposten	40	18
Bilanzsumme	45.679	37.319

Passiva

Eigenkapital steigt um 6.774 Mio. EUR

Das Eigenkapital stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2022 aufgrund des Jahresüberschusses in Höhe von 6.765 Mio. EUR um 141 % und lag zum Bilanzstichtag bei 11.588 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 4.814 Mio. EUR). Bei gleichzeitig gestiegener Bilanzsumme erhöhte sich auch die Eigenkapitalquote um 12,5 Prozentpunkte auf 25,4 % (31. Dezember 2022: 12,9 %). Die nach § 160 Abs. 1 Nr. 2 AktG erforderliche Angabe über die Bestandsentwicklung eigener Aktien erfolgt im Anhang → [Erläuterung 34, S. 207](#).

Langfristiges Fremdkapital sinkt um 2.091 Mio. EUR

Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital verminderte sich im Geschäftsjahr 2023 um 13 % auf 13.760 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 15.851 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf eine Fristigkeitenumgliederung von zwei Eurobondanleihen sowie drei Schuldscheindarlehen zurückzuführen, die alle im Jahr 2024 fällig werden.

Der Rückgang des langfristigen Fremdkapitals wurde durch den deutlichen Anstieg des Eigenkapitals überkompensiert und führte bei gleichzeitig gestiegener Bilanzsumme zu einem im Vergleich zum Vorjahr nahezu unveränderten Anteil langfristiger Mittel (Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital) an der Bilanzsumme in Höhe von 55 % (31. Dezember 2022: 55 %). Das Anlagevermögen war zum Bilanzstichtag zu 83 % durch langfristige Mittel gedeckt (31. Dezember 2022: 89 %).

Kurzfristiges Fremdkapital steigt um 3.677 Mio. EUR

Das kurzfristige Fremdkapital lag mit 20.331 Mio. EUR um 22 % über dem Wert des Vorjahres (31. Dezember 2022: 16.654 Mio. EUR). Dies ist auf die Fristigkeitenumgliederung von Eurobondanleihen und Schuldscheindarlehen sowie den deutlichen Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zurückzuführen.

Nettoverschuldung sinkt um 1.724 Mio. EUR

Die bilanzielle Nettoverschuldung sank um 37 % auf 2.940 Mio. EUR (31. Dezember 2022: 4.664 Mio. EUR). Dies resultierte im Wesentlichen aus einem Rückgang bei den Anleihen (- 601 Mio. EUR) und den Flugzeug-Leasingverbindlichkeiten (- 457 Mio. EUR) sowie einem Anstieg bei den flüssigen Mitteln (+508 Mio. EUR) im Vergleich zum 31. Dezember 2022.

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 Passagier-Airlines. An den Risiken ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. → [Geschäftsfeld Passagier-Airlines, S. 52](#).

Nachtragsbericht

Die wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag entsprechen den im Konzernabschluss mit Bezug auf das Geschäftsfeld Passagier-Airlines dargestellten Sachverhalten.

Prognosebericht

Die zukünftige Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Einflüssen wie die der im Konzernabschluss dargestellten Lufthansa Airlines. An der Geschäftsentwicklung ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote.

Weitere Informationen zur erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und zur Entwicklung der Geschäftsfelder sowie zu Annahmen, die der Konzernprognose zugrunde liegen, finden sich im → [Prognosebericht, S. 143](#).





KONZERNABSCHLUSS

161	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	165	Konzernanhang
161	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	165	Allgemeine Angaben
162	Konzernbilanz	182	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
163	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	193	Erläuterungen zur Konzernbilanz
164	Konzern-Kapitalflussrechnung	193	Aktiva
		207	Passiva
		227	Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
		231	Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
		234	Sonstige Erläuterungen
		252	Zusammensetzung des Konzerns
		259	Wesentliche Beteiligungsgesellschaften
		264	Übrige Anteile
		267	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
		268	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers



Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung
Konzern-Gesamt-
ergebnisrechnung

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2023

T056 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2023	2022 ⁴⁾
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	4	29.926	25.864
Andere Betriebserlöse	5	5.516	5.031
Umsatzerlöse		35.442	30.895
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	6	727	354
Sonstige betriebliche Erträge ¹⁾	7	2.413	2.180
Materialaufwand	8	- 20.378	- 17.973
Personalaufwand	9	- 8.344	- 7.277
Abschreibungen ²⁾	10	- 2.242	- 2.245
Sonstige betriebliche Aufwendungen ³⁾	11	- 5.162	- 4.538
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		2.456	1.396
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	12	121	- 15
Übriges Beteiligungsergebnis	12	92	38
Zinserträge	13	245	68
Zinsaufwendungen	13	- 593	- 477
Übrige Finanzposten	14	- 4	239
Finanzergebnis		- 139	- 147
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten Geschäftsbereichen		2.317	1.249
Ertragsteuern	15	- 380	- 239
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen		1.937	1.010
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	16	- 248	- 206
Ergebnis nach Ertragsteuern		1.689	804
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		16	13
Davon auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis		1.673	791
„Unverwässertes“/„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie in €	17	1,40	0,66

¹⁾ Darin enthalten 81 Mio. EUR (Vorjahr: 54 Mio. EUR) aus Zuschreibungen auf langfristige Forderungen und der Auflösung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen.

²⁾ Darin enthalten 9 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR) aus der Bildung von Abschreibungen auf langfristige Forderungen.

³⁾ Darin enthalten 61 Mio. EUR (Vorjahr: 79 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen.

⁴⁾ Vorjahreswerte aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die aufgegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

KONZERN- GESAMTERGEBNISRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2023

T057 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €	2023	2022
Ergebnis nach Ertragsteuern	1.689	804
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge		
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	270	150
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	18	- 108
Folgebewertung Hedges - Cashflow Hedge-Reserve	- 234	1.331
Folgebewertung Hedges - Kosten der Absicherung	- 131	- 56
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	- 7	- 11
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	- 1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	79	- 261
	- 5	1.044
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 665	4.648
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-	-
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert	5	-
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	8	42
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	310	- 1.620
	- 342	3.070
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	- 347	4.114
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	1.342	4.918
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	13	19
Davon auf Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	1.329	4.899

Weitere Details zur Gesamtergebnisrechnung finden sich im Konzernanhang im Abschnitt [➔ 35 Rücklagen](#).

KONZERNBILANZ

zum 31. Dezember 2023

T058 KONZERNBILANZ – AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer ¹⁾	18	1.022	1.055
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	19	333	373
Flugzeuge und Reservetriebwerke	20 23	17.464	15.890
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	21	2.448	2.034
Übriges Sachanlagevermögen ²⁾	22 23	2.913	3.331
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	24	465	392
Übrige Beteiligungen	25 46	233	236
Langfristige Wertpapiere	25 46	20	37
Ausleihungen, Forderungen und sonstige Vermögenswerte	25 46	968	532
Derivative Finanzinstrumente	46	659	1.120
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	30	79	88
Effektive Ertragsteuerforderungen		109	64
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	15	3.059	2.928
Langfristige Vermögenswerte		29.772	28.080
Vorräte	27	961	812
Vertragsvermögenswerte	28	312	342
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	29 46	3.923	4.102
Derivative Finanzinstrumente	46	437	861
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	30	235	287
Effektive Ertragsteuerforderungen		307	231
Wertpapiere	31 46	6.400	6.511
Termingelder (Laufzeit vier bis zwölf Monate)		275	6
Bankguthaben und Kassenbestände	32 46	1.590	1.784
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	33	1.109	319
Kurzfristige Vermögenswerte		15.549	15.255
Bilanzsumme		45.321	43.335

¹⁾ Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.

²⁾ Darin sind als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 30 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2022: 30 Mio. EUR) enthalten.

T059 KONZERNBILANZ – PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
Gezeichnetes Kapital	34	3.063	3.060
Kapitalrücklagen	35	258	252
Gewinnrücklagen	35	2.514	2.068
Übrige neutrale Rücklagen	35	2.151	2.234
Konzernergebnis		1.673	791
Anteile der Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital		9.659	8.405
Nicht beherrschende Anteile		50	69
Eigenkapital		9.709	8.474
Pensionsrückstellungen	36	2.895	2.069
Sonstige Rückstellungen	37	764	757
Finanzschulden	38 46	11.055	13.270
Vertragsverbindlichkeiten	39	26	30
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		55	72
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	40	67	44
Derivative Finanzinstrumente	46	495	394
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	15	505	517
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		15.862	17.153
Sonstige Rückstellungen	37	876	872
Finanzschulden	38 46	2.888	1.881
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	42 46	5.905	5.660
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	41	4.981	4.898
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	41	2.770	2.682
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	43	722	681
Derivative Finanzinstrumente	46	263	489
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen		675	545
Passiva im Zusammenhang mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	33	670	-
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		19.750	17.708
Bilanzsumme		45.321	43.335

ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

zum 31. Dezember 2023

T060 ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklage	Markt- bewertung Finanzin- strumente	Unterschieds- betrag aus Währungsum- rechnung	Neu- bewertungs- rücklage (Sukzessiv- erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	Summe übrige neutrale Rücklagen	Gewinn- rücklagen	Konzern- ergebnis	Anteil der Aktionärinnen und Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital	Minder- heitenanteile	Gesamt Eigenkapital
in Mio. €												
Stand am 31.12.2021	3.060	956	946	589	236	363	2.134	491	- 2.191	4.450	40	4.490
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Umbuchungen	-	- 704	-	-	-	-	-	- 1.487	2.191	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionärinnen und Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 7	- 7
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	- 5	- 5	-	-	- 5	17	12
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	791	791	13	804
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	906	150	-	- 12	1.044	3.064	-	4.108	6	4.114
In die Anschaffungskosten von nicht finanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	- 939	-	-	-	- 939	-	-	- 939	-	- 939
Stand am 31.12.2022	3.060	252	913	739	236	346	2.234	2.068	791	8.405	69	8.474
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	3	6	-	-	-	-	-	-	-	9	-	9
Umbuchungen	-	-	-	-	-	-	-	791	- 791	-	-	-
Dividenden an Lufthansa Aktionärinnen und Aktionäre/Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 25	- 25
Transaktionen mit Minderheiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 7	- 7
Mitarbeiterbeteiligungsprogramme	-	-	-	-	-	6	6	-	-	6	-	6
Konzern-/Minderheitenergebnis	-	-	-	-	-	-	-	-	1.673	1.673	16	1.689
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-	-	- 263	270	-	- 6	1	- 345	-	- 344	- 3	- 347
In die Anschaffungskosten von nicht finanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	-	-	- 90	-	-	-	- 90	-	-	- 90	-	- 90
Stand am 31.12.2023	3.063	258	560	1.009	236	346	2.151	2.514	1.673	9.659	50	9.709

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2023

T061 KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2023	2022
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.		1.784	2.305
Ergebnis vor Ertragsteuern		2.055	1.050
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)	7 10	2.312	2.472
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)		80	- 28
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	7 11	144	- 30
Beteiligungsergebnis	12	- 223	1
Zinsergebnis	13	356	419
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	15	- 92	- 288
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	45	- 264	- 524
Veränderung Trade Working Capital		278	1.694
Veränderung übriger Aktiva/Passiva		299	402
Nettozu-/abflüsse aus operativer Geschäftstätigkeit		4.945	5.168
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	18 19 20 22	- 3.544	- 2.365
Investitionen in Finanzanlagen	24 25	- 32	- 14
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	21	- 506	- 143
Einzahlungen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen		16	25
Auszahlungen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	50	- 14	- 4
Auszahlungen für Käufe/Kapitalerhöhungen von/bei nicht konsolidierten Anteilen	24 25 45	- 33	- 46
Auszahlungen für Käufe von konsolidierten Anteilen		-	-
Einzahlungen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen		1.029	154
Zinseinnahmen	13	166	37
Erhaltene Dividenden		107	70
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit		- 2.811	- 2.286

in Mio. €	Anhang	2023	2022
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		- 11.591	- 6.808
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		11.421	5.653
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen		- 2.981	- 3.441
Kapitalerhöhung/Eigenkapitaleinzahlungen		-	-
Kapitalherabsetzung/Eigenkapitalrückzahlungen		-	-
Transaktionen durch nicht beherrschende Anteile		- 1	- 1
Aufnahme Finanzschulden	45	230	786
Rückführung Finanzschulden	45	- 1.767	- 2.664
Gewinnausschüttung		- 25	- 8
Zinsausgaben	13	- 509	- 379
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit		- 2.072	- 2.266
Nettoab-/zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten		- 108	- 539
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen		- 8	18
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	32	1.668	1.784
Abzüglich Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten von Gesellschaften, die am 31.12. zum Verkauf stehen	33	78	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente von Gesellschaften, die am 31.12. nicht zum Verkauf stehen		1.590	1.784
Wertpapiere	31	6.400	6.511
Flüssige Mittel		7.990	8.295
Nettozu-/abnahme der flüssigen Mittel		- 305	631

KONZERNANHANG

DEUTSCHE LUFTHANSA AG 2023

ALLGEMEINE ANGABEN

1 Unternehmensinformation

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern, deren Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften im Geschäftsjahr 2023 in drei Geschäftsfeldern organisiert waren: Passagier-Airlines, Logistik und Technik. Der im April 2023 vereinbarte Verkauf des Geschäftsfelds Catering wurde am 31. Oktober 2023 abgeschlossen.

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 Aktionärinnen und Aktionären im Internet unter www.lufthansagroup.com/entsprechenserklaerung zugänglich gemacht.

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Ergänzend wurden die nach § 315e Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Sämtliche vom IASB herausgegebenen, zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Konzernabschlusses geltenden und von der Deutschen Lufthansa AG angewendeten IFRS wurden von der Europäischen Kommission für die Anwendung in der EU übernommen. Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG wird in Mio. EUR aufgestellt. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind beibehalten worden. Die ab dem 1. Januar 2023 verpflichtend anzuwendenden Standards, Klarstellungen und Interpretationen hatten keinen beziehungsweise keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

Im Zuge der Veräußerung der LSG Group an Aurelius, die im vierten Quartal 2023 abgeschlossen wurde, erfolgt in der Gewinn- und Verlustrechnung für die Geschäftsaktivitäten des

Catering-Segments eine Umgliederung der Einzelposten in die Position „Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen“ mit korrespondierender Anpassung der Vorjahresvergleichszahlen.

→ Erläuterung 18

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG stellte den Konzernabschluss 2023 am 26. Februar 2024 auf und hat ihn damit zur Veröffentlichung freigegeben.

2 Unternehmensfortführung (Going Concern)

Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaften der Lufthansa Group war im Jahr 2023 weiterhin von einer deutlich zunehmenden Nachfrage nach Flugreisen geprägt. Im Vorjahreszeitraum, vor allem im ersten Quartal, war die Geschäftstätigkeit noch von den Auswirkungen der Corona-Pandemie und den damit verbundenen Restriktionen und Quarantäneregungen betroffen. Die zurückkehrende Nachfrage führte bei gleichzeitig herrschender Kapazitätsknappheit auf dem Passagiermarkt zu weiterhin steigenden Ticketverkaufspreisen. Insgesamt konnten dadurch die Umsätze im Vergleich zum Vorjahreszeitraum signifikant gesteigert werden. Lediglich im Geschäftsfeld Logistik entwickelten sich die Umsatzerlöse aufgrund der branchenweiten Normalisierung deutlich rückläufig.

Alle Passagier-Airlines sowie das Geschäftsfeld Technik konnten ihr Adjusted EBIT im Vergleich zum Vorjahr verbessern. Das Ergebnis der Lufthansa Group erhöhte sich hierdurch auf 2,7 Mrd. EUR. Gegenläufig entwickelte sich im Zuge der Normalisierung des Frachtgeschäfts das Ergebnis des Geschäftsfeldes Logistik.

Das gestiegene Geschäftsvolumen und die positive Ergebnisentwicklung führten im Berichtszeitraum zu einem Operativen Cashflow in Höhe von 4,9 Mrd. EUR. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr basiert im Wesentlichen auf dem niedrigeren Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals. Im Vorjahr war der Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals aufgrund des starken Anstiegs der Geschäftstätigkeit und daraus resultierender höherer Ticketvorauszahlungen außerordentlich hoch.

Zum 31. Dezember 2023 betrug die zentral der Deutschen Lufthansa AG zur Verfügung stehende Liquidität 7,7 Mrd. EUR. Daneben beliefen sich die dezentralen Bank- und Kassenbestände auf 0,6 Mrd. EUR. Weiterhin stehen zum Bilanzstichtag freie Kreditlinien in Höhe von 2,1 Mrd. EUR



(davon 2,0 Mrd. EUR revolving) zur Verfügung. Insgesamt beläuft sich die verfügbare Liquidität der Lufthansa Group damit auf 10,4 Mrd. EUR.

Aktuelle weltweite sicherheitspolitische Entwicklungen, unter anderem der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, der Konflikt zwischen Israel und der Hamas, diverse Staatsstreiche in Afrika, anhaltende Spannungen zwischen China und Taiwan sowie mögliche weitergehende Auswirkungen auf die internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen stellen ein Risiko für die weitere Entwicklung des Geschäfts dar. Gleiches gilt für Maßnahmen und Entwicklungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz.

Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2024 und darüber hinaus wird durch das Ausmaß der wirtschaftlichen Auswirkungen der oben genannten Krisen beeinflusst werden. Neben Effekten wie dem Ausfall einiger Zielgebiete für die Airlines der Lufthansa Group und Anstiegen des Ölpreises sowie zusätzlichen Aufwendungen im Zuge von Klimaschutzmaßnahmen sind auch weitere signifikante Sekundäreffekte denkbar. Hohe Inflationsraten, steigende Zinsen und volatile Energiepreise wirken sich bereits belastend auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Deutschland aus. Weitere wesentliche Risikofaktoren bestehen in der Bewältigung operativer Probleme bedingt durch Lieferkettenprobleme und Personalengpässe in der Flugverkehrsbranche.

In den aktuellen Unternehmensplanungen wird für das Jahr 2024 ein Adjusted EBIT auf Vorjahresniveau prognostiziert. Die potenziellen Auswirkungen der oben genannten Konflikte und Risiken stellen jedoch Unsicherheitsfaktoren für die weitere Ergebnisentwicklung dar. Mittelfristig bestätigt die Unternehmensleitung die Rentabilitätsziele und geht von einem profitablen Wachstumspfad aus.

Unter Berücksichtigung der geplanten Geschäftsentwicklung sowie der daraus resultierenden Liquiditätsplanung und weiterer potenzieller Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns auch vor dem Hintergrund der bestehenden Unsicherheiten über den weiteren Geschäftsverlauf für die nächsten 18 Monate als gesichert an. Auch Unsicherheiten, die im Zusammenhang mit der öffentlichen und politischen Klimaschutzdiskussion bestehen, gefährden nach Auffassung des Managements diese Einschätzung nicht. Der Konzernabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Erstmals im Geschäftsjahr anzuwendende International Financial Reporting Standards (IFRS) und Interpretationen (IFRIC) sowie Änderungen von Standards und Interpretationen

T062 IFRS-VERLAUTBARUNG (MIT ANWENDUNGSPFLICHT AB GESCHÄFTSJAHR 2023)

Änderungen an IAS 1 und IFRS Practice Statement, Angabe der Rechnungslegungsmethoden

Änderungen an IAS 8, Definition rechnungslegungsbezogener Schätzungen

Änderung an IAS 12, Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen

Änderung an IAS 12, Internationale Steuerreform – Säule-2-Modellregeln

Änderungen an IFRS 17, Vergleichsinformationen bei „Erstanwendung von IFRS 17 und IFRS 9“

IFRS 17, Versicherungsverträge

Änderungen an IAS 12, Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen

Im Mai 2021 veröffentlichte das IASB Änderungen an IAS 12, die festlegen, wie ein Unternehmen Ertragsteuern einschließlich latenter Steuern bilanziert. Unter bestimmten Umständen sind Unternehmen von der Erfassung latenter Steuern befreit, wenn sie Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zum ersten Mal erfassen (Erstanwendungsausnahme beziehungsweise Initial Recognition Exemption). Bislang bestand eine gewisse Unsicherheit darüber, ob die Befreiung für Transaktionen im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen (wenn ein Leasingnehmer zu Beginn des Leasingverhältnisses einen Vermögenswert und eine Verbindlichkeit ansetzt) und Rückbauverpflichtungen (wenn ein Unternehmen eine Verbindlichkeit ansetzt und die Rückbaukosten in die Kosten des Vermögenswerts einbezieht) Anwendung findet. Durch die Änderungen wird klargestellt, dass diese Befreiung nicht gilt und dass Unternehmen latente Steuern auf solche Transaktionen erfassen müssen. Dies wird durch die neu eingefügte Textziffer IAS 12.22A geregelt. Die Änderung gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen.

Änderungen an IAS 12, Internationale Steuerreform – Säule-2-Modellregeln (Pillar Two)

Im März 2022 veröffentlichte die OECD fachliche Leitlinien zu ihrer globalen Mindeststeuer von 15 %, die als zweite „Säule“ eines Projekts zur Bewältigung der steuerlichen Herausforderungen der Digitalisierung der Wirtschaft vereinbart wurde. Diese Leitlinien erläutern die Anwendung und Funktionsweise der Globalen Anti-Basis-Erosion (GloBE)-Regeln, die im Dezember 2021



vereinbart und veröffentlicht wurden. Diese Regeln sehen ein koordiniertes System vor, das sicherstellen soll, dass multinationale Unternehmen mit einem Umsatz von mehr als 750 Mio. EUR in jedem Rechtskreis, in dem sie tätig sind, eine Steuer von mindestens 15 % auf die dort erzielten Einkünfte zahlen. Im Jahr 2023 hat das IASB eine verpflichtend anzuwendende temporäre Ausnahmeregelung in IAS 12 hinsichtlich der Bilanzierung latenter Steuern geschaffen, sofern diese im Zusammenhang mit den Säule-2-Regeln (Pillar Two Model Rules) der OECD stehen. Die Umsetzung der Regelungen zur Mindestbesteuerung in den betroffenen Ländern hat Unsicherheiten und Anwendungsfragen insbesondere zu latenten Steuern zur Folge, die das IASB zu der Änderung veranlasst haben. Es werden jedoch gezielte Angabepflichten gefordert, die den Abschlussadressaten helfen sollen, das Risiko eines Unternehmens in Bezug auf die Ertragsteuern im Zusammenhang mit der Umsetzung der Pillar-2-Regeln besser zu verstehen – und das schon in den Perioden, in denen die Rechtsvorschriften zur Umsetzung dieser Regeln noch nicht in Kraft sind. Diese Änderung tritt für jährliche Berichtsperioden, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen, in Kraft. (→ Erläuterung 15).

IFRS 17, Versicherungsverträge

Im Mai 2017 veröffentlichte das IASB IFRS 17 Versicherungsverträge, der Grundsätze für Ansatz, Bewertung, Darstellung und Angabepflichten in Bezug auf Versicherungsverträge enthält. IFRS 17 ist unabhängig von der Art des aufliegenden Unternehmens auf alle Arten von Versicherungsverträgen (das heißt Lebensversicherungen, Sachversicherungen, Direktversicherungen und Rückversicherungen) und auf bestimmte Garantien und Finanzinstrumente mit ermessensabhängiger Überschussbeteiligung anzuwenden. Hinsichtlich des Anwendungsbereichs gelten einzelne Ausnahmeregelungen. Für den ab dem 1. Januar 2023 anzuwendenden Standard IFRS 17 ergab eine Überprüfung, dass bestehende Verträge mit Kunden keinen Versicherungscharakter besitzen, sondern auf die Bereitstellung von Dienstleistungen und Produkten abzielen. Dies ist auch beim derzeitigen Geschäftsmodell der Lufthansa Technik der Fall, das die Erbringung von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) umfasst.

Die ab dem 1. Januar 2023 verpflichtend anzuwendenden Standards, Klarstellungen und Interpretationen hatten keinen beziehungsweise keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

Veröffentlichte, aber noch nicht verpflichtend anzuwendende International Financial Reporting Standards (IFRS) und Interpretationen (IFRIC) sowie Änderungen von Standards und Interpretationen

Folgende Standards und Änderungen zu Standards wurden bereits von der Europäischen Union übernommen, sind aber verpflichtend erst für Jahresabschlüsse nach dem 31. Dezember 2023 anzuwenden:

T063 IFRS-VERLAUTBARUNG (VON EU ÜBERNOMMEN)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderung an IFRS 16, Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-Lease-back-Transaktion	01.01.2024
Änderungen an IAS 1, Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	01.01.2024

Änderungen an IFRS 16, Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-Lease-back-Transaktion

Im September 2022 hat das IASB Änderungen an IFRS 16 veröffentlicht. Nach der Änderung hat der Verkäufer/Leasingnehmer am Veräußerungstag eine Leasingverpflichtung aus der Lease-back-Verpflichtung nach IFRS 16 zu erfassen, auch wenn alle Zahlungen für das Leasingverhältnis variabel sind und nicht von einem Index oder einer Rate abhängen. Bei der Folgebewertung gilt, dass kein Gewinn oder Verlust realisiert wird, soweit dieser das zurückbehaltene Nutzungsrecht betrifft. Die Folgebewertung des Nutzungsrechts aus der Lease-back-Verpflichtung richtet sich nach den allgemeinen Regelungen des IFRS 16.29-35. Die Änderungen gelten für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2024 beginnen, und sind rückwirkend anzuwenden.

Änderungen an IAS 1, Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig

Im Oktober 2022 hat das IASB Änderungen des IAS 1, Darstellung des Abschlusses, veröffentlicht, um die Vorschriften für die Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig zu präzisieren. Die Änderungen stellen klar, dass Verbindlichkeiten als langfristig zu klassifizieren sind, wenn das berichtende Unternehmen am Berichtsstichtag das Recht hat, die Erfüllung der Verbindlichkeiten um mindestens zwölf Monate aufzuschieben. Die Beurteilung dieses Rechts richtet sich nach den Verhältnissen am Ende der Berichtsperiode, sodass zukünftig zu erfüllende Vertragsbedingungen nicht zu berücksichtigen sind. Die Änderungen gelten für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2024 beginnen, und sind rückwirkend anzuwenden.

Die Lufthansa Group erwartet auch aus den übrigen bereits indossierten, aber noch nicht angewendeten Änderungen keine wesentlichen Auswirkungen auf ihren Konzernabschluss.



Das IASB hat die folgenden Änderungen von Standards verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2023 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind:

T064 IFRS-VERLAUTBARUNG (BISHER NOCH KEIN EU-ENDORSEMENT ERFOLGT)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderung an IAS 7 und IFRS 7, Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen	01.01.2024
Änderungen an IAS 21, Mangel an Umtauschbarkeit	01.01.2025

Änderungen an IAS 7 und IFRS 7, Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen

Im Mai 2023 veröffentlichte das IASB Änderungen an IAS 7 und IFRS 7, um die Merkmale von Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen klarzustellen und zusätzliche Angaben zu solchen Vereinbarungen zu fordern. Die Angabepflichten zu den Änderungen sollen den Abschlussadressaten dabei helfen, die Auswirkungen von Lieferantenfinanzierungsvereinbarungen auf die Verbindlichkeiten, Cashflows und das Liquiditätsrisiko eines Unternehmens zu verstehen.

Die Änderungen treten für jährliche Berichtsperioden in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2024 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig.

Änderung an IAS 21, Mangel an Umtauschbarkeit

Die Änderung betrifft die Bestimmung des Wechselkurses bei langfristig fehlender Umtauschbarkeit, da der IAS 21 bislang keine entsprechenden Vorschriften dazu enthielt. Der Standard wird hierbei ergänzt um Vorgaben zur Beurteilung, ob eine Währung in eine andere Währung umgetauscht werden kann; Ausführungen zur Bestimmung des Wechselkurses, wenn ein solcher Umtausch nicht möglich ist, und zusätzliche dementsprechende Angabepflichten.

Die genannten neuen oder geänderten IFRS-Verlautbarungen haben nach gegenwärtiger Einschätzung keine beziehungsweise 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, die 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.

Neben der allgemeinen Beurteilung der Fähigkeit zur Unternehmensfortführung spielen für spezifische Ermessensentscheidungen und Schätzungen in der Bilanzierung auch die krisenbedingten Unsicherheiten eine große Rolle. Vor allem geopolitische Unsicherheiten, wie in den Erläuterungen zur Unternehmensfortführung beschrieben, und deren wirtschaftliche Folgen stellen ein wesentliches Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft, der gesamten Luftfahrtindustrie und der Lufthansa Group dar. Neben den Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft sind die Kosten für Energie, insbesondere für Kerosin, von wesentlicher Bedeutung für die Lufthansa Group. Basis für die wesentlichen Schätzungsannahmen bildeten dabei die Liquiditäts- und Ergebnisplanungen des Konzerns (→ **Erläuterung 2**). Kritische Bilanzierungsbereiche, die durch die bestehenden Unsicherheiten bezüglich der zuvor genannten Krisen besonders stark betroffen sein können, sind:

- Die Werthaltigkeit der Firmenwerte (→ **Erläuterung 18**) und Beteiligungen (→ **Erläuterung 24**), die in hohem Maße vom Erreichen der geplanten Ergebnisse abhängen.
- Die Werthaltigkeit der Flugzeuge (→ **Erläuterung 20**), die insbesondere durch den profitablen Betrieb der Flotte bestimmt wird.
- Bei reparierfähigen Ersatzteilen (→ **Erläuterung 21**) und dem Vorratsvermögen (→ **Erläuterung 27**) sind hinsichtlich der Bewertung Annahmen darüber notwendig, ob sich trotz des aktuell positiven Geschäftsumfelds zukünftig Überkapazitäten durch die Reduktion von bestimmten Flottenmustern beziehungsweise durch eine mögliche schwächere Geschäftstätigkeit im Bereich MRO ergeben.



- Aufgrund der zuvor beschriebenen krisenbedingten Unsicherheiten wurden zur Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern (→ **Erläuterung 15**), insbesondere auf die entstandenen Verlustvorträge, Überlegungen über längerfristige Nutzungsmöglichkeiten ange stellt.
- Die Bilanzierung von Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen sowie aus noch nicht genutzten Flugdokumenten (→ **Erläuterung 41**) sind auch vom Einlöse- beziehungsweise Nutzungsverhalten der Kundinnen und Kunden abhängig. Die Einschätzungen bezüglich dem Einlöse- und Nutzungsverhalten sind mit Unsicherheiten behaftet und spielen bei der Bewertung von Meilenguthaben und der Schätzung der erwarteten Beträge aus der unterbliebenen Nutzung von Flugdokumenten und Meilen eine Rolle.

Die zuvor genannten Bilanzierungsbereiche könnten auch von Nachfragerückgängen bei Flugreisen oder höheren Kosten aufgrund klimabezogener Aspekte betroffen sein. Insbesondere bestehen Unsicherheiten darüber, inwieweit regulatorische Bestrebungen im Zusammenhang mit der Klimaschutzdiskussion zu höheren Kosten in der Lufthansa Group führen werden. Der aktuelle Schwerpunkt im Rahmen der öffentlichen Debatte betrifft den Ausstoß von CO₂. In diesem Zusammenhang wurden in der Unternehmensplanung zusätzliche Kosten, unter anderem für den Emissionshandel und Sustainable Aviation Fuel, berücksichtigt und damit bei der Anwendung von IAS 36 sowie in die Werthaltigkeitsüberlegungen zu aktivierten latenten Steuern einbezogen. Weitere zentrale Elemente im Zuge der geplanten CO₂-Reduzierung sind die geplante Flottenmodernisierung sowie die Möglichkeiten, CO₂-Kompensationen im Buchungsprozess mitzuerwerben. Im Zusammenhang mit den zuvor genannten Planungen wird unterstellt, dass Sustainable Aviation Fuel in ausreichenden Mengen verfügbar sein wird und dass ein bestimmter Anteil der Kunden von der Möglichkeit der CO₂-Kompensation Gebrauch machen wird. Klimabezogene Anhaltspunkte für eine wesentliche Änderung der voraussichtlichen Nutzungsdauer für Flugzeuge und Reservetriebwerke sieht die Lufthansa Group nach aktueller Einschätzung nicht. Die Debatte über den Einfluss der Luftfahrt auf den Klimawandel könnte jedoch die langfristige Nachfrage nach Flugreisen und damit die geplanten Umsatzerlöse negativ beeinflussen. Mangels belastbarer Indikatoren wurde hierfür in der Unternehmensplanung keine explizite Annahme getroffen. Für den mittel- und langfristigen Zeitraum wurde im Zusammenhang mit Werthaltigkeitsüberprüfungen allerdings das vom Branchenverband IATA (Prognose bis 2035; Stand September 2023) unterstellte weitere Marktwachstum nicht berücksichtigt, sondern lediglich auf Inflationseffekte abgestellt.

Als grundlegendes Bewertungskonzept wird im Konzernabschluss das Anschaffungskostenprinzip angewendet. Dort, wo die IFRS andere Bewertungskonzepte vorschreiben, werden diese verwendet; in den folgenden Ausführungen zur Bewertung von Aktiv- und Passivposten wird hierauf gesondert hingewiesen.

Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgrund von überarbeiteten und neuen Standards erfolgen rückwirkend, sofern für einen Standard keine abweichende Regelung vorgesehen ist. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres und die Eröffnungsbilanz dieser Vergleichsperiode werden in dem Fall so angepasst, als wären die neuen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden schon immer angewendet worden.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Umsatzerlöse beziehungsweise sonstige betriebliche Erträge werden mit Erbringung der Leistung realisiert.

Passagiertransport und Nebenleistungen

Die Lufthansa Group verkauft Flugtickets und damit verbundene Nebenleistungen im Wesentlichen über Agenten, ihre eigenen Internetseiten oder andere Fluggesellschaften im Rahmen des Interlining. Die Zahlungen werden von der Lufthansa Group über Kreditkarten-Abrechnungsunternehmen, Agenten oder andere Fluggesellschaften im Regelfall vor der entsprechenden Leistungserbringung vereinnahmt. Forderungen aus der Veräußerung von Flugtickets und Nebenleistungen sind ausschließlich Beträge, die von den zuvor genannten Vertragspartnern 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 der Kundschaft 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 der IATA-Regularien bestimmt, die eine Aufteilung des zu entrichtenden Gesamtpreises auf die einzelnen Flugsegmente durch die sogenannte Prorate-Wertermittlung vorsehen. Die so ermittelten Beträge entsprechen der Definition des relativen Einzelveräußerungspreises im Sinne des IFRS 15. Die Einzelveräußerungspreise für Nebenleistungen, die nicht im Flugtarif enthalten sind, sind direkt beobachtbare Preise im Sinne des IFRS 15. Durchschnittlich dauert es 2,3 Monate (Vorjahr: 2,2 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, ist jedes Flugsegment als eine gesondert abgrenzbare Leistungsverpflichtung identifiziert, da jedes Flugsegment eigenständig und im Vertragskontext abgrenzbar ist.



Beim Interlining wird der Fluggast für ein (oder mehrere) Flugsegment(e) von einer anderen Fluggesellschaft befördert. Für diese Flugsegmente erfolgt ein Umsatzausweis nur in Höhe der von der befördernden Fluggesellschaft gezahlten Provisionen, da die Lufthansa Group in Bezug auf diese Leistungsverpflichtungen lediglich als Agentin auftritt. Werden von anderen Fluggesellschaften verkaufte Tickets ganz oder teilweise durch die Lufthansa Group 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 unterbliebenen Nutzung von Flugdokumenten als Umsatz nur dann erfasst, wenn die Wahrscheinlichkeit, dass die Passagiere ihre restlichen Rechte ausüben, gering ist, spätestens, wenn der Verfall der Flugdokumente sicher und bekannt ist. Die Ermittlung erfolgt auf Basis definierter Passagiergruppen.

Nach IFRS 15 hat die Erfolgsrealisierung des Meilenverfalls analog zu dem Verlauf der Umsätze aus den nicht verfallenden Leistungsverpflichtungen zu erfolgen. Dementsprechend wird daher ein Zeitraum der Umsatzrealisierung von drei Jahren angenommen und der Umsatz aus voraussichtlich verfallenden Meilen grundsätzlich linear über diesen Zeitraum vereinnahmt. In den Vorjahren wurde aufgrund des geänderten Einlöseverhaltens der Kundinnen und Kunden und der eingeschränkten Flugmöglichkeiten infolge der Corona-Pandemie das ratierliche Auflösungsvolumen entsprechend angepasst.

Die Umsatzerlöse für Prämienmeilen werden zum Zeitpunkt beziehungsweise über den Zeitraum der Übertragung der mit den Prämienmeilen gekauften Güter und Dienstleistungen realisiert.

Logistik

Lufthansa Cargo vermarktet die Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge von Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines, Eurowings und Brussels Airlines und betreibt eine Flotte aus Frachtflugzeugen. Neben den Erlösen für Standardfrachtdienstleistungen generiert Lufthansa Cargo einen Teil der Umsätze mit Nebenerlösen, die eng mit der Frachtleistung zusammenhängen.

Im Luftfrachtgeschäft hat die Lufthansa Group die gesamte Frachtleistung als eine eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtung identifiziert. Den Vertragspartnerinnen und -partnern fließt der Nutzen aus der Beförderungsleistung mit jeder Beförderungsstrecke zu, die durch die Fluggesellschaft abgeschlossen wird. In diesem Fall erlangt die Kundin beziehungsweise der Kunde die Verfügungsgewalt über den Output des Unternehmens, während der Carrier seine Leistung erbringt. 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

Die eigenständig abgrenzbaren Leistungsverpflichtungen bestehen im Geschäftsfeld Technik im Wesentlichen aus der Erbringung von Wartungs- sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungsdienstleistungen, für die Umsatzerlöse zeitraumbezogen realisiert werden, da üblicherweise die Voraussetzung des IFRS 15.35 (b) erfüllt ist. Bei diesen Leistungsverpflichtungen erfolgt die Gewinnrealisierung auf Basis einer inputorientierten Fortschrittsmessung auf der Grundlage des Anteils der erbrachten Leistungen am Gesamtvolumen des Kundenauftrags. Infolgedessen kommt es zum Ausweis von Vertragsvermögenswerten und auch von Vertragsverbindlichkeiten. Die Erlöse werden grundsätzlich unter Berücksichtigung der in den jährlich aktualisierten Businessplänen ausgewiesenen Marge realisiert.

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.

Der Zugriff auf den Ersatzteil- und Gerätepool von Lufthansa Technik stellt eine weitere wesentliche Leistungsverpflichtung dar, die in Abhängigkeit vom vereinbarten Vertragsmodell entweder zeitraum- oder zeitpunktbezogen realisiert wird. Außerdem beinhaltet ein Teil der Verträge Bereitungsverpflichtungen, die zu einer zeitraumbezogenen Umsatzrealisierung führen. Dies ist insbesondere bei Komponentenverträgen der Fall, bei denen die Vergütung in Form einer Pauschale je Flugstunde vereinbart ist. Für derartige Verträge erfolgt die Fortschrittsmessung überwiegend auf Basis der den Kunden monatlich in Rechnung gestellten Beträge.

Ein wesentlicher Anteil der Verträge im Geschäftsfeld Technik hat mehrjährige Laufzeiten und beinhaltet daher Preisanpassungsklauseln, die jedoch erst dann zu einer Berücksichtigung im Transaktionspreis führen, wenn das Ereignis, das die Preisanpassung auslöst (zum Beispiel Lohnsteigerung), eingetreten ist.



Catering

Die LSG Group bietet vor allem Produkte und Dienstleistungen rund um den Bordservice an. Zum Bordservice gehören Catering, Bordverkauf und die damit verbundene Logistik.

In Bezug auf die Umsatzerlöse ist das Airline-Catering das Hauptgeschäft der LSG Group. Unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und der Wertschöpfungskette wurden beim Airline-Catering im Wesentlichen die Zubereitung von Mahlzeiten sowie die mit dem Catering verbundene Logistik als eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtungen identifiziert. Die Erfüllung der Leistungsverpflichtung Zubereitung von Mahlzeiten erfolgt in der Regel zum Zeitpunkt der Lieferung der Mahlzeiten an den Vertragspartner. Die Leistungsverpflichtung Catering-Logistik wird über den Zeitraum zwischen dem Transport der Mahlzeiten zum Flughafen und der Entsorgung der Abfälle erfüllt, je nachdem, welche Dienstleistungen beauftragt wurden. Für die zeitraumbezogenen Leistungsverpflichtungen erfolgt die Fortschrittsmessung outputbasiert im Sinne des IFRS 15.B15 in Verbindung mit IFRS 15.B16.

Die Abrechnung und die Zahlung im Bereich Catering erfolgen im Wesentlichen ein bis zwei Monate nach der Erfüllung der Leistungsverpflichtungen. Daher ergeben sich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, aber keine wesentlichen Vertragsverbindlichkeiten beziehungsweise Vertragsvermögenswerte aus den Catering-Verträgen.

Bei der Bestimmung des Transaktionspreises sind im Catering-Geschäft variable Gegenleistungen (beispielsweise Volumenrabatte) zu berücksichtigen. Die Mehrheit der variablen Gegenleistungen wird mit der Erwartungsmethode auf der Basis von historischen Werten sowie aktuellen Entwicklungen geschätzt. Die LSG Group aktualisiert am Ende jeder Berichtsperiode den geschätzten Transaktionspreis und bilanziert die sich daraus ergebenden Änderungen gemäß IFRS 15.87–90.

Weiterführende Angaben zu den Erlösen der Lufthansa Group aus Verträgen mit Kundinnen und Kunden finden sich in den → **Erläuterungen 4 und 5**.

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung beziehungsweise zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden grundsätzlich zum Zeitpunkt der Realisierung der entsprechenden Umsatzerlöse gebildet beziehungsweise, bei belastenden Verträgen, zum Zeitpunkt der Feststellung.

Zinserträge und -aufwendungen werden periodengerecht erfasst. Dividenden aus Beteiligungen, die nicht at equity bewertet sind, werden mit Entstehen des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

Erstkonsolidierung und Firmenwerte

Die Erstkonsolidierung von Konzernunternehmen wird nach der Erwerbsmethode vorgenommen. Dabei werden die nach den Vorschriften des IFRS 3 identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des erworbenen Unternehmens mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet und den Kosten des Erwerbs gegenübergestellt (Kaufpreisallokation). Die nicht erworbenen Anteile an den beizulegenden Zeitwerten von Vermögenswerten und Schulden werden unter den nicht beherrschenden Anteilen ausgewiesen. Die mit dem Unternehmenserwerb im Zusammenhang stehenden Anschaffungsnebenkosten werden als Aufwand in den Perioden erfasst, in denen sie anfallen.

Soweit der Kaufpreis den Wert des erworbenen Eigenkapitals übersteigt, wird ein Firmenwert aktiviert. Übersteigt der erworbene Wert des Eigenkapitals den Kaufpreis des Erwerbers, so wird der Differenzbetrag sofort erfolgswirksam vereinnahmt.

Differenzbeträge aus nach Übernahme der Kontrolle erworbenen nicht beherrschenden Anteilen werden direkt gegen das Eigenkapital verrechnet.

Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern mindestens 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 2023 verwendeten Prämissen → **Erläuterung 18**.

Darüber hinaus wird zusätzlich ein Werthaltigkeitstest während des Jahres durchgeführt, wenn aufgrund eingetretener Ereignisse der Verdacht besteht, dass der Wert nachhaltig gesunken sein könnte.

Bei einem einmal abgeschriebenen Geschäfts- oder Firmenwert erfolgt keine Zuschreibung in den Folgeperioden.

Abweichend von den beschriebenen Grundsätzen werden Konzernunternehmen, deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa Group unwesentlich ist, nicht konsolidiert, sondern zu Anschaffungskosten abzüglich etwaiger Wertminderungen im Konzernabschluss erfasst.



Währungsumrechnung und Konsolidierungsmethoden

Die Jahresabschlüsse der ausländischen Konzerngesellschaften werden in der jeweiligen funktionalen Währung aufgestellt und vor der Konsolidierung in Euro umgerechnet. Ihre funktionale Währung ist überwiegend die jeweilige Landeswährung, in Einzelfällen weicht die funktionale Währung von der Landeswährung ab. Vermögenswerte und Schulden werden mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag, die Gewinn- und Verlustrechnungen mit den Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Sich ergebende Umrechnungsdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst und erst bei Verlust der Kontrolle beziehungsweise Abgang der Beteiligung erfolgswirksam gebucht.

Geschäftswerte, die bei ausländischen Tochtergesellschaften aus der Kapitalkonsolidierung vor 2005 entstanden sind, werden zu historischen Anschaffungswerten abzüglich der bis Ende 2004 aufgelaufenen Abschreibungen fortgeführt. Nach 2005 entstandene Firmenwerte werden in der funktionalen Währung des erworbenen Unternehmens bilanziert und mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag umgerechnet.

Transaktionsdifferenzen werden dagegen erfolgswirksam erfasst. Sie entstehen in den Abschlüssen der konsolidierten Gesellschaften aus der Bewertung von Vermögenswerten und Verpflichtungen, die auf eine andere als die funktionale Währung der Gesellschaft lauten. Kursdifferenzen hieraus sind in den Umsatzerlösen (Kursgewinne und -verluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen (übrige Kursgewinne) beziehungsweise sonstigen betrieblichen Aufwendungen (übrige Kursverluste) enthalten.

Umrechnungsdifferenzen bei Posten, bei denen die Änderungen ihres beizulegenden Zeitwerts im Eigenkapital berücksichtigt werden, werden ebenfalls erfolgsneutral erfasst.

Die wichtigsten im Konzernabschluss verwendeten Wechselkurse haben sich in Relation zum Euro wie folgt entwickelt:

T065 WECHSELKURSE

	2023		2022	
	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs
AUD	0,61779	0,61193	0,63473	0,66173
CAD	0,68433	0,68364	0,69098	0,73282
CHF	1,07697	1,02664	1,01454	0,99708
CNY	0,12727	0,13023	0,13442	0,14131
GBP	1,15351	1,14855	1,12979	1,17302
HKD	0,11571	0,11799	0,12005	0,12161
INR	0,01086	0,01120	0,01130	0,01213
JPY	0,00642	0,00656	0,00704	0,00727
KRW	0,00070	0,00071	0,00074	0,00073
NOK	0,08935	0,08733	0,09495	0,09915
PLN	0,23014	0,21999	0,21378	0,21324
SEK	0,09004	0,08701	0,08973	0,09404
USD	0,90379	0,92380	0,93611	0,95271

Im Rahmen der Konsolidierung werden die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle vollständig eliminiert. Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet, konzerninterne Rückstellungen ergebniswirksam aufgelöst. Zwischengewinne und -verluste im Anlage- und Vorratsvermögen – im Wesentlichen im Zusammenhang mit internen Weiterveräußerungen von Fluggerät und Wartungsereignissen – werden eliminiert. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet. Auf temporäre Unterschiede aus der Konsolidierung werden die nach IAS 12 erforderlichen Steuerabgrenzungen vorgenommen.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte (außer Geschäfts- oder Firmenwerte)

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte, aus denen der Lufthansa Group wahrscheinlich ein künftiger Nutzen zufließt und die verlässlich bewertet werden können, werden mit ihren Herstellungskosten aktiviert und jeweils über eine geschätzte Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten.

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern wie Firmenwerte einem regelmäßigen jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen. Hierunter fallen im Wesentlichen einzeln oder im Rahmen von Unternehmenskäufen erworbene Marken und handelbare Start- und Landrechte. Letztere werden grundsätzlich ohne zeitliche Begrenzung zugeteilt, sofern sie regelmäßig genutzt werden.

Sachanlagen

Materielle Vermögenswerte, die im Geschäftsbetrieb länger als ein Jahr genutzt werden, sind mit ihren Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Fremdkapitalkosten, die in engem Zusammenhang mit der Finanzierung des Kaufs oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts stehen, werden ebenfalls aktiviert.

Wesentliche Komponenten einer Sachanlage, die unterschiedliche Nutzungsdauern haben, werden separat bilanziert und abgeschrieben. Bei Verkehrsflugzeugen werden dabei Einbauten von Sitzen und Inflight-Entertainment-Systemen separiert. Fallen Kosten im Zusammenhang mit regelmäßig durchgeführten umfangreichen Wartungsarbeiten (zum Beispiel der Generalüberholung von Flugzeugen und großen Triebwerksüberholungen) an, so werden die zugehörigen Kosten als separate Komponente aktiviert, sofern diese die Ansatzkriterien erfüllen. Die Nutzungsdauern und Restbuchwerte der Vermögenswerte werden regelmäßig überprüft und falls erforderlich an den erwarteten Verlauf angepasst.

Folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern und Restbuchwerte werden zugrunde gelegt:

T066 NUTZUNGSDAUER FÜR SACHANLAGEN

Sachanlagen	Nutzungsdauer
Gebäude	45 Jahre
Neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke	20 Jahre auf einen Restbuchwert von 5 %
Separierbare Flugzeugbestandteile	4 bis 6 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	8 bis 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 20 Jahre

Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge beziehungsweise einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben.

Gebraucht erworbene Vermögenswerte werden über die erwartete Restnutzungsdauer abgeschrieben.

Wenn Sachanlagen verkauft oder verschrottet werden, wird der Gewinn beziehungsweise Verlust als Differenz zwischen dem Nettoverkaufserlös und dem Restbuchwert unter den sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen erfasst.

Neben den Werthaltigkeitsprüfungen (Impairmenttests) von Firmenwerten, Slots und Marken werden auch Werthaltigkeitsprüfungen bei einzelnen Sachanlagevermögenswerten und immateriellen Vermögenswerten durchgeführt, wenn sie nicht mehr für eine zukünftige Nutzung vorgesehen sind, sei es aufgrund von Beschädigungen, Stilllegung oder Verkauf. In diesem Fall werden diese Vermögenswerte einzeln gemäß dem jeweils anzuwendenden Standard bewertet (Vollabschreibung/Schrottwert oder Verkaufserlös abzüglich Veräußerungskosten). Soweit Verkehrsflugzeuge zum Einsatz in der Gesamtflotte der Lufthansa Group zur Verfügung stehen und keine unmittelbare Veräußerungsabsicht besteht, werden diese für Werthaltigkeitsprüfungen mit den Vermögenswerten der jeweiligen operierenden Einheit zusammengefasst. Die kleinste separierbare CGU im Passagiergeschäft ist dabei der operative Flugbetrieb der Airlines (zum Beispiel Lufthansa German Airlines, SWISS), im Bereich Technik aufgrund der Verbundeffekte zwischen den MRO-Geschäftsfeldern der gesamte Technik-Betrieb. Auch das Segment Logistik besteht nur aus einer CGU.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

Die Lufthansa Group überprüft immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen auf Wertminderung, wenn Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswerts möglicherweise nicht wiedererlangt werden kann. Sie werden über die planmäßige Abschreibung hinaus dann zusätzlich zum Bilanzstichtag außerplanmäßig abgeschrieben, wenn der „erzielbare Betrag“ des Vermögenswerts, sofern diesem unabhängige Zahlungsströme zugeordnet werden können, unter den Buchwert gesunken ist. Der „erzielbare Betrag“ wird als der jeweils höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise dem Barwert des erwarteten Nettomittelzuflusses aus der fortgeführten Nutzung des Vermögenswerts (Nutzungswert) ermittelt.

Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen oder, im Fall von Flugzeugen, aus allgemeinen externen Informationen zu aktuellen Marktpreisen abgeleitet.



Ist eine Prognose eines erwarteten Mittelzuflusses für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich, so wird der Mittelzufluss für die nächste größere Gruppe von Vermögenswerten geschätzt, mit einem risikoäquivalenten Zinssatz diskontiert und der erzielbare Betrag proportional zu den Buchwerten der einzelnen Vermögenswerte auf diese verteilt.

Entfällt der Grund für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung wieder ganz oder teilweise in den Folgeperioden, wird eine entsprechende Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten vorgenommen.

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

Erstausrüstungen von Ersatzteilen für Fluggeräte, die durch Reparatur wiederverwendet werden können, sind als reparaturfähige Umlaufteile dem Bereich der langfristigen Vermögenswerte zuzuordnen.

Die reparaturfähigen Ersatzteile entfallen im Konzern überwiegend auf das Geschäftsfeld MRO. Sie werden im Rahmen von Kundenaufträgen sowie für konzerninterne Zwecke fortwährend ausgetauscht und repariert und dienen dabei als Vorhaltebestand langfristig dem Geschäftszweck. Eine bewertungsrelevante Unterteilung unterscheidet im Wesentlichen einerseits Austauschkomponenten für Flugzeuge („Poolmaterial“), die im Kundenauftrag ständig zur Verfügung gestellt werden und mit ihren Anschaffungs-/Herstellungskosten abzüglich einer planmäßigen Abschreibung bewertet werden, andererseits Ersatzteile, die im Rahmen von Überholungsarbeiten fortwährend ausgetauscht und repariert werden („Non-Poolmaterial“) und einer Bewertung zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert unterliegen. Ausgangsbasis für die fortentwickelten Buchwerte sind jeweils die gleitenden Durchschnittspreise der Materialien. Das Poolmaterial unterliegt einer an der voraussichtlichen Nutzungsdauer der zugrunde liegenden Flugzeugmuster orientierten Abschreibung zwischen fünf und 20 Jahren. Die Wertberichtigungen des Non-Poolmaterials berücksichtigen die voraussichtliche zukünftige Gängigkeit. Der gesamte Werteverzehr wird innerhalb des Materialaufwands erfasst, da dies das Geschäftsmodell am besten widerspiegelt.

Leasingverhältnisse

Die Lufthansa Group als Leasingnehmerin mietet bestimmte Vermögenswerte, insbesondere Immobilien und Flugzeuge. Im Bereich Immobilien wird im Wesentlichen Flughafeninfrastruktur angemietet, unter anderem Hangars, Abstell- und Abfertigungsflächen sowie Lounges und Büros. Außerdem werden weitere Bürogebäude und Produktions- und Lagerflächen angemietet. Darüber hinaus werden Flugzeuge und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung im Konzern auf Basis von Mietverträgen genutzt. Sofern diese Verträge Zahlungen für Nichtleasingkomponenten beinhalten, werden diese bei der Bilanzierung des Nutzungsrechts nicht berücksichtigt. Gemäß IFRS 16 beurteilt die Lufthansa Group bei Vertragsbeginn, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis beinhaltet. Ein Leasingverhältnis stellt eine Vereinbarung dar, die dazu berechtigt,

die Nutzung eines identifizierten Vermögenswerts gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren.

Nutzungsrechte werden zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Abschreibungen und aller kumulierten Wertminderungsaufwendungen bewertet und um jede Neubewertung der Leasingverbindlichkeiten berichtigt. Die Kosten von Nutzungsrechten beinhalten die erfassten Leasingverbindlichkeiten, die entstandenen anfänglichen direkten Kosten sowie die bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Die Lufthansa Group nimmt das Wahlrecht, immaterielle Vermögenswerte vom Anwendungsbereich des IFRS 16 auszunehmen, in Anspruch. Zahlungen aufgrund von Leasingvereinbarungen mit einer Laufzeit von nicht mehr als zwölf Monaten sowie Leasingvereinbarungen, bei denen der dem Leasingvertrag zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst. In Verträgen, die neben Leasingkomponenten auch Nichtleasingkomponenten enthalten, wird grundsätzlich eine Trennung vorgenommen.

Nutzungsrechte werden planmäßig linear über den kürzeren der beiden Zeiträume aus Laufzeit des Leasingverhältnisses und erwarteter Nutzungsdauer des Nutzungsrechts abgeschrieben. Die Laufzeit eines Leasingverhältnisses umfasst die unkündbare Grundlaufzeit sowie Zeiträume aus einer Verlängerungsoption, sofern es hinreichend sicher ist, dass der Leasingnehmer diese Option ausüben wird, beziehungsweise Zeiträume aus einer Kündigungsoption, sofern hinreichend sicher ist, dass der Leasingnehmer diese Option nicht ausüben wird.

Wenn das Eigentum an dem Leasinggegenstand am Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf die Lufthansa Group übergeht oder in den Kosten die Ausübung einer Kaufoption berücksichtigt ist, wird das Nutzungsrecht planmäßig linear über die erwartete Nutzungsdauer des Leasinggegenstands abgeschrieben.

Die Überprüfung von Nutzungsrechten auf Wertminderungen erfolgt entsprechend der oben beschriebenen Vorgehensweise für abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

Am Bereitstellungsdatum erfasst die Lufthansa Group die **Leasingverbindlichkeiten** zum Barwert der über die Laufzeit des Leasingverhältnisses zu leistenden Leasingzahlungen. Die Leasingzahlungen beinhalten feste Zahlungen abzüglich etwaiger zu erhaltender Leasinganreize, variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, und Beträge, die voraussichtlich im Rahmen von Restwertgarantien entrichtet werden müssen. Die Leasingzahlungen umfassen ferner den Ausübungspreis einer Kaufoption oder Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung, wenn die Ausübung der Kauf- oder Kündigungsoption durch den Leasingnehmer als hinreichend sicher gilt.



Die Lufthansa Group hat Leasingverträge abgeschlossen, die Verlängerungs- und Kündigungsoptionen enthalten, insbesondere bei Immobilien. Sie trifft bei der Beurteilung, ob hinreichende Sicherheit besteht, dass die Option zur Verlängerung beziehungsweise zur Kündigung des Leasingverhältnisses ausgeübt oder nicht ausgeübt wird, Ermessensentscheidungen. Bei der Bestimmung der Vertragslaufzeiten werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungsoptionen oder zur Nichtausübung von Kündigungsoptionen bieten. Nach dem Bereitstellungsdatum bestimmt die Lufthansa Group die Laufzeit des Leasingverhältnisses erneut, wenn ein signifikantes Ereignis oder eine Änderung von Umständen eintritt.

Variable Leasingzahlungen, die nicht an einen Index oder Referenzzins gekoppelt sind, werden in der Periode aufwandswirksam erfasst, in der das Ereignis oder die Bedingung eingetreten ist, das oder die diese Zahlung auslöst.

Leasingzahlungen werden regelmäßig mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz abgezinst. Zur Ermittlung des Grenzfremdkapitalzinssatzes werden Referenzzinssätze aus laufzeitadäquaten risikolosen Zinssätzen in wesentlichen Ländern beziehungsweise Währungen herangezogen. Die jeweiligen Referenzzinssätze werden um eine Kreditrisikoprämie erhöht.

Tritt die Lufthansa Group als Leasinggeberin auf, so klassifiziert sie die Leasingverhältnisse als Operating Leasing oder Finanzierungsleasing. Ein Leasingverhältnis wird als Finanzierungsleasing eingestuft, wenn es im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen überträgt. Ist dies nicht der Fall, wird ein Leasingverhältnis als Operating Leasing eingestuft.

Als Leasinggeberin 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.

Die Bilanzierungsfolgen aus Sale-and-Lease-back-Transaktionen unterscheiden sich in Abhängigkeit davon, ob ein Verkauf vorliegt oder nicht. Zur Beurteilung ist mit Hilfe der Kriterien aus IFRS 15 zu prüfen, ob die Erfüllung einer Leistungsverpflichtung vorliegt. Liegt ein Verkauf vor, bucht der Leasingnehmer das verkaufte Leasingobjekt aus und setzt stattdessen ein Nutzungsrecht an. Der Wert ergibt sich aus dem Anteil des erhaltenen Nutzungsrechts an dem ursprünglichen Buchwert des ausgebuchten Leasingobjektes. Ein Verkaufsgewinn oder -verlust darf nur in Höhe des Betrags vereinnahmt werden, der sich auf die an den Leasinggeber transferierten Rechte bezieht. Sollte der Verkaufspreis nicht dem beizulegenden Zeitwert des Leasingobjektes entsprechen oder die nachfolgenden Zahlungen keine marktgerechten Konditionen aufweisen, sind Korrekturen vorzunehmen. Sind die Konditionen unter dem Marktniveau angesiedelt, ist

die Differenz als vorausgezahlte Leasingzahlung zu behandeln, liegen sie über dem Marktniveau, ist die Differenz als Darlehen des Leasinggebers zu bilanzieren. Liegt nach Prüfung der Kriterien in IFRS 15 kein Verkauf vor, bilanziert der Leasingnehmer den Vermögenswert weiterhin unverändert und erfasst eine finanzielle Verbindlichkeit in Höhe des Transferpreises, die nach IFRS 9 zu bilanzieren ist.

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten aktiviert.

In den Folgeperioden werden die Buchwerte jährlich um die auf die Lufthansa Group entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmens erhöht beziehungsweise vermindert. Auf die erstmalige Bewertung eines in dem Beteiligungsansatz enthaltenen Unterschiedsbetrags zwischen den Anschaffungskosten der Beteiligung und dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft werden die für die Vollkonsolidierung geltenden Grundsätze der Kaufpreisallokation entsprechend angewendet. Ein Werthaltigkeitstest wird in Folgeperioden nur durchgeführt, sofern ein Hinweis auf eine mögliche Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegt.

Finanzinstrumente

Finanzielle Vermögenswerte werden in der Lufthansa Group nach IFRS 9 in die Kategorien „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, „zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV)“, „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit und ohne Recycling)“ sowie in „Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung“ eingeteilt.

Die Kategorie „zu fortgeführten Anschaffungskosten“ besteht aus finanziellen Vermögenswerten, die Fremdkapitalinstrumente darstellen und deren Geschäftsmodell darin besteht, bis zur Endfälligkeit gehalten zu werden. Daneben weisen diese Instrumente festgelegte Zahlungsmodalitäten auf und stehen im Einklang mit dem Zahlungsstromkriterium, also der vertraglichen Vereinnahmung von Zins und Tilgung. Bei der Lufthansa Group fallen unter diese Position insbesondere Forderungen und Ausleihungen sowie Kassen- und Bankbestände. Je nach Restlaufzeit werden sie als langfristige beziehungsweise kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

In die Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ fallen Fremdkapitalinstrumente, deren Geschäftsmodell weder im Halten noch im Verkaufen liegt, oder solche, die die Zahlungsstrombedingung nicht erfüllen. Dies ist bei der Lufthansa Group in der Regel nicht der Fall. Daneben sind Eigenkapitalinstrumente grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen, sodass bei der Lufthansa Group in der Regel Aktien und Beteiligungen, die Finanzinstrumente darstellen, in dieser Kategorie erfasst werden. Derivate, die die Voraussetzung des Hedge Accounting nicht erfüllen, fallen ebenfalls in diese Kategorie.



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 insbesondere auf Wertpapiere in der strategischen Geldanlage zu.

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.

In beiden Fällen werden auch die dazugehörigen latenten Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

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, zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Finanzielle Vermögenswerte werden mit Ausnahme von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und finanziellen Vermögenswerten der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Kosten der Transaktion aktiviert. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zum Transaktionspreis bewertet. Bei finanziellen Vermögenswerten der Kategorie „zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ werden die Transaktionskosten aufwandswirksam 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.

Ein finanzieller Vermögenswert wird ausgebucht, wenn die Ansprüche auf Zahlung erlöschen oder der finanzielle Vermögenswert auf eine dritte Partei übertragen wird. Eine signifikante Änderung der vertraglichen Konditionen eines zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstruments führt zu seiner Ausbuchung und zum Ansatz eines neuen finanziellen Vermögenswerts. Nicht signifikante Änderungen führen zu einer Anpassung des Buchwerts ohne Ausbuchung des finanziellen Vermögenswerts.

In Fremdwährung valutierte Forderungen werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Wertpapiere wird der beizulegende Zeitwert aus dem an einem aktiven Markt notierten Preis ermittelt. Im Fall festverzinslicher Wertpapiere, die nicht notiert sind, wird der beizulegende Zeitwert aus der Differenz zwischen Effektiv- und Marktzinssatz zum Bewertungsstichtag ermittelt.

Bestehen an der Einbringbarkeit von Forderungen Zweifel, werden Wertberichtigungen gebildet und diese Forderungen entsprechend mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt. Spätere Wertaufholungen (Zuschreibungen) werden erfolgswirksam vorgenommen. Nach IFRS 9 wird bereits bei Zugang einer Forderung ein erwarteter Verlust erfasst, der das Kreditrisiko der Forderung vor dem Eintreten eines Ausfallereignisses berücksichtigt. Ein externes Kreditrisiko liegt für die Lufthansa Group insbesondere im Forderungsportfolio aus Lieferungen und Leistungen vor, für das ein erwarteter Verlust bilanziert wird.

Derivative Finanzinstrumente sind zum beizulegenden Zeitwert auf Basis von veröffentlichten Marktpreisen bewertet. Sofern kein an einem aktiven Markt notierter Preis existiert, wird auf andere geeignete Bewertungsmethoden zurückgegriffen. Geeignete Bewertungsmethoden umfassen alle Faktoren, die unabhängige sachkundige Marktteilnehmer bei der Preisbildung berücksichtigen würden und die anerkannte, gängige ökonomische Modelle zur Preisbildung von Finanzinstrumenten darstellen.

Die Lufthansa Group setzt entsprechend einer konzerninternen Richtlinie derivative Finanzinstrumente zur Sicherung von Zins- und Devisenkursänderungsrisiken sowie zur Absicherung des Treibstoffpreissrisikos ein. Basis ist die vom Vorstand definierte und von einem Ausschuss überwachte Sicherungspolitik. → **Erläuterung 45.**

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 in Rohöl und Gasöl abgeschlossen. In begrenztem Umfang können darüber hinaus auch Sicherungen in anderen Produkten wie Jet Fuel oder Gasöl Terminkontrakten 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, haben die Veränderungen des Marktwerts grundsätzlich keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis während der Laufzeit des Derivats. Sie werden erfolgsneutral in den entsprechenden Rücklagenpositionen erfasst. Ist



der gesicherte Zahlungsstrom eine Investition, wird zum Zeitpunkt des Fälligwerdens des Grundgeschäfts das bis dahin im Eigenkapital erfasste Ergebnis aus dem Sicherungsgeschäft mit den Anschaffungskosten der Investition verrechnet. In allen anderen Fällen wird der im Eigenkapital angesammelte Wert bei Fälligwerden des gesicherten Zahlungsstroms als Gewinn oder Verlust im Periodenergebnis berücksichtigt.

Im Fall des effektiven Teils einer wirksamen Absicherung von beizulegenden Zeitwerten, die als Fair Value Hedge designed sind, gleichen sich die Marktwertschwankungen des gesicherten Vermögenswerts beziehungsweise der gesicherten Schulden und die des Finanzinstruments in der Gewinn- und Verlustrechnung nahezu vollständig 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 46**) ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreisisiken abzuschließen.

Die Erstbewertung von **finanziellen Garantiezusagen** gegenüber Dritten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Finanzgarantien werden im Rahmen der Folgebewertung entweder der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ zugeordnet oder alternativ zum höheren Betrag aus dem ursprünglich angesetzten Betrag abzüglich, soweit zutreffend, der kumulierten, in Übereinstimmung mit IFRS 15 bereits erfolgswirksam erfassten Amortisationen beziehungsweise dem nach IAS 37 ermittelten Wert der vertraglichen Verpflichtung bewertet.

Emissionszertifikate

CO₂-Emissionszertifikate werden als immaterielle Vermögenswerte bilanziert und unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen. Sowohl entgeltlich erworbene als auch frei zugeteilte Rechte werden zu Anschaffungskosten bewertet; eine planmäßige Abschreibung findet nicht statt.

Mit dem im Oktober 2016 bei der International Civil Aviation Organization (ICAO) getroffenen Übereinkommen zum Klimaschutz – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) – werden seit 2021 wachstumsbedingte CO₂-Emissionen im internationalen Luftverkehr durch den Erwerb von Zertifikaten kompensiert. Konzeptionell werden im Rahmen von CORSIA alle Emissionen der Luftfahrtindustrie kompensiert, die über dem CO₂-Ausstoß des von der ICAO definierten Basiswerts liegen. Dieser beläuft sich für die Pilotphase (2021 bis 2023) auf das Emissionsvolumen des Jahres 2019 und für die Jahre 2024 bis 2035 auf 85 % der Emissionen aus dem Jahr 2019. In den Jahren 2021 und 2022 leistete die Lufthansa Group aufgrund des krisenbedingten weltweiten Rückgangs des Verkehrsaufkommens keine CORSIA-CO₂-Kompensationen. Das Gleiche wird für 2023 erwartet. Kompensationen unter CORSIA werden voraussichtlich erstmalig für das Jahr 2024 anfallen, was primär von der Geschwindigkeit der Erholung des Luftverkehrs in den an der CORSIA-Pilotphase teilnehmenden Staaten abhängig ist.

Vertragsvermögenswerte und Forderungen

Vertragsvermögenswerte stellen vertragliche Ansprüche auf den Erhalt von Zahlungen von Kundinnen und Kunden dar, bei denen die vertraglichen Leistungsverpflichtungen bereits erfüllt wurden, aber noch kein unbedingter Zahlungsanspruch entstanden ist. Forderungen werden ausgewiesen, wenn der Anspruch auf den Erhalt der Gegenleistung keiner Bedingung mehr unterliegt. Dies geschieht in der Regel, wenn der Konzern vertraglich berechtigt ist, eine Rechnung an die Kundin oder den Kunden auszustellen. Die Vertragsvermögenswerte betreffen im Wesentlichen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträge für Technik- und EDV-Leistungen. Im Hinblick auf erwartete Zahlungsausfälle erfolgen Wertberichtigungen auf die jeweiligen Bruttobeträge.

Vorräte

Der Posten „Vorräte“ umfasst nicht reparaturfähige Ersatzteile und Vermögenswerte, die im Rahmen der Produktion oder der Erbringung von Dienstleistungen verbraucht werden (Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe), bezogene Waren, unfertige und fertige Erzeugnisse sowie hierauf geleistete Anzahlungen. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten, die auf Basis von Durchschnittspreisen ermittelt werden, oder zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten bei Normalproduktivität. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/Herstellungskosten einerseits und Nettoveräußerungswert



andererseits. Als Nettoveräußerungswert werden die voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten angesetzt. Soweit Indikatoren für zukünftige Nichtgängigkeiten vorliegen, werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen.

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche

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 die Fortschreibung des Buchwerts für nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen wird ausgesetzt, sobald sie als zur Veräußerung oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft wurden. Während der ermittelte Abschreibungsbedarf aus der letztmaligen Bewertung vor Umgliederung unter den außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst wird, werden jegliche Folgebewertungseffekte der ausgewiesenen kurzfristigen Vermögenswerte mit Verkaufsabsicht, beispielsweise aufgrund schwankender Wechselkurse, innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen beziehungsweise Erträge erfasst.

Aufgegebene Geschäftsbereiche sind nicht im Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen enthalten und werden in der Gewinn- und Verlustrechnung in einem gesonderten Posten als Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen dargestellt.

Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen den Kassenbestand, erhaltene Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten. Zahlungsmittel-Äquivalente sind kurzfristig liquidierbare Finanzinvestitionen. Sie haben bei Erwerb beziehungsweise zum Anlagezeitpunkt eine maximale Laufzeit von drei Monaten.

Pensionsrückstellungen

Die angesetzte Pensionsrückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Defined Benefit Obligation, DBO) am Bilanzstichtag abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Regelungen zur Wertobergrenze eines Überhangs des Planvermögens über die Verpflichtung (Asset Ceiling).

Die DBO wird jährlich von unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen nach der in IAS 19 vorgeschriebenen Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit

Method) für leistungsorientierte Altersversorgungspläne berechnet. Der bilanziellen Bewertung der Verpflichtung liegen verschiedene versicherungsmathematische Annahmen zugrunde.

Die Bewertung von Kapitalkontenplänen erfolgt mit dem Marktwert der den individuellen Kapitalkonten zugerechneten Vermögenswerte zum Stichtag, wobei ein individueller Abgleich mit dem Leistungsbarwert der bei Eintritt des Versorgungsfalles zu gewährenden Mindestleistung in Höhe der bereits eingezahlten Beiträge, bewertet unter Berücksichtigung der Prämissen der Leistungspläne, erfolgt. Risikobeiträge, die der Arbeitgeber zur zusätzlichen Absicherung vorzeitiger Versorgungsfälle gewährt, sind im laufenden Dienstzeitaufwand erfasst.

Für die Bewertung sind insbesondere Annahmen über den langfristigen Gehalts- und Rententrend sowie die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen. Die Annahmen zum Gehalts- und Rententrend stützen sich auf in der Vergangenheit beobachtete Entwicklungen, berücksichtigen das länderspezifische Zins- und Inflationsniveau sowie die jeweiligen Arbeitsmarktentwicklungen. Die Schätzung der durchschnittlichen Lebenserwartung beruht auf anerkannten biometrischen Rechnungsgrundlagen.

Der für die Abzinsung der jeweiligen künftigen Zahlungsverpflichtungen verwendete Zinssatz basiert auf der Rendite hochwertiger, währungskongruenter Unternehmensanleihen. Für die Bestimmung des Zinssatzes für die EUR-Währungszone werden Anleihen 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 herangezogen. Seit dem Geschäftsjahr 2022 werden im Rahmen der Extrapolation die Renditen von Anleihen öffentlicher Emittenten der Eurozone zur Verbesserung des Schätzverfahrens, insbesondere im Bereich langer Laufzeiten, herangezogen.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die aus der regelmäßig durchzuführenden Anpassung von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, werden unter Berücksichtigung latenter Steuern direkt erfolgsneutral im Eigenkapital in der Periode ihrer Entstehung erfasst. Ebenfalls erfolgsneutral auszuweisen sind Differenzen zwischen dem am Periodenanfang ermittelten Zinsertrag aus Planvermögen auf Basis des auch zur Abzinsung der Pensionsverpflichtungen verwendeten Zinssatzes und dem am Ende der Periode tatsächlich festgestellten Ertrag aus Planvermögen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste sowie das vom erwarteten Ergebnis abweichende tatsächliche Ergebnis aus dem Planvermögen sind Bestandteil der Neubewertungskomponente (Remeasurement).

Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand und Effekte aus Planabgeltungen werden sofort erfolgswirksam erfasst.



Zahlungen an Versorgungsträger für beitragsorientierte Versorgungszusagen, für die der Versorgungsträger beziehungsweise die leistungsempfangende Person die finanziellen Risiken übernimmt, werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine aus einem vergangenen Ereignis resultierende gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Vermögensabfluss führt, der zum Bilanzstichtag zuverlässig geschätzt werden kann.

Die Rückstellungshöhe wird gemäß bestmöglicher Schätzung festgelegt. Bei der Bewertung von Rückstellungen werden Erfahrungswerte aus der Vergangenheit, aktuelle Kosten- und Preisinformationen sowie Einschätzungen interner und externer Sachverständiger genutzt.

Rückstellungen für Wartungsverpflichtungen aus Leasingverträgen werden auf Basis der vertraglichen Wartungs- beziehungsweise Ausgleichszahlungsverpflichtungen unter Berücksichtigung des aktuellen Wartungszustands im Vergleich zu dem vereinbarten Zustand bei Rückgabe gebildet.

Rückstellungen für Einreichungsverpflichtungen von Emissionszertifikaten werden auf Basis der durchschnittlichen Anschaffungskosten der Zertifikate ermittelt, die für die Einreichung im jeweiligen Register vorgesehen sind. Werden zur Abdeckung der Abgabeverpflichtung Termingeschäfte auf Emissionsrechte abgeschlossen, fließen diese mit den vereinbarten Terminkursen in die Ermittlung der Rückstellung ein. Darüber hinaus bestehende Unterdeckungen werden zum Marktwert am Bilanzstichtag in die Rückstellungsbildung einbezogen.

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 Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte sowie eventuelle Vergleichskosten ab. Für die Beurteilung werden interne und externe Rechtsanwältinnen und 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 Ermittbarkeit bilanziell nicht vorgesorgt wurde oder die über die hierfür gebildete Rückstellung und die Versicherungsdeckung hinausgehen.

Rückstellungen für Restrukturierungen und Abfindungen werden nur erfasst, wenn eine faktische Verpflichtung vorliegt. Diese besteht, wenn ein formaler Restrukturierungsplan beschlossen wurde, der den betroffenen Geschäftsbereich beziehungsweise den betroffenen Teil eines Geschäftsbereichs, den Standort und die Anzahl der betroffenen Mitarbeitenden sowie die detaillierte Schätzung der damit verbundenen Kosten und den Zeitplan enthält. Zusätzlich müssen den betroffenen Mitarbeitenden die Eckpunkte des Plans mitgeteilt worden sein. Die Rückstellungen für Restrukturierung beinhalten nur die den Restrukturierungsmaßnahmen direkt zuordenbaren Aufwendungen, die notwendig für die Restrukturierung sind und nicht mit dem zukünftigen operativen Geschäft in Verbindung stehen. Dies sind zum Beispiel Aufwendungen für Abfindungszahlungen an Mitarbeitende.

Rückstellungen für drohende Verluste aus bestehenden Verträgen werden auf Basis der erwarteten zukünftigen direkt zurechenbaren Kosten und Erträge sowie eventueller Möglichkeiten zur vorzeitigen Beendigung der betroffenen Vertragsverhältnisse gebildet.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einer Vermögensbelastung führen, werden in Höhe des Barwerts des erwarteten Vermögensabflusses unter Berücksichtigung absehbarer Preissteigerungen gebildet.

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Rückstellungen in Fremdwährung sind zum Stichtagskurs umgerechnet.

Konnte keine Rückstellung gebildet werden, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt war, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen beziehungsweise erläutert.

Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten werden zunächst zu ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert entspricht näherungsweise dem Buchwert.

In den Folgeperioden erfolgt die Bewertung zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

In Fremdwährung valutierte Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet.



Für Verpflichtungen aus **aktienbasierten Vergütungen mit Barausgleich** wird eine nach IFRS 2 vorgeschriebene Bewertung zu beizulegenden Zeitwerten durchgeführt. Der beizulegende Zeitwert wird bei der erstmaligen Erfassung sowie zu jedem Abschlussstichtag und am Erfüllungstag bewertet. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts erfolgt mit Hilfe der finanzmathematischen Methode der Monte-Carlo-Simulation. Die Verbindlichkeit wird auf Basis des so ermittelten beizulegenden Zeitwerts unter Berücksichtigung der noch verbleibenden Programmlaufzeit passiviert und Wertänderungen im Personalaufwand erfolgswirksam erfasst.

Die Kosten von **Transaktionen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente** werden unter Anwendung eines geeigneten Bewertungsmodells mit dem beizulegenden Zeitwert zu dem Zeitpunkt bewertet, zu dem die Gewährung erfolgt. Diese Kosten werden, zusammen mit einer entsprechenden Erhöhung des Eigenkapitals (sonstige neutrale Rücklagen), über den Zeitraum, in dem die Dienst- und gegebenenfalls die Leistungsbedingungen erfüllt werden (Erdienungszeitraum), in den Aufwendungen für Leistungen an Arbeitnehmer erfasst. Der verwässernde Effekt der ausstehenden Aktienoptionen wird bei der Berechnung des Ergebnisses je Aktie (verwässert) als zusätzliche Verwässerung berücksichtigt. Einzelheiten der in das Modell eingeflossenen Prämissen und der Ausgestaltung der Aktienprogramme finden sich in → **Erläuterung 40**.

Vertragsverbindlichkeiten

Eine Vertragsverbindlichkeit ist eine Verpflichtung des Konzerns gegenüber einer Kundin/einem Kunden, Güter zu liefern oder Dienstleistungen zu erbringen, für die die Kundin/der Kunde bereits Leistungen, zum Beispiel in Form von Anzahlungen, erbracht hat. Vertragsverbindlichkeiten werden als Erlöse erfasst, sobald der Konzern seine vertraglichen Verpflichtungen erfüllt. Vertragsverbindlichkeiten im Konzern betreffen die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, nicht eingelösten Meilen aus Kundenbindungsprogrammen, Fertigungsaufträgen sowie sonstige Vertragsverbindlichkeiten.

Verkaufte Flugdokumente werden bis zu ihrer Ausnutzung als **Verpflichtung aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten** passiviert. Kupons, die voraussichtlich nicht mehr abgeflogen werden, werden in Höhe ihres geschätzten Werts erfolgswirksam als Erlöse aus den Verkehrsleistungen vereinnahmt. Die Schätzung stützt sich dabei auf statistische Vergangenheitsdaten. In den Vorjahren erfolgte aufgrund der Corona-Pandemie und des damit einhergehenden erhöhten Bestands an Tickets für ausgefallene und umbuchbare Flüge eine Anpassung der Parameter für die Realisierung von verfallenden Flugkupons aus der Vergangenheit.

Mit dem Ziel der dauerhaften **Kundenbindung** setzt die Lufthansa Group verschiedene Meilenbonusprogramme ein. Teilnehmende des Miles & More-Programms, das das bedeutendste Meilenbonusprogramm innerhalb der Lufthansa Group darstellt, können Bonusmeilen sowohl auf Flügen der Fluggesellschaften der Lufthansa Group als auch bei einer Vielzahl von Kooperationspartnern (darunter andere Airlines, Hotels, weltweit operierende Mietwagenunternehmen,

Finanz- und Versicherungsinstitute, Telekommunikationsunternehmen, Unternehmen des Einzelhandels, Automobilclubs etc.) ansammeln und auch einlösen. Entsprechend den vertraglichen Teilnahmebedingungen verfallen Meilen drei Jahre nach Gewährung, soweit sie nicht durch einen Vielfliegerstatus oder Kreditkartennutzung geschützt sind.

Für die Bewertung der Prämienansprüche, die auf Flügen von Fluggesellschaften der Lufthansa Group angesammelt werden, wird ein beobachtetes Ausnutzungsverhalten der Vergangenheit zugrunde gelegt. Meilen, die voraussichtlich für Flüge mit Fluggesellschaften der Lufthansa Group eingesetzt werden, werden anhand der durchschnittlichen Preise der Prämienflüge beziehungsweise Upgrades und der durchschnittlich eingesetzten Meilen bewertet. Der Preis wird dabei auf Basis des gewichteten Ausnutzungsverhaltens in verschiedenen geographischen 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.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst, wenn hinreichende Sicherheit darüber besteht, dass die Zuwendung erlangt wird und der Konzern alle damit verbundenen Bedingungen einhält.

Zuwendungen der öffentlichen Hand für den Erwerb von Sachanlagevermögen werden in den sonstigen Verbindlichkeiten als passivische Abgrenzungsposten berücksichtigt und linear über die geschätzte Nutzungsdauer des entsprechenden Vermögenswerts ertragswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Zuwendungen von nichtmonetären Vermögenswerten werden erst dann erfolgswirksam bilanziert, wenn die notwendigen Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Bis dahin sind die entsprechenden Beträge ebenfalls unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten zu zeigen.



Steuerforderungen/-verbindlichkeiten

Für in ihrer Höhe und/oder der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens nach nicht sichere Ansprüche oder Verpflichtungen gegenüber den jeweiligen Finanzbehörden werden Steuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten auf Basis der besten Schätzung oder des Erwartungswerts gebildet. Auf in diesem Zusammenhang bestehende Eventualverbindlichkeiten oder -forderungen wird bei Bedarf gesondert eingegangen.

Latente Steuerposten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 für temporäre Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen den Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften und dem Konzernabschluss gebildet. Steuerliche Verlustvorträge, die wahrscheinlich zukünftig genutzt werden können, werden in Höhe des latenten Steueranspruchs aktiviert. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche nutzbar, das heißt werthaltig, sind, wird auf die Ergebnisplanungen der Gesellschaften sowie konkret umsetzbare Steuerstrategien zurückgegriffen. Der für die Wahrscheinlichkeitsbeurteilung betrachtete Planungszeitraum bestimmt sich nach den Umständen bei der jeweiligen Konzerngesellschaft und beträgt im Regelfall vier Jahre, soweit keine überzeugenden Nachweise für eine etwaige längere Nutzung über den generellen Horizont der offiziellen Konzernplanung hinaus vorliegen. Weitere Aspekte bei der Beurteilung sind die Ursache von Verlusten, das Vorhandensein einer Verlusthistorie sowie die Umsicht bei der Berücksichtigung zukünftiger Risiken in den jeweiligen Planungen. Im Hinblick auf die während der Corona-Krise erwirtschafteten hohen Verluste in Deutschland wurden längere Planungszeiträume und eine Abwägung von qualitativen Indikatoren bei der Analyse verwendet. Für Gesellschaften mit einer operativen, nicht schockbedingten Verlusthistorie wurden in der Regel keine latenten Steuern auf Verlustvorträge aktiviert. → **Erläuterung 15.**

Tatsächliche Ertragsteuern

Die Lufthansa Group ist in verschiedenen Ländern ertragsteuerpflichtig. Zur Ermittlung der Ertragsteuerschulden sind wesentliche Annahmen erforderlich. Es gibt Geschäftsvorfälle und Berechnungen, deren endgültige Besteuerung während des gewöhnlichen Geschäftsverlaufs nicht abschließend ermittelt werden kann. Die Höhe der Verpflichtungen, die sich aus den zukünftigen Feststellungen erwarteter Steuerprüfungen ergeben können, basiert auf Schätzungen, ob und in welcher Höhe zusätzliche Ertragsteuern fällig werden. Die den Schätzungen zugrunde liegenden Annahmen werden laufend überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dennoch kann es in der Periode der endgültigen Ermittlung der Besteuerung zu abweichenden Steuerzahlungen kommen.



ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

4 Erlöse aus den Verkehrsleistungen

Die Lufthansa Group ordnet die Erlöse in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung den Bereichen Passagier-Airlines, Logistik, Technik sowie den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zu. Die Erlöse des aufgegebenen Geschäftsbereich Catering werden gesondert als Teil des Ergebnisses aus aufgegebenen Geschäftsbereichen ausgewiesen.

Tabelle T067 zeigt eine Aufgliederung der Verkehrserlöse nach den unterschiedlichen Geschäftsmodellen.

T067 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2023							2022						
	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Passagier-Airlines ²⁾	27.151	18.778	5.165	519	1.827	420	442	21.434 ³⁾	14.768 ³⁾	4.104 ³⁾	488 ³⁾	1.215 ³⁾	447	412
Lufthansa German Airlines	15.011							11.969 ³⁾						
SWISS ²⁾	5.820							4.688 ³⁾						
Austrian Airlines	2.268							1.780 ³⁾						
Brussels Airlines	1.466							1.140						
Eurowings ²⁾	2.586							1.857						
Logistik	2.775	1.395	317	93	867	30	73	4.430	2.363	484	152	1.299	51	81
Summe	29.926							25.864³⁾						

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⁾ Vorjahreswerte aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die aufgegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

Die Steigerung der Verkehrserlöse ergab sich aus einem erhöhten Absatz in Verbindung mit verbesserten streckenbezogenen Durchschnittserlösen.

In den Verkehrserlösen in Höhe von 29.926 Mio. EUR (Vorjahr: 25.864 Mio. EUR) sind Fracht- und Posterlöse in Höhe von 3.225 Mio. EUR (Vorjahr: 5.159 Mio. EUR) enthalten. Davon entfallen 2.775 Mio. EUR (Vorjahr: 4.430 Mio. EUR) auf das Geschäftsfeld Logistik. Die übrigen Fracht- und Posterlöse in Höhe von 450 Mio. EUR (Vorjahr: 729 Mio. EUR) wurden durch die Frachtraumvermarktung auf Passagierflügen von SWISS und Eurowings erzielt.

5 Andere Betriebserlöse

Tabelle T068 zeigt eine Aufgliederung der anderen betrieblichen Erlöse nach Kategorien (Arten von Services) und geografischer Verteilung.

T068 ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2023							2022						
	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Technik	4.389	1.552	1.393	202	887	244	111	4.004	1.458	1.420	127	719	210	70
Technikleistungen	3.710							3.608						
Sonstige Betriebserlöse	679							396						
Passagier-Airlines	490	433	29	2	21	1	4	467 ²⁾	384	42 ²⁾	3	25	7 ²⁾	6
Logistik	152	88	47	-	10	7	-	152	84	61	-	1	6	-
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	485	330	42	19	66	18	10	408	285	38	16	46	16	7
EDV-Leistungen	175							157						
Reisemanagement	243							188						
Übrige	67							63						
Summe	5.516							5.031²⁾						

¹⁾ Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

²⁾ Vorjahreswert aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die angegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

Die Technikleistungen stellen den größten Teil der Außenumsätze des Geschäftsfelds Technik dar. Weitere Umsätze des Geschäftsfelds Technik aus Materialverkäufen, Material- und Triebwerksverleih sowie logistischen Leistungen sind den sonstigen Leistungen zugeordnet.

Die anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus Kundenaufträgen, die über einen bestimmten Zeitraum erfüllt werden. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Leistungen im Bereich Technik und IT-Services.

6 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

T069 BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	2023	2022
Erhöhung/Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	42	6
Andere aktivierte Eigenleistungen	685	348
	727	354

Die anderen aktivierten Eigenleistungen entfallen auf Flugzeug- und Triebwerksüberholungen. Die Zunahme im Vergleich zum Vorjahreszeitraum beruht auf einer deutlichen Erhöhung der Anzahl der Wartungsereignisse aufgrund der deutlichen Ausweitung der Flottennutzung.

7 Sonstige betriebliche Erträge

T070 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2023	2022 ¹⁾
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	1.041	1.168
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	357	341
Schadensersatzleistungen	201	24
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	115	21
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	77	52
Mieterträge	36	35
Serviceleistungen Konzern	33	41
Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	19	38
Personalüberlassung	18	16
Provisionserträge	10	11
Subventionen	9	9
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	4	2
Übrige betriebliche Erträge	493	422
	2.413	2.180

¹⁾ Vorjahreswert aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die aufgegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten (ohne Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen im Entstehungs- und im Zahlungszeitpunkt sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daneben werden die Erträge aus Kurssicherungsgeschäften hier erfasst. Korrespondierend werden Kursverluste aus diesen Vorgängen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. → **Erläuterung 11.** 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. Wesentliche Auflösungen entfielen auf abgegrenzte Aufwendungen für Lieferungen und Leistungen sowie auf gebildete Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften, für Ergebnisbeteiligungen und für Rechtsstreitigkeiten. Im Vorjahr betrafen wesentliche Auflösungen abgegrenzte Aufwendungen für Lieferungen und Leistungen sowie Rückstellungen für Restrukturierungsverpflichtungen. Der Aufwand aus in Vorjahren nicht ausreichend gebildeten Rückstellungen wird unter der jeweiligen primären Aufwandsart ausgewiesen.

Die Erträge aus Schadenersatzleistungen entfallen vor allem auf Entschädigungen von Lieferanten für die Überschreitung vertraglich zugesicherter Wartungskosten und Liefertermine für Flugzeuge und Leistungen von Versicherungen für Schäden an Flugzeugen.

Innerhalb der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen entfallen 108 Mio. EUR auf Buchgewinne aus veräußerten Flugzeugen (Vorjahr: 7 Mio. EUR). Diese Erträge sind vor allem im Zusammenhang mit der Veräußerung und der Rückmiete von zwölf Flugzeugen der Airbus A320-Familie angefallen. → **Erläuterung 23.**

Die Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen betreffen vor allem die Segmente Technik und Passagier-Airlines. Entgegen ursprünglichen Erwartungen waren Kundenforderungen einbringlich, für die zum letzten Stichtag Zahlungsausfälle als sehr wahrscheinlich angesehen worden waren.

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2023 Miet- und Leasingerträge in Höhe von 35 Mio. EUR (Vorjahr: 35 Mio. EUR) erfasst. Tabelle T071 stellt die für zukünftige Perioden vertraglich vereinbarten Leasingzahlungen dar.

T071 VERTRAGLICH VEREINBARTE LEASINGZAHLUNGEN (LEASINGGEBER)

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
bis 1 Jahr	17	20
mehr als 1 Jahr bis 2 Jahre	12	14
mehr als 2 Jahre bis 3 Jahre	10	10
mehr als 3 Jahre bis 4 Jahre	8	7
mehr als 4 Jahre bis 5 Jahre	6	6
mehr als 5 Jahre	46	53

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen.

8 Materialaufwand

T072 MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2023	2022 ¹⁾
Betriebsstoffe für Flugzeuge	7.931	7.601
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.662	2.123
Bezogene Waren	67	61
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	10.660	9.785
Gebühren	4.487	3.730
Fremdleistungen Technik	2.104	1.756
Borddienstleistungen	980	768
Charteraufwand	878	855
Fremdleistungen EDV	415	387
Flugunregelmäßigkeiten	271	224
Übrige bezogene Leistungen	583	468
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	9.718	8.188
	20.378	17.973

¹⁾ Vorjahreswert aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die aufgegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

Der Anstieg der Materialaufwendungen resultiert vor allem aus der Zunahme des Geschäftsvolumens sowie inflationsbedingten Kostensteigerungen. Gegenläufig wirkten sich Preis- und Währungseffekte im Zusammenhang mit Aufwendungen für Treibstoff aus.

Innerhalb der Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden auch die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf reparierfähige Ersatzteile ausgewiesen. Im Geschäftsjahr 2023 fielen hierbei keine außerplanmäßigen Abschreibungen und Wertberichtigungen an (Vorjahr: 78 Mio. EUR). Im Vorjahr betrafen 42 Mio. EUR Materialbestände in Russland, auf die der Konzern keinen Zugriff mehr hat.

Zu den Aufwendungen für Flugunregelmäßigkeiten zählen zum Beispiel die Übernachtungs- und Verpflegungsleistungen bei Verspätungen oder Zahlungen für Gepäckbeschädigungen. Direkte Kompensationszahlungen an die Kundinnen und Kunden werden gemäß IFRS 15 als Kürzung der Verkehrserlöse erfasst.

Die übrigen bezogenen Leistungen enthalten unter anderem Kosten für den Loungebetrieb und Kosten im Zusammenhang mit dem Meilenprogramm.

9 Personalaufwand

T073 PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2023	2022 ¹⁾
Löhne und Gehälter	6.770	5.804
Soziale Abgaben	996	880
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	578	593
	8.344	7.277

¹⁾ Vorjahreswert aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die aufgegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

Der Anstieg der Personalaufwendungen resultiert insbesondere aus tariflichen Gehaltssteigerungen, dem Anstieg von variablen Vergütungsbestandteilen sowie dem Wegfall von Kurzarbeit, die sich im Vorjahr noch aufwandsmindernd ausgewirkt hatte. Bereinigt um die Mitarbeiterzahlen des veräußerten Geschäftsbereichs Catering ergab sich eine Erhöhung der durchschnittlichen Mitarbeiteranzahl von 6 %, was ebenfalls für den Anstieg des Personalaufwands ursächlich ist.

Gegenläufig wirken sich die gesunkenen Aufwendungen für Altersteilzeit (2023: 97 Mio. EUR; Vorjahr: 134 Mio. EUR), Abfindungen (2023: 10 Mio. EUR; Vorjahr: 34 Mio. EUR) sowie die betriebliche Altersversorgung (2023: 578 Mio. EUR; Vorjahr: 593 Mio. EUR) aus. Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen ausgewiesen. → Erläuterung 36.

T074 MITARBEITENDE

	Im Jahres- durchschnitt 2023	Im Jahres- durchschnitt 2022	Zum 31.12.2023	Zum 31.12.2022
Bodenpersonal	67.089	65.919	52.426	68.016
Bordpersonal im Einsatz	41.760	39.905	42.611	40.248
Personal	108.849	105.824	95.037	108.264
Personal in Ausbildung	1.415	1.065	1.640	1.245
	110.264	106.889	96.677	109.509

Der Jahresdurchschnitt wird unter Berücksichtigung des Zeitpunkts von Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet.

10 Abschreibungen

Die Gesamtabschreibungen betrugen 2.242 Mio. EUR (Vorjahr: 2.245 Mio. EUR).

T075 ABSCHREIBUNGEN

in Mio. €	2023	2022 ¹⁾
Planmäßige Abschreibungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	88	95
Planmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge	1.764	1.709
Planmäßige Abschreibungen auf anderes Sachanlagevermögen	376	395
Gesamte planmäßige Abschreibungen	2.228	2.199
Wertminderung auf Firmenwerte	–	–
Wertminderung auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	5	21
Wertminderung auf Flugzeuge und Reservetriebwerke	–	18
Wertminderung auf anderes Sachanlagevermögen	–	1
Wertminderung auf Nutzungsrechte	–	3
Wertminderung auf Finanzanlagen	9	3
Gesamte Wertminderung	14	46
Gesamte Abschreibungen	2.242	2.245

¹⁾ Vorjahreswert aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die angegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

Die planmäßigen Abschreibungen veränderten sich gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig.

Im Geschäftsjahr 2023 betreffen die außerplanmäßigen Abschreibungen von 14 Mio. EUR die Passagier-Airlines (8 Mio. EUR) und die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen (6 Mio. EUR).

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden weitere außerplanmäßige Abwertungen in Höhe von 32 Mio. EUR (Vorjahr: 14 Mio. EUR) erfasst. Diese Wertminderungen betreffen die bereits in die Vermögenswerte zum Verkauf umgegliederten Airbus A380 und resultieren aus weiteren Kaufpreisreduzierungen infolge von unwetterbedingten Beschädigungen. Im Vorjahr entfielen auf diesen Sachverhalt außerplanmäßige Abwertungen von 14 Mio. EUR.

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen**T076 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**

in Mio. €	2023	2022 ¹⁾
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	993	1.051
Personalabhängiger Aufwand	935	701
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	617	510
Verkaufsprovisionen für Agenturen	356	292
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	341	302
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	312	266
Kreditkartenprovisionen	281	240
Werbung und Verkaufsförderung	281	229
Sonstige Serviceleistungen	206	182
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	63	65
Sonstige Steuern	62	71
Wertberichtigungen auf Forderungen	61	79
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	48	48
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	33	26
Übrige betriebliche Aufwendungen	573	476
	5.162	4.538

¹⁾ Vorjahreswert aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die angegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultiert insbesondere aus gestiegenen Vertriebs- und Marketingkosten sowie höheren Crewreisekosten infolge der Ausweitung des Flugbetriebs. Teilweise kompensierend wirkte sich der Rückgang der Fremdwährungsverluste aus.

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten (außer Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen im Entstehungs- und im Zahlungszeitpunkt, Aufwendungen aus der Kurssicherung sowie Kursverluste aus der Bewertung zum Stichtagskurs. → **Erläuterung 7.** Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen von Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Die personalabhängigen Aufwendungen enthalten unter anderem Reise- und Schulungskosten für eigene Mitarbeitende sowie Kosten für Fremdpersonal.

In den Mietaufwendungen sind Erhaltungsaufwendungen von Immobilien in Höhe von 158 Mio. EUR (Vorjahr: 141 Mio. EUR) enthalten.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen betreffen mit 32 Mio. EUR (Vorjahr: 43 Mio. EUR) überwiegend vom Zahlungsausfall unmittelbar bedrohte Kundenforderungen. Daneben wurden im Rahmen der Anwendung des Expected-Credit-Loss-Modells gemäß IFRS 9 Wertberichtigungen in Höhe von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR) im Hinblick auf bestehende allgemeine Ausfallrisiken gebildet. Im Vorjahr betrafen 20 Mio. EUR Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg.

Von den Beratungs- und Rechtsaufwendungen betreffen insgesamt 39 Mio. EUR (Vorjahr: 37 Mio. EUR) Kosten im Zusammenhang mit Unternehmenstransaktionen.

12 Beteiligungsergebnis

T077 BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2023	2022 ¹⁾
Ergebnis aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen	103	20
Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen	18	-35
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	121	-15
Dividenden aus sonstigen Gemeinschaftsunternehmen	8	10
Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen	2	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	54	33
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-16	-34
Dividenden aus übrigen Beteiligungen	44	28
Übriges Beteiligungsergebnis	92	38
	213	23

¹⁾ Vorjahreswert aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die angegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

Die Verbesserung des Ergebnisses aus at equity bewerteten Finanzanlagen resultiert aus der Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sunexpress). Neben einer deutlichen Ergebnissteigerung verzeichnete die Gesellschaft im Geschäftsjahr einen Steuerertrag im Zusammenhang mit der Einführung einer Inflationskorrektur in der Steuerbilanz. Die übrigen nach der At-equity-Methode bewerteten Unternehmen erzielten insgesamt ein ausgeglichenes Ergebnis.

Erträge und Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen.

13 Zinsergebnis

T078 ZINSEERGEBNIS

in Mio. €	2023	2022 ¹⁾
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	7	3
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	238	65
Zinserträge	245	68
Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen	-77	-83
Zinsaufwand sonstige Rückstellungen	-9	-7
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-507	-387
Zinsaufwendungen	-593	-477
	-348	-409

¹⁾ Vorjahreswert aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die angegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

Das Zinsergebnis umfasst Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9 aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die nicht zum beizulegenden Zeitwert über die GuV klassifiziert sind.

Das Zinsergebnis hat sich im Vorjahresvergleich um 61 Mio. EUR verbessert. Dies resultiert im Wesentlichen aus den im Zusammenhang mit dem gestiegenen Zinsniveau um 177 Mio. EUR gestiegenen Erträgen aus der Anlage von Finanzmitteln. Gegenläufig wirkten die um 120 Mio. EUR gestiegenen Zinsaufwendungen für am Kapitalmarkt aufgenommene Finanzmittel.

14 Übrige Finanzposten

T079 ÜBRIGE FINANZPOSTEN

in Mio. €	2023	2022
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften	41	274
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten	-42	-234
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	-127	35
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	-5	104
Ergebnis aus der Bewertung von Wertpapieren, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	91	84
Kurseffekte aus Finanzschulden	38	-24
	-4	239

Der Rückgang der übrigen Finanzposten hat im Wesentlichen die folgenden Ursachen.

Im Hinblick auf Währungsrisiken im Zusammenhang mit geplanten Flugzeugkäufen befindet sich die Lufthansa Group im US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Kaufpreiszahlungen in einer Nettozahlerposition. Durch die Verschiebungen von geplanten Flugzeugkäufen ergeben sich Ineffektivitäten bei den Investitionssicherungen. Für diese resultierten aus der Entwicklung des USD-Wechselkurses im Geschäftsjahr 2023 in der Position „Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen“ Aufwendungen in Höhe von 105 Mio. EUR (Vorjahr: Erträge in Höhe von 37 Mio. EUR).

Weiterhin betreffen Aufwendungen in Höhe von 7 Mio. EUR (Vorjahr: Erträge in Höhe von 107 Mio. EUR) die Bewertung von für die strategische Zinssicherung eingesetzten Derivaten, die der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ zugeordnet sind. Das zugrunde liegende Programm wurde im Jahr 2023 beendet.

Im Jahr 2023 führten die gegenläufigen Veränderungen der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten aus Fair Value Hedges zu einem ausgeglichenen Ergebnis (Vorjahr: Erträge in Höhe von 40 Mio. EUR).

15 Ertragsteuern

Im Geschäftsjahr 2023 ist ein Steueraufwand von 380 Mio. EUR (Vorjahr: Steueraufwand von 239 Mio. EUR) angefallen, der sich wie folgt zusammensetzt:

T080 ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2023	2022
Tatsächliche Ertragsteuern	109	137
Latente Steuern	271	102
davon aus temporären Differenzen	149	277
davon aus Verlustvorträgen	122	-175
	380	239

Die tatsächlichen Ertragsteuern enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer sowie sonstige im Ausland angefallene Ertragsteuern in Höhe von insgesamt 274 Mio. EUR (Vorjahr: 193 Mio. EUR). Darüber hinaus entfallen auf Vorjahre Steuererträge in Höhe von 165 Mio. EUR (Vorjahr: Steuerertrag von 55 Mio. EUR).

Die verwendeten Steuersätze für die Berechnung der latenten Steuern im Ausland betrugen im Geschäftsjahr 2023 unverändert zum Vorjahr 3,5 % bis 35,0 %. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen beziehungsweise verabschiedeten relevanten Steuervorschriften herangezogen.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2024 wurde in Deutschland das Gesetz zur Gewährleistung einer globalen Mindestbesteuerung für Unternehmensgruppen verabschiedet. Die Deutsche Lufthansa AG fällt aufgrund ihrer steuerlichen Ansässigkeit in Deutschland in den Anwendungsbereich des Gesetzes und hat auf Basis der letzten eingereichten Steuererklärungen, länderbezogener Berichterstattung und historischer Finanzdaten eine entsprechende Betroffenheitsanalyse durchgeführt. Basierend darauf erwartet die Lufthansa Group eine Erhöhung der laufenden Steuern um einen niedrigen bis mittleren zweistelligen Millionen Euro Betrag pro Jahr. Steuerwirkungen, die sich aus der künftigen Anwendung der Regelungen zur globalen Mindestbesteuerung ergeben können, werden bei der Ermittlung des Ansatzes von aktiven und passiven latenten Steuern nicht berücksichtigt.

Tabelle T081 zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Ergebnis vor Ertragsteuern mit einem Steuersatz von 25 % (Vorjahr: 25 %) multipliziert. Dieser ergibt sich als durchschnittlicher Schätzwert für den Organkreis der Konzernobergesellschaft und setzt sich aus einem Steuersatz von 15,825 % (Vorjahr: 15,825 %) für Körperschaftsteuer/Solidaritätszuschlag

und 9,175 % für Gewerbeertragsteuer (Vorjahr: 9,175 %) zusammen. Bei der Ermittlung des Steuersatzes für die Gewerbeertragsteuer wird berücksichtigt, dass insbesondere bei der Konzernobergesellschaft mit Sitz im Inland der Anteil des Gewerbeertrags, der auf die ausländischen Luftverkehrsbetriebsstätten entfällt, herauszurechnen ist.

T081 STEUERÜBERLEITUNGSRECHNUNG

in Mio. €	2023		2022	
	Bemessungs- grundlage	Steueraufwand	Bemessungs- grundlage	Steueraufwand
Erwarteter Ertragsteueraufwand	2.055	514	1.050	263
Steuerfreie Veräußerungsgewinne/ -verluste	-141	35	-62	16
Nichtabziehbare Aufwendungen	262	66	282	71
Steuerfreie Erträge	353	-88	164	-41
Steuerfreie Beteiligungserträge und Effekte aus Equity-Beteiligungen	183	-46	44	-11
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzernobergesellschaft sowie Effekte aus Steuersatzänderungen	-	8	-	-29
Periodenfremde Steuern	-	-80	-	-29
davon tatsächliche Steuern	-	-165	-	-55
davon latente Steuern	-	85	-	26
Effekte aus der Nutzung oder dem Nicht- ansatz von aktiven latenten Steuern	-	-43	-	6
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	-	366	-	246

Die Bemessungsgrundlage für den erwarteten Ertragsteueraufwand setzt sich zusammen aus dem Gewinn vor Steuern aus fortzuführenden Geschäftsbereichen in Höhe von 2.317 Mio. EUR (Vorjahr: 1.249 Mio. EUR) sowie dem Verlust vor Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen in Höhe von 261 Mio. EUR (Vorjahr: 198 Mio. EUR). Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand entfällt mit 380 Mio. EUR (Vorjahr: 239 Mio. EUR) auf fortzuführende Geschäftsbereiche und mit einem Steuerertrag in Höhe von 13 Mio. EUR (Vorjahr: Steueraufwand von 8 Mio. EUR) auf aufzugebene Geschäftsbereiche.

Der effektive Steuersatz bei Berücksichtigung von fortgeführten und nicht fortgeführten Geschäftsbereichen im Jahr 2023 betrug 18 % (Vorjahr: 23 %).

Auf temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen in Höhe von 153 Mio. EUR (Vorjahr: 158 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerschulden bilanziert, da es nicht wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen umkehren.

Die Steuerabgrenzungen 2023 und 2022 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

T082 LATENTE STEUERFORDERUNGEN UND -VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2023		31.12.2022	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorträge und Steuergutschriften	2.343	-	2.464	-
Pensionsrückstellungen	1.335	-	1.160	-
Immaterielles und Sachanlagevermögen	-	1.194	-	1.147
Finanzanlagevermögen	-	2	-	14
Marktbewertung Finanzinstrumente	-	62	-	276
Drohverlustrückstellung	49	-	53	-
Forderungen/Verbindlichkeiten/Übrige Rückstellungen	-	87	4	-
Vorräte	172	-	172	-
Vermögensgegenstände zum Verkauf	-	-	-	5
Sonstiges	-	-	-	-
Saldierungen	-840	-840	-925	-925
	3.059	505	2.928	517

Für Gesellschaften, die im Berichtsjahr oder im Vorjahr ein negatives steuerliches Ergebnis gezeigt haben, wurde neben einem latenten Steueranspruch auf temporäre Differenzen in Höhe von 1.068 Mio. EUR (Vorjahr: 879 Mio. EUR) ein latenter Steueranspruch auf Verluste in Höhe von 1.943 Mio. EUR (Vorjahr: 1.960 Mio. EUR) aktiviert. In diesen Fällen einer Verlusthistorie wurde auf Basis von steuerlichen Ergebnisplanungen eine Abwägung der Indikatoren für das Vorhandensein zukünftig ausreichender steuerlicher Einkommen vorgenommen. Die Aktivierung erfolgte nur in den Fällen und in dem Umfang, wie diese Analysen hierfür eine überwiegende Wahrscheinlichkeit ergaben.

Von den aktivierten latenten Steueransprüchen auf Verlustvorträge entfielen 1.888 Mio. EUR (Vorjahr: 1.847 Mio. EUR) auf die Organschaft der Deutschen Lufthansa AG. Der im Geschäftsjahr entstandene Verlustvortrag wurde dabei vollständig aktiviert. Grundlage hierfür bildete eine langfristige Steuerplanung auf Basis der aktuellen Unternehmensplanungen. Sowohl externe Prognosen zum Beispiel des Branchenverbands IATA als auch die internen Planungen gehen derzeit davon aus, dass es sich bei der Verlustentstehung um einen exogenen Schock handelte, der in den nächsten Jahren überwunden sein wird und der nicht grundsätzlich die nachhaltige Profitabilität der Branche oder der Gesellschaft infrage stellt. Die Deutsche Lufthansa AG hat in der Vergangenheit gezeigt, dass über langfristige Zeiträume positive steuerliche Ergebnisse erzielt werden konnten, und die Unternehmensplanungen weisen eine Rückkehr zu nachhaltig positiven Steuerergebnissen ab dem Jahr 2025 und für die Folgejahre aus. Auf Basis dieser externen und internen Indikatoren sowie der Tatsache, dass nach geltendem Recht in Deutschland der steuerliche Verlustvortrag keiner zeitlichen Begrenzung unterliegt, geht das Unternehmen davon aus, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig ausreichend positive Steuerergebnisse vorliegen werden, um die aktiven Steuerlatenzen vollumfänglich nutzen zu können. Damit unterliegt der Zeitraum der Nutzung zwar der Unsicherheit, die vollständige Nutzung als solche aus Sicht der Gesellschaft jedoch nicht. Weitere 82 Mio. EUR (Vorjahr: 24 Mio. EUR) betrafen Gesellschaften der Austrian Airlines.

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften bestehen bei Gesellschaften, die auch vor der Pandemie schon eine Verlusthistorie zu verzeichnen hatten, noch steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen in Höhe von 3.746 Mio. EUR (Vorjahr: 3.910 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten. Die Beträge enthalten unter anderem vortragsfähige, steuerliche Abzugsbeträge von Eigenkapitalverzinsungen („notional interest deduction“) für maltesische Gesellschaften, die erstmalig Berücksichtigung fanden, deren Nutzung als nicht hinreichend gesichert angesehen werden.

Von den Verlustvorträgen und Steuergutschriften in Höhe von 3.715 Mio. EUR, für die keine aktiven latenten Steuern erfasst wurden, verfallen 38 Mio. EUR im Jahr 2024. Von den darüber hinausgehenden Verlustvorträgen ist der überwiegende Teil unbegrenzt nutzbar und ein kleiner Teil wird nach 2033 verfallen.

16 Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen

Mit Vertrag vom 4. April 2023 hat die Deutsche Lufthansa AG alle wesentlichen Geschäftsaktivitäten des Segments Catering an das Private-Equity-Unternehmen AURELIUS Equity Opportunities SE & Co. KGaA, Grünwald, Deutschland, im Rahmen eines Carve-outs verkauft. Die Transaktion umfasst alle klassischen Cateringaktivitäten sowie das Onboard-Retail- und Food-Commerce-Geschäft. Hinzu kommen sämtliche Marken der LSG Group, der Onboard-Retail-Spezialist Retail InMotion (RiM) mit Sitz in Europa und SCIS Air Security Services in den USA. Die Transaktion wurde am 31. Oktober 2023 abgeschlossen. Entsprechend den Regelungen des IFRS 5 erfolgte erstmals ab März 2023 in der Gewinn- und Verlustrechnung eine Umgliederung der Einzelposten in die Position „Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen“; hierzu erfolgt eine korrespondierende Anpassung der Vorjahresvergleichszahlen.

Im Folgenden werden zusammenfassende Erläuterungen zum aufgegebenen Geschäftsbereich im Hinblick auf dessen Auswirkungen in der Gewinn- und Verlustrechnung, der Bilanz sowie der Kapitalflussrechnung gegeben.

Die Umsätze des aufgegebenen Geschäftsbereichs Catering verteilen sich wie folgt auf die Regionen:



T083 AUFGEGEBENES GESCHÄFTSSEGMENT CATERING – UMSATZERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2023							2022						
	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾	Summe	Europa ¹⁾	Nord-amerika ¹⁾	Mittel- und Südamerika ¹⁾	Asien und Pazifik ¹⁾	Nahost ¹⁾	Afrika ¹⁾
Catering	1.888	270	1.213	112	227	35	31	1.903	265	1.299	119	146	36	38
Cateringleistungen	1.574							1.577						
Erlöse Bordverkauf	214							207						
Sonstige Leistungen	100							119						

¹⁾ Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

In der Tabelle **T084** ist der Verlust aus aufgegebenen Geschäftsbereichen aufgegliedert. Die Werte zeigen die Geschäftstätigkeit mit Dritten des aufgegebenen Geschäftsbereichs Catering. Die Eliminierungsbuchungen aus der Aufwands- und Ertragskonsolidierung wurden dem aufgegebenen Geschäftsbereich zugeordnet.

Zur Anpassung des Nettovermögens des aufgegebenen Geschäftsbereichs an die erwarteten Zuflüsse aus dem Kaufvertrag wurde unter Berücksichtigung gegenläufiger latenter Steuereffekte im Verlauf des Geschäftsjahres 2023 eine Wertminderung von 95 Mio. EUR erfasst, die im Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen ausgewiesen wird. In dem auf nicht beherrschende Anteile entfallenden Ergebnis ist ein Gewinn von 4 Mio. EUR aus aufgegebenen Geschäftsbereichen (Vorjahr: Gewinn von 2 Mio. EUR) enthalten.

T084 AUFGEGEBENES GESCHÄFTSSEGMENT CATERING – GEWINN UND VERLUST

in Mio. €	2023	2022
Erträge	1.980	1.906
Aufwendungen	-1.903	-1.948
Ergebnis aus laufender Geschäftstätigkeit vor Steuern	77	- 42
Ertragsteuern	-24	-8
Ergebnis aus laufender Geschäftstätigkeit nach Steuern	53	- 50
Wertminderungsaufwand aus der Neubewertung zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten	-95	-156
Veräußerungsverlust	-65	-
Reklassifizierung erfolgsneutraler Währungsumrechnungsdifferenzen	-178	-
Ertragsteuern	37	-
Ergebnis nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-248	-206

Die verkauften Aktiva und Passiva aus dem aufgegebenen Geschäftssegment Catering setzen sich zum Verkaufszeitpunkt wie folgt zusammen:

T085 AUFGEGEBENE GESCHÄFTSBEREICHE – VERMÖGENSWERTE UND ZUGEHÖRIGE PASSIVA

in Mio. €	31.10.2023
Aktiva	
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	21
Sachanlagevermögen	428
Sonstige Vermögenswerte (langfristig)	23
Finanzanlagen (langfristig)	57
Latente Steuerforderungen	24
Vorräte	48
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	305
Bankguthaben und Kassenbestände	69
Summe	975
Passiva	
Pensionsrückstellungen	25
Sonstige Rückstellungen (langfristig)	13
Finanzschulden (langfristig)	137
Sonstige Verbindlichkeiten (langfristig)	49
Sonstige Rückstellungen (kurzfristig)	15
Finanzschulden (kurzfristig)	37
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	383
Summe	659

Folgende Beträge in der Kapitalflussrechnung sind dem aufgegebenen Geschäftssegment Catering zuzuordnen:

T086 AUFGEGEBENES GESCHÄFTSSEGMENT CATERING – KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. €	2023	2022
Nettozu-/abflüsse aus operativer Geschäftstätigkeit	- 30	77
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit	2	- 28
Nettozu-/abflüsse aus Geldanlagen	- 5	- 33
Nettozu-/abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen	- 3	- 61
Nettozu-/abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit	- 79	- 194

Unter Berücksichtigung der mit dem Verkauf abgehenden liquiden Mittel der LSG-Gesellschaften sowie den bereits gezahlten Teilen des Kaufpreises ergab sich ein Netto-Abfluss in Höhe von 14 Mio. EUR.

17 Ergebnis je Aktie

Das „unverwässerte“/„verwässerte“ Ergebnis je Aktie wird als Quotient aus dem Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktienanzahl ermittelt. Zur Ermittlung der durchschnittlichen Aktienanzahl wurden die für die Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zurückgekauften und wieder ausgegebenen Aktien in der Berechnung zeitanteilig berücksichtigt.

Aus der im Jahr 2020 begebenen Wandelanleihe haben sich noch keine Auswirkungen auf das Ergebnis je Aktie ergeben, da der Ausübungspreis für die Optionen im Berichtszeitraum über dem durchschnittlichen Aktienkurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG lag.

Auch die potenziellen Aktien im Zusammenhang mit der neuen aktienbasierten Vergütung haben aufgrund der verhältnismäßig geringen Anzahl keine Auswirkungen auf das Ergebnis je Aktie.

T087 ERGEBNIS JE AKTIE

in €	2023	2022
„Unverwässertes“/„Verwässertes“ Ergebnis je Aktie	1,40	0,66
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	1,61	0,84
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	- 0,21	- 0,18
Konzernergebnis	Mio. € 1.673	791
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	Mio. € 1.925	999
davon aus fortgeführten Geschäftsbereichen	Mio. € - 252	- 208
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl	Anzahl 1.195.534.545	1.195.485.644

Die Deutsche Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns weist für das Geschäftsjahr 2023 einen Bilanzgewinn nach HGB von 3.383 Mio. EUR aus. Vorstand und Aufsichtsrat beabsichtigen der Hauptversammlung am 7. Mai 2024 eine Dividende in Höhe von 0,30 EUR je Aktie vorzuschlagen. Dies entspricht einer Ausschüttungssumme von 359 Mio. EUR oder 21,5 Prozent des auf Aktionärinnen und Aktionäre der Gesellschaft entfallenden Konzernergebnisses 2023. Der verbleibende Betrag in Höhe von 3.024 Mio. EUR soll in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt werden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Aktiva

18 Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

T088 GESCHÄFTS- ODER FIRMENWERTE SOWIE IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE MIT UNBESTIMMTER NUTZUNGSDAUER

in Mio. €	Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung	Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2022	1.037	682	1.719
Kumulierte Abschreibungen	- 526	- 4	- 530
Buchwert 01.01.2022	511	678	1.189
Währungsdifferenzen	1	20	21
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	-	1	1
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	- 156	-	- 156
Buchwert 31.12.2022	356	699	1.055
Anschaffungskosten am 01.01.2023	1.039	702	1.741
Kumulierte Abschreibungen	- 683	- 3	- 686
Buchwert 01.01.2023	356	699	1.055
Währungsdifferenzen	-	27	27
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	- 18	- 2	- 20
Abschreibungen	- 40	-	- 40
Buchwert 31.12.2023	298	724	1.022
Anschaffungskosten am 31.12.2023	378	726	1.104
Kumulierte Abschreibungen	- 80	- 2	- 82

Sämtliche Firmenwerte sowie immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wurden im Geschäftsjahr 2023 einem regelmäßigen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen. Daneben besteht die Verpflichtung zu einer Werthaltigkeitsprüfung bei Vorliegen von Anzeichen für eine Wertminderung. Im Jahr 2023 wurden keine Anzeichen für Wertminderungen identifiziert.

Die Tests wurden auf der Ebene der kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU) auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten vorgenommen.

Allen Werthaltigkeitstests liegen genehmigte vierjährige Unternehmensplanungen zugrunde. Die verwendeten Umsatzwachstumsannahmen basieren auf diesen Planungen und externen branchenspezifischen Quellen (zum Beispiel IATA). Auf Konzernebene wurden in den Ergebnisplanungen der einzelnen Geschäftsbereiche Abschläge vorgenommen, die den Unsicherheiten in den Planungen Rechnung tragen sollen. Diese waren im Rahmen der Konzernplanung mit nachhaltig circa 10 % (Vorjahr: 6 %) auf die Adjusted EBIT-Größe angesetzt und wurden im Rahmen der Werthaltigkeitstests anteilig den Einheiten zugeordnet.

Die Nachfrage nach Flugreisen hat sich bereits deutlich erhöht und es wird bis Ende 2024 mit dem annähernden Erreichen der angebotenen Sitzkilometer-Kapazitäten des Vorkrisenniveaus gerechnet. Bis zum Ende des Detailplanungszeitraums wird auch weiterhin von wachsenden Märkten ausgegangen; allerdings bleiben einzelne Kundensegmente, insbesondere der Geschäftskundenbereich, zunächst hinter den historischen Kapazitäten zurück, während sich zum Beispiel der touristische Bereich besser entwickelt. Die weitere Entwicklung der Preise sowohl auf den Absatz- als auch auf den Beschaffungsmärkten sowie die Umlagemöglichkeiten steigender Kosten (zum Beispiel aufgrund geopolitischer Effekte, makroökonomischer Herausforderungen oder regulatorischer Maßnahmen) sind dabei als wichtige Erfolgsfaktoren anzusehen. Die verwendeten Margen basieren auf Erfahrungswerten der Vergangenheit beziehungsweise wurden auf der Grundlage erwarteter Stückelöse und kostenreduzierender Maßnahmen weiterentwickelt. Im Zusammenhang mit Treibstoff- und CO₂-Kosten wurden grundsätzlich Terminkurse für den Planungszeitraum zugrunde gelegt. Abweichend hiervon ist für den Zeitraum ab 2025 ein höherer geschätzter Treibstoffpreis von 120 USD/bbl angesetzt worden. Für SAF-Beimischungen wurden die gesetzlich vorgesehenen Beimischungsquoten bis 2027 sowie vorsichtig geschätzte Preise basierend auf den aktuellen Marktzuschlägen berücksichtigt. Für weiter in der Zukunft liegende Perioden wird derzeit keine verlässliche Grundlage für eine Preisentwicklung gesehen, wobei grundsätzlich davon ausgegangen wird, dass etwaige zusätzliche Kostenbelastungen nicht zu einer nachhaltigen Margenbelastung führen werden. Langfristige Investitionsquoten stützen sich auf Erfahrungswerte der Vergangenheit und berücksichtigen die in der Flottenplanung vorgesehenen Beschaffungen von Produktionsmitteln und deren Finanzierung. Kosten der Zentralfunktionen wurden den jeweiligen Einheiten nach verursachungsorientierten Schlüsseln zugeordnet.

Bei der Ermittlung der gewichteten Kapitalkosten werden auf Basis von Marktdaten Verschuldungsquoten, Beta-Faktoren und Fremdfinanzierungskosten einer jährlich überprüften Peer-group abgeleitet. Hierbei wurde eine Marktrisikoprämie von 7,5 % (Vorjahr: 7,5 %) zugrunde gelegt. Regionale Risiken werden durch entsprechende Risikozuschläge berücksichtigt.

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. Erworbene Slots weisen aufgrund ihrer nachhaltigen rechtlichen und wirtschaftlichen Bedeutung eine unbestimmte Nutzungsdauer auf. Die Buchwerte der Slots sowie der Marken wurden in die Werthaltigkeitsüberprüfung der jeweils kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU), der sie jeweils zuzurechnen sind, einbezogen. Die Tests wurden dann analog zu den oben beschriebenen Überprüfungen der Goodwill-Werthaltigkeit jeweils für die Gesamtheit der Vermögenswerte inklusive der Slots und/oder Marken der jeweiligen Einheiten und auf Basis der Unternehmensplanungen durchgeführt.

Auch bei einer Reduzierung der Umsatzwachstumsannahmen im Vergleich zu den in Tabelle → **T089** aufgeführten Werten um jeweils einen Prozentpunkt liegen die erzielbaren Beträge bei den Einheiten über den Buchwerten. Ebenso führen Verschlechterungen der Szenarien um jeweils einen Prozentpunkt im Hinblick auf die geplanten Adjusted EBIDA-Margen oder die verwendeten Diskontierungssätze bei den Werthaltigkeitstests für diese CGUs nicht zur Unterschreitung der jeweiligen Buchwerte durch die erzielbaren Beträge. Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben.



Tabelle T089 fasst die Buchwerte und die Annahmen der zuvor beschriebenen Tests zusammen:

T089 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN 2023

Bezeichnung der CGU	Lufthansa German Airlines	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Eurowings	Sonstige	Summe
Segment	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines		
Buchwert Firmenwert (31.12.)	253 Mio. €	–	–	45 Mio. €	–	–	298 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert Slots (31.12.)	76 Mio. €	161 Mio. €	23 Mio. €	–	36 Mio. €	–	296 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert Marken (31.12.)	–	279 Mio. €	107 Mio. €	37 Mio. €	–	5 Mio. €	428 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	–	–	–	–	–	–	–
Wesentliche Planungsprämissen							
Umsatzwachstum p. a. im Planungszeitraum	4,1 % bis 18,5 %	1,0 % bis 9,6 %	2,9 % bis 11,3 %	7,6 % bis 13,4 %	3,3 % bis 16,3 %	1,2 % bis 17,1 %	
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	
Adjusted EBIDA-Marge im Planungszeitraum ²⁾	9,1 % bis 11,5 %	17,8 % bis 18,7 %	8,0 % bis 9,7 %	10,6 % bis 12,7 %	5,7 % bis 6,8 %	9,7 % bis 16,7 %	
Adjusted EBIDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums ²⁾	11,5 %	18,6 %	9,7 %	12,7 %	6,8 %	10,1 % bis 16,7 %	
Diskontierungssatz (nach Steuern)	7,8 %	7,9 %	7,9 %	7,8 %	7,8 %	7,8 % bis 7,9 %	

T089 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN 2022

Bezeichnung der CGU	Lufthansa German Airlines	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Eurowings	LSG Group ¹⁾	Sonstige	Summe
Segment	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Catering		
Buchwert Firmenwert (31.12.)	253 Mio. €	–	–	45 Mio. €	–	58 Mio. €	–	356 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	–	–	–	–	–	156 Mio. €	–	156 Mio. €
Buchwert Slots (31.12.)	76 Mio. €	151 Mio. €	23 Mio. €	–	36 Mio. €	–	–	286 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	–	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert Marken (31.12.)	–	263 Mio. €	107 Mio. €	37 Mio. €	–	2 Mio. €	5 Mio. €	414 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen im Berichtszeitraum	–	–	–	–	–	–	–	–
Wesentliche Planungsprämissen								
Umsatzwachstum p. a. im Planungszeitraum	4,8 % bis 33,4 %	3,1 % bis 16,5 %	2,5 % bis 23,5 %	2,7 % bis 38 %	6,6 % bis 44,6 %	nicht anwendbar	–5,1 % bis 24,6 %	
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	nicht anwendbar	1,5 %	
Adjusted EBIDA-Marge im Planungszeitraum	7,1 % bis 11,4 %	15,5 % bis 17,1 %	7,0 % bis 9,2 %	9,7 % bis 11,4 %	7,3 % bis 7,7 %	nicht anwendbar	7,1 % bis 19,3 %	
Adjusted EBIDA-Marge nach Ende des Planungszeitraums	11,4 %	17,1 %	9,2 %	11,4 %	7,7 %	nicht anwendbar	9,0 % bis 12,1 %	
Diskontierungssatz (nach Steuern)	7,7 %	7,9 %	7,8 %	7,8 %	7,7 %	nicht anwendbar	7,7 % bis 7,9 %	

¹⁾ Bewertung orientiert an vorliegenden Angeboten für einen Verkauf innerhalb der nächsten vier Jahre.

²⁾ Adjusted EBIDA-Marge nach Umlage der Corporate Costs und Contingencies.

19 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

T090 SONSTIGE IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

in Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rech- ten und Werten	Selbst erstellte Software	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2022	1.488	188	116	1.792
Kumulierte Abschreibungen	-1.192	-161	-20	-1.373
Buchwert 01.01.2022	296	27	96	419
Währungsdifferenzen	5	-	-	5
Zugänge Konsolidierungskreis	1	-	-	1
Zugänge	18	-	62	80
Umbuchungen	33	21	-52	2
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-10	-2	-	-12
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	-92	-30	-	-122
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2022	251	16	106	373
Anschaffungskosten am 01.01.2023	1.522	212	123	1.857
Kumulierte Abschreibungen	-1.271	-196	-17	-1.484
Buchwert 01.01.2023	251	16	106	373
Währungsdifferenzen	4	-	-	4
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	49	-	56	105
Umbuchungen	52	3	-57	-2
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-37	-6	-3	-46
Abschreibungen	-85	-9	-7	-101
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2023	234	4	95	333
Anschaffungskosten am 31.12.2023	1.430	184	105	1.719
Kumulierte Abschreibungen	-1.196	-180	-10	-1.386

Im Geschäftsjahr wurden die vom Verkauf erfassten immateriellen Vermögenswerte der LSG Group und der AirPlus-Gruppe in die zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerte umge-
bucht → **Erläuterung 33.**

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 56 Mio. EUR (Vorjahr: 25 Mio. EUR) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR) wurden bereits fest bestellt, sind aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht der Lufthansa Group gelangt.



20 Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten

T091 FLUGZEUGE UND RESERVETRIEBWERKE INKLUSIVE NUTZUNGSRECHTEN

in Mio. €	Flugzeuge und Reservetriebwerke	Anzahlungen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2022	32.036	2.122	34.158
Kumulierte Abschreibungen	- 18.836	- 4	- 18.840
Buchwert 01.01.2022	13.200	2.118	15.318
Währungsdifferenzen	146	6	152
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	1.577	882	2.459
Umbuchungen	179	- 176	3
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	- 136	- 19	- 155
Zum Verkauf vorgesehen	- 158	-	- 158
Abschreibungen	- 1.729	-	- 1.729
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2022	13.079	2.811	15.890
Anschaffungskosten am 01.01.2023	32.791	2.815	35.606
Kumulierte Abschreibungen	- 19.712	- 4	- 19.716
Buchwert 01.01.2023	13.079	2.811	15.890
Währungsdifferenzen	132	13	145
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	2.128	1.661	3.789
Umbuchungen	265	- 272	- 7
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	- 494	- 95	- 589
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	- 1.764	-	- 1.764
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2023	13.346	4.118	17.464
Anschaffungskosten am 31.12.2023	34.249	4.122	38.371
Kumulierte Abschreibungen	- 20.903	- 4	- 20.907

In dieser Position sind 97 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.716 Mio. EUR (Vorjahr: 101 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.977 Mio. EUR) enthalten, die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungskonditionen an ausländische Leasinggesellschaften verkauft und zurückgeleast wurden. Die Leasinggesellschaften werden als strukturierte Unternehmen vollkonsolidiert. Die Lufthansa Group hat das Recht, die Flugzeuge zu einem bestimmten Zeitpunkt und zu einem festgelegten Preis zurückzuerwerben. Weitere vier Flugzeuge (Vorjahr: vier) mit einem Buchwert von 332 Mio. EUR (Vorjahr: 359 Mio. EUR) wurden als Sicherheiten im Rahmen von Darlehensverträgen bestellt.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 95 Mio. EUR (Vorjahr: 42 Mio. EUR) aktiviert. Der angewendete Finanzierungskostensatz betrug 3,0 % (Vorjahr: 1,7 %).

Die Zugänge entfallen auf die Beschaffung neuer Flugzeuge und Triebwerke, auf Nutzungsrechte an Flugzeugen und Reservetriebwerken in Höhe von 494 Mio. EUR (Vorjahr: 349 Mio. EUR) sowie auf die Aktivierung von Triebwerks- und Flugzeuggroßwarteungsereignissen.

Von den Abgängen entfallen 434 Mio. EUR auf zwölf Flugzeuge, die unmittelbar nach ihrem Verkauf vom Erwerber zurückgemietet wurden → **Erläuterung 23**. Von diesen zwölf Flugzeugen sind acht im Berichtsjahr zugegangen. Die Abgänge unter den Anzahlungen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke betreffen veräußerte Anzahlungen für ein Frachtflugzeug, das nach Fertigstellung von Lufthansa gemietet und von Aerologic operiert wird.

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt 20,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 15,8 Mrd. EUR). Die Zunahme des Obligos ergab sich vor allem aus den im Berichtszeitraum platzierten Bestellungen von 26 Langstrecken- sowie 80 Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen. Gegenläufig wirkten An- und Abschlusszahlungen für laufende Bestellungen. Hinsichtlich der Flottenbestellungen verweisen wir auch auf die Ausführungen im Lagebericht (→ **Flotte und Streckennetz**).

21 Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

T092 ERLÄUTERUNG DER REPARATURFÄHIGEN FLUGZEUGERSATZTEILE

	2023			2022		
	Brutto- anschaf- fungs- kosten	Kumulierte Abschrei- bungen	Netto- buchwerte	Brutto- anschaf- fungskosten	Kumulierte Abschrei- bungen	Netto- buchwerte
in Mio. €						
Poolmaterial	2.392	785	1.607	2.181	827	1.354
Non-Poolmaterial	1.389	548	841	1.236	556	680
Summe	3.781	1.333	2.448	3.417	1.383	2.034

Die Zugänge des Jahres für das Poolmaterial (saldiert mit den Abgängen) beliefen sich im Geschäftsjahr auf 211 Mio. EUR (Vorjahr: –17 Mio. EUR) beziehungsweise für das Non-Poolmaterial auf 153 Mio. EUR (Vorjahr: 95 Mio. EUR); die erfolgswirksam erfasste saldierte Veränderung der Abschreibungen betrug –42 Mio. EUR (Vorjahr: –80 Mio. EUR) beziehungsweise –8 Mio. EUR (Vorjahr: –29 Mio. EUR). Innerhalb des Abschreibungsaufwands des Geschäftsjahres entfielen 0 Mio. EUR (Vorjahr: 78 Mio. EUR) auf außerplanmäßige Wertberichtigungen.

22 Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten

T093 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 01.01.2022	4.667	1.274	1.404	126	7.471
Kumulierte Abschreibungen	– 2.113	– 971	– 1.030	– 3	– 4.117
Buchwert 01.01.2022	2.554	303	374	123	3.354
Währungsdifferenzen	35	6	5	1	47
Zugänge Konsolidierungskreis	13	9	–	–	22
Zugänge	287	32	108	71	498
Umbuchungen	40	22	6	–72	–4
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–3	–	–3
Abgänge	–87	–10	–21	–1	–119
Zum Verkauf vorgesehen	–	–	–	–	–
Abschreibungen	– 302	– 59	– 103	–	– 464
Zuschreibungen	–	–	–	–	–
Buchwert 31.12.2022	2.540	303	366	122	3.331
Anschaffungskosten am 01.01.2023	4.814	1.305	1.395	125	7.639
Kumulierte Abschreibungen	– 2.274	– 1.002	– 1.029	– 3	– 4.308
Buchwert 01.01.2023	2.540	303	366	122	3.331
Währungsdifferenzen	15	2	1	–	18
Zugänge Konsolidierungskreis	14	–	–	–	14
Zugänge	240	28	117	91	476
Umbuchungen	9	10	10	–27	2
Abgänge Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–
Abgänge	– 53	– 1	– 5	– 1	– 60
Zum Verkauf vorgesehen	– 284	– 55	– 104	– 31	– 474
Abschreibungen	– 262	– 45	– 87	–	– 394
Zuschreibungen	–	–	–	–	–
Buchwert 31.12.2023	2.219	242	298	154	2.913
Anschaffungskosten am 31.12.2023	4.220	1.097	1.123	155	6.595
Kumulierte Abschreibungen	– 2.001	– 855	– 825	– 1	– 3.682

Ein Grundstück am Flughafen Frankfurt mit einem zu fortgeführten Anschaffungskosten ermittelten Buchwert von 30 Mio. EUR wird nicht mehr vorrangig für die Geschäftstätigkeit des Konzerns genutzt und ist damit entsprechend als als Finanzinvestition gehaltene Immobilie zu klassifizieren.

Im Geschäftsjahr wurden die vom Verkauf erfassten Vermögenswerte der LSG Group und der AirPlus-Gruppe in die zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerte umgebucht. → Erläuterung 33.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren wie auch im Vorjahr keine Grundschulden. Für Grundvermögen im Wert von 161 Mio. EUR (Vorjahr: 167 Mio. EUR) besteht ein im Grundbuch eingetragenes Vorkaufsrecht Dritter.

Das übrige Sachanlagevermögen wurde – soweit es im Eigentum des Konzerns stand und nicht auf Nutzungsrechte entfiel – wie auch im Vorjahr nicht als Sicherheit für bestehende Finanzierungen verwendet.

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht der Lufthansa Group übergegangene Sachanlagen weisen folgende Werte auf:

T094 ZUM STICHTAG FEST BESTELLTE SACHANLAGEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Grundstücke und Bauten	62	57
Technische Anlagen und Fahrzeuge	56	26
Betriebs- und Geschäftsausstattung	108	63
	226	146

23 Leasingverhältnisse

In Tabelle T095 sind die Buchwerte der bilanzierten Nutzungsrechte und die Veränderungen während der Berichtsperiode dargestellt:

T095 NUTZUNGSRECHTE

	Flugzeuge und Reservetrieb- werke	Grundstücke und Bauten	andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsaus- stattung	Gesamt
in Mio. €				
Anschaffungskosten am 01.01.2022	1.562	2.273	28	3.863
Kumulierte Abschreibungen	-842	-701	-16	-1.559
Buchwert 01.01.2022	720	1.572	12	2.304
Währungsdifferenzen	5	22	-	27
Zugänge Konsolidierungskreis	-	8	-	8
Zugänge	349	274	7	630
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-119	-84	-	-203
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	-192	-227	-8	-427
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2022	763	1.565	11	2.339
Anschaffungskosten am 01.01.2023	1.567	2.345	30	3.942
Kumulierte Abschreibungen	-804	-780	-19	-1.603
Buchwert 01.01.2023	763	1.565	11	2.339
Währungsdifferenzen	2	10	-	12
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	494	223	14	731
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-26	-51	-	-77
Zum Verkauf vorgesehen	-	-163	-3	-166
Abschreibungen	-191	-205	-7	-403
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2023	1.042	1.379	15	2.436
Anschaffungskosten am 31.12.2023	1.920	2.196	29	4.145
Kumulierte Abschreibungen	-878	-817	-14	-1.709

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 32 Jahren (Vorjahr: bis zu 33 Jahren) zum Bilanzstichtag. Die durchschnittliche Restvertragslaufzeit der Gebäudeleasingverträge betrug zum 31. Dezember 2023 vier Jahre (Vorjahr: vier Jahre).

Die durchschnittliche Restvertragslaufzeit der Flugzeugleasingverträge betrug zum 31. Dezember 2023 vier Jahre (Vorjahr: drei Jahre). Nutzungsrechte an 15 Flugzeugen sind im Jahr 2023 zugegangen. Diese Zahl enthält die im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Transaktionen zugegangenen Flugzeuge.

Im Geschäftsjahr wurden die vom Verkauf erfassten Nutzungsrechte der LSG Group und der AirPlus-Gruppe in die zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerte umgebucht. → **Erläuterung 33.**

Die Lufthansa Group hat im vierten Quartal 2023 Transaktionen über den Verkauf und die Rückmietung von zwölf Kurzstreckenflugzeugen der Airbus A320-Familie abgeschlossen. Die Flugzeuge werden für eine Laufzeit von 72 Monaten zurückgeleast. Eine Verlängerungsoption ist nicht vorgesehen. Die Flugzeuge waren zum Zeitpunkt der Transaktion zwischen drei und 17 Monate alt und werden derzeit von Lufthansa Airlines, Lufthansa CityLine und Eurowings betrieben. Die Geschäfte spiegeln die Strategie des Konzerns wider, Investitionen in neue Flugzeuge durch einen Mix aus Barmitteln, Japanese Operating Leases (JOLCOs) und Leasingverträgen zu finanzieren. Die Transaktionen wurden mit Gesellschaften, die von Clover Aircraft Leasing Company Ltd., Dublin, Irland, und BBAM Aircraft Management LP, San Francisco, USA,

geführt werden, abgeschlossen. Aus dem Verkauf wurde ein Erlös von 608 Mio. EUR generiert, der in der Kapitalflussrechnung als Mittelzufluss aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen wird. Die zugegangenen Nutzungsrechte betrugen zum Zeitpunkt des Abschlusses 166 Mio. EUR, die resultierende Leasingverpflichtung 222 Mio. EUR. Der aus dem Verkauf resultierende Buchgewinn in Höhe von 96 Mio. EUR ist im EBIT ausgewiesen. Der Buchgewinn fließt nicht in das Adjusted EBIT ein.

In der Berichtsperiode wurden folgende Beträge in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen:

T096 ERFOLGSWIRKSAME LEASINGAUFWENDUNGEN

in Mio. €	2023	2022
Abschreibungsaufwand auf Nutzungsrechte	403	427
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	90	84
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	116	72
Aufwand für geringwertige Vermögenswerte	79	100
Variable Leasingzahlungen	58	72

Diverse Leasingverhältnisse der Lufthansa Group über Immobilien und Flugzeuge enthalten Verlängerungsoptionen und variable Leasingzahlungen. Sie werden eingesetzt, um eine größtmögliche Flexibilität bei Kapazitätsanpassungen zu erreichen. Sie sind bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten in diversen Fällen nicht berücksichtigt worden, weil ihre Ausübung nicht hinreichend sicher ist. Mögliche künftige Leasingzahlungen, die in den Perioden nach dem Ausübungszeitpunkt der Verlängerungsoptionen anfallen, sind in Tabelle T097 zusammengefasst.

T097 ANGABEN ZU VERLÄNGERUNGSOPTIONEN UND VARIABLEN LEASINGZAHLUNGEN

in Mio. €	Bilanzierte Leasingverbindlichkeit (abgezinst)	Mögliche künftige Leasingzahlungen, nicht in Leasingverbindlichkeiten enthalten (undiskontierte Zahlungen)			Bilanzierte Leasingverbindlichkeit (abgezinst)	Mögliche künftige Leasingzahlungen, nicht in Leasingverbindlichkeiten enthalten (undiskontierte Zahlungen)		
	31.12.2023	Zahlbar 2024–2028	Zahlbar nach 2028	Gesamt	31.12.2022	Zahlbar 2023–2027	Zahlbar nach 2027	Gesamt
Flugzeuge	1.136	73	54	127	829	183	71	254
Immobilien/Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.432	95	483	578	1614	107	498	605
Gesamt	2.568	168	537	705	2443	290	569	859

Soweit bei einzelnen Verträgen Kündigungsoptionen vorhanden waren, wurde deren Inanspruchnahme als unwahrscheinlich eingestuft, sodass zusätzliche Leasingzahlungen bereits in der dazugehörigen Leasingverbindlichkeit berücksichtigt waren.

In der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge sind Tabelle **T098** zu entnehmen:

T098 ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE FÜR LEASINGVERHÄLTNISSE

in Mio. €	2023	2022
Leasingaufwendungen aus kurzfristigen und geringwertigen Leasingverhältnissen sowie variable Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden	253	244
Rückzahlung des Tilgungsanteils der Leasingverbindlichkeit	371	451
Zinszahlungen	90	84
Insgesamt	714	779

Die Leasingzahlungen werden im Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit gezeigt; sofern es sich um nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten berücksichtigte Zahlungen aus Leasingverhältnissen handelt, werden sie im Operativen Cashflow gezeigt.

Die Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten ist unter Finanzschulden → **Erläuterung 38** dargestellt.

Angaben zu den Operating Leasingverhältnissen der Lufthansa Group als Leasinggeber sind in → **Erläuterung 7** enthalten.

24 Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

T099 NACH DER EQUITY-METHODE BEWERTETE BETEILIGUNGEN

in Mio. €	Anteile an Joint Ventures	Anteile an assoziierten Unternehmen	Gesamt
Anschaffungskosten am 01.01.2022	377	166	543
Kumulierte Abschreibungen	-105	-4	-109
Buchwert 01.01.2022	272	162	434
Währungsdifferenzen	5	2	7
Zugänge	37	-	37
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	9	-46	-37
Umbuchungen	-2	2	-
Abgänge	-	-2	-2
Gewinnausschüttungen	-30	-	-30
Abschreibungen	-	-17	-17
Buchwert 31.12.2022	291	101	392
Anschaffungskosten am 01.01.2023	396	123	519
Kumulierte Abschreibungen	-105	-22	-127
Buchwert 01.01.2023	291	101	392
Währungsdifferenzen	-9	-2	-11
Zugänge	19	-	19
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	102	27	129
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Gewinnausschüttungen	-9	-5	-14
Zum Verkauf vorgesehen	-	-50	-50
Buchwert 31.12.2023	394	71	465
Anschaffungskosten am 31.12.2023	499	71	570
Kumulierte Abschreibungen	-105	-	-105

Im Geschäftsjahr wurden die vom Verkauf erfassten Anteile an assoziierten Unternehmen der LSG Group in die zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerte umbucht. → **Erläuterung 33**.

Anteile an at equity bewerteten Unternehmen im Einzelnen

Die Tabellen **T100** - **T103** zeigen zusammengefasste Ergebnis- und Bilanzdaten der individuell materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T100 BILANZDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKIEI

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Kurzfristige Vermögenswerte	614	561
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	272	319
Langfristige Vermögenswerte	1.409	1.060
Kurzfristige Schulden	758	664
Langfristige Schulden	831	758
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	265	302
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	713	615
Eigenkapital	434	199
Anteiliges Eigenkapital	217	100
Sonstige	26	25
Buchwert	243	125

T101 ERGEBNISDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKIEI

in Mio. €	2023	2022
Erlöse	1.641	1.369
Abschreibungen	131	121
Zinserträge	15	14
Zinsaufwendungen	34	24
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	100	-10
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	250	66
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-15	-22
Gesamtergebnis	235	44
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	125	33
Anteiliges Gesamtergebnis	118	22
Erhaltene Dividende	-	-

Die funktionale Währung der SunExpress ist der Euro.

Die Position „Sonstige“ in der Überleitung auf den Buchwert enthält bei SunExpress im Wesentlichen den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Gesellschaft.

T102 BILANZDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Kurzfristige Vermögenswerte	22	44
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	-	-
Langfristige Vermögenswerte	1.060	1.123
Kurzfristige Schulden	454	151
Langfristige Schulden	637	1.041
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	412	104
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	613	1.016
Eigenkapital	-9	-25
Anteiliges Eigenkapital	-4	-10
Sonstige	-	-
Buchwert	-	-

T103 ERGEBNISDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

in Mio. €	2023	2022
Erlöse	286	253
Abschreibungen	76	83
Zinserträge	1	-
Zinsaufwendungen	22	12
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	4	3
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	18	12
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-3	1
Gesamtergebnis	15	13
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	7	5
Anteiliges Gesamtergebnis	6	5
Erhaltene Dividende	-	-

Vom Ergebnis der Terminal 2 Gesellschaft mbH & CO. OHG wurden im Geschäftsjahr 6 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR) aufgrund eines nicht ausreichenden Buchwerts nicht ergebniswirksam erfasst. Die bisher nicht im Buchwert berücksichtigten Verluste beliefen sich zum 31. Dezember 2023 auf 4 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR).

Tabelle T104 zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T104 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

in Mio. €	2023	2022
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	- 23	- 13
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	7	-
Gesamtergebnis	- 16	- 13
Abschreibungen	-	-
Buchwert	152	165

Bei den nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen bestehen kumulierte Verluste von 11 Mio. EUR (Vorjahr: 24 Mio. EUR), die aufgrund zu geringer at-equity-Buchwerte bislang nicht ergebniswirksam erfasst wurden. Im Geschäftsjahr sind keine weiteren Verluste angefallen, die nicht ergebniswirksam erfasst werden konnten.

Tabelle T105 zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T105 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER ASSOZIIERTER UNTERNEHMEN

in Mio. €	2023	2022 ¹⁾
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	18	- 35
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Gesamtergebnis	18	- 35
Abschreibungen	-	- 17
Buchwert	71	101

¹⁾ Vorjahreswert aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die aufgegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

25 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere

T106 ÜBRIGE BETEILIGUNGEN UND LANGFRISTIGE WERTPAPIERE

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Anteile an nahestehenden Unternehmen	209	208
Beteiligungen	24	28
Übrige Beteiligungen	233	236
Wertpapiere des Anlagevermögens	20	37

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 46.

26 Langfristige Ausleihungen und Forderungen

T107 LANGFRISTIGE AUSLEIHUNGEN, FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	55	58
Ausleihungen und Forderungen gegen übrige Beteiligungen	-	-
Sonstige Ausleihungen und Forderungen	268	121
Pensionsplanvermögensüberhang	219	76
Emissionszertifikate	426	277
	968	532

Die langfristigen Ausleihungen und Forderungen sind zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Von den sonstigen Ausleihungen und Forderungen bestehen 142 Mio. EUR gegenüber der AURELIUS Group. Diese stehen im Zusammenhang mit dem Verkauf der LSG Group und betreffen gestundete Kaufpreisforderungen. Die Laufzeit der Ausleiher endet im Oktober 2025 und kann seitens Aurelius bis Oktober 2028 verlängert werden. Der Zinssatz beträgt 10 % pro Jahr und ab November 2025 12 % pro Jahr.

Bestände in Höhe von 201 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) an CO₂-Emissionszertifikaten wurden im Rahmen von sogenannten Repo-Geschäften am Markt veräußert und gleichzeitig wieder auf Termin zurückgekauft, sodass das wirtschaftliche Eigentum weiterhin besteht. In Höhe des

erhaltenen Entgelts wurden entsprechende sonstige Verbindlichkeiten gebildet. Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) in → **Erläuterung 18** verwiesen.

Die sonstigen Forderungen enthalten keine erwarteten Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen (Vorjahr: 2 Mio. EUR). Langfristige Forderungen dienen wie im Vorjahr nicht der Besicherung von Verbindlichkeiten.

27 Vorräte

T108 VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	836	724
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	122	80
Geleistete Anzahlungen	3	8
	961	812

Innerhalb der Vorräte betreffen 751 Mio. EUR (Vorjahr: 623 Mio. EUR) Flugzeugersatzteile, die nicht reparaturfähig sind.

Der Bruttowert der wertberichtigten Vorräte betrug zum 31. Dezember 2023 insgesamt 1.254 Mio. EUR (Vorjahr: 1.077 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 725 Mio. EUR (Vorjahr: 614 Mio. EUR) sind zum Nettoveräußerungswert angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden zu Beginn des Geschäftsjahres in Höhe von 449 Mio. EUR (Vorjahr: 471 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 95 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR) vorgenommen, die zum überwiegenden Teil auf das Segment MRO entfallen. In Vorjahren vorgenommene Wertberichtigungen wurden in Höhe von 15 Mio. EUR (Vorjahr: 22 Mio. EUR) wieder aufgeholt.

Vorräte sind nicht als Kreditsicherheiten verpfändet.

28 Vertragsvermögenswerte

Die Lufthansa Group hat 2023 folgende Vertragsvermögenswerte erfasst:

T109 VERTRAGSVERMÖGENSWERTE

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Vertragsvermögenswerte aus Technik- und EDV-Leistungen	316	345
Wertberichtigungen	- 4	- 3
Summe Vertragsvermögenswerte	312	342

29 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

T110 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen	56	33
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen übrige Beteiligungen	-	3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde	2.253	2.955
	2.309	2.991
Sonstige Forderungen		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	139	140
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	1	-
Sonstige Forderungen	1.243	843
Emissionszertifikate	231	128
	1.614	1.111
Summe	3.924	4.102

Die Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert aus der Tatsache, dass gemäß IFRS 5 alle der AirPlus-Gruppe zuzurechnenden Vermögenswerte und Schulden in der Bilanz zum 31. Dezember 2023 gesondert unter den Positionen „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ und „Schulden mit in Verbindung zum Verkauf stehenden Vermögenswerten“ ausgewiesen sind. Auch der Verkauf des Geschäftsfelds Catering war ursächlich für den Rückgang dieser Position. Im Vorjahr entfielen 795 Mio. EUR der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde auf die AirPlus-Gruppe sowie 183 Mio. EUR auf das veräußerte Geschäftsfeld Catering.

Es bestehen keine Forderungen, die als Sicherheit für Darlehen dienen. Im Vorjahr bestanden Forderungen in Höhe von 191 Mio. EUR, die als Sicherheit für ein Darlehen von 120 Mio. EUR im Rahmen einer Asset Backed Security-Struktur dienten.

Für Teile der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen bestehen Factoring-Vereinbarungen. Da das Spätzahlungs- und Ausfallrisiko fast vollständig auf den Factor übergegangen ist, wurden die übertragenen Vermögenswerte von 47 Mio. EUR (Vorjahr: 61 Mio. EUR) bis auf einen verbleibenden Betrag von 1 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) vollständig ausgebucht.

Die Prüfung der Werthaltigkeit der Emissionszertifikate erfolgt im Rahmen der Werthaltigkeitstests der sie bilanzierenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU). → **Erläuterung 18.**

Wie im Vorjahr bestehen keine Sicherheiten für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie keine erwarteten Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen.

Angaben zu Wertminderungen, Ausfallrisiken und Altersstrukturen werden in → **Erläuterung 46** dargestellt.

Sonstige Forderungen in Höhe von 164 Mio. EUR (Vorjahr: 70 Mio. EUR) dienen der Besicherung negativer Marktwerte von Derivaten.

30 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten diverse vorausbezahlte Leistungen, die Folgeperioden betreffen.

31 Kurzfristige Wertpapiere

Bei den kurzfristigen Wertpapieren handelt es sich um Rentenpapiere, Genussscheine, Aktien sowie Anteile an Geldmarktfonds.

32 Bankguthaben und Kassenbestände

Die Position enthält Bankguthaben und Kassenbestände sowie angelegte Termingelder mit einer vereinbarten Laufzeit bis drei Monaten. Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.

33 Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

Die zum Verkauf stehenden Aktiva und Passiva setzen sich zum 31. Dezember 2023 wie folgt zusammen:

T111 ZUM VERKAUF STEHENDE VERMÖGENSWERTE UND ZUGEHÖRIGE PASSIVA

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Aktiva		
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	27	-
Flugzeuge und Reservetriebwerke	-	315
Grundstücke und Bauten	7	2
Übriges Sachanlagevermögen	6	-
Finanzanlagen	31	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	931	-
Sonstige Vermögenswerte	107	2
Summe	1.109	319
Passiva		
Pensionsrückstellungen	8	-
Sonstige Rückstellungen	36	-
Finanzschulden	279	-
Übrige Verbindlichkeiten	347	-
Summe	670	-

Alle zum Verkauf stehenden Vermögenswerte und Schulden resultieren aus dem beschlossenen und am 20. Juni 2023 unterzeichneten Vertrag über den Verkauf der AirPlus-Gruppe an die SEB Kort Bank AB aus Stockholm. Die AirPlus-Gruppe ist den weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zugeordnet.

Zum 31. Dezember 2023 bestanden Veräußerungsabsichten für Vermögenswerte mit einem Buchwert von 1.109 Mio. EUR.

Bei den darin enthaltenen Finanzanlagen handelt es sich um Aktien der VISA Inc., die mit dem beizulegenden Zeitwert ohne Recycling bilanziert werden und deren Marktwert sich im Berichtszeitraum um 5 Mio. EUR erhöht hat.

346 Mio. EUR aus den umgegliederten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen dienen als Sicherheit im Zusammenhang mit einer Finanzierung.

Die den Vermögenswerten zum Verkauf zugehörigen Passiva belaufen sich auf 670 Mio. EUR.

Im Konzerneigenkapital sind in den übrigen neutralen Rücklagen 30 Mio. EUR kumulierte Erträge enthalten, die auf die zum Verkauf gehaltenen Vermögenswerte und Schulden der Air-Plus-Gruppe entfallen. Sie betreffen Marktbewertungsrücklagen und Unterschiedsbeträge aus der Währungsumrechnung.

Die Finanzschulden enthalten ein Darlehen mit einem Buchwert von 273 Mio. EUR und einem Marktwert von 272 Mio. EUR. Die übrigen Finanzschulden entfallen auf Leasingverbindlichkeiten.

Im Vorjahr wurden unter den zum Verkauf stehenden Vermögenswerten sechs Airbus A380 ausgewiesen, für die die Veräußerung an Airbus im Geschäftsjahr 2023 umgesetzt wurde.



Passiva

Gezeichnetes Kapital

GRUNDKAPITAL

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.063.342.970,88 EUR. Es ist in 1.196.618.348 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von 2,56 EUR eingeteilt.

GENEHMIGTES KAPITAL

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 9. Mai 2025 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.000.000.000 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 Aktionärinnen und Aktionäre kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. Mai 2023 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 8. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 100.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeitenden (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre ist ausgeschlossen. Bis zum 31. Dezember 2023 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 2.899.722,24 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 97.100.277,76 EUR beträgt.

Der Vorstand ist ermächtigt, im Falle des Eintritts der Voraussetzungen des § 4 Abs. 3 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage um bis zu 10 % zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre auszuschließen. Der Ausgabebetrag der neuen Aktien ist im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzulegen und darf den Börsenkurs nicht wesentlich unterschreiten. Von der Ermächtigung darf nur in dem Umfang Gebrauch gemacht werden, als dies zu einem Entfall der in § 4 Abs. 3 LuftNaSiG genannten Voraussetzungen erforderlich ist.

Der Vorstand ist ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats Aktionärinnen und Aktionäre in dem Umfang, wie es zur Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse erforderlich ist, und in der Reihenfolge des § 5 Abs. 3 LuftNaSiG unter Setzung einer angemessenen Frist mit Hinweis auf die andernfalls mögliche Rechtsfolge, der Aktien nach Maßgabe des § 5 Abs. 7 LuftNaSiG verlustig zu gehen, aufzufordern, sämtliche oder einen Teil der von ihnen gehaltenen Aktien zu veräußern und die Veräußerung der Gesellschaft unverzüglich nachzuweisen.

BEDINGTES KAPITAL

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 122.417.728 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 4. Mai 2025 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 306.044.326,40 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaberinnen und Inhaber beziehungsweise Gläubigerinnen und Gläubiger von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 9. Mai 2027 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionärinnen und Aktionäre in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

ERMÄCHTIGUNG ZUM ERWERB EIGENER AKTIEN

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 9. Mai 2023 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 8. Mai 2028 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 % des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionärinnen und 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 9. Mai 2023 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Im Geschäftsjahr 2023 hat die Deutsche Lufthansa AG unter Ausnutzung des Genehmigten Kapitals B 1.132.704 Aktien zum Kurs von 8,12 EUR ausgegeben, um sie im Rahmen der Ergebnisbeteiligung für das Jahr 2022 an Mitarbeitende weiterzureichen. Aus dieser Kapitalerhöhung waren zum 31. Dezember 2023 noch 17.246 Aktien im Bestand.

KAPITALMANAGEMENT

Ziel des Kapitalmanagements ist es, über einen guten Kapitalmarktzugang die zukünftigen Finanzmittelbedarfe kostengünstig zu decken und die Tilgung der Finanzschulden zu gewährleisten. Um dieses Ziel zu erreichen, soll der Verschuldungsgrad, gemessen an der Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA, auf einen Wert unter 3,5 begrenzt bleiben. Die Kennzahl betrug zum 31. Dezember 2023 1,7 (Vorjahr: 2,3) und berücksichtigt mit dem Adjusted Net Debt neben der Nettokreditverschuldung (inklusive der finanziellen Verpflichtungen aus Lease-Verträgen vor allem für Immobilien und Flugzeuge) auch Nettopensionsverpflichtungen.



Die Bilanzrelationen in Bezug auf das Eigen- und das Fremdkapital betrugen zum 31. Dezember 2023 und 2022:

T112 EIGEN- UND FREMDKAPITAL

	31.12.2023		31.12.2022	
	in Mio. €	in % der Bilanzsumme	in Mio. €	in % der Bilanzsumme
Eigenkapital	9.709	21,42	8.474	19,55
Fremdkapital	35.612	78,58	34.861	80,45
Gesamtkapital	45.321	100,0	43.335	100,0

Im Geschäftsjahr 2023 stieg die Eigenkapitalquote vor allem aufgrund des positiven Konzernergebnisses um 1,87 Prozentpunkte auf 21,42 %.

Die Deutsche Lufthansa AG unterliegt keinen satzungsmäßigen Kapitalerfordernissen.

35 Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer in Vorjahren zurückgezählten Wandelanleihe. Im Vorjahr wurden 704 Mio. EUR aus der Kapitalrücklage und 26 Mio. EUR aus der in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage verwendet, um den im HGB-Abschluss ausgewiesenen Verlust auszugleichen. Im Berichtsjahr wurden keine Rücklagen aufgelöst. Die übrigen Rücklagen entfallen auf andere Gewinnrücklagen.

Die übrigen neutralen Rücklagen haben sich im Geschäftsjahr 2023 wie folgt entwickelt:

T113 ERLÄUTERUNG DER ERFOLGSNEUTRALEN AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OTHER COMPREHENSIVE INCOME)

in Mio. €	2023	2022
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	270	150
Gewinne/Verluste der Periode	92	150
Erfolgswirksame Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	178	-
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	18	-108
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	5	-
Gewinne/Verluste der Periode	23	-108
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	-	-
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge Reserve	-234	1.331
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	-131	-56
Gewinne/Verluste der Periode	-300	1.436
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	-65	-161
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Finanzanlagen	-7	-11
Gewinne/Verluste der Periode – reklassifizierbar	-7	-11
Gewinne/Verluste der Periode – nicht reklassifizierbar	-	-
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-665	4.648
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling)	-	-1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling)	8	42
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	389	-1.881
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge nach Ertragsteuern	-347	4.114

T114 ERLÄUTERUNG DER FÜR ERFOLGSNEUTRALE AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OCI) ERFASSTEN ERTRAGSSTEUERN

in Mio. €	2023			2022		
	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/-ertrag	Wert nach Ertragsteuern
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	270	-	270	150	-	150
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	18	-10	8	-108	32	-76
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	5	-	5	-	-	-
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge Reserve	-234	58	-176	1.331	-285	1.046
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	-131	31	-100	-56	-8	-64
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen – reklassifizierbar	-7	-	-7	-11	-	-11
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	-665	310	-355	4.648	-1.620	3.028
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling)	-	-	-	-1	-	-1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling)	8	-	8	42	-	42
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI)	-736	389	-347	5.995	-1.881	4.114

Die Veränderung des Eigenkapitals insgesamt ist Tabelle → T060 zu entnehmen.

36 Pensionsrückstellungen

Die Pensionsverpflichtungen in der Lufthansa Group umfassen sowohl leistungs- als auch beitragsorientierte Pläne und enthalten Verpflichtungen aus laufenden Pensionen sowie Anwartschaften auf zukünftig zu zahlende Pensionen.

Durch die Pensionspläne ist der Konzern neben verschiedenen versicherungsmathematischen Risiken wie Zinsrisiko, Langlebigkeitsrisiko sowie Risiko aus Gehaltssteigerungen vor allem finanziellen Risiken im Zusammenhang mit dem Planvermögen ausgesetzt.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen für Mitarbeitende der Lufthansa Group entfallen im Wesentlichen auf Pensionsverpflichtungen in Deutschland sowie in der Schweiz, Österreich und den USA. Es bestehen differenzierte Zusagen für einzelne Mitarbeitergruppen.

Deutschland

Zwischen 2015 und 2017 wurde die Umstellung der leistungsorientierten Pläne auf beitragsorientierte Pläne mit garantierten Beiträgen während der Anwartschaftszeit für künftige Pensionszusagen für alle Beschäftigungsgruppen abgeschlossen.

Mit dem Tarifvertrag „Lufthansa Rente Boden“ wurde eine neue betriebliche Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage für die in Deutschland beschäftigten Bodenmitarbeitenden, insbesondere der Gesellschaften Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG, der Lufthansa Technik Gruppe und der LSG Group, abgeschlossen. Für vor dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeitende bleiben die bis zum 31. Dezember 2015 erworbenen Anwartschaften erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2016 können die Mitarbeitenden grundsätzlich unter Berücksichtigung der Eigenleistungen das gleiche Versorgungsniveau erreichen wie unter dem vorangegangenen Tarifvertrag. Für ab dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeitende werden die Beiträge in dem neuen Modell am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das gesamte Versorgungsguthaben unter Garantie des Beitragserhalts auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1 % verrentet.

Für bis zum 5. Juli 2016 eingestellte Kabinenmitarbeitende bleiben die bis zum 30. Juni 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Juli 2016 erhalten diese Mitarbeitenden Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in die betriebliche Altersversorgung. Für die betroffenen Mitarbeitenden wurde auf Basis der von den Tarifparteien festgelegten Parameter und Bewertungsmethoden zum 30. Juni 2016 eine Übergangsversorgung-Initialdotierung (ÜV-Initialdotierung) berechnet. Durch diese ÜV-Initialdotierung werden alle gemäß dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung für Kabinenmitarbeitende“ bestehenden Ansprüche der betroffenen Mitarbeitenden abgelöst und auf eine Beitragszusage mit Mindestleistung umgestellt. Für alle Mitarbeitenden besteht die Möglichkeit freiwilliger Eigenbeiträge. Sowohl die Arbeitnehmer- und

Arbeitgeberbeiträge als auch die ÜV-Initialdotierung werden unter Garantie des Beitragserhalts am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das auf den Konten vorhandene Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1 % verrentet.

Für vor dem 1. Januar 2017 eingestellte Cockpitmitarbeitende bleiben die bis zum 31. Dezember 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2017 erhalten die Mitarbeitenden Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in die betriebliche Altersversorgung. Für alle Mitarbeitenden besteht die Möglichkeit freiwilliger Eigenbeiträge. Das Kapital wird unter Garantie des Beitragserhalts am Kapitalmarkt mit einer zusätzlichen Zusage in Höhe des Garantiezinses der Lebensversicherer (derzeit 0,25 % pro Jahr) angelegt. Im Versorgungsfall wird das auf den Konten vorhandene Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1 % verrentet.

Den Mitarbeitenden des Cockpitpersonals wird zusätzlich weiterhin eine Übergangsversorgung (ÜV) zugesagt, die den Zeitraum von der Beendigung des fliegerischen Beschäftigungsverhältnisses bis zum Beginn der gesetzlichen/betrieblichen Altersversorgung abdeckt. Die Versorgungsleistung hängt dabei von den erworbenen Dienstjahren und dem letzten Gehalt vor dem Ausscheiden ab (Endgehaltspläne). Während des Bezugs der Übergangsversorgung werden weiterhin Rentenansprüche erdient. Seit dem Jahr 2021 liegt das kollektive Ausscheidealter für Pilotinnen und Piloten bei 60 Jahren.

Der Verpflichtungsumfang aus den kapitalmarktorientierten Komponenten der betrieblichen Altersversorgung für Boden-, Kabinen- und Cockpitmitarbeitende 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.

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung erfolgt bei den inländischen leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen und für noch nicht ausfinanzierte Beträge über Pensionsrückstellungen.

Im Geschäftsjahr 2004 wurde mit dem Aufbau eines Fondsvermögens zur Finanzierung und Absicherung künftiger Rentenzahlungen mit dem Ziel der vollständigen Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen aus den bisherigen Plänen in Deutschland begonnen. Dazu wurden Treuhandmodelle in Form einer doppelseitigen zweistufigen Treuhandschaft (CTA) aufgelegt.

Der Lufthansa Pension Trust e. V. ist als der wesentliche Vermögenstreuhänder eine separate rechtliche Einheit und unterliegt den regulatorischen Bestimmungen in Deutschland. Die Deutsche Lufthansa AG beschließt in Absprache mit dem Treuhänder und den übrigen Treugebern über Dotierungen und führt diese Mittel im Fall der Dotierung dem Lufthansa Pension Trust e. V. zu. An dem Treuhandmodell sind neben der Deutschen Lufthansa AG auch die Tochtergesellschaften Lufthansa Technik AG und Lufthansa Cargo AG beteiligt. Seit 2007 wird das Treuhandvermögen im Wesentlichen von einer maltesischen Gesellschaftsstruktur gehalten. Das Investment Board der Lufthansa Malta Pension Holding entscheidet über die endgültige Aufteilung der Mittel auf Anlageklassen (Asset-Allokation). Das eigentliche Asset Management ist an Fondsgesellschaften übertragen, deren Handlungsrahmen sich an allgemeinen Anlagegrundsätzen orientiert, die vom Investment Board vorgegeben werden.

Für andere deutsche Tochtergesellschaften wurde Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen bei der Deutschen Treuinvest Stiftung mit der gleichen Anlagestrategie investiert.

Das im kapitalmarktorientierten Versorgungssystem Lufthansa Rente Boden, Lufthansa Rente Kabine und Lufthansa Rente Cockpit befindliche Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen wurde im Rahmen eines Contractual Trust Arrangements auf einen überbetrieblichen Treuhänder, die Deutsche Treuinvest Stiftung, übertragen. Das Kapital wird in sogenannten Altersklassenfonds angelegt, deren Anlagestrategie auf einem Lebenszyklusmodell basiert. Mit zunehmendem Alter des Mitarbeitenden wird sukzessive weniger in chancen- beziehungsweise risikoreichere und mehr in konservative Anlageklassen investiert. Die Gesellschaft hat einen Anlageausschuss eingesetzt, der für die Festlegung und Überprüfung der Anlagestrategie, wie zum Beispiel der Zusammensetzung der Altersklassenfonds sowie der laufzeitabhängigen Aufteilungsregel, zuständig ist.

Gesetzliche Mindestdotierungsverpflichtungen bestehen in Deutschland nicht. Die im Geschäftsjahr ermittelten Altersversorgungsbeiträge der Mitarbeitenden wurden vollständig in das Planvermögen dotiert. Aus dem Planvermögen des Lufthansa Pension Trust e. V. für die Pläne der Deutschen Lufthansa AG, der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG wurden Erstattungen in Höhe von 371 Mio. EUR (Vorjahr: 325 Mio. EUR) für geleistete Rentenzahlungen entnommen.



Schweiz

Die Pensionsverpflichtungen in der Schweiz beruhen zum überwiegenden Teil auf gesetzlichen Verpflichtungen. Die Versorgungsleistungen werden über Pensionskassen finanziert. Die Pläne umfassen neben der Altersversorgung auch Leistungen bei Invalidität sowie eine Hinterbliebenenversorgung. Die Begünstigte kann zwischen Rentenbezug und Einmalzahlung wählen. Das Renteneintrittsalter der Pläne liegt in der Regel zwischen 58 und 65 Jahren. Es werden sowohl Arbeitgeber- als auch Arbeitnehmerbeiträge an die Pensionskasse entrichtet, wobei das Unternehmen Beiträge zu leisten hat, die mindestens den in den Planbedingungen vorgegebenen Arbeitnehmerbeiträgen entsprechen. Die Beiträge werden prozentual gestaffelt vom versicherten Lohn abgeleitet. Im Fall einer Unterdeckung können entweder die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge erhöht werden, eine Minderverzinsung entschieden oder andere gesetzlich zulässige Maßnahmen getroffen werden. Die Entscheidung trifft der Stiftungsrat der entsprechenden Vorsorgestiftung. Strategien des Stiftungsrats zum Ausgleich einer Unterdeckung basieren auf dem Bericht der Pensionskassenexpertinnen und -experten und müssen der Regulierungsbehörde vorgelegt werden. Eine Zustimmung der Behörde ist jedoch nicht erforderlich. Im Geschäftsjahr 2023 wurden die Verrentungsfaktoren für die Kabinenpensionskasse für alle ab 2024 in Pension gehenden Beschäftigten sowie die Sparbeiträge für die Cockpit- und Bodenpensionskassen neu festgelegt, was zu einem nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand von 18 Mio. EUR führte.

Österreich

Für Mitarbeitende der Austrian Airlines AG bestehen im Wesentlichen beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen, die in eine Pensionskasse ausgelagert sind. Sie beinhalten eine Alters-, Berufsunfähigkeits- sowie Hinterbliebenenversorgung. Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen bei der Austrian Airlines AG betreffen ehemalige Direktions- und Vorstandsmitglieder sowie Pensionsbezieherinnen und -bezieher. Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen für das Bodenpersonal sind beitragsfrei gestellt und werden durch Verrentung des Planvermögens ermittelt. Für aktive Pilotinnen und Piloten, Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter sowie für Führungskräfte der obersten Ebene bestehen keine Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen, sondern ausschließlich beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen. Des Weiteren bestehen Ansprüche auf Abfindungszahlungen bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfertigung).

Durch eine kollektivvertragliche und eine gesetzliche Änderung wurden im Jahr 2023 die Voraussetzungen dafür geschaffen, die noch bestehenden leistungsorientierten Versorgungszusagen vollständig an eine Pensionskasse auszulagern. Die Pensionszahlungen an die Begünstigten sind zukünftig ausschließlich vom Vermögen und dem Anlageerfolg der Pensionskasse abhängig. Aufgrund dieser Maßnahmen wird die Austrian Airlines AG über die nächsten neun Jahre Ratenzahlungen von insgesamt 46 Mio. EUR an die Pensionskasse leisten. Darüber hinaus besteht für die Austrian Airlines AG keine Zahlungsverpflichtung mehr. Daher wird diese Transaktion als Planabgeltung dargestellt, aus der ein Abgeltungsgewinn von 4 Mio. EUR entstanden ist. Die Pensionsverpflichtung und das zugehörige Planvermögen werden mit Zahlung der letzten Rate ausgebucht.

USA und weitere Länder

Für weitere Mitarbeitende im Ausland bestehen in geringem Umfang ebenfalls Zusagen für Altersversorgung, die im Wesentlichen von der Betriebszugehörigkeit und dem bezogenen Gehalt abhängig sind. Die Leistungen werden in der Regel über externe Fonds finanziert. In den vom Volumen her umfangreichsten Versorgungsplänen in den USA und in Großbritannien können keine neuen Ansprüche mehr erworben werden.



Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge für leistungsorientierte Zusagen setzen sich wie folgt zusammen:

T115 LEISTUNGSORIENTIERTE VERSORGUNGSZUSAGEN

	31.12.2023				31.12.2022			
	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	13.445	-12.333	-	1.112	11.957	-11.264	-	693
Deutschland – Übergangsversorgung	1.491	-20	-	1.471	1.251	-134	-	1.117
Schweiz	4.064	-4.217	105	-48	3.307	-3.865	560	2
Österreich	286	-170	-	116	283	-141	-	142
USA	106	-116	-	-10	273	-271	-	2
Andere Länder	345	-303	-	42	319	-282	-	37
Bilanzwerte	19.737	-17.159	105	2.683	17.390	-15.957	560	1.993
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	2.895	-	-	-	2.069
davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	12	-4	-	8	-	-	-	-
davon Sonstige Vermögenswerte	-	-	-	220	-	-	-	76

Die Vermögenswertbegrenzung ergibt sich für Pläne in der Schweiz, bei denen der Marktwert des Planvermögens die leistungsorientierte Verpflichtung übersteigt, dieser Überschuss dem Plan aber nicht durch Auszahlungen oder zukünftig unter dem Dienstzeitaufwand liegende Beiträge in das Planvermögen entzogen werden kann.

Der Gesamtbetrag der leistungsorientierten Verpflichtungen verteilt sich wie folgt auf die Anspruchsberechtigten:

T116 AUFTEILUNG DER LEISTUNGSORIENTIERTEN ZUSAGEN

in Mio. €	2023	2022
Aktive Beschäftigte	11.237	9.767
Unverfallbar ausgeschiedene Beschäftigte	2.027	1.705
Rentnerinnen und Rentner	6.473	5.918
	19.737	17.390

Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen betrug zum 31. Dezember 2023 16 Jahre (Vorjahr: 15 Jahre).

Die Entwicklung zwischen dem Eröffnungssaldo und dem Schlussaldo der Pensionsverpflichtung, des Planvermögens und der Pensionsrückstellung stellt sich wie folgt dar:

T117 VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

	2023					2022				
	Leistungs-orientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegen-der Zeitwert des Planvermögens	Summe	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanz-ansatz aus leistungsorientierten Zusagen	Leistungs-orientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Summe	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanz-ansatz aus leistungsorientierten Zusagen
in Mio. €										
Anfangsbestand 1. Januar	17.390	-15.957	1.433	560	1.993	24.935	-18.510	6.425	121	6.546
Laufender Dienstzeitaufwand	452	-	452	-	452	497	-	497	-	497
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Effekte aus Kürzungen	24	-	24	-	24	19	-	19	-	19
Zinsaufwand/Zinserträge	665	-599	66	12	78	293	-210	83	-	83
Im Gewinn und Verlust erfasster Gesamtbetrag	1.141	-599	542	12	554	809	-210	599	-	599
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus der Veränderung finanzieller Annahmen	1.431	-	1.431	-	1.431	-7.759	-	-7.759	-	-7.759
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus der Veränderung demografischer Annahmen	-12	-	-12	-	-12	-1	-	-1	-	-1
Gewinne/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	231	-	231	-	231	-98	-	-98	-	-98
Wertentwicklung des Planvermögens abzüglich der in den Zinsen erfassten Beträge	-	-509	-509	-	-509	-	2.784	2.784	-	2.784
Effekt aus Vermögensobergrenze	-	-	-	-479	-479	-	-	-	426	426
Im sonstigen Ergebnis erfasster Gesamtbetrag	1.650	-509	1.141	-479	662	-7.858	2.784	-5.074	426	-4.648
Beiträge zum Plan – Arbeitnehmende	160	-157	3	-	3	84	-81	3	-	3
Beiträge zum Plan – Arbeitgeber	-	-476	-476	-	-476	-	-397	-397	-	-397
Rentenzahlungen	-662	630	-32	-	-32	-746	678	-68	-	-68
Abgeltungszahlungen	-	-	-	-	-	-12	12	-	-	-
In der Konzern-Kapitalflussrechnung erfasster Gesamtbetrag	-502	-3	-505	-	-505	-674	212	-462	-	-462
Währungsdifferenzen	226	-240	-14	12	-2	194	-209	-15	13	-2
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-169	147	-22	-	-22	-12	6	-6	-	-6
Sonstiges/Umbuchungen	1	2	3	-	3	-4	-30	-34	-	-34
Endstand 31. Dezember	19.737	-17.159	2.578	105	2.683	17.390	-15.957	1.433	560	1.993
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	-	2.895	-	-	-	-	2.069
davon Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	-	-	-	-	263	-	-	-	-	230
davon unter den Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	12	-4	8	-	8	-	-	-	-	-
davon aktive Überhänge des Planvermögens über die Pensionsverpflichtung	-	-	-	-	220	-	-	-	-	76

Der Zinsaufwand aus Pensionsrückstellungen und die Zinserträge aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Der laufende Dienstzeitaufwand und der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand werden im Personalaufwand erfasst.

Der im Berichtsjahr angefallene nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand resultiert im Wesentlichen aus einer Anpassung der Verrentungsfaktoren für die Kabinenpensionskasse in der Schweiz für alle ab 2024 in Pension gehenden Beschäftigten sowie aus geänderten Sparbeiträgen für die Cockpit- und Bodenpensionskassen in der Schweiz.

Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen beinhalten Verluste aus den gegenüber Vorjahr gesunkenen Abzinsungssätzen. Kursbedingte Verpflichtungsanpassungen bei den kapitalmarktorientierten Versorgungsplänen werden in den erfahrungsbedingten Anpassungen ausgewiesen.

Das Planvermögen erzielte im Geschäftsjahr 2023 einen Wertzuwachs von 1.108 Mio. EUR (Vorjahr: Wertverlust von 2.574 Mio. EUR). Dieser Betrag setzt sich aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Zinsertrag und der Neubewertungskomponente für das Planvermögen zusammen.

Die Abflüsse aus dem Planvermögen durch Rentenzahlungen in Höhe von 630 Mio. EUR beinhalten die Finanzierung von Renten in Deutschland aus dem CTA-Vermögen in Höhe von 426 Mio. EUR.

Informationen über Steueransprüche im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen sind in Tabelle → T082 zu finden.

Der Berechnung der Pensionsverpflichtungen und des zugehörigen Planvermögens wurden folgende wesentliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt:

T118 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI DEUTSCHEN GESELLSCHAFTEN

in %	31.12.2023	31.12.2022
Zinssatz		
Altersversorgung	3,6	4,2
Übergangsversorgung	3,6	4,2
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.

T119 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI AUSLÄNDISCHEN GESELLSCHAFTEN

in %	31.12.2023	31.12.2022
Zinssatz		
Österreich	3,6	4,2
Schweiz	1,4	2,4
USA	5,0	5,0
Gehaltssteigerung		
Österreich ¹⁾	1,8	1,8
Schweiz	1,9	2,1
USA	-	-
Rentensteigerung		
Österreich	-	1,8
Schweiz	-	-
USA	-	-

¹⁾ Betrifft in 2023 nur noch die Abfertigungsleistungen.

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden für die Schweiz die BVG 2020-Generationen-
tafeln 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.

T120 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN ANNAHMEN

	Auswirkung auf die leistungs- orientierte Verpflichtung zum 31.12.2023 in Mio. €	Veränderung in %	Auswirkung auf die leistungs- orientierte Verpflichtung zum 31.12.2022 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung ¹⁾	19.737	-	17.390	-
Zinssatz				
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	18.451	- 6,5	16.423	- 5,6
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	20.759	+ 5,2	18.455	+ 6,1
Gehaltstrend				
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19.767	+ 0,2	17.474	+ 0,5
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	19.684	- 0,2	17.318	- 0,4
Rententrend				
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	19.929	+ 1,0	17.573	+ 1,0
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	19.714	- 0,1	17.367	- 0,1

¹⁾ Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen“.

Eine Absenkung der in den Pensionsverpflichtungen berücksichtigten Sterbewahrscheinlich-
keiten um 10 % führt zu einer in Abhängigkeit vom individuellen Alter jeder beziehungsweise
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 zehnprozentige Senkung der Sterbewahrscheinlichkeiten würde in der Folge
zu einer Erhöhung des Barwerts der wesentlichen Leistungsverpflichtungen in Deutschland
und in der Schweiz zum 31. Dezember 2023 um 254 Mio. EUR (Vorjahr: 241 Mio. EUR) führen.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen
Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt, mögliche
Interaktionseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden nicht berücksichtigt.

Das Planvermögen setzte sich wie folgt zusammen:

T121 ZUSAMMENSETZUNG DES PLANVERMÖGENS

	31.12.2023				31.12.2022			
	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt in Mio. €	in %	Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Marktpreisnotierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt in Mio. €	in %
Aktien			5.919	34,5			5.359	33,6
Europa	3.377	–			2.084	–		
Andere	2.542	–			3.275	–		
Festverzinsliche Wertpapiere			6.454	37,6			5.084	31,9
Staatsanleihen	1.940	–			2.340	–		
Unternehmensanleihen	4.514	–			2.744	–		
Aktienfonds	202	–	202	1,2	166	–	166	1,0
Rentenfonds	207	–	207	1,2	135	–	135	0,8
Mischfonds ¹⁾	–	–	–	0,0	64	–	64	0,4
Geldmarktanlagen	984	–	984	5,7	1.572	–	1.572	9,9
Immobilien			1.509	8,8			1.476	9,2
Direkte Anlagen	1.059	10			–	11		
Indirekte Anlagen	46	394			1.034	431		
Versicherungsverträge	–	120	120	0,7	–	104	104	0,7
Bankguthaben	56	60	116	0,7	207	390	597	3,7
Sonstige Anlagen ²⁾	561	1.087	1.648	9,6	184	1.216	1.400	8,8
Summe	15.488	1.671	17.159	100,0	13.805	2.152	15.957	100,0

¹⁾ In den Mischfonds sind Dividendenpapiere und zinstragende Titel enthalten.

²⁾ In den sonstigen Anlagen sind insbesondere alternative Investments, wie zum Beispiel Hedgefonds, Rohstoffe und Private Equity, sowie Sicherungsinstrumente im Zusammenhang mit der LDI-Strategie enthalten.

Das Planvermögen für leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen setzt sich im Wesentlichen aus festverzinslichen Wertpapieren, Aktien, Immobilien 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 verantwortlichen Organe innerhalb der Lufthansa Group steuern und überwachen die sich aus der Ausfinanzierung von leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen ergebenden finanziellen Risiken.

Innerhalb der Lufthansa Group verfolgen die Pläne das Ziel, innerhalb eines mittel- bis langfristigen Zeitraums die deutschen und Schweizer Pensionsverpflichtungen durch Deckungsvermögen und eine positive Kapitalmarktrendite zu decken. Wesentliche Faktoren zur Zielerreichung sind die Performance der Anlagen sowie für die Schweizer Pläne die Ausgestaltung des Beitragssystems und der Verzinsungspolitik.

Die Allokation der ausgelagerten Mittel auf Anlageklassen (zum Beispiel Aktien) für die Defined Benefit-Pläne erfolgt auf Basis von Asset-Liability-Matching-(ALM-)Studien. Um in regelmäßigen Abständen die Ausfinanzierungsstrategie zu überprüfen und Anpassungen vorzunehmen, wird die ALM-Studie periodisch, in der Regel alle drei Jahre in Zusammenarbeit mit einer externen Beraterin/einem externen Berater erstellt. Die Ergebnisse sollen aufzeigen, mit welchem Anlagenmix (Renten, Aktien etc.) die langfristigen Pensionsverpflichtungen gedeckt werden können. Dazu wird im ersten Schritt von der Aktuarin/dem Aktuar eine langfristige Prognose für die Entwicklung der Pensionsverpflichtungen erstellt.

Weiterhin werden Zielvorgaben für die relative Rendite und das relative Risiko in Bezug auf die Deckung der Verpflichtungen benötigt. Die letzte Vorgabe betrifft die Festlegung eines Risikobudgets. Mittels Simulation werden alle zulässigen Anlageallokationen auf diese Zielsetzungen hin für die Zukunft getestet und bei Nichterfüllung aussortiert. Bevorzugt werden Allokationen, die renditeorientiert und dennoch konservativ sind und die das Anlageziel mit einer hohen Wahrscheinlichkeit erreichen. Die Ergebnisse der ALM-Studie zeigen, ob es strategische Verschiebungen in der bestehenden Allokation geben wird.

Aufgrund des höheren Zinsumfelds stieg der Ausfinanzierungsgrad für die leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG und Lufthansa Technik AG auf nahezu 100 % an. Zur Stabilisierung des Ausfinanzierungsgrades wurden 50 % des Anlageportfolios auf eine Liability-Driven-Investment (LDI)-Strategie umgestellt.

Im Rahmen der LDI-Strategie werden die Kapitalanlagen so investiert, dass die Anlageseite das Zinsänderungsrisiko der Pensionsverpflichtungen repliziert. Dadurch werden Schwankungen der Nettopensionsverpflichtungen aufgrund von Zinsänderungen in der Konzernbilanz reduziert. Hierzu werden die Kapitalanlagen im Wesentlichen in festverzinsliche Unternehmensanleihen investiert und durch derivative Zinsswaps die gleiche Zinssensitivität auf Aktiv- und Passivseite hergestellt. Zum 31. Dezember 2023 bestand ein Zinssicherungsgrad von rund 50 % für die genannten Pensionsverpflichtungen. Im Jahr 2024 ist die Erhöhung auf 75 % LDI mit einem Zinssicherungsgrad von ebenfalls 75 % geplant. Es werden darüber hinaus derivative Finanzinstrumente zum Management von Fremdwährungsrisiken eingesetzt.

Die Kapitalanlage für die übrigen leistungsorientierten Pläne der übrigen Gesellschaften in Deutschland und der Schweiz ist von dieser Umstellung nicht betroffen.

Die Anlagestrategie der kapitalmarktorientierten Versorgungspläne wurde ebenfalls initial durch die Gesellschaft festgelegt, regelmäßig im Rahmen einer ALM-Studie überprüft und gegebenenfalls vom Anlageausschuss an sich verändernde Kapitalmarktanforderungen angepasst. Hierdurch können sich auch Veränderungen der Anlagestrategie für bereits investierte Beiträge ergeben.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass im Geschäftsjahr 2024 584 Mio. EUR in Pläne eingezahlt werden (Vorjahr: 481 Mio. EUR); in Deutschland entfallen sie nur auf die kapitalmarktorientierte Versorgung.

Für die zum Bilanzstichtag bestehenden leistungsorientierten Versorgungszusagen werden für die nächsten zehn Jahre folgende Pensionszahlungen prognostiziert:

T122 ERWARTETE FÄLLIGKEITEN DER UNDISKONTIERTEN PENSIONSZAHLUNGEN

in Mio. €	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2023	Erwartete Pensionszahlungen 31.12.2022
2024 (Vorjahr: 2023)	715	661
2025 (Vorjahr: 2024)	738	671
2026 (Vorjahr: 2025)	778	687
2027 (Vorjahr: 2026)	808	721
2028 (Vorjahr: 2027)	822	744
2029 – 2033 (Vorjahr: 2028 – 2032)	4.214	4.048

Die prognostizierten Fälligkeiten für Pensionszahlungen beinhalten keine möglichen Dotierungen in das oder Finanzierungen aus dem Planvermögen. Daher können die Cashflow-Effekte aus Zahlungen in Bezug auf Pensionspläne höher oder niedriger sein als die prognostizierten Pensionszahlungen, was hauptsächlich von der Fähigkeit des Unternehmens abhängt, seine bisherige Finanzierungspolitik in der Zukunft fortzuführen.

Für beitragsorientierte Versorgungszusagen beliefen sich die Beiträge im Jahr 2023 auf 481 Mio. EUR (Vorjahr: 385 Mio. EUR). Diese entfallen im Wesentlichen auf Beiträge zu gesetzlichen Rentenversicherungen, enthalten aber auch tarifvertragliche oder freiwillige Beiträge zu anderen Versorgungseinrichtungen. Die Zunahme ergab sich vor allem aus gestiegenen Beiträgen zur gesetzlichen Rentenversicherung, insbesondere aufgrund geringerer Kurzarbeit und gesteigener Gehälter.



37 Sonstige Rückstellungen

Die in der Bilanz unter lang- und kurzfristig ausgewiesenen sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

T123 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2023			31.12.2022		
	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	62	47	15	103	82	21
Übrige Personalkosten	199	166	33	196	157	39
Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	225	–	225	125	–	125
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	150	95	55	161	104	57
Umweltlastensanierungen	32	28	4	39	29	10
Prozesse	218	35	183	243	28	215
Restrukturierungen/Abfindungen	49	7	42	125	55	70
Überholung Lease-Flugzeuge	401	318	83	310	212	98
Gewährleistungen	72	–	72	81	–	81
Übrige Rückstellungen	232	68	164	246	90	156
Summe	1.640	764	876	1.629	757	872

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen ergeben sich aus tarifvertraglichen Vereinbarungen in Deutschland. Die Ermittlung der Verpflichtungen erfolgte im Jahr 2023 mit einem Zinssatz von 3,72 % (Vorjahr: 3,16 %).

Zur Insolvenzsicherung der Erfüllungsrückstände aus Altersteilzeitverträgen wurden Zahlungsmittel an ein externes Treuhandvermögen übertragen beziehungsweise Rückdeckungsversicherungen abgeschlossen. Dieses ausgelagerte Vermögen wird am Bilanzstichtag zu Marktwerten bewertet und mit den Bruttoverpflichtungen saldiert, da es die Anforderungen an Planvermögen erfüllt.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitenden aus Altersteilzeitverträgen zeigen folgenden Finanzierungsstand:

T124 FINANZIERUNGSSTAND

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	251	240
Externes Planvermögen	– 193	– 139
	58	101
davon sonstige Rückstellungen	62	103
davon sonstige Vermögenswerte	4	2

Da die tarifvertraglich vereinbarte Möglichkeit zum Abschluss neuer Altersteilzeitverträge mittlerweile ausgelaufen ist, hat sich die Verpflichtung im Geschäftsjahr nur noch geringfügig erhöht. Rückstellungsreduzierend wirkten Dotierungen in das Planvermögen.

Die Rückstellungen für übrige Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitenden aus Jubiläumsgratifikationen und sonstige kurzfristige Verpflichtungen.

Die Rückstellungen für die Rückgabeverpflichtung für Emissionszertifikate decken die Einreichungsverpflichtungen im Rahmen der Emissionshandelssysteme ab, denen die Lufthansa Group unterliegt. Den Verpflichtungen stehen Zertifikatsbestände gegenüber, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden → **Erläuterung 26** und → **Erläuterung 29**.

Die Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften betreffen insbesondere Wartungsverträge bei der Lufthansa Technik AG, für die die vereinbarten Erlöse die zurechenbaren Aufwendungen nicht decken werden.

Rückstellungen für Umweltlastensanierungen werden auf Basis eines Sachverständigengutachtens unter der Annahme gebildet, dass der Schaden in zehn Jahren vollständig beseitigt ist und die öffentlichen Auflagen zur Sanierung entfallen.

Rückstellungen für laufende Prozesse wurden unter Einschätzung des voraussichtlichen Prozessausgangs gebildet.

Die Rückstellungen für Restrukturierungen und Abfindungen basieren auf abgeschlossenen Aufhebungsvereinbarungen oder angebotenen Vertragsbeendigungen, denen sich der Konzern nicht mehr entziehen kann.

Die Rückstellungen für die Überholung von Lease-Flugzeugen resultieren im Wesentlichen aus Verpflichtungen zur Wartung, Überholung und Reparatur dieser Flugzeuge.

Im Geschäftsjahr 2023 haben sich die einzelnen Rückstellungspositionen wie folgt entwickelt:

T125 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2023

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeit- verträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabe- verpflichtung Emissions- zertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlasten- sanierungen	Prozesse	Restruktu- rierungen/ Abfindungen	Überholung Lease-Flugzeuge	Gewähr- leistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
Stand 01.01.2023	103	196	125	161	39	243	125	310	81	246	1.629
Änderung Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Währungsdifferenzen	-	1	1	-	-	-	-	-2	-	1	1
Verbrauch	-84	-26	-116	-32	-1	-22	-51	-38	-19	-28	-417
Zuführung/Neubildung	88	44	216	67	-	31	3	144	22	64	679
Zinseffekte	-	2	-	2	-	-	1	2	-	1	8
Auflösung	-1	-5	-1	-47	-6	-31	-10	-15	-12	-18	-146
Umgliederungen	-44	-13	-	-1	-	-3	-19	-	-	-34	-114
Stand 31.12.2023	62	199	225	150	32	218	49	401	72	232	1.640

Im Vorjahr hatten sich die einzelnen Rückstellungspositionen wie folgt entwickelt:

T125 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2022

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeit- verträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabe- verpflichtung Emissions- zertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlasten- sanierungen	Prozesse	Restruktu- rierungen/ Abfindungen	Überholung Lease-Flugzeuge	Gewähr- leistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
Stand 01.01.2022	50	197	20	169	31	247	487	342	65	350	1.958
Änderung Konsolidierungskreis	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	3
Währungsdifferenzen	-	1	-	-	-	1	-	8	-	-	10
Verbrauch	-64	-29	-12	-39	-1	-31	-294	-167	-12	-66	-715
Zuführung/Neubildung	120	26	120	44	9	48	21	146	32	93	659
Zinseffekte	5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	7
Auflösung	-	-14	-6	-13	-	-23	-99	-25	-6	-140	-326
Umgliederungen	-8	12	3	-	-	1	10	6	-	9	33
Stand 31.12.2022	103	196	125	161	39	243	125	310	81	246	1.629

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

T126 ZAHLUNGSABFLÜSSE BEI LANGFRISTIGEN RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	Stand 2023				Stand 2022			
	2025	2026	2027	2028 und Folgejahre	2024	2025	2026	2027 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	19	20	17	53	23	21	16	52
Umweltlastensanierungen	3	3	3	19	3	3	3	20
Restrukturierungen/Abfindungen	4	2	1	–	49	4	2	1
Überholung Lease-Flugzeuge	93	122	24	91	42	39	79	55
Übrige Rückstellungen	35	17	18	36	37	24	16	35

39 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 Tabelle T127 zu entnehmen.

T127 FINANZSCHULDEN

in Mio. €	31.12.2023			31.12.2022		
	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	6.224	5.084	1.140	6.659	6.060	599
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.164	404	760	1.558	1.268	290
Leasingverbindlichkeiten	2.568	2.149	419	2.444	2.041	403
Sonstige Darlehen	3.987	3.418	569	4.490	3.901	589
	13.943	11.055	2.888	15.151	13.270	1.881

Die Lufthansa Group verfolgt grundsätzlich die Strategie, Finanzschulden in allen Währungen mittels Zinsderivaten in Finanzschulden in Euro umzuwandeln.

Bei den Anleihen handelt es sich um sieben Anleihen mit festem Rückzahlungsbetrag, die im Rahmen des Euro Medium Term Notes-Programms begeben wurden. Zum Bilanzstichtag waren unter dem Programm Anleihen mit einem Nominalvolumen von 5,0 Mrd. EUR, Zinssätzen zwischen 0,25 % und 3,75 % sowie Fälligkeiten zwischen Juli 2024 und Juli 2029 emittiert. Im Rahmen des Programms können Anleihen mit einem Gesamtbetrag von 10 Mrd. EUR begeben werden. Weiterhin werden unter der Position eine Wandelanleihe und eine Hybridanleihe ausgewiesen. Die Wandelanleihe wurde mit einem Nominalvolumen von 600 Mio. EUR ausgegeben. Sofern sie nicht zuvor umgewandelt wird, wird sie am 17. November 2025 zum Nennwert zurückgezahlt. Investorinnen und Investoren haben zudem die Möglichkeit, die Anleihe in neue und/oder bestehende Namensaktien der Deutschen Lufthansa AG zu einem Wandlungspreis von 9,23 EUR zu wandeln. Die Hybridanleihe hat eine Laufzeit bis August 2075 und eine Verzinsung von 4,38 %. Sie kann in einem fünfjährigen Turnus gekündigt werden, das nächste Mal im Februar 2026.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten entfielen 1.143 Mio. EUR auf Schuldscheindarlehen. Ein Schuldscheindarlehen mit einem Buchwert von 59 Mio. EUR war mit einem Flugzeug besichert.

Die Leasingverbindlichkeiten entsprechen dem Barwert der verbleibenden Zahlungsverpflichtungen aus kontrahierten Leasingverträgen. Zu weiteren Details zu den abgeschlossenen Verträgen → **Erläuterung 23**.

Die Leasingverbindlichkeiten der Lufthansa Group weisen nachfolgend dargestellte Fälligkeiten auf. Die Angaben basieren auf vertraglichen, undiskontierten Zahlungen.

T128 FÄLLIGKEITSANALYSE VON LEASINGVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Im 1. Quartal	122	120
Bis 1 Jahr ¹⁾	333	333
1-5 Jahre	1.374	1.239
Später	1.345	1.310

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

Unter den sonstigen Darlehen entfielen 3.802 Mio. EUR (Vorjahr: 4.407 Mio. EUR) auf strukturierte Leasinggesellschaften und sonstige Flugzeugfinanzierungsmodelle → **Erläuterung 20**. Dieser Betrag war mit den jeweils finanzierten Flugzeugen besichert. Im Jahr 2023 wurde ein weiteres Flugzeug auf diesem Weg refinanziert.

Sowohl im Geschäftsjahr 2023 als auch im Geschäftsjahr 2022 sind alle Zahlungsverpflichtungen und Auflagen aus den beschriebenen Darlehensverträgen erfüllt worden.

39 Langfristige Vertragsverbindlichkeiten

T129 LANGFRISTIGE VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	26	30
	26	30

Unter den langfristigen Vertragsverbindlichkeiten werden langfristige Abgrenzungen für Fertigungsaufträge erfasst, bei denen die erhaltenen Zahlungen die bisher erbrachten Leistungen übersteigen.

40 Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

T130 LANGFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Erhaltene Anzahlungen	2	2
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	26	12
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	39	30
	67	44

In den passiven Rechnungsabgrenzungen sind öffentliche Investitionszuschüsse und -zulagen in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR) enthalten, die entsprechend der Nutzungsdauer der Investitionsgüter in den Folgejahren aufgelöst werden.

In den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen für Vorstand und Führungskräfte sowie im Vorjahr für außertariflich Mitarbeitende enthalten.

Für den Vorstand gilt seit 2020 ein variables Vergütungssystem, bei dem sich die Performance zu 85 % an finanziellen und zu 15 % an Nachhaltigkeitsparametern bemisst. Als finanzielle Ziele dienen zu gleichen Teilen (je 42,5 %) der relative Total Shareholder Return (TSR) der Lufthansa Aktie im Vergleich zum DAX sowie der durchschnittliche bereinigte Return on Capital Employed (Adjusted ROCE) beziehungsweise Adjusted EBIT während der Performanceperiode. Die

Performanceperiode beträgt vier Jahre. Für die TSR-Komponente werden in der Performanceperiode die letzten 60 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode sowie die letzten 60 Börsenhandelstage vor Ende der Performanceperiode herangezogen. Die 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 für das durchschnittliche Adjusted ROCE erfolgt auf Basis eines Vergleichs des durchschnittlichen Adjusted ROCE für die vierjährige Performanceperiode mit einem im Gewährungsjahr festgelegten strategischen Zielwert, der als unterer Schwellenwert die Deckung der Kapitalkosten (WACC) vorsieht. Die Nachhaltigkeitsparameter werden für die jeweilige Performanceperiode vom Aufsichtsrat festgelegt. Für das Jahr 2021 wurde abweichend davon das TSR-Performanceziel durch das Ziel „Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen“ ersetzt. Für das Programm 2023 wurden die Gewichtung der Performance neu verteilt. Sie bemisst sich zu 30 % an dem relativen TSR der Lufthansa Aktie im Vergleich zum Branchenindex NYSE Arca Global Airline Index, zu 50 % an dem Adjusted ROCE und zu 20 % an Nachhaltigkeitsparametern.

Für die nicht marktabhängigen Erfolgsziele wurde im Rahmen der Bewertung für 2021 eine erwartete Zielerreichung von 200 % für die Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen, von 200 % für das Adjusted EBIT und 65 % für den Nachhaltigkeitsparameter, für 2022 eine erwartete Zielerreichung von 200 % für den Adjusted ROCE und 0 % für den Nachhaltigkeitsparameter und für 2023 eine erwartete Zielerreichung von 197,55 % für den Adjusted ROCE und 0 % für den Nachhaltigkeitsparameter angenommen. Zu Beginn der jeweiligen Performanceperiode werden eine Anzahl virtueller Aktien zugeteilt, die sich aus der Division des individuellen Zielbetrags der mehrjährigen variablen Vergütung durch den durchschnittlichen Kurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG während der ersten 60 Handelstage nach Beginn der jeweiligen Performanceperiode ergibt. Die Auszahlung wird aus dem Zielerreichungsgrad für dieses Erfolgsziel multipliziert mit der Anzahl virtueller Aktien zu Beginn der Performanceperiode und dem durchschnittlichen Kurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG während der letzten 60 Handelstage vor Ablauf des letzten Jahres der jeweiligen Performanceperiode berechnet.

Im Rahmen der aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen gewähren die Deutsche Lufthansa AG und weitere in das Programm einbezogene Konzerngesellschaften Führungskräften und außertariflich Mitarbeitenden auf ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien einen Abschlag von 50 %. Die gewährten Optionspakete 2020 und 2021 beinhalten eine Outperformance-Option und eine Performance-Option. Am Programmende erhalten die Teilnehmenden bei Werthaltigkeit eine Barzahlung. Das Programm für die Gruppe der außertariflich Mitarbeitenden wurde letztmalig im Jahr 2019 angeboten und wurde im Jahr 2023 beendet. Im Geschäftsjahr 2022 wurde für Führungskräfte das Programm 2021 nachträglich aufgelegt.

Die Outperformance-Option ist an die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem fiktiven Index aus Aktien europäischer Wettbewerber geknüpft. Aus der Outperformance-Option erhält die Inhaberin/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 Kurses der Lufthansa Aktie gebunden. Die Auszahlung beginnt bei einer absoluten Performance von 20 %, der maximale Auszahlungsbetrag wird bei einer Performance von 35 % erreicht.

Die Berechnung der Performance und der Outperformance erfolgt in allen Programmen nach dem TSR-Prinzip.

Die Laufzeit der Programme beträgt jeweils vier Jahre. Abweichend davon wurde die Programmlaufzeit für das Programm Führungskräfte 2021 auf dreieinhalb Jahre leicht verkürzt. Die Aktien des Eigeninvestments sind bis zur Ausübung gesperrt.

Aufgrund der Regelungen im Stabilisierungsvertrag mit dem WSF wurden die Führungskräfteprogramme 2020 und 2021 nur mit Eigeneinbringung von Aktien angeboten. Der Abschlag von 50 % gilt beim Führungskräfteprogramm 2020 nur für einen Teil der potenziell zu vereinbarenden Tranchen. Mit Beendigung des WSF wurden Ende 2022 die Abschlüsse an die Mitarbeitenden ausgezahlt.

Aus dem ausgelaufenen Aktienprogramm 2019 erfolgte aus der Outperformance-Option eine Auszahlung in Höhe von 20,4 Mio. EUR (Vorjahr: 2,6 Mio. EUR). Insgesamt halten Teilnehmende der Programme 2020 und 2021 zum aktuellen Stichtag 1.814.713 Aktien (Vorjahr: 2.873.092 Aktien).

Im Geschäftsjahr 2023 wurde den Führungskräften der Deutschen Lufthansa AG und von weiteren konsolidierten und nicht konsolidierten Konzerngesellschaften ein neues mehrjähriges Incentive-Programm in Form einer aktienbasierten Vergütung gewährt, das das bisherige Programm ablöst. Die Zielerreichung ist zu 50 % an den Adjusted ROCE gekoppelt. Weitere 30 % sind an die relative Aktienrendite der Deutschen Lufthansa AG im Vergleich zur Entwicklung der Aktienrendite nach Maßgabe des Branchenindex NYSE Arca Global Airline Index (TSR-Ziel) gebunden. Die verbleibenden 20 % des Zielbetrags sind an Nachhaltigkeitsziele hinsichtlich der Reduktion des CO₂-Ausstoßes geknüpft. Die Bandbreite der Zielerreichung der einzelnen Leistungskriterien reicht von 0 % bis 200 % Prozent. Der Erdienungszeitraum begann am 1. Januar 2023 und beträgt drei Jahre. Ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien als Voraussetzung zur Teilnahme ist mit diesem Programm nicht mehr verbunden. Berechtigte Teilnehmende sind automatisch einbezogen. Es ist geplant, dass die Auszahlung eines potenziellen Bonus



jeweils zur Hälfte in bar und in Lufthansa Aktien erfolgt. Dementsprechend wird der beizulegende Zeitwert der Aktienkomponente im Eigenkapital ausgewiesen und initial zum Gewährungszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Barkomponente mit einem Betrag von 6,2 Mio. EUR, die ebenfalls Bestandteil der sonstigen nicht finanziellen Verpflichtungen ist, wurde auf Basis des beizulegenden Zeitwerts am Bilanzstichtag bestimmt und erhöht den Personalaufwand entsprechend.

Der beizulegende Zeitwert der Aktienzusagen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente für das neue Programm 2023 betrug 5,6 Mio. EUR und wurde auf Basis eines Bewertungsmodells ermittelt. In dieses Modell wurde zum Gewährungszeitpunkt die Lufthansa Aktie mit einer erwarteten gewichteten Volatilität von 43 % und einem Kurs von 8,94 EUR je Lufthansa Aktie berücksichtigt. Die erwartete Volatilität wurde aus historischen Volatilitäten abgeleitet. Im Modell wurde ein risikoloser Zinssatz von 2,96 % verwendet. Annahmen zu Korrelationen zwischen dem Lufthansa Aktienkurs und der Entwicklung des NYSE Arca Global Airline Index wurden auf Basis historischer Kurs- und Indexentwicklungen bestimmt.

Insgesamt hat sich im Laufe der Geschäftsjahre 2023 und 2022 der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

T131 ENTWICKLUNG DES BESTANDS AN OPTIONEN UND VIRTUELLEN AKTIEN

	2023			2022		
	Anzahl Optionen	Anzahl virtueller Aktien/Optionsrechte	Barausgleich in Tsd. €	Anzahl Optionen	Anzahl virtueller Aktien	Barausgleich in Tsd. €
Ausstehend zum 01.01.	10.796	2.612.518	–	14.736	571.106	–
Gewährt	–	3.027.003	–	1.905	2.041.412	–
Ausgelaufen bzw. verfallen	988	–	–	616	–	–
Ausgeübt	5.861	–	20.401	5.229	–	2.618
Ausstehend zum 31.12.	3.947	5.639.521	–	10.796	2.612.518	–

Die beizulegenden Zeitwerte der Optionsrechte der 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:

T132 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE UND VIRTUELLEN AKTIEN ZUM 31.12.2023

	Anzahl Optionen/ virtuelle Aktien	Beizulegender Zeitwert je Option/ virtuelle Aktie in EUR	Anteil erdienter Anspruch	Beizulegender Zeitwert gesamt in EUR
Vorstand				
Virtuelle Aktien 2020	571.106	5,11	90 %	2.636.592
Virtuelle Aktien 2021	957.126	12,00	100 %	11.485.512
Virtuelle Aktien 2022	1.084.286	8,78	100 %	9.520.031
Virtuelle Aktien 2023	863.873	8,92	100 %	7.705.747
Führungskräfte				
Optionen 2020	2.140	4.422	77 %	7.286.572
Optionen 2021	1.807	4.692	51 %	4.324.006
Optionsrechte 2023	2.163.130	8,00	33 %	5.602.507
Summe Optionen und virtuelle Aktien	5.643.468			48.560.967
davon Optionen	3.947	–	–	–
davon virtuelle Aktien	3.476.391	–	–	–
davon Optionsrechte	2.163.130	–	–	–

T132 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE UND VIRTUELLEN AKTIEN ZUM 31.12.2022

	Anzahl Optionen/ virtuelle Aktien	Beizulegender Zeitwert je Option/ virtuelle Aktie	Anteil erdienter Anspruch	Beizulegender Zeitwert gesamt
		in EUR		in EUR
Vorstand				
Virtuelle Aktien 2020	571.106	2,52	90 %	1.300.135
Virtuelle Aktien 2021	957.126	11,00	100 %	10.528.386
Virtuelle Aktien 2022	1.084.286	7,99	100 %	8.663.445
Führungskräfte				
Optionen 2019	2.836	6.688	79 %	15.015.675
Optionen 2020	2.279	5.295	52 %	6.285.055
Optionen 2021	1.880	6.030	23 %	2.636.372
Außertariflich Mitarbeitende				
Optionen 2019	3.801	830	79 %	2.497.574
Summe Optionen und virtuelle Aktien	2.623.314			46.926.642
davon Optionen	10.796			
davon virtuelle Aktien	2.612.518			

Im Rahmen der Bilanzierung der Verbindlichkeit aus der Bewertung der Optionsrechte wird eine Fluktuation der Mitarbeitenden in Höhe von 7,22 % berücksichtigt, sodass die bilanzierte Verbindlichkeit unterhalb des berechneten Zeitwerts liegt. Aus der Bewertung der Optionsrechte ergibt sich somit zum Stichtag eine Verpflichtung in Höhe von 41,5 Mio. EUR (Vorjahr: 44,2 Mio. EUR), wovon 33,1 Mio. EUR (Vorjahr: 28,8 Mio. EUR) unter den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Die im Geschäftsjahr geleistete Auszahlung für ausgelaufene Optionsrechte in Höhe von 20,4 Mio. EUR hat die Verbindlichkeit reduziert. Der Anteil der Zusagen, die durch Eigenkapitalinstrumente ausgeglichen werden sollen, erhöht das Eigenkapital um 5,6 Mio. EUR. Die Wertänderung der Optionsrechte und die Gewährung weiterer Optionsrechte im Geschäftsjahr ist mit insgesamt 24,0 Mio. EUR im Personalaufwand erfasst.

In die Monte-Carlo-Simulation (exklusive TSR-Programm für den Vorstand) sind die gewichteten durchschnittlichen Aktienkurse zum Stichtag eingeflossen. Gemäß Programmbedingungen handelt es sich dabei um die 50-Tage-Durchschnittskurse der Deutschen Lufthansa AG sowie der jeweils im Vergleichsindex enthaltenen Aktien der Wettbewerber. Die verwendeten Volatilitäten und Korrelationen stellen stichtagsbezogene und laufzeitabhängige Erwartungswerte auf Basis aktueller Markteinschätzungen dar.

Als Zinssatz für die Restlaufzeit der Outperformance-Option wurden jeweils entsprechende Swap-Rates verwendet. Für die Bewertung wurden die maximalen Laufzeiten der Programme berücksichtigt.

Die Bewertung der Zeitwerte für die Programme des Vorstands erfolgt ebenfalls mittels einer Monte-Carlo-Simulation und basiert auf historischen beziehungsweise Marktdaten zum Stichtag der relevanten Peergroup-Unternehmen und für das Programm 2023 des NYSE Arca Global Airline Index. Der Ansatz der erwarteten Volatilitäten basiert auf den historischen TSR-Daten. Dabei wurden für die Ermittlung der historischen Volatilitäten grundsätzlich die Kurse der letzten vier Jahre zugrunde gelegt. Bei der Bewertung für das Programm 2021 wurde eine Restlaufzeit von 13 Monaten sowie ein risikoloser Zins in Höhe von 3,22 % berücksichtigt, für das Programm 2022 eine Restlaufzeit von 25 Monaten und ein risikoloser Zins von 2,75 % sowie für das Programm 2023 eine Restlaufzeit von 37 Monaten und ein risikoloser Zins von 2,47 %.

Die vom externen Dienstleister verwendeten Parameter für den fiktiven Airline-Vergleichsindex sind in folgender Übersicht zusammengestellt:

T133 REFERENZPREIS

		Optionen 2020	Optionen 2021
Lufthansa	EUR	8,53	6,99
Air France-KLM	EUR	3,68	4,10
IAG	GBP	122,08	157,32
Ryanair	EUR	13,54	16,40
easyJet	GBP	623,82	625,16
Turkish Airlines	TRY	10,84	26,47
WIZZair	GBP	3.781,00	4.237,54

T134 ERWARTETE VOLATILITÄTEN

in % für:	Optionen 2020 zum 31.12.2023	Optionen 2020 zum 31.12.2022	Optionen 2021 zum 31.12.2023	Optionen 2021 zum 31.12.2022
Lufthansa	29,06	42,20	37,15	50,50
Air France-KLM	34,90	46,70	45,61	55,03
IAG	31,06	50,22	41,11	65,12
Ryanair	27,97	40,43	35,82	46,34
easyJet	36,49	49,34	43,76	63,94
Turkish Airlines	48,89	55,60	49,13	43,60
WIZZair	50,50	43,05	59,70	59,81
Risikoloser Zinssatz	Optionen 2020: 3,26 % für Eurozone (Vorjahr: 2,08 %) 4,72 % für Großbritannien (Vorjahr: 3,28 %) 40,00 % für Türkei (Vorjahr: 9,00 %)		Optionen 2021: 2,81 % für Eurozone (Vorjahr: 2,02 %) 4,40 % für Großbritannien (Vorjahr: 3,26 %) 40,00 % für Türkei (Vorjahr: 9,00 %)	
Fluktuation	7,22 % (Vorjahr: 7,41 %)		7,22 % (Vorjahr: 7,41 %)	

41 Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten

Die Lufthansa Group hat folgende Vertragsverbindlichkeiten erfasst:

T135 VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	4.981	4.898
Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen	2.203	2.087
Verbindlichkeiten aus angearbeiteten Technik- und EDV-Leistungen	363	261
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	204	334
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	2.770	2.682
Verbindlichkeiten aus Verträgen mit Kunden	7.751	7.580
In der Berichtsperiode erfasste Erlöse	2023	2022
Erlöse aus den Anfangsbeständen der Vertragsverbindlichkeiten		
Erlöse aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	4.250	2.512
Erlöse aus Kundenbindungsprogrammen	431	358
Erlöse Technik- und EDV-Leistungen	81	191
Sonstige	139	128
Summe	4.901	3.189

Von den Vertragsverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2022 konnten 287 Mio. EUR (Vorjahr: 298 Mio. EUR) nicht realisiert werden, sondern wurden an die Kundinnen und Kunden erstattet. Insgesamt wurden 2023 Ticketrückerstattungen in Höhe von 1.946 Mio. EUR (Vorjahr: 2.045 Mio. EUR) im Zusammenhang mit Flugstreichungen vorgenommen.

Zum 31. Dezember 2023 waren in den Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen 261 Mrd. Meilen/Punkte (Vorjahr: 245 Mrd. Meilen/Punkte) aus Meilenbonusprogrammen zu bewerten. Für die voraussichtlich verfallenden Meilen werden grundsätzlich Pro-rata-Ertragsrealisationen über den allgemeinen Geltungszeitraum von drei Jahren vorgenommen.

Bereits kontrahierte, noch nicht erfüllte Leistungsverpflichtungen aus langfristigen Dienstleistungsverträgen betragen unter der Annahme eines vertragsgemäßen Abrufs insgesamt 9,7 Mrd. EUR, wovon 1,7 Mrd. EUR auf die nächsten zwölf Monate entfallen. Im Wesentlichen sind dies Wartungsverträge des Geschäftsbereichs Technik über die langfristige Instandsetzung und Überholung der Teilflotten von Fluggesellschaften. Bei der Ermittlung der ausstehenden Leistungsverpflichtungen wird die in den Verträgen vereinbarte sowie aus den jeweiligen Flugplanungen abgeleitete Anzahl an Wartungsereignissen mit ihren wahrscheinlichen Erlösen sowie Festpreise für bestimmte Leistungen (Bereich VIP sowie Kabinenmodifikation) berücksichtigt. Von den Leistungsverpflichtungen, die zwölf Monate übersteigen, werden voraussichtlich 60 % bis 2029 realisiert sein.

Wie im Vorjahr wurden auch im Geschäftsjahr 2023 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 2023 oder zum 31. Dezember 2022 gemacht, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von einem Jahr oder weniger haben. Aufgrund von Umbuchungsmöglichkeiten kann es bei Flugleistungen grundsätzlich zu einer Zeitspanne zwischen Vertragsabschluss und Leistungserbringung kommen, die ein Jahr überschreitet, was jedoch bei Vertragsabschluss nicht vorhersehbar ist. Aufgrund der Vorausbuchungsfrist von maximal einem Jahr und kurzfristigen Umbuchungsmöglichkeiten geht der Konzern davon aus, dass die Anwendung der Vereinfachungsregel gerechtfertigt ist. Prämienmeilen können mindestens über drei Jahre eingelöst werden, sind jedoch auch kurzfristig einlösbar und werden aus diesem Grund ebenfalls als kurzfristig ausgewiesen.

Die Lufthansa Group wendet die Vereinfachungsregelung des IFRS 15.94 in Bezug auf die Aufwandserfassung bei Vertragsanbahnungskosten an, wenn der ansonsten zu berücksichtigende Abschreibungszeitraum weniger als zwölf Monate betragen würde.

42 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

T136 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN SOWIE SONSTIGE KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	94	118
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligungen	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden	4.031	3.923
	4.125	4.041
Sonstige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4	21
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	312	327
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	–	–
Verbindlichkeiten aus Ergebnisbeteiligungen	627	531
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	837	740
	1.780	1.619
Summe	5.905	5.660

Sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 32 Mio. EUR (Vorjahr: 79 Mio. EUR) dienen als Sicherheit für positive Marktwerte von Derivaten.

Zur Optimierung des Working Capitals und Cashflows sowie zur Stärkung der Lieferantenbeziehungen nimmt die Lufthansa Group an einem Supply Chain Finance (SCF)-Programm teil. Das Programm wird von der CRX Markets AG, München, angeboten und ist kostenlos für die teilnehmenden Lieferanten. Lieferanten können auf freiwilliger Basis am Programm teilnehmen, um eine vorzeitige Bezahlung ihrer Forderungen von den teilnehmenden Banken mit einem Abschlag zu erhalten. Die Lufthansa Group bezahlt dann die ursprüngliche Rechnung am Fälligkeitsdatum an die Bank. Für die Lufthansa Group entstehen keine zusätzlichen Kosten gegenüber den zwölf teilnehmenden Banken. Zum 31. Dezember 2023 wurde das SCF-Programm von den Konzerngesellschaften Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG, Lufthansa Technik AG, Austrian

Airlines AG sowie Swiss International Airlines Ltd. genutzt. Zum Stichtag nahmen 16 Lieferanten mit einem ausstehenden Volumen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 418 Mio. EUR (Vorjahr: 316 Mio. EUR) teil. Zahlungsbedingungen von Verbindlichkeiten im Programm gehen nicht über Zahlungsbedingungen mit Lieferanten hinaus, die nicht am Programm teilnehmen. Alle relevanten vertraglichen Zahlungsbedingungen und Konditionen werden ebenfalls mit Lieferanten außerhalb des Programms auf bilateraler Basis verhandelt, weshalb sich der Charakter der Lieferantenverbindlichkeit durch das SCF-Programm nicht verändert. Die Definition und der Ausweis der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bleiben somit erhalten. Entsprechend werden die Zahlungsströme aus den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in der Kapitalflussrechnung weiterhin unter den Zahlungsflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit dargestellt.

43 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

T137 KURZFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	355	296
Abgegrenzte Aufwendungen für Urlaub, Gleit- und Mehrarbeitszeit	262	230
Erhaltene Anzahlungen	14	25
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	45	52
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	46	78
	722	681

Die sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten enthalten den kurzfristigen Anteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen → **Erläuterung 40**.

ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

4.4 Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten und Segmentdaten

Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten

Zum 31. Dezember 2023 war die Lufthansa Group in drei berichtspflichtigen Segmenten tätig, die die Konzernaktivitäten bündeln. Die Abgrenzung der Segmente erfolgt entsprechend der internen Berichts- und Steuerungsstruktur. Aufgrund der vergleichbaren wirtschaftlichen Merkmale der jeweiligen Fluggesellschaften wie Netz- und Vertriebsstrukturen, Kundinnen und Kunden sowie Dienstleistungen wurden die Aktivitäten jeweils zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Das Segment Passagier-Airlines besteht aus den Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings inklusive der Beteiligung an SunExpress. Weitere Informationen zu den einzelnen Fluggesellschaften sind im Konzernlagebericht → **Geschäftsfeld Passagier-Airlines** dargestellt.

Das Segment Logistik umfasst die Aktivitäten im Frachtlinienluftverkehr durch die Lufthansa Cargo-Gruppe. Lufthansa Cargo ist die führende europäische Frachtfluggesellschaft.

Das Segment Technik ist ein weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile und kommerzielle Flugzeuge und firmiert als Lufthansa Technik Gruppe. In der unternehmensinternen Berichterstattung wird die zuvor im Segment Technik dargestellte Aircraft Maintenance and Engineering Corporation (AMECO) seit Beginn des laufenden Geschäftsjahres den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zugeordnet. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Das im Geschäftsjahr veräußerte Segment Catering, vertreten durch die LSG Lufthansa Service-/Sky Chefs-Gruppe, ist einer der führenden Airline-Caterer und bietet darüber hinaus Cateringleistungen im Retailsegment sowie Service- und Logistikleistungen an. Aufgrund der Veräußerung werden die Werte des Segments Catering in der Überleitung in der Spalte Konsolidierung eliminiert und sind nicht Bestandteil der Werte in der Spalte Konzern, die lediglich die fortgeführte Geschäftstätigkeit wiedergibt. Ebenfalls aufgrund der Veräußerung des Geschäftsfelds wurden die Vorjahreswerte in der Überleitungsspalte zu den Konzernwerten in der Segmentberichterstattung angepasst.

Geschäftsaktivitäten, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind, werden gemeinsam mit den Erträgen und Aufwendungen der zentralen Konzernfunktionen in Tabelle → **T138, in der Spalte „Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen“** dargestellt. Hierunter befinden sich die Erträge und Aufwendungen der Lufthansa Commercial Holding GmbH, der Lufthansa AirPlus-Gruppe, der Lufthansa Systems-Gruppe, der Lufthansa Aviation Training-Gruppe und weiterer Konzerngesellschaften.

Erläuterungen zu den Segmentdaten und der internen Steuerung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der berichtspflichtigen Segmente entsprechen den in → **Erläuterung 3** beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Lufthansa Group misst den Erfolg ihrer Segmente anhand der beiden Segmentergebnisgrößen EBIT beziehungsweise Adjusted EBIT. Die Steuerungsgröße EBIT setzt sich aus dem betrieblichen IFRS-Ergebnis und dem Beteiligungsergebnis zusammen. Das Adjusted EBIT ergibt sich durch Korrektur des EBIT um Abgangsergebnisse von Vermögenswerten, außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen, periodenfremde Ergebniseffekte im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen (Plananpassungen und Planabgeltungen), Aufwendungen für personalbezogene Restrukturierungsmaßnahmen, wesentliche außerordentliche, nicht aus der normalen Geschäftstätigkeit herrührende Rechtskosten, wesentliche Kosten im Zusammenhang mit Unternehmenstransaktionen sowie um wesentliche sonstige Aufwendungen, die auf außerordentlichen, externen Ereignissen beruhen.

Verkäufe und Erlöse zwischen den berichtspflichtigen Segmenten werden grundsätzlich zu Preisen erbracht, wie sie auch mit Dritten vereinbart würden. Verwaltungsleistungen werden als Kostenumlagen berechnet.

Zu den Außenumsätzen bei den Verkehrserlösen → **Erläuterung 4**.

Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von Beteiligungen ist Bestandteil des Ergebnisses eines Segments, aus Konzernsicht aber nicht dem betrieblichen, sondern dem Finanzergebnis zuzurechnen.

Das gebundene Kapital umfasst im Wesentlichen die Segmentaktiva, korrigiert um derivative Finanzinstrumente, liquide Mittel und latente Steuerposten, vermindert um nicht zinstragende Schulden.

In der Überleitungsspalte sind die aus Konsolidierungsvorgängen resultierenden Effekte ebenso enthalten wie die Beträge, die sich aus der unterschiedlichen Definition von Inhalten der Segmentposten im Vergleich zu den dazugehörigen Konzernposten ergeben. Die eliminierten Umsätze der Segmente, die mit anderen, ebenfalls konsolidierten Segmenten erzielt wurden, sind in der Überleitungsspalte zu den Umsatzerlösen erkennbar.

Die Beträge in der Überleitungsspalte zum Konzern-EBIT beinhalten die Effekte aus erfolgswirksamen Konsolidierungsvorgängen, in denen Erträge und Aufwendungen bei zwei Partnern sich nicht in derselben Höhe oder derselben Periode gegenüberstehen.



T138 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2023

	Passagier-Airlines	Logistik	Technik	Catering	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzern- funktionen	Überleitung		Konzern ⁶⁾
in Mio. €							Nicht zugeordnet	Konsolidierung ⁵⁾	
Außenumsätze	27.632	2.927	4.389	1.888	36.836	485	-	-1.879	35.442
davon Verkehrserlöse	26.701	2.775	-	-	29.476	-	450	-	29.926
Konzerninnenumsätze	705	50	2.158	66	2.979	435	-	-3.414	-
Umsatzerlöse	28.337	2.977	6.547	1.954	39.815	920	-	-5.293	35.442
Übrige operative Erträge	1.306	113	481	37	1.937	2.325	-	-1.275	2.987
Operative Erträge	29.643	3.090	7.028	1.991	41.752	3.245	-	-6.568	38.429
Operative Aufwendungen	27.730	2.933	6.383	1.945	38.991	3.499	-	-6.530	35.960
davon Materialaufwand	16.687	2.063	3.844	770	23.364	428	-	-3.429	20.363
davon Personalaufwand	5.426	419	1.559	811	8.215	906	-	-811	8.310
davon Abschreibungen	1.725	182	157	62	2.126	113	-	-11	2.228
davon sonstige Aufwendungen	3.892	269	823	302	5.286	2.052	-	-2.279	5.059
Beteiligungsergebnis ¹⁾	120	62	-17	9	174	48	-	-9	213
davon Ergebnis Equity-Bewertung	125	11	-24	9	121	9	-	-9	121
Adjusted EBIT ²⁾	2.033	219	628	55	2.935	-206	-	-47	2.682
Überleitungspositionen	31	-5	-	-2	24	-46	-	9	-13
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-38	-	-1	-40	-77	-4	-	42	-39
Pensionssondereffekte & Restrukturierung	-13	-4	3	-1	-15	-7	-	-	-22
Ergebnis Anlagenabgang	81	-2	12	39	130	4	-	-33	101
Sonstige Überleitungspositionen	1	1	-16	-	-14	-39	-	-	-53
EBIT	2.064	214	628	53	2.959	-252	-	-38	2.669
Übriges Finanzergebnis									-352
Ergebnis vor Ertragsteuern									2.317
Gebundenes Kapital ³⁾	8.496	2.335	4.056	267	15.154	1.445	-	-399	16.200
davon aus Equity-Beteiligungen	256	43	150	-	449	29	-	-13	465
Segmentinvestitionen ⁴⁾	3.095	191	137	35	3.458	30	-	121	3.609
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	19	-	19	-	-	-	19
Mitarbeitende zum Stichtag	60.924	4.152	22.870	50	87.996	8.681	-	-	96.677
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	59.331	4.122	21.925	16.475	101.853	8.411	-	-	110.264

¹⁾ Das Beteiligungsergebnis enthält keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf At-equity-Beteiligungsbuchwerte.

²⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T023, S. 44 im Konzernlagebericht.

³⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate), abzüglich bestimmter nicht verzinslicher Verbindlichkeiten (u.a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten) sowie abzüglich der liquiden Mittel.

⁴⁾ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie in Ausleihungen und Anteile an Gesellschaften. Investitionen werden exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen ausgewiesen.

⁵⁾ Konsolidierung inklusive Eliminierung des aufgegebenen Geschäftsbereichs Catering.

⁶⁾ Werte zeigen fortgeführte Geschäftsbereiche (außer Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt).

T138 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2022

	Passagier-Airlines	Logistik	Technik	Catering	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzern- funktionen	Überleitung		Konzern ⁷⁾
in Mio. €							Nicht zugeordnet	Konsolidierung ⁵⁾	
Außenumsätze	21.892 ⁵⁾	4.582	4.004	1.903	32.381	409	-	-1.895	30.895
davon Verkehrserlöse	20.705 ⁵⁾	4.430	-	-	25.135	-	729	-	25.864
Konzerninnenumsätze	868 ⁵⁾	45	1.546	57	2.516	242	-	-2.758	-
Umsatzerlöse	22.760	4.627	5.550	1.960	34.897	651	-	-4.653	30.895
Übrige operative Erträge	1.025	106	401	51	1.583	2.117	-	-1.327	2.373
Operative Erträge	23.785	4.733	5.951	2.011	36.480	2.768	-	-5.980	33.268
Operative Aufwendungen	24.100	3.171	5.383	2.015	34.669	3.050	-	-5.948	31.771
davon Materialaufwand	14.492	2.295	3.066	784	20.637	298	-	-3.005	17.930
davon Personalaufwand	4.584	425	1.379	833	7.221	835	-	-833	7.223
davon Abschreibungen	1.766	170	178	77	2.191	117	-	-109	2.199
davon sonstige Aufwendungen	3.258	281	760	321	4.620	1.800	-	-2.001	4.419
Beteiligungsergebnis¹⁾	15	38⁶⁾	-14	-7	32⁶⁾	-16	-	7	23
davon Ergebnis Equity-Bewertung	33	8 ⁶⁾	-14	-9	18 ⁶⁾	-42	-	9	-15
Adjusted EBIT²⁾	-300	1.600⁶⁾	554	-11	1.843⁶⁾	-298	-	-25	1.520
Überleitungspositionen	21	-25	-56	-171	-231	-46	-	176	-101
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	-29	-	-15	-174	-218	-15	-	177	-56
Pensionssondereffekte & Restrukturierung ⁵⁾	51	-20	19	-1	49	-7	-	2	44
Ergebnis Anlagenabgang	2	-1	11	6	18	20	-	-5	33
Sonstige Überleitungspositionen	-3	-4	-71	-2	-80	-44	-	2	-122
EBIT	-279	1.575⁶⁾	498	-182	1.612⁶⁾	-344	-	151	1.419
Übriges Finanzergebnis									-170
Ergebnis vor Ertragsteuern									1.249
Gebundenes Kapital ³⁾	7.230	2.172 ⁶⁾	3.825	435	13.662 ⁶⁾	1.381	-	-138	14.905
davon aus Equity-Beteiligungen	125	44 ⁶⁾	161	41	371 ⁶⁾	21	-	-	392
Segmentinvestitionen ⁴⁾	2.032	254	99	40	2.425	45	-	-45	2.425
davon aus Equity-Beteiligungen	-	-	37	-	37	-	-	-	37
Mitarbeitende zum Stichtag	56.762	4.085	20.411	20.218	101.476	8.033	-	-	109.509
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	56.054	4.088	20.116	18.709	98.967	7.922	-	-	106.889

¹⁾ Das Beteiligungsergebnis enthält keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf at-equity-Beteiligungsbuchwerte.

²⁾ Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT → T023, S. 44 im Konzernlagebericht.

³⁾ Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate), abzüglich bestimmter nicht verzinslicher Verbindlichkeiten (u.a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten) sowie abzüglich der liquiden Mittel.

⁴⁾ Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie in Ausleihungen und Anteile an Gesellschaften. Investitionen werden exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen ausgewiesen.

⁵⁾ Werte aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die aufgegebenen Geschäftsbereiche angepasst. Konsolidierungsspalte inklusive Eliminierung aufgegebenen Geschäftsbereiche.

⁶⁾ Werte aufgrund der Neuordnung der Aircraft Maintenance and Engineering Corporation angepasst.

⁷⁾ Konzernspalte enthält nur fortgeführte Geschäftsbereiche (außer Mitarbeitende zum Stichtag und zum Jahresdurchschnitt). Werte aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die aufgegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

Erläuterungen zu den geografischen Gebieten 2023

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 der Kundin beziehungsweise 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. Eine Darstellung regionaler Segmentergebnisse ist daher für die Lufthansa Group nicht aussagekräftig.

Eine Aufteilung der Verkehrserlöse der Segmente Passagier-Airlines und Logistik nach Verkehrsgebieten statt nach Ursprungsverkaufsorten findet sich in den Erläuterungen zum jeweiligen Geschäftsfeld im Lagebericht.

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T139 AUSSENSÜMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH REGIONEN

in Mio. €	2023							2022						
	Europa	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern	Europa	Nordamerika	Mittel- und Südamerika	Asien/Pazifik	Nahost	Afrika	Konzern
Verkehrserlöse ¹⁾	20.173	5.482	612	2.694	450	515	29.926	17.131	4.588	640	2.514	498	493	25.864
Andere Betriebserlöse	2.403	1.511	223	984	270	125	5.516	2.211	1.561	146	791	239	83	5.031
Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3) 4)}	21.455	151	19	102	2	2	21.731	19.919	460	51	208	2	8	20.648
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	3.593	25	3	17	–	–	3.638	2.367	31	3	7	–	1	2.409

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:

T140 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH LÄNDERN

in Mio. €	2023		2022	
	Deutschland	USA	Deutschland	USA
Verkehrserlöse ¹⁾	8.915	4.842	7.674	4.092
Andere Betriebserlöse	894	1.190	916	1.326
Langfristige Vermögenswerte ^{2) 3)}	14.956	92	14.271	382
Investitionen in langfristige Vermögenswerte ³⁾	2.505	15	1.877	25

¹⁾ Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.

²⁾ Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeuersatzteile.

³⁾ Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

Im Geschäftsjahr 2023 und im Vorjahr wurden mit keiner Kundin beziehungsweise mit keinem Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse der Lufthansa Group getätigt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

45 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 dargestellten Zahlungsflüsse beinhalten sowohl die fortgeführten als auch den aufgegebenen Geschäftsbereich Catering. Die dem aufgegebenen Geschäftsbereich zurechenbaren Zahlungsmittelzu- und -abflüsse sind im Abschnitt Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen → **Erläuterung 16** dargestellt. Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der kurzfristig liquidierbaren Wertpapiere.

Um die Positionen Zinseinnahmen und Zinsausgaben in der Kapitalflussrechnung nicht zu überzeichnen, werden Zinsausgaben mit den Zinseinnahmen aus korrespondierenden Zinssicherungsgeschäften saldiert.

Zusätzliche Informationen zur Kapitalflussrechnung

Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit

Ausgehend von dem Ergebnis vor Ertragsteuern wird der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit nach der indirekten Methode abgeleitet. Bereinigt um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge sowie unter Berücksichtigung der Veränderung des Trade Working Capitals und der Veränderungen aus der Position Übrige Aktiva/Passiva, soweit nicht Investitions- oder Finanzierungstätigkeit, ergibt sich der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit. Zahlungsflüsse im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen werden gänzlich im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit ausgewiesen. Diese umfassen auch die erhaltenen Zahlungen aus dem CTA-Planvermögen, die zum Ausgleich geleisteter Rentenzahlungen eingefordert werden können.

Während des aktuellen Geschäftsjahres hat der Konzern im Wesentlichen die folgenden nicht zahlungswirksamen Erträge und Aufwendungen erfasst:

T141 WESENTLICHE NICHT ZAHLUNGSWIRKSAME ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2023	2022
Ergebnis aus übrigen Finanzposten	8	- 238
Wertberichtigung auf Forderungen	151	98
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	- 87	- 53
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	- 360	- 351
Umstellung von Alters- und Übergangsversorgungssystemen	24	20
Summe	- 264	- 524

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. Im Vorjahr war der Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals aufgrund des starken Anstiegs der Geschäftstätigkeit und daraus resultierender höherer Ticketvorauszahlungen außerordentlich hoch.

In der Position Übrige Aktiva/Passiva sind im Wesentlichen Korrekturen zwischen den Pensionsaufwendungen und -zahlungen, die Veränderungen aus sonstigen Rückstellungen und Abgrenzungen sowie Korrekturen für zahlungsunwirksame Effekte aus der Fremdwährungsumrechnung enthalten.

Im Geschäftsjahr resultierten aus dem Abschluss von Repo-Geschäften mit Emissionszertifikaten Mittelzuflüsse in Höhe von 200 Mio. EUR (Vorjahr aus dem Auslaufen solcher Geschäfte: Abfluss von 172 Mio. EUR).

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 Geschäftsjahr wurden im Rahmen von Sale-and-Lease-back-Geschäften insgesamt zwölf Passagierflugzeuge veräußert und wieder zurückgeleast. Weiterhin wurden bereits geleistete Anzahlungen für den Erwerb eines Frachtflugzeugs an einen Leasinggeber veräußert und im Anschluss die Maschine geleast. Aus diesen Transaktionen ergaben sich Zuflüsse von insgesamt 690 Mio. EUR.

Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält auch Auszahlungen durch Tilgung und Zinszahlungen von Leasingverbindlichkeiten.

Im Rahmen von sogenannten Asset Backed Security-Finanzierungsgeschäften wurden durch Gesellschaften der AirPlus-Gruppe insgesamt Mittel in Höhe von 153 Mio. EUR aufgenommen (Vorjahr: Aufnahme von 120 Mio. EUR).

Der Bestand an Finanzschulden sowie den hierzu eingesetzten Sicherungsinstrumenten hat sich im Geschäftsjahr wie folgt verändert:



T142 FINANZSCHULDEN 2023

in Mio. €	31.12.2022	Zahlungswirksam	Zahlungsunwirksam						31.12.2023
			Zugang Konsolidierungskreis	Zugang Leasingverbindlichkeiten	Währungsdifferenzen	Aufzinsung	Umbuchung/ Umbuchung in Held for Sale	Änderungen des beizulegenden Zeitwerts	
Finanzschulden langfristig	13.270	60	-	685	- 151	38	- 2.920	73	11.055
Finanzschulden kurzfristig	1.881	- 1.589	-	-	- 3	104	2.467	28	2.888
Übrige Finanzschulden ¹⁾	21	- 8	-	-	-	-	- 9	-	4
Gesamtbetrag Finanzschulden	15.172	- 1.537	-	685	- 154	142	- 462	101	13.947
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Vermögenswerte	- 155	- 37	-	-	-	-	-	99	- 93
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Verbindlichkeiten	218	-	-	-	-	-	-	52	270

¹⁾ Entfallen im Wesentlichen auf Banküberziehungen.

Im Vorjahr hatten sich die Finanzschulden wie folgt entwickelt:

T142 FINANZSCHULDEN 2022

in Mio. €	31.12.2021	Zahlungswirksam	Zahlungsunwirksam						31.12.2022
			Zugang Konsolidierungskreis	Zugang Leasingverbindlichkeiten ¹⁾	Währungsdifferenzen	Aufzinsung	Umbuchung/ Umbuchung in Held for Sale	Änderungen des beizulegenden Zeitwerts	
Finanzschulden langfristig	15.041	638	2	448	191	36	- 2.733	- 353	13.270
Finanzschulden kurzfristig	1.629	- 2.517	32	-	9	2	2.733	- 7	1.881
Übrige Finanzschulden ¹⁾	19	1	-	-	1	-	-	-	21
Gesamtbetrag Finanzschulden	16.689	- 1.878	34	448	201	38	-	- 360	15.172
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Vermögenswerte	- 181	70	-	-	-	-	-	- 44	- 155
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte – Verbindlichkeiten	27	-	-	-	-	-	-	191	218

¹⁾ Entfallen im Wesentlichen auf Banküberziehungen.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

46 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungskategorien

Zum aktuellen Stichtag lassen sich die finanziellen Vermögenswerte in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern:

T143 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE IN DER BILANZ

	31.12.2023						31.12.2022					
	Fortgeführte Anschaffungskosten	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert mit Recycling	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert ohne Recycling	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Gesamt	Fortgeführte Anschaffungskosten	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert mit Recycling	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert ohne Recycling	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Gesamt
in Mio. €												
Übrige Beteiligungen	-	24	-	-	-	24	-	28	-	-	-	28
Langfristige Wertpapiere	20	-	-	-	-	20	12	-	-	25	-	37
davon Eigenkapitalinstrumente	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25	-	25
davon Fremdkapitalinstrumente	20	-	-	-	-	20	12	-	-	-	-	12
Ausleihungen	213	-	-	-	-	213	72	-	-	-	-	72
Langfristige Forderungen	756	-	-	-	-	756	460	-	-	-	-	460
Langfristige derivative Finanzinstrumente	-	-	-	-	659	659	-	86	-	-	1.034	1.120
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögenswerte und sonstige kurzfristige Forderungen	3.694	-	-	-	-	3.694	3.974	-	-	-	-	3.974
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	-	2	-	-	435	437	-	15	-	-	846	861
Kurzfristige Wertpapiere	-	5.263	1.136	-	-	6.399	-	5.415	1.096	-	-	6.511
davon Eigenkapitalinstrumente	-	5.263	-	-	-	5.263	-	5.415	-	-	-	5.415
davon Fremdkapitalinstrumente	-	-	1.136	-	-	1.136	-	-	1.096	-	-	1.096
Bankguthaben und Kassenbestände	1.865	-	-	-	-	1.865	1.790	-	-	-	-	1.790
Summe	6.548	5.289	1.136	-	1.094	14.067	6.308	5.544	1.096	25	1.880	14.853

Die im Vorjahr unter den Eigenkapitalinstrumenten mit erfolgsneutraler Bewertung zum beizulegenden Zeitwert ohne Recycling ausgewiesene Position ist Bestandteil der zum Verkauf stehenden Vermögenswerte und wird deshalb hier nicht mehr ausgewiesen.

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 frei stehende Derivate bilanziert werden. Daneben enthält diese Kategorie Eigenkapitalinstrumente, bestehend aus Geldmarktfonds und Beteiligungen, für die das instrumentenspezifische Wahlrecht der erfolgsneutralen Bewertung zum Zeitwert ohne Recycling nicht ausgeübt wurde. Die Fremdkapitalinstrumente, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert mit Recycling designiert waren, betreffen Anleihepositionen im Rahmen der Liquiditätsanlage.

Finanzielle Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien

Die finanziellen Verbindlichkeiten lassen sich in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern, wobei in der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ Derivate klassifiziert sind, die die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting nicht erfüllen und damit als frei stehende Derivate bilanziert werden. Daneben wurde für die 2020 emittierte Wandelanleihe das instrumentenspezifische Wahlrecht ausgeübt, diese zum beizulegenden Zeitwert über die GuV zu designieren, der zum Stichtag 643 Mio. EUR beträgt. Die gesamte Marktwertveränderung der Wandelanleihe in Höhe von – 22 Mio. EUR wurde dementsprechend aufgeteilt in einen kreditrisikoinduzierten Anteil von 42 Mio. EUR, der als Aufwand in den erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträgen erfasst wird, und einen kurs-induzierten Anteil von 20 Mio. EUR, der als Ertrag im Handelsergebnis erfasst wird.

T144 FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN IN DER BILANZ

	31.12.2023				31.12.2022			
	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten	Gesamt	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten	Gesamt
in Mio. €								
Finanzschulden (ohne IFRS 16-Leasingverbindlichkeiten)	643	–	10.733	11.376	621	–	12.087	12.708
Derivative Finanzinstrumente	7	751	–	758	1	882	–	883
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	4.125	4.125	–	–	4.041	4.041
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	1.835	1.835	–	–	1.691	1.691
Summe	650	751	16.693	18.094	622	882	17.819	19.323

Das Nettoergebnis der verschiedenen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzt sich wie in Tabelle T145 dargestellt zusammen.

T145 NETTOERGEBNIS FÜR FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

	2023						2022					
	Zinsaufwand	Zinsertrag	Abschreibungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräußerungen	Währungsergebnis	Nettoergebnis	Zinsaufwand	Zinsertrag	Abschreibungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräußerungen	Währungsergebnis	Nettoergebnis
in Mio. €												
Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	-	7	17	-	- 135	- 111	-	3	- 24	-	- 7	- 28
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	- 5	22	-	59	- 1	75	- 8	13	-	- 87	1	- 81
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über die GuV ¹⁾	-	135	-	73	-	208	-	- 1	-	119	-	118
Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	- 408	-	-	-	93	- 315	- 409	-	-	-	- 41	- 450
Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	- 12	-	-	13	-	1	- 12	-	-	69	-	57
Summe	- 425	164	17	145	- 43	- 142	- 429	15	- 24	101	- 47	- 384

¹⁾ Der negative Zinsertrag der in dieser Kategorie enthaltenen Geldmarktfonds ergab sich aus den Negativzinsen auf Geldmarktanlagen im Vorjahr.

Tabelle **T146** enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Die angegebenen Marktwerte der Anleihen entsprechen deren Börsennotierungen (Level 1 der Fair Value-Hierarchie). Die Marktwerte für die übrigen Finanzschulden wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung zugänglicher Marktinformationen (Bloomberg) ermittelt (Level 2 der Fair Value-Hierarchie). Für die weiteren zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, langfristige Forderungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Kassenbestände wird der Buchwert als angemessener Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert angesehen.

T146 FINANZSCHULDEN

in Mio. €	31.12.2023		31.12.2022	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
Anleihen	6.224	6.018	6.659	6.168
Commercial Paper gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-
Schuldscheindarlehen	1.143	1.152	1.242	1.162
Kreditlinien	21	18	-	-
Flugzeugfinanzierungen	3.802	3.965	4.407	4.539
Übrige Finanzschulden	185	192	400	391
Summe	11.375	11.345	12.708	12.260
Leasingverbindlichkeiten	2.568	-	2.443	-
Summe	13.943		15.151	

Zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte finanzielle Vermögenswerte nach Bewertungsstufen

In den Tabellen T147 und T148 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.

Für die Geschäftsjahre 2023 und 2022 ergaben sich folgende Untergliederungen der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen:

T147 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN

in Mio. €	31.12.2023				31.12.2022			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	5.160	105	24	5.289	5.415	101	28	5.544
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	2	–	2	–	101	–	101
Wertpapiere	5.160	103	–	5.263	5.415	–	–	5.415
Beteiligungen	–	–	24	24	–	–	28	28
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	1.094	–	1.094	–	1.880	–	1.880
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	–	1.136	–	1.136	18	1.103	–	1.121
Eigenkapitalinstrumente	–	–	–	–	18	7	–	25
Fremdkapitalinstrumente	–	1.136	–	1.136	–	1.096	–	1.096
Vermögenswerte gesamt	5.160	2.335	24	7.519	5.433	3.084	28	8.545

T148 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2023				31.12.2022			
	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum Fair Value über die GuV	–	– 643	–	– 643	–	– 621	–	– 621
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	– 7	–	– 7	–	– 1	–	– 1
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	– 751	–	– 751	–	– 882	–	– 882
Verbindlichkeiten gesamt	–	– 1.401	–	– 1.401	–	– 1.504	–	– 1.504

Unter den Beteiligungen in Stufe 3, die zum Fair Value über die GuV ausgewiesen sind, befanden sich zum aktuellen Stichtag insgesamt 36 Einzelbeteiligungen (Vorjahr: 35), deren Anschaffungskosten, aus Wesentlichkeitsgründen, als bester Schätzwert für den Fair Value angesehen werden.

Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten

Die nachfolgenden finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten unterliegen Globalverrechnungsverträgen und sonstigen Vereinbarungen.

T149 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN

	31.12.2023						31.12.2022					
	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
in Mio. €												
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	3.818	124	3.694	–	164	3.530	4.089	115	3.974	–	70	3.904
Derivative Finanzinstrumente – Aktiva	1.096	–	1.096	183	32	881	1.981	–	1.981	46	79	1.856
Bankguthaben und Kassenbestände	1.865	–	1.865	–	–	1.865	1.821	31	1.790	–	–	1.790
Summe Aktiva	6.779	124	6.655	183	196	6.276	7.891	146	7.745	46	149	7.550

T150 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN

	31.12.2023						31.12.2022					
	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
in Mio. €												
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.249	124	4.125	–	32	4.093	4.187	146	4.041	–	79	3.962
Derivative Finanzinstrumente – Passiva	758	–	758	183	164	411	883	–	883	46	70	767
Summe Passiva	5.007	124	4.883	183	196	4.504	5.070	146	4.924	46	149	4.729

Grundsätze der Sicherungspolitik

Die Lufthansa Group ist als international tätiger Luftverkehrskonzern Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungsrisiken sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Die Begrenzung dieser Risiken durch ein systematisches Finanzmanagement ist Bestandteil der Unternehmenspolitik.

Marktrisiko

Wechselkursschwankungen zwischen dem Euro und anderen Währungen, Zinsschwankungen an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie Preisschwankungen an den Märkten für Rohöl und Ölprodukte stellen die wesentlichen Markt- beziehungsweise Preisrisiken für die Lufthansa Group dar. Die Sicherungspolitik zur Eingrenzung dieser Risiken wird vom Vorstand vorgegeben und ist in konzerninternen Richtlinien dokumentiert. Sie sieht auch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente vor. Die entsprechenden Finanztransaktionen werden nur mit bonitätsmäßig erstklassigen Kontrahenten abgeschlossen.

Währungsrisiko

Im Hinblick auf Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft befindet sich die Lufthansa Group im US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Treibstoffzahlungen in einer Nettozahlerposition. In den übrigen Währungen liegen grundsätzlich Nettoüberschüsse vor. Dies gilt insbesondere für den Chinesischen Renminbi, das Britische Pfund, den Japanischen Yen und die Indische Rupie. Abhängig von der Marktliquidität werden Währungsrisiken aus dem geplanten operativen Exposure in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften gesichert, die bilanziell als Cashflow Hedge abgebildet werden. Das Exposure zum Ende des Geschäftsjahres 2023 zeigt im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate die in Tabelle **T151** dargestellten Werte.

T151 WÄHRUNGSEXPOSURE, STAND 2023

in Mio.	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	- 9.926	5.480	131.502	1.213	89.605
Exposure (EUR zum Kassakurs)	- 8.971	698	844	1.399	973
Sicherungen (Währung)	3.412	- 1.676	- 38.737	- 361	- 14.406
Sicherungsgrad	34 %	31 %	29 %	30 %	16 %
Sicherungskurs	1,09	7,52	145,01	0,89	91,85

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden in der Regel zu 50 % unmittelbar nach Vertragsabschluss gesichert. Der Sicherungsgrad wird überprüft und gegebenenfalls erhöht, wenn während der Vertragslaufzeit der Kalkulationskurs des Investitionsvorhabens deutlich über- oder unterschritten wird. In den letzten 24 Monaten vor Zahlung wird der Sicherungsgrad in halbjährlichen 10 %-Schritten erhöht, sodass er am Ende 90 % entspricht. Die bilanzielle Abbildung dieser Investitionssicherungen erfolgt damit ebenfalls als Cashflow Hedge. Flugzeuginvestitionen werden in US-Dollar getätigt und, abhängig von der funktionalen Währung der beziehenden Konzerngesellschaft, entweder in Euro oder in Schweizer Franken gesichert, wobei es zum Stichtag kein Exposure in Schweizer Franken gab.

Tabelle **T152** zeigt das US-Dollar-Exposure für Investitionen am Jahresende 2023, aufgeteilt nach gesicherter Währung.

T152 USD-INVESTITIONSEXPOSURE, GESICHERT IN EUR

in Mio.	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Exposure Nettoinvestitionen (USD)	- 3.644	- 3.385	- 2.634	- 2.593	- 2.113	- 1.421	- 1.192	- 508	- 87
Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs)	- 3.293	- 3.060	- 2.381	- 2.343	- 1.909	- 1.285	- 1.077	- 459	- 79
Sicherungen (USD)	3.205	2.541	1.736	1.540	1.085	546	448	119	-
Sicherungsgrad	88 %	75 %	66 %	59 %	51 %	38 %	38 %	23 %	0 %
Sicherungskurs EUR/USD	1,17	1,23	1,25	1,22	1,18	1,17	1,15	1,16	-

Die Sensitivitätsanalyse in Tabelle T153 zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändert hätten, wenn die Währungen, die als Preisrisikovariablen identifiziert wurden, aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wären.

T153 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH WÄHRUNGEN

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾		Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾	
	Abweichung um +10 %	Abweichung um -10 %	Abweichung um +10 %	Abweichung um -10 %
USD	- 239	264	1013	- 829
JPY	- 44	26	- 21	17
CHF	- 29	33	- 1	1
GBP	4	- 1	- 33	27
CNY	4	- 5	- 17	14
INR	1	- 3	- 13	10

¹⁾ Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Zinsrisiko

Die Lufthansa Group verfolgt grundsätzlich das Ziel, ihre Finanzverbindlichkeiten in EUR zu verzinsen. Dazu können zinstragende, in Fremdwährung denominierte Finanzverbindlichkeiten mit Cross-Currency-Zinsswaps gesichert werden.

Die Tabellen T154 und T155 beschreiben die Float/Fix-Ratio der langfristigen Geldaufnahmen aus Sicht des Geschäftsjahresendes 2023 nach Berücksichtigung von Zinssicherungsgeschäften sowie die Verteilung der Nominalvolumina der Zinssicherungen. Das verbleibende variable Zinsexposure der langfristigen Geldaufnahme liegt unterhalb des Exposure der variablen Geldanlagen. Mittelfristiges Ziel ist es, dass das Nettoexposure aus Gesamtexposure minus variabel verzinsten Geldanlage fest verzinst ist.

T154 ZINSEXPOSURE NACH ZINSSICHERUNGEN

in Mio. €	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Fix	6.968	6.025	4.481	2.805	1.680	760	243	148	134	5	4
Variabel	4.525	3.147	2.645	2.167	1.851	1.514	978	565	149	40	40
Float/Fix-Ratio	39 %	34 %	37 %	44 %	52 %	67 %	80 %	79 %	53 %	89 %	91 %

T155 NOMINALVOLUMEN DER ZINSSICHERUNGSGESCHÄFTE

in Mio. €	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Fix	- 3.255	- 3.255	- 2.190	- 1.894	- 1.574	- 1.355	- 1.116	- 691	- 376	- 86	-
Variabel	3.287	3.287	2.235	1.967	1.641	1.420	1.167	717	398	103	-

Die Sensitivitätsanalyse in Tabelle T156 zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändert hätten, wenn das als Preisrisikovvariable identifizierte Zinsniveau aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wäre. Wegen des aktuell volatilen Zinsniveaus wird eine symmetrische Sensitivierung um 100 Basispunkte angesetzt. Dabei sind freistehende Zinsderivate sowie Zinsderivate im Cashflow Hedge Accounting einbezogen worden, da sich Zinsderivate im Fair Value Hedge Accounting mit den Bewegungen der entsprechenden Grundgeschäfte im Ergebnis ausgleichen.

T156 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH ZINSNIVEAU

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Zinsniveau + 100 Basispunkte	- 14	- 17
Zinsniveau - 100 Basispunkte	14	16

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 führte im Bereich der von der Lufthansa Group gehaltenen Finanzinstrumente dazu, dass vormals verfügbare variable Referenzzinssätze, auf denen Transaktionen basierten, zum Berichtsstichtag nicht mehr verfügbar waren beziehungsweise durch veränderte Methoden ermittelt wurden. Ersteres betraf vorwiegend USD-LIBOR abhängige Finanzinstrumente, insbesondere variabel verzinsliche Verbindlichkeiten sowie Sicherungsinstrumente. Methodenänderungen betrafen insbesondere die Ermittlung des EURIBOR.

Sämtliche ehemals betroffenen Finanzinstrumente wurden auf nachfolgende Referenzzinssätze umgestellt, wobei dies insbesondere den SOFR (USD) Referenzzinssatz betrifft. Die Umstellungen wurden zu gleichwertigen Bedingungen, ohne wesentlichen Zeitverzug und unter Beibehaltung der bestehenden Sicherungsbeziehungen umgesetzt. Die in diesem Zusammenhang relevanten IT-Systeme wurden hierzu entsprechend angepasst.

Treibstoffpreisrisiko

Im Geschäftsjahr 2023 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa Group 22,1 % (Vorjahr: 22,6 %). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis der Lufthansa Group erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisrisikos werden Rohöl- sowie Gasöl-Preissicherungsgeschäfte abgeschlossen. Grundsätzlich erfolgt hierbei eine monatliche Absicherung von bis zu 4 % des Exposures für bis zu 24 Monate in Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Parallel wurden Terminalsicherungen der Preisdifferenz zwischen Kerosin und Rohöl

beziehungsweise Gasöl und Rohöl abgeschlossen. Zur Wahrnehmung von Marktgegebenheiten kann über eine Vorstandsentscheidung der Sicherungszeitraum verlängert und das monatliche Sicherungsvolumen erhöht werden. Der angestrebte Zielsicherungsgrad beträgt zum 31. Dezember 2023 bis zu 85 %.

Tabelle T157 stellt das Treibstoffexposure am Geschäftsjahresende dar.

T157 TREIBSTOFFEXPOSURE

		2024	2025
Treibstoffbedarf	Tsd. t	9,842	10,627
Sicherungen	Tsd. t	7,527	2,949
Sicherungsgrad	in %	77 %	28 %
Sicherungskurs	USD/bbl	92,72	94,05

Die Sensitivitätsanalyse in Tabelle T158 zeigt, wie sich das Eigenkapital durch die reine Marktwertänderung der zum Bilanzstichtag gehaltenen Sicherungsgeschäfte verändert hätte, wenn der als Risikovvariable identifizierte Treibstoffpreis zum Stichtag anders ausgefallen wäre. Da sich Marktwertänderungen der Instrumente durch die Anwendung der Hedge Accounting-Regelungen nur erfolgsneutral im Eigenkapital auswirken, entsteht aus der reinen Treibstoffpreisänderung der Hedges kein Ergebniseffekt.

T158 SENSITIVITÄTSANALYSE DES TREIBSTOFFPREISES

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern ¹⁾	Auswirkungen auf das Eigenkapital ¹⁾
Treibstoffpreis		
+ 10 %	-	253
- 10 %	-	- 228

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 wie in Tabelle T159 veranschaulicht verändert haben.

T159 ZU SICHERUNGSZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE 31.12.2023

in Mio. €	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Fair Value-Änderung Sicherungs- instrument – designiertes Risiko	Fair Value-Änderung Sicherungs- instrument – nicht designiertes Risiko	Basis Adjustment auf Grundgeschäfte	OCI – Cashflow Hedge Rücklage	OCI – Cost of Hedging	Erfolgswirksame Hedge-Ineffektivität – designiertes Risiko	Erfolgswirksame Hedge-Ineffektivität – nicht designiertes Risiko
Absicherung von Zeitwerten									
Zinssicherung – Zinsswaps	42	– 244	– 42	–	41	–	–	–	–
Absicherung von Cashflows									
Treibstoffpreissicherung – Optionen	164	– 34	5	– 142	–	5	– 138	–	– 4
Devisensicherung – Termingeschäfte	838	– 447	– 433	– 59	–	– 398	11	– 35	– 70
Zinssicherung – Zinsswaps	51	– 26	– 52	–	–	– 46	–	– 6	–
Gesamt	1.095	– 751	– 522	– 201	41	– 439	– 127	– 41	– 74
davon kurzfristig	436	– 258							

T159 ZU SICHERUNGSZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE 31.12.2022

in Mio. €	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Fair Value-Änderung Sicherungs- instrument – designiertes Risiko	Fair Value-Änderung Sicherungs- instrument – nicht designiertes Risiko	Basis Adjustment auf Grundgeschäfte	OCI – Cashflow Hedge Rücklage	OCI – Cost of Hedging	Erfolgswirksame Hedge-Ineffektivität – designiertes Risiko	Erfolgswirksame Hedge-Ineffektivität – nicht designiertes Risiko
Absicherung von Zeitwerten									
Zinssicherung – Zinsswaps	70	– 210	– 234	–	274	–	–	40	0
Absicherung von Cashflows									
Treibstoffpreissicherung – Optionen	256	– 79	– 111	– 141	–	– 112	– 131	1	– 10
Devisensicherung – Termingeschäfte	1.469	– 586	372	54	–	310	79	62	– 25
Zinssicherung – Zinsswaps	85	– 8	25	–	–	25	–	–	0
Gesamt	1.880	– 883	52	– 87	274	223	– 52	103	– 35
davon kurzfristig	846	– 489							

Die angegebenen Marktwerte der Finanzderivate entsprechen jeweils dem Preis, zu dem eine unabhängige Dritte/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 abweichenden Eckdaten zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft sowie dem Basis-Spread in Cross-Currency-Swaps. Ineffektivitäten aus Fair Value Hedges und Cashflow Hedges werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Treibstoffpreissicherungen sind abgeschlossene Derivate zur Absicherung künftiger Kerosineinkäufe in Cashflow Hedges designiert. Hierbei wendet die Lufthansa Group den Komponentenansatz nach IFRS 9 an, mit Rohöl, basierend auf der Sorte Brent ICE, als designierter Risikokomponente im Sicherungsgeschäft. Das Grundgeschäft wird durch einen weltweiten Rohölmix abgebildet. Das Basisrisiko zwischen einzelnen Rohölkomponten im

Sicherungsgeschäft und dem Rohölmix im Grundgeschäft wird durch ein quartalsweises mengenmäßiges Rebalancing des Grundgeschäfts reduziert. Die Rebalancingfaktoren zur Anpassung des Grundgeschäfts lagen in den Quartalen 2023 bei 1,010/1 (Q1), 1,011/0,985 (Q2), 1,012/0,983 (Q3) und 1,012/0,984 (Q4) (Rohöl/Gasoil). Die Lufthansa Group setzt für Treibstoffpreissicherungen in der Regel Optionen beziehungsweise Optionskombinationen ein. Dabei ist der innere Wert der Optionen als Sicherungsinstrument im Hedge designiert, sodass effektive Wertänderungen aus den inneren Werten in der Cashflow Hedge-Rücklage im OCI erfasst werden. Der Zeitwert einer Option ist nicht als Sicherungsinstrument designiert, und effektive Zeitwertänderungen werden dementsprechend als Cost of Hedging bilanziert. Ineffektivitäten im Treibstoff-Hedge resultieren aus dem Basisrisiko zwischen Rohölkomponten und Rohölmix im Komponentenansatz. Ineffektivitäten werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Devisensicherung mit Termingeschäften, die in Cashflow Hedges designiert sind, wendet die Lufthansa Group die Spot-to-Spot-Methode an. Dabei wird die Spot-Komponten eines Termingeschäfts als Sicherungsinstrument designiert und effektive Wertänderungen werden in der Cashflow Hedge-Rücklage erfasst. Die weiteren, effektiven Komponenten eines Termingeschäfts, die Terminkomponten und der Basis-Spread, werden den Vorgaben des Cost of Hedging folgend in einer separaten OCI-Komponten dargestellt. Ineffektivitäten aus den Sicherungsbeziehungen resultieren aus zeitlichen Verschiebungen der geplanten Flugzeugkäufe. Ineffektivitäten werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten ausgewiesen. → **Erläuterung 14.**



Die Wertänderungen von im Hedge Accounting designierten Grundgeschäften werden bei der Lufthansa Group mit der hypothetischen Derivate-Methode ermittelt.

T160 IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN DESIGNIERTE GRUNDGESCHÄFTE

	2023				2022			
	Buchwert Verbindlichkeit	Fair Value-Änderung Grundgeschäft – designiertes Risiko	Fair Value-Änderung Grundgeschäft – nicht designiertes Risiko	Basis Adjustment aus Fair Value Hedges auf Grundgeschäfte – kumuliert	Buchwert Verbindlichkeit	Fair Value-Änderung Grundgeschäft – designiertes Risiko	Fair Value-Änderung Grundgeschäft – nicht designiertes Risiko	Basis Adjustment aus Fair Value Hedges auf Grundgeschäfte – kumuliert
in Mio. €								
Absicherung von Zeitwerten								
Zinssicherung – Zinsswaps	- 4.204	41	-	295	- 4.717	274	-	194
Absicherung von Cashflows								
Treibstoffpreissicherung – Optionen	-	- 5	138	-	-	112	131	-
Devisensicherung – Termingeschäfte	-	518	- 21	-	-	- 346	- 81	-
Zinssicherung – Zinsswaps	-	54	-	-	-	- 27	-	-
Gesamt	- 4.204	608	117	295	- 4.717	13	50	194

T161 EIGENKAPITALÜBERLEITUNGSRECHNUNG FÜR CASHFLOW HEDGES

	2023						2022					
	Stand 01.01.2023	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 31.12.2023	Stand 01.01.2022	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 31.12.2022
in Mio. €												
OCI – Cashflow Hedge-Rücklage	853	- 178	65	12	112	486	711	1.493	161	1.025	165	853
Treibstoffpreissicherung – Optionen	11	17	-	12	-	16	123	913	-	1.025	-	11
Devisensicherung – Termingeschäfte	840	- 188	65	-	112	475	591	575	161	-	165	840
Zinssicherung – Zinsswaps	2	- 7	-	-	-	- 5	- 3	5	-	-	-	2
OCI – Cost of Hedging	509	- 131	-	-	-	378	564	- 55	-	-	-	509
Treibstoffpreissicherung – Optionen	- 41	- 142	-	-	-	- 183	94	- 135	-	-	-	- 41
Devisensicherung – Termingeschäfte	550	11	-	-	-	561	470	80	-	-	-	550
Gesamt	1.362	- 309	65	12	112	864	1.275	1.438	161	1.025	165	1.362

Die derivativen Finanzinstrumente, die nicht die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting erfüllen, werden zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung bewertet. In der Regel stehen diese Derivate ursprünglich zwar in einem ökonomischen Sicherungszusammenhang mit einem Exposure, das Exposure ist aber entweder für Hedge Accounting-Zwecke nicht bewertbar oder es ist weggefallen.

Die beizulegenden Zeitwerte werden ausschließlich mit Hilfe anerkannter finanzmathematischer Methoden unter Verwendung öffentlich zugänglicher Marktinformationen ermittelt.

Die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 qualifiziert werden konnten, ist der Gewinn- und Verlustrechnung beziehungsweise der Übersicht der übrigen Finanzposten → **Erläuterung 14** zu entnehmen.

Liquiditätsrisiko

Komplexe Finanzplanungssysteme sichern die frühzeitige Erkennung der künftigen Liquiditätssituation. Auf Basis der Ergebnisse der Konzernstrategie- und Konzernplanungsprozesse erfolgt eine monatliche rollierende und grundsätzlich währungsdifferenzierte Liquiditätsplanung mit einem Planungshorizont von 24 Monaten. Diese Planung bietet ein aktuelles Bild der zu erwartenden Liquiditätsentwicklung auf Gesellschafts- und Währungsebene.

Die Lufthansa Group verfügte zum 31. Dezember 2023 über freie Kreditlinien in Höhe von 2.097 Mio. EUR (Vorjahr: 2.119 Mio. EUR).

Zur Vermeidung möglicher Liquiditätsbeschränkungen, die sich aus exogenen Entwicklungen ergeben könnten, nutzt der Konzern spezifische und übergreifende Maßnahmen zur Liquiditätssicherung und -steuerung. Unter anderem wird ein Monitoring auf Basis detaillierter rollierender kurzfristiger Cash-Planungen durchgeführt, um die Liquidität effektiv zu steuern und die Mittel für den jeweils aktuellen Finanzierungsbedarf ausreichend nachzuhalten. Zudem werden die speziellen Liquiditätsrisiken aus Rückerstattungen aufgrund von Flugannullierungen analysiert und gesteuert. Daneben wird die Steuerung der Liquidität in Verbindung mit dem aktuellen Bedarf an Waren und Dienstleistungen aus Bestellungen vorgenommen. Des Weiteren liegt eine konzernweite Transparenz inklusive Frühwarnsystem und Maßnahmenkaskade bei offenen Forderungen vor und es gelten scharfe Genehmigungsanforderungen im Bestellprozess.

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 vom Bilanzstichtag 31. Dezember 2023 aus betrachtet. Aufgrund der eingesetzten Sicherungsgeschäfte bestehen zum überwiegenden Teil unmittelbare Zusammenhänge zwischen den dargestellten Zahlungsmittelzuflüssen und -abflüssen der derivativen Finanzinstrumente.

T162 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN

in Mio. €	Aus Treibstoffderivaten	Mittelzufluss aus Bruttoausgleich für Zins- und Devisenderivate	Mittelabfluss aus Bruttoausgleich für Zins- und Devisenderivate	Netto
Im 1. Quartal	- 3	2.377	- 2.486	- 112
Bis 1 Jahr ¹⁾	- 11	4.150	- 4.307	- 168
1-5 Jahre	- 3	7.403	- 7.538	- 138
Später	-	2.247	- 2.290	- 43

¹⁾ Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

T163 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN AUS NICHT DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN

in Mio. €	Abflüsse
Im 1. Quartal	- 5.650
Bis 1 Jahr ¹⁾	- 4.063
1-5 Jahre	- 7.960
Später	- 2.360

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 Frachtverkäufen angeschlossen. Die Bonität der Agenturen wird von den jeweiligen Clearingstellen überprüft. Das Kreditrisiko bei Verkaufsagenten ist aufgrund der breiten Streuung weltweit relativ gering. Zur weiteren Reduzierung der Kreditrisiken gegenüber den Agenturen beobachtet die Lufthansa Group das Zahlungsverhalten und versucht – wo möglich und begleitet von der International Air Transport Association (IATA) – Verkürzungen der Zahlungsziele zu erreichen.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Luftverkehrsgesellschaften werden auf bilateraler Basis oder mittels Verrechnung über ein Clearing-Haus der IATA beglichen, soweit die einer Leistung zugrunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen. Die grundsätzliche Verrechnung mittels Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in wöchentlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. Zusätzlich besteht eine Vertrauensschadensversicherung, die Teilrisiken innerhalb einer bestimmten Bandbreite abdeckt. Im Einzelfall wird im jeweiligen Leistungsvertrag bei sonstigen Geschäften eine gesonderte Sicherheit gefordert. Für alle übrigen Leistungsbeziehungen gilt, dass zur

Vermeidung von Zahlungsausfällen in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden. Kreditrisiken aus dem MRO-Geschäft werden mittels eines eigenständigen Kreditrisikomanagement-Systems überwacht und gesteuert. Dies umfasst sowohl die Ermittlung, Vergabe und Überwachung von kundenspezifischen Kreditlimits als auch die tägliche Überwachung von Zahlungseingängen und überfälligen Forderungen.

Kontrahentenrisiken im Zusammenhang mit Kreditkartengesellschaften werden eng überwacht, Zahlungseingänge täglich überprüft. Zur weiteren Risikominimierung erfolgt permanent eine Analyse einer möglichen weiteren Reduzierung der Zahlungsziele mit einzelnen Abrechnungspartnern. Neben dem Forderungsmonitoring auf Gesellschafts- beziehungsweise Geschäftsfeldebene besteht ein konzernweites Kontrahentenmonitoring mit individuell zugeordneten Limits, um konzernübergreifende, sich akkumulierende Risiken im Portfolio zu erkennen und bei Bedarf geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen zu können. Das maximale Kreditrisiko von finanziellen Vermögenswerten aus einer möglichen Zahlungsunfähigkeit von Schuldnern entspricht grundsätzlich dem bilanzierten Buchwert.

Neben zu bildenden Einzelwertberichtigungen für Forderungen im Fall eines Ausfallereignisses ist unter IFRS 9 ebenfalls eine Risikovorsorge für erwartete Verluste zu erfassen. Die Lufthansa Group unterliegt im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen externen Kreditrisiken, für die nach IFRS 9 neben Einzelwertberichtigungen bereits erwartete Verluste berücksichtigt werden. Hierbei wird für den Teil des Forderungsportfolios, der nicht aus Kreditkartenforderungen besteht, aber externen Kreditrisiken unterliegt, das vereinfachte Wertminderungsmodell mittels einer Wertminderungsmatrix angewendet. Das Portfolio wird dabei nach

Debitorengruppen, Regionen und Überfälligkeiten geclustert. Basierend auf historisch beobachtbaren Ausfallereignissen im Forderungsportfolio der Lufthansa Group wird eine Ausfallmatrix berechnet, die um zukunftsorientierte, öffentlich verfügbare Insolvenzprognosen ergänzt wird. Diese Wertminderungsmatrix findet Anwendung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die ein externes Kreditrisiko aufweisen und keine Kreditkartenforderung darstellen. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im MRO-Segment wird ebenfalls eine Wertminderungsmatrix angewendet. Hierzu wird das Kundenportfolio in vier Risikoklassen mit geringem, mittlerem, hohem und sehr hohem Ausfallrisiko aufgeteilt. Die kontrahentenspezifische Zuordnung erfolgt hierbei anhand des MRO-segmenteigenen Kreditrisikomanagement-Systems, das sowohl Fundamentaldaten und Marktinformationen als auch das Zahlungsverhalten nutzt. Die Ausfallwahrscheinlichkeiten werden aus historisch beobachtbaren Ausfallereignissen sowie aktuellen Marktinformationen abgeleitet. Zur Verfügung stehende Sicherheiten werden berücksichtigt. Daneben umfasst das Forderungsportfolio Kreditkartenforderungen, bei denen die Lufthansa Group als Herausgeberin der Kreditkarten auftritt. Für diese Kreditkartenforderungen werden erwartete Verluste in einem separaten Modell, basierend auf kontrahentenspezifischen externen Ratings beziehungsweise Ausfallwahrscheinlichkeiten, ermittelt. Die Kreditkartenforderungen entfallen auf die AirPlus-Gruppe und wurden in die Position „Zum Verkauf stehende Vermögenswerte“ umgegliedert. 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 Tabelle **T164** beschreiben die Stufen 1 und 2 erwartete Kreditverluste, während in Stufe 3 Einzelwertberichtigungen aufgrund tatsächlicher Ausfallereignisse dargestellt sind.



T164 RISIKOVORSORGESPIEGEL 2023

in Mio. €	Anfangsbestand Risikovorsorge zum 01.01.2023	Ergebniswirk- same Zuführung	Ergebniswirk- same Auflösung	Inanspruch- nahme	Endbestand Risikovorsorge zum 31.12.2023	Anfangsbestand Bruttobuchwert zum 01.01.2023	Endbestand Bruttobuchwert zum 31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	430	35	-54	-77	334	1.888	1.934
davon aus erwarteten Verlusten	42	-3	-5	0	34	1.530	1.654
davon aus Einzelwertberichtigungen	388	38	-49	-77	300	358	280
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kreditkartenforderungen)	10	5	-9	-1	5	741	1.050
davon Stufe 1	7	3	-6	0	4	734	1.036
davon Stufe 2	0	0	0	0	0	1	7
davon Stufe 3	3	2	-3	-1	1	6	7
Summe	440	40	-63	-78	339	2.629	2.984

T164 RISIKOVORSORGESPIEGEL 2022

in Mio. €	Anfangsbestand Risikovorsorge zum 01.01.2022	Ergebniswirk- same Zuführung	Ergebniswirk- same Auflösung	Inanspruch- nahme	Endbestand Risikovorsorge zum 31.12.2022	Anfangsbestand Bruttobuchwert zum 01.01.2022	Endbestand Bruttobuchwert zum 31.12.2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	505	66	-45	-96	430	1.951	1.888
davon aus erwarteten Verlusten	51	9	-18	0	42	1.453	1.530
davon aus Einzelwertberichtigungen	454	57	-27	-96	388	498	358
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kreditkartenforderungen)	8	4	0	-2	10	458	741
davon Stufe 1	6	1	0	0	7	450	734
davon Stufe 2	0	0	0	0	0	0	1
davon Stufe 3	2	3	0	-2	3	8	6
Summe	513	70	-45	-98	440	2.409	2.629

Im Rahmen der Wertminderungsmatrix für den vereinfachten Ansatz des Wertminderungsmodells wendet die Lufthansa Group im Geschäftsjahr die in Tabelle T165 dargestellten Ausfallquoten pro Überfälligkeitsband an.

T165 WERTMINDERUNGSMATRIX FÜR FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

		2023					Summe	2022					Summe
		nicht überfällig	1–30 Tage überfällig	31–60 Tage überfällig	61–90 Tage überfällig	mehr als 90 Tage überfällig		nicht überfällig	1–30 Tage überfällig	31–60 Tage überfällig	61–90 Tage überfällig	mehr als 90 Tage überfällig	
Ausfallquote	%	1,6	1,2	3,7	6,1	9,9	–	2,1	2,1	5,0	5,3	12,4	–
Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Mio. €	1.206	318	24	3	103	1.654	1.167	235	20	19	89	1.530
Erwarteter Verlust	Mio. €	19	4	1	–	10	34	24	5	1	1	11	42

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 T166 beschreibt die Risikodaten des Kreditkartenportfolios. Die Berechnung des erwarteten Verlusts wird auf der Ebene der einzelnen Kreditkarte durchgeführt, sodass sich die Größen durchschnittliche Ausfallwahrscheinlichkeit und durchschnittlicher Verlust auf die einzelne Kreditkarte beziehen.

T166 KREDITRISIKOKONZENTRATIONEN VON KREDITKARTENFORDERUNGEN

	Ausfallwahrscheinlichkeit nach externem Bonitätsrating	Durchschnittliche Ausfallwahrscheinlichkeit	Durchschnittlicher erwarteter Verlust je betroffener Kreditkarte in €	Exposure Stufe 1 Wertminderungsmodell in Mio. €	Exposure Stufe 2 Wertminderungsmodell in Mio. €	Exposure Stufe 3 Wertminderungsmodell in Mio. €
Internes Bonitätsrating						
Bilanzielles Exposure						
Niedriges Risiko	≤ 2 %	0,0 %	1	1.035	6	–
Mittleres Risiko	> 2,0 % bis ≤ 6,5 %	4,0 %	290	–	–	–
Hohes Risiko	> 6,5 %	73,1 %	2.659	–	–	7
Gesamt				1.036	7	7
Außerbilanzielles Exposure						
Niedriges Risiko	≤ 2 %	0,0 %	2	8.566	302	–
Mittleres Risiko	> 2,0 % bis ≤ 6,5 %	4,0 %	162	3	–	–
Hohes Risiko	> 6,5 %	73,1 %	–	–	18	–
Gesamt				8.569	321	–

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen die in Tabelle **T167** ausgewiesenen Ratings (Standard & Poor's) auf.

T167 RATINGS DER WERTPAPIERE – FREMDKAPITAL

in Mio. €

AAA	210
AA+	32
AA	11
AA-	90
A+	85
A	131
A-	258
BBB+	115
BBB	122
Unter BBB bzw. kein Rating	102
Gesamt	1.156

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.

47 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

T168 HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	2.038	1.446
Aus Gewährleistungsverträgen	199	249
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	19	19
	2.256	1.714

In den Bürgschaften betreffen 3 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR) gewährte Sicherheiten für Gemeinschaftsunternehmen. In den Gewährleistungen ist ein Betrag von 160 Mio. EUR (Vorjahr: 178 Mio. EUR) enthalten, der jeweils Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubigerinnen und Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen betrifft. Bei der Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten entfiel ein Betrag von 3 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR) auf Eventualverbindlichkeiten

gegenüber Gläubigerinnen und Gläubigern von Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt 1.876 Mio. EUR (Vorjahr: 1.467 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 1.823 Mio. EUR (Vorjahr: 1.422 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 49 Mio. EUR (Vorjahr: 65 Mio. EUR) verzichtet.

Zum 31. Dezember 2023 wurden Forderungen im Zusammenhang mit Rechtsstreitigkeiten in Höhe von 119 Mio. EUR (Vorjahr: 53 Mio. EUR) nicht angesetzt, da der Zufluss des wirtschaftlichen Nutzens vom Ausgang der zugrunde liegenden Gerichtsprozesse abhängt.

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 37** hinaus keine wesentlichen, nachhaltigen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben werden.

Allerdings sind Rechtsstreitigkeiten und andere geltend gemachte Ansprüche stets mit Unsicherheiten verbunden. Darüber hinaus können sich die Einschätzungen des Managements zu diesen Risiken im Zeitablauf verändern. Der tatsächliche Ausgang dieser Rechtsstreitigkeiten kann von früheren Einschätzungen des Managements abweichen, was zu wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Reputation unseres Unternehmens führen könnte.

Aufgrund der bestehenden und im Folgenden beschriebenen Unsicherheiten können wir die Höhe der jeweiligen Eventualverbindlichkeiten beziehungsweise Gruppe von Eventualverbindlichkeiten nicht schätzen. Zu den Rechtsstreitigkeiten, auf die sich diese Ausführungen beziehen, gehören unter anderem:

Risiko aus erfolgreicher Durchsetzung zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche in laufenden Kartellverfahren

Verschiedene Frachtfluggesellschaften haben sich unter Beteiligung der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG im Zeitraum zwischen Dezember 1999 und Februar 2006 an einem Cargo-Kartell beteiligt. Risiken für die Deutsche Lufthansa AG, die Lufthansa Cargo AG und die Swiss International Air Lines AG ergeben sich aus zivilrechtlichen Schadensersatzverfahren in Norwegen, Israel, Korea und den Niederlanden. Die Klagen wurden sowohl seitens direkter als auch indirekter Kunden erhoben und richten sich gegen die Fluggesellschaften als Gesamtschuldner.

Über die Erfolgsaussichten der noch anhängigen Klagen sowie über Anzahl und Höhe möglicher weiterer Ansprüche lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt keine konkrete Aussage treffen. Bei der Risikobewertung ist aber zu berücksichtigen, dass die EU-Kommissionsentscheidung zum Cargo-Kartell, auf die sich die Kläger in den zivilrechtlichen Schadensersatzverfahren unter anderem berufen, weiterhin nicht rechtskräftig ist. Nach Kassation dieser Entscheidung aus dem Jahr 2010 durch Urteile des Europäischen Gerichtshofs vom Dezember 2015 hat die EU-Kommission im März 2017 revidierte Bußgeldbescheide zugestellt, die inhaltsgleich, aber mit angepasster Begründung ergangen sind. Diese wurden von den Fluggesellschaften inklusive der Lufthansa Group Airlines erneut angefochten. Die Einsprüche wurden mittlerweile abgelehnt, wogegen die Gesellschaften Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt haben, 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 Endkundinnen und Endkunden). Gleichwohl ist ein Unterliegen in einzelnen dieser Rechtsstreitigkeiten mit nicht unwesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht vollkommen auszuschließen.

Ryanair-Klage gegen Beihilfeentscheidung der EU-Kommission

Unter anderem Ryanair DAC hat gegen die Beihilfeentscheidungen, mit denen die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Gesellschaften der Lufthansa Group genehmigt hat, Nichtigkeitsklage beim Gericht der Europäischen Union (EuG) erhoben. Betroffen sind die Stabilisierungen der Deutschen Lufthansa AG, der Austrian Airlines AG und der Brussels Airlines SA/NV in Höhe von insgesamt rund 7,6 Mrd. EUR. Die Klage im Hinblick auf die Beihilfe für Austrian Airlines und Brussels Airlines wurde mittlerweile in der ersten Instanz abgewiesen. Die Rechtmäßigkeit der Beihilfe für Brussels Airlines ist damit rechtskräftig; gegen das Urteil bezüglich Austrian Airlines hat Ryanair allerdings Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt. Im Mai 2023 wurde der Nichtigkeitsklage gegen den Beihilfebescheid für die Deutsche Lufthansa AG stattgegeben. Lufthansa hat hiergegen Rechtsmittel eingelegt, die allerdings keine aufschiebende Wirkung haben. Unklar ist, welche Folgen eine Nichtigkeit des Bescheids nach sich ziehen würde, da die Beihilfen bereits zurückgezahlt wurden beziehungsweise die Bundesrepublik Deutschland ihre gewährten Eigenkapitalmittel am Markt veräußert hat. Mittelbare Folgen können die Forderung von Rückforderungszinsen für den Zeitraum zwischen Gewährung und Rückzahlung der Stabilisierungsmittel, aber auch Auflagen einer neuen Beihilfeentscheidung sein. Wie der weitere Verfahrensgang bei der Europäischen Kommission im Umgang mit dem Urteil des Gerichts der Europäischen Union ausgestaltet wird, ist zum Berichtszeitpunkt noch nicht abzusehen. Die Deutsche Lufthansa AG rechnet damit, dass die Europäische Kommission wie in ähnlich gelagerten Fällen ein förmliches Prüfverfahren eröffnet.

Verhaltenspflichten im Zusammenhang mit der Mittelgewährung des WSF

Der inzwischen beendete Rahmenvertrag mit dem WSF sah neben Informations- und Prüfrechten für den WSF auch umfassende Verhaltensverpflichtungen für die Lufthansa Group unter anderem in Bezug auf das Verbot von Dividendenzahlungen sowie das Verbot der Quersubventionierung von Gesellschaften der Lufthansa Group vor, die bereits am 31. Dezember 2019 in Schwierigkeiten im Sinne der EU VO Nr. 651/2014 waren. Mögliche unterschiedliche Auffassungen zwischen der Lufthansa Group und der Europäischen Kommission über die Anwendbarkeit dieser Verhaltensverpflichtungen könnten daher potenzielle Risiken darstellen, sollte die Europäische Kommission eine neue, gegebenenfalls an das Urteil des EuG angepasste Genehmigungsgenehmigungsentscheidung für die Stabilisierung erlassen und dabei an ihrer Auffassung festhalten.

Dieser Dissens betraf insbesondere das Verbot von Dividendenzahlungen. Hierzu liegen der Lufthansa Group vorläufige Stellungnahmen der Dienststellen der Europäischen Kommission vor, in denen der Argumentation des Konzerns zur Nichtanwendbarkeit des Verbots auf bestimmte Gesellschaften nicht gefolgt wird. In diesem Zusammenhang sind im Konzernabschluss 2023 Rückstellungen in Höhe von 55 Mio. EUR insbesondere aufgrund von Ausschüttungen von Beteiligungsgesellschaften an externe Gesellschafter erfasst. Die Deutsche Lufthansa AG rechnet damit, dass die Europäische Kommission im Rahmen einer allfälligen neuen Genehmigungsentscheidung die Auszahlung der Dividenden entsprechend ihren vorläufigen Stellungnahmen unverändert als Verstoß gegen die genannte Verhaltensverpflichtung bewerten und deshalb die Zahlung eines Betrags in der oben genannten Höhe durch die Gesellschaft in einem förmlichen Beschluss fordern könnte. Durch die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zur Nichtigkeit des zugrundeliegenden Beihilfebescheids verzögert sich der weitere Verfahrensablauf.

Ausgehend von der Argumentation des Konzerns und der Würdigung der gegenteiligen Äußerungen der Dienststellen der Europäischen Kommission geht die Lufthansa Group für nahezu sämtliche Dividendenzahlungen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon aus, dass der Vorwurf der Europäischen Kommission eines Verstoßes gegen die genannte Verhaltensverpflichtung einer gerichtlichen Überprüfung nicht standhalten würde. Ein mögliches Urteil, mit dem die Zahlungspflicht rückgängig gemacht würde, erginge erst zu einem späteren Zeitpunkt. Da jedoch eine für die Bilanzierung einer Rückerstattungsforderung nach IAS 37 geforderte nahezu vollständige Sicherheit eines Gerichtsurteils zugunsten des Unternehmens nicht unterstellt werden kann, wurde für die wahrscheinliche Zahlungsverpflichtung die vorgenannte Rückstellung in Vorjahren gebildet und aufgrund der weiterhin bestehenden Ungewissheit beibehalten.

Zum Ausgang der Diskussionen um unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Verhaltensverpflichtung „Verbot der Quersubventionierung“ können auch aufgrund der stattgegebenen Nichtigkeitsklage derzeit keine belastbaren Aussagen getroffen werden. Es ist daher weiterhin nicht auszuschließen, dass sich hieraus weitere wesentliche finanzielle Risiken für das Unternehmen aus letztlich festgestellten Verstößen gegen vereinbarte Verhaltensverpflichtungen ergeben könnten.



Steuerrechtliche Risiken

Steuerrechtliche Risiken bestehen im Wesentlichen aufgrund unterschiedlicher Rechtsauffassungen zwischen der bundesdeutschen Finanzverwaltung und dem Unternehmen. Im Rahmen steuerlicher Betriebsprüfungen für die Geschäftsjahre 2001 bis 2018 ergaben sich von den Steuererklärungen abweichende Feststellungen der Finanzbehörden, insbesondere im Zusammenhang mit Teilwertabschreibungen auf Gesellschafterdarlehen, der Behandlung verschiedener Leasingkonstruktionen, dem Erwerb einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie der Erfassung beziehungsweise Bewertung bestimmter Rückstellungen und Vermögenswerte. Gegen die dazu ergangenen Steuerbescheide hat die Lufthansa Group Rechtsmittel eingelegt. Ohne Aufgabe der Rechtsposition erfolgte in der Vergangenheit für nahezu alle strittigen Punkte die Zahlung der behördlich beschiedenen Nachforderungen. Hinsichtlich des Sachverhalts zu Teilwertabschreibungen erging im Jahr 2019 eine geänderte Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs, die zu einer negativen Beurteilung des anhängigen Verfahrens führte. Durch weitere Urteile im Jahr 2021 wurde diese geänderte Rechtsprechung allerdings nochmals adjustiert. Auf Grundlage der aktuellen Beurteilung ergeben sich nunmehr Chancen, dass zumindest für Teilbeträge die Abzugsfähigkeit anerkannt wird. Eine finale Entscheidung liegt hierzu noch nicht vor. Soweit für die strittigen Punkte mit einer überwiegenden Wahrscheinlichkeit von einem Obsiegen ausgegangen wird, wurden gemäß IFRIC 23 entsprechende Forderungen gegenüber der Finanzverwaltung eingestellt. Aufgrund einer mündlichen Stellungnahme der Finanzbehörde im Rahmen der laufenden Betriebsprüfung, die die Besteuerung von bestimmten ausländischen Einkünften nach Außensteuergesetz infrage stellt, ergaben sich im Vorjahr zusätzliche steuerliche Risiken, wobei das Unternehmen weiterhin davon ausgeht, dass die bisherige steuerliche Behandlung korrekt ist. Für weitere potenziell strittige Sachverhalte wurden, soweit von einer Inanspruchnahme wahrscheinlich auszugehen ist, entsprechende Rückstellungen gebildet. Für Sachverhalte, die nach Einschätzung der Gesellschaft mit überwiegender Wahrscheinlichkeit zu ihren Gunsten entschieden werden, wurden keine Rückstellungen gebildet. Hierfür könnten Nachzahlungen in Höhe von insgesamt rund 400 Mio. EUR (Vorjahr: 450 Mio. EUR) entstehen. Die betragsmäßige Schätzung ist mit Unsicherheiten behaftet.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Ratingagentur Moody's hat das Rating der Deutschen Lufthansa AG am 18. Januar 2024 von Ba1 auf Baa3 und damit auf Investment Grade-Niveau angehoben. Laut Moody's folge die Heraufstufung dem positiven Trend der operativen Profitabilität der Lufthansa Group, die sich im Jahr 2023 deutlich verbessert habe.

Mit der Heraufstufung durch Moody's wird die Deutsche Lufthansa AG von allen führenden Ratingagenturen wieder mit Investment Grade bewertet.

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner Sitzung am 22. Februar 2024 eine weitreichende Umstrukturierung des Vorstands beschlossen. Dabei werden der Vorstand von sechs auf fünf Mitglieder verkleinert und Verantwortungsbereiche neu geordnet.

Christina Foerster, Harry Hohmeister und Detlef Kayser scheiden zum 30. Juni 2024, Remco Steenbergen mit Ablauf des 7. Mai 2024, dem Tag der Hauptversammlung, aus dem Vorstand aus.

Neu in den Vorstand berufen werden zum 1. Juli 2024 Grazia Vittadini und Dieter Vranckx.

Grazia Vittadini, vorher bei Rolls-Royce Holdings plc, London, als Chief Technology Officer und Mitglied des Executive Teams, zuletzt als Sonderberaterin, tätig, übernimmt als Chief Technology Officer das Ressort „Technik und IT“, das auch die Verantwortung für den Bereich „Sustainability“ umfassen wird. Sie erhält einen Vertrag mit einer Laufzeit von drei Jahren.

Dieter Vranckx, vorher CEO von SWISS International Airlines, wird zum Vorstand „Globale Märkte und kommerzielle Steuerung Hubs“ bestellt. Auch er erhält einen Vertrag mit drei Jahren Laufzeit. Dem Ressort werden zusätzlich die Bereiche „Customer Experience“ und „Konzernmarkenführung“ zugeordnet, die bisher im Ressort „Markenführung & Nachhaltigkeit“ lagen.

Das Vorstandsressort „Finanzen“ soll neu besetzt werden. Bis zur Neubesetzung wird Michael Niggemann neben seiner Vorstandsverantwortung für „Personal, Logistik und Non-Hub-Verkehre“ (vormals „Personal & Infrastruktur“) das Finanzressort kommissarisch führen.

48 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2023 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 20,5 Mrd. EUR (Vorjahr: 16,2 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- beziehungsweise Gesellschafterdarlehenszusagen in Höhe von 520 Mio. EUR (Vorjahr: 170 Mio. EUR), wovon 512 Mio. EUR (Vorjahr: 162 Mio. EUR) auf Gemeinschaftsunternehmen entfallen.

Des Weiteren bestehen zum 31. Dezember 2023 die folgenden Zahlungsverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen, für die die geleasteten Gegenstände noch nicht zugegangen sind:

T169 ZAHLungsverpflichtungen aus noch nicht zugegangenen Nutzungsrechten

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Lease-Raten 2024 (Vorjahr: 2023)	-	13
Lease-Raten 2025 bis 2028 (Vorjahr: 2024 bis 2027)	34	57
Lease-Raten nach 2028 (Vorjahr: 2027)	121	16
Gesamt	155	86

49 Berechnetes Honorar des Abschlussprüfers

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T170 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2023	2022
Abschlussprüfungsleistungen	6,5	4,7
Andere Bestätigungsleistungen	0,4	0,7
Sonstige Leistungen	0,6	2,5
Gesamt	7,5	7,9

Die Abschlussprüfungsleistungen beinhalten vor allem die Honorare für die gesetzliche Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses der Deutschen Lufthansa AG und der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen sowie Entgelte für die prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses. Die Aufwendungen für die anderen Bestätigungsleistungen sind vor allem für Leistungen im Zusammenhang mit Kapitalbeschaffungsmaßnahmen angefallen. Die sonstigen Leistungen betreffen insbesondere Leistungen im Rahmen des Verkaufs der LSG Group.

Zusätzlich wurden mit Gesellschaften des weltweiten EY-Verbunds, insbesondere im Ausland, folgende Honorare als Aufwand erfasst:

T171 ZUSÄTZLICHE HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2023	2022
Abschlussprüfungsleistungen	2,1	2,7
Andere Bestätigungsleistungen	–	–
Sonstige Leistungen	0,1	–
Gesamt	2,2	2,7

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer bei der EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Lufthansa Group ist Jörg Bösser. Er hat diese Funktion im Geschäftsjahr 2023 zum zweiten Mal wahrgenommen.

ZUSAMMENSETZUNG DES KONZERNS

50 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 den Tabellen → **T178** – **T181**, die Liste des Anteilsbesitzes in Tabelle → **T182**.

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive strukturierter Unternehmen 50 inländische und 190 ausländische Gesellschaften (Vorjahr: 52 inländische und 266 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 Anteilseignerinnen 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 Anteilseignerinnen verteilt.

Die Veränderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2023 sind in Tabelle **T172** zusammengefasst.

T172 VERÄNDERUNGEN KONSOLIDIERUNGSKREIS IM ZEITRAUM 01.01.2023 BIS 31.12.2023

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passagier-Airlines			
NTL13 Ltd., Tokio, Japan	28.03.2023		Gründung
NTL14 Ltd., Tokio, Japan	28.03.2023		Gründung
NTL15 Ltd., Tokio, Japan	28.03.2023		Gründung
NTL16 Ltd., Tokio, Japan	28.03.2023		Gründung
NBB Bluejay Co., Ltd., Tokio, Japan	19.04.2023		Gründung
NBB-10859 Lease Partnership, Tokio, Japan	13.10.2023		Gründung
NTL8 Ltd., Tokio, Japan		28.03.2023	Liquidation
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 17, Salzburg, Österreich		06.04.2023	Fusion
Yamasa Aircraft LH11 Kumiai, Okayama, Japan		06.06.2023	Liquidation
Yamasa Aircraft LH10 Kumiai, Okayama, Japan		21.07.2023	Liquidation
Gabriela Finance 2012 Limited, Dublin, Irland		14.08.2023	Liquidation
Raft Co., Ltd., Tokio, Japan		13.10.2023	Liquidation
FG Unity Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan		20.10.2023	Liquidation
FG Vision Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan		20.10.2023	Liquidation
NBB Koblenz Lease Co. Ltd., Tokio, Japan		26.10.2023	Liquidation
NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan		26.10.2023	Liquidation
Geschäftsfeld Catering			
Aerococina S.A. de C.V., Mérida, Mexiko		31.10.2023	Verkauf
Airo Catering Services Eesti OÜ, Tallinn, Estland		31.10.2023	Verkauf
Airo Catering Services Latvija SIA, Marupe, Lettland		31.10.2023	Verkauf
Airo Catering Services Sweden AB, Stockholm, Schweden		31.10.2023	Verkauf
Airo Catering Services Ukraine, Boryspil, Ukraine		31.10.2023	Verkauf
AO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russische Föderation		31.10.2023	unwesentlich wegen LSG-Verkauf
Arlington Services Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko		31.10.2023	Verkauf
Arlington Services Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama		31.10.2023	Verkauf
Bahia Catering Ltda, Salvador, Brasilien		31.10.2023	Verkauf
Belém Serviços de Bordo Ltda, Belém, Brasilien		31.10.2023	Verkauf
Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong, China		31.10.2023	Verkauf
Cater Suprimento de Refeições Ltda, Rio de Janeiro, Brasilien		31.10.2023	Verkauf
Caterair Serviços de Bordo e Hotelaria Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien		31.10.2023	Verkauf
Charm Food Service Co., Ltd., Incheon, Südkorea		31.10.2023	Verkauf
CLS Catering Services Ltd., Vancouver, British Columbia, Kanada		31.10.2023	Verkauf

T172 VERÄNDERUNGEN KONSOLIDIERUNGSKREIS IM ZEITRAUM 01.01.2023 BIS 31.12.2023

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Comercializadora de Servicios Limitada, ENEA, Pudahuel, Santiago, Chile		31.10.2023	Verkauf
Comisariato de Baja California, S.A. de C.V., Tijuana, Mexiko		31.10.2023	Verkauf
Comisariatos Gotre, S.A. de C.V., Torreon, Mexiko		31.10.2023	Verkauf
Constance Food Group, Inc., New York, USA		31.10.2023	Verkauf
Fortaleza Serviços de Bordo Ltda., Fortaleza, Brasilien		31.10.2023	Verkauf
Inflight Catering (Proprietary) Limited, Johannesburg, Südafrika		31.10.2023	Verkauf
Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania		31.10.2023	unwesentlich wegen LSG-Verkauf
International Food Services Ltd., Hongkong, China		31.10.2023	Verkauf
LSG Catering (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand		31.10.2023	Verkauf
LSG Catering China Ltd., Hongkong, China		31.10.2023	Verkauf
LSG Catering Guam, Inc., Tamuning, USA		31.10.2023	Verkauf
LSG Catering Hong Kong Ltd., Hongkong, China		31.10.2023	Verkauf
LSG Catering Saipan, Inc., Saipan, Nördliche Marianen		31.10.2023	Verkauf
LSG Holding Asia Ltd., Hongkong, China		31.10.2023	Verkauf
LSG Lufthansa Service – Sky Chefs do Brasil Catering, Participações Ltda., Guarulhos, Brasilien		31.10.2023	Verkauf
LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong, China		31.10.2023	Verkauf
LSG Lufthansa Service Cape Town (Pty) Ltd., Boksburg, Südafrika		31.10.2023	Verkauf
LSG Lufthansa Service Enterprises Ltd., Hongkong, China		31.10.2023	Verkauf
LSG Lufthansa Service Guam, Inc., Tamuning, Guam, USA		31.10.2023	Verkauf
LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd., Hongkong, China		31.10.2023	Verkauf
LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, Nördliche Marianen		31.10.2023	Verkauf
LSG Sky Chefs (India) Private Ltd., Bangalore, Indien		31.10.2023	Verkauf
LSG Sky Chefs (Qingdao) Co., Ltd., Laixi City, China		31.10.2023	Verkauf
LSG Sky Chefs (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand		31.10.2023	Verkauf
LSG Sky Chefs Argentina S.A., Ezeiza, Argentinien		31.10.2023	Verkauf
LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Caracas, Venezuela		31.10.2023	Verkauf
LSG Sky Chefs Havacılık Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei		31.10.2023	unwesentlich wegen LSG-Verkauf
LSG Sky Chefs İstanbul Catering Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei		31.10.2023	unwesentlich wegen LSG-Verkauf
LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Kenia		31.10.2023	unwesentlich wegen LSG-Verkauf
LSG Sky Chefs Korea Co., Ltd., Incheon, Südkorea		31.10.2023	Verkauf
LSG Sky Chefs New Zealand Limited, Auckland, Neuseeland		31.10.2023	Verkauf
LSG Sky Chefs South Africa (Proprietary) Limited, Johannesburg, Südafrika		31.10.2023	Verkauf

T172 VERÄNDERUNGEN KONSOLIDIERUNGSKREIS IM ZEITRAUM 01.01.2023 BIS 31.12.2023

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
LSG Sky Chefs Supply Chain Solutions, Inc., Wilmington, USA		31.10.2023	Verkauf
LSG Sky Chefs TAAG Angola, S.A., Luanda, Angola		31.10.2023	Verkauf
LSG Sky Chefs USA, Inc., Wilmington, USA		31.10.2023	Verkauf
Myanmar LSG Lufthansa Service Ltd., Yangon, Myanmar		31.10.2023	Verkauf
Natal Catering Ltda., Aeroporto São Gonçalo do Amarante, Brasilien		31.10.2023	Verkauf
Oakfield Farms Solutions, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA		31.10.2023	Verkauf
OOO LSG Sky Chefs Rus, Moskau, Russische Föderation		31.10.2023	unwesentlich wegen LSG-Verkauf
Retail In Motion Asia Limited, Hongkong, China		31.10.2023	Verkauf
Retail in Motion Latin America SpA, ENEA, Pudahuel, Santiago, Chile		31.10.2023	Verkauf
Retail in Motion Limited, Dublin, Irland		31.10.2023	Verkauf
Retail In Motion México S. de R.L. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko		31.10.2023	Verkauf
Retail inmotion Middle East L.L.C., Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate		31.10.2023	Verkauf
Retail inMotion North America, Inc., Wilmington, USA		31.10.2023	Verkauf
SCIS Air Security Corporation, Wilmington, USA		31.10.2023	Verkauf
Servcater Internacional Ltda, Guarulhos, Brasilien		31.10.2023	Verkauf
Servicios Complementarios de Cabina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko		31.10.2023	Verkauf
Siam Flight Services Ltd., Bangkok, Thailand		31.10.2023	Verkauf
Silver Wings Bulgaria OOD, Sofia, Bulgarien		31.10.2023	Verkauf
Sky Chefs Chile SpA, Santiago, Chile		31.10.2023	Verkauf
Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko		31.10.2023	Verkauf
Sky Chefs de Panamá S.A., Panama-Stadt, Panama		31.10.2023	Verkauf
Sky Chefs Things Remembered Services FZE, Ikeja, Nigeria		31.10.2023	Verkauf
Sky Chefs Things Remembered Services Limited, Lagos, Nigeria		31.10.2023	Verkauf
Sky Chefs, Inc., Wilmington, USA		31.10.2023	Verkauf
Western Aire Chef, Inc., Wilmington, USA		31.10.2023	Verkauf
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
Lufthansa Group Immobilien GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	01.08.2023		Kauf
LSG Sky Chefs Bremen GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland		01.01.2023	Fusion
LSG Sky Chefs Leipzig GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland		01.01.2023	Fusion
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Raunheim, Deutschland		12.09.2023	Fusion

Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2023 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. III HGB beziehungsweise des § 264b HGB Gebrauch.

T173 INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

Name der Gesellschaft	Sitz
Cockpitpersonal GmbH	Frankfurt am Main
Eurowings Aviation GmbH	Köln
Eurowings Digital GmbH	Köln
Eurowings GmbH	Düsseldorf
Eurowings Technik GmbH	Köln
EW Discover GmbH	Frankfurt am Main
Germanwings GmbH	Köln
Group Engine Management GmbH	Frankfurt am Main
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH	Hamburg
Jettainer GmbH	Raunheim
Lufthansa Asset Management GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation Training GmbH	München
Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft	Frankfurt am Main
Lufthansa City Airlines GmbH (vormals: City Airlines GmbH)	München
Lufthansa CityLine GmbH	München
Lufthansa Commercial Holding Gesellschaft mit beschränkter Haftung	Frankfurt am Main
Lufthansa Group Business Services GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Group Digital Hangar GmbH	Raunheim
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH	Raunheim
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions Verwaltungs GmbH	Norderstedt
Lufthansa Process Management GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Seeheim GmbH	Seeheim-Jugenheim
Lufthansa Systems GmbH	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

T173 INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

Name der Gesellschaft	Sitz
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Miles & More GmbH	Frankfurt am Main
time:matters GmbH	Neu-Isenburg
Truffle Holding AG (vormals LSG Lufthansa Service Holding AG)	Frankfurt am Main
Truffle 2 GmbH (vormals LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH)	Frankfurt am Main
Truffle 3 GmbH (vormals Retail in Motion GmbH)	Frankfurt am Main
Truffle 4 GmbH (vormals LSG South America GmbH)	Frankfurt am Main
Truffle 5 GmbH (vormals LSG Asia GmbH)	Frankfurt am Main

Die Gesellschaften sind unmittelbar beziehungsweise mittelbar durch einen Gewinnabführungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa AG verbunden.

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 28 Gemeinschaftsunternehmen und 22 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 28 Gemeinschaftsunternehmen und 34 assoziierte Unternehmen), von denen neun Gemeinschaftsunternehmen (Vorjahr: neun) und zwei assoziierte Unternehmen (Vorjahr: 14) at equity bewertet werden. Die übrigen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

51 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

Die Kühne Aviation GmbH, für Klaus-Michael Kühne, hat dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 5. Juli 2022 die Schwelle von 15 % der Stimmrechte überschritten hat und zu diesem Tag 15,01 % betrug. Ein maßgeblicher Einfluss wird erst ab einem Anteil der Stimmrechte in Höhe von 20 % vermutet.

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Würdigung gibt es keine einzelnen Aktionärinnen oder Aktionäre der Deutschen Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern → **Erläuterung 52.**

Salden und Geschäftsvorfälle zwischen der Gesellschaft und ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen, die nahestehende Unternehmen und Personen sind, wurden im Zuge der Konsoolidierung 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 Cashmanagement 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.

In Tabelle T174 ist das Volumen der wesentlichen an nahestehende Unternehmen erbrachten beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ersichtlich.

T174 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHTE BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2023	2022	2023	2022
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen				
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Deutschland	0	0	53	55
amplimind GmbH, Deutschland	5	0	0	0
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Slowakei	2	1	7	13
Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Österreich	0	0	6	4
Aviation Services Network GmbH, Deutschland	0	0	11	9
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Deutschland	0	0	10	11
Delvag Versicherungs-AG, Deutschland	11	8	3	1
DLH Fuel Company mbH, Deutschland	7	4	1.154	733
Global Load Control (PTY) LTD, Südafrika	0	0	6	5
handling counts GmbH, Deutschland	1	1	14	8
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Portugal	0	1	9	9
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Österreich	2	1	10	8
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Deutschland	4	1	27	5
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Deutschland	1	1	7	7
Lufthansa Aviation Training USA Inc., USA	0	1	11	9
Lufthansa Consulting GmbH, Deutschland	1	1	11	7
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Deutschland	4	3	30	30
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko	0	0	5	5
Lufthansa Global Business Services Sp. z o.o., Polen	2	1	45	32
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Deutschland	2	1	87	61
Lufthansa Group Business Services New York LLC, USA	0	0	4	6
Lufthansa Group Security Operations GmbH, Deutschland	2	2	34	30
LUFTHANSA GROUP TASTE & MORE GmbH, Deutschland	1	2	19	12
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Albanien	1	1	17	12
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Deutschland	0	0	8	19
Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz	0	0	25	25
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Ungarn	1	0	43	33
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Polen	1	2	58	42
Lufthansa Technical Training GmbH, Deutschland	7	6	23	18
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, China	0	0	4	5
Lufthansa Technik Middle East FZE, Vereinigte Arabische Emirate	2	2	6	6
Lufthansa Technik Services India Private Limited, Indien	1	2	8	5

T174 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHTE BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN

in Mio. €	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
	2023	2022	2023	2022
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Irland	3	2	24	13
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., China	8	21	3	4
time:matters Americas, Inc., USA	12	19	1	0
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur	5	3	1	1
time:matters Courier Terminals GmbH, Deutschland	10	6	19	15
time:matters Netherlands B.V., Niederlande	5	7	1	1
Wings Handling Palma S.L., Spanien	0	0	11	10
ZeroG GmbH, Deutschland	1	1	11	7
Gemeinschaftsunternehmen				
Airfoil Services Sdn. Bhd., Malaysia	1	0	6	3
EME Aero Sp.z.o.o, Polen	2	1	461	279
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., China	0	0	5	6
Spairliners GmbH, Deutschland	35	28	17	9
Star Alliance Services GmbH, Deutschland	1	1	5	5
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, Deutschland	1	0	11	11
Terminal One Group Association, L.P., USA	5	3	10	10
Assoziierte Unternehmen				
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, China	11	7	1	2
HEICO Aerospace Holdings Corp., USA	0	1	12	9
AviationPower GmbH, Deutschland	0	0	8	3
AFS Aviation Fuel Services GmbH, Deutschland	0	0	7	7
Sonstige nahestehende Unternehmen				
Shanghai Pudong International Airport Public Cargo Terminal Co. Ltd. (West), Shanghai, China,	0	0	61	27

Aus den Tabellen T175 und T176 sind die offenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen ersichtlich.

T175 OFFENE FORDERUNGEN AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN

in Mio. €	2023	2022
Forderungen aus Lieferung und Leistung an verbundene Unternehmen	33	19
Forderungen aus Lieferung und Leistung an Gemeinschaftsunternehmen	21	8
Forderungen aus Lieferung und Leistung an assoziierte Unternehmen	2	6
Forderungen aus Lieferung und Leistung an sonstige nahestehende Unternehmen	-	-
Forderungen aus Lieferung und Leistung gesamt	56	33
Sonstige Forderungen an verbundene Unternehmen	114	107
Sonstige Forderungen an Gemeinschaftsunternehmen	19	23
Sonstige Forderungen an assoziierte Unternehmen	6	10
Sonstige Forderungen an sonstige nahestehende Unternehmen	-	-
Sonstige Forderungen gesamt	139	140
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	48	55
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	7	3
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	-	-
Langfristige Forderungen gesamt	55	58

T176 OFFENE VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN

in Mio. €	2023	2022
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber verbundenen Unternehmen	48	85
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	40	29
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber assoziierten Unternehmen	3	3
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	3	1
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gesamt	94	118
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	312	322
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	0	5
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gesamt	312	327

52 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** benannt.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Höhe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im ausführlichen → **Vergütungsbericht** dargestellt und näher erläutert. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Geschäftsberichts 2023.

Die Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS betrug 29,5 Mio. EUR (Vorjahr: 38,5 Mio. EUR) einschließlich Dienstzeitaufwand für Pensionen von 3,4 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR).

Die in den jeweiligen Berichtsjahren aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

T177 VORSTANDSVERGÜTUNG (IFRS)

in Tsd. €	2023	2022
Grundvergütung	6.450	5.934
Sonstiges ¹⁾	1.250	1.193
Einjährige variable Vergütung	7.884	7.912
Summe der kurzfristigen Vergütung	15.584	15.039
Aktienbasierte Vergütung inkl. mehrjährige variable Vergütung ²⁾	10.517	20.282
Dienstzeitaufwand aus Altersvorsorge	3.416	3.174
Summe der langfristigen Vergütung	13.933	23.456
Gesamt	29.517	38.495

¹⁾ Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen (→ **Erläuterung 40**) sowie aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen. Zudem ist hier eine Ausgleichszahlung an Remco Steenbergen für den Verfall von Leistungen beim vorherigen Arbeitgeber in Höhe von 975 Tsd. EUR (Vorjahr: 975 Tsd. EUR) enthalten.

²⁾ Im Berichtsjahr erfasster Aufwand für die mehrjährige variable Vergütung der Geschäftsjahre 2020, 2021, 2022 und 2023.

Die Pensionsrückstellungen für die im Geschäftsjahr 2023 aktiven Vorstandsmitglieder betrugen 23,8 Mio. EUR (Vorjahr: 18,5 Mio. EUR).

Im Geschäftsjahr 2023 wurden für die einjährige variable Vergütung Rückstellungen in Höhe von 7.884 Tsd. EUR (Vorjahr: 7.912 Tsd. EUR) gebildet.

Die Rückstellungen für die zukünftige Auszahlung der mehrjährigen variablen Vergütung für die im Geschäftsjahr 2023 aktiven Vorstandsmitglieder wurden insgesamt um 10.517 Tsd. EUR erhöht (Vorjahr: Erhöhung um 20.140 Tsd. EUR). Im Vorjahr ergaben sich aus der Auszahlung von langfristigen aktienbasierten Vergütungen zusätzliche Aufwendungen von 142 Tsd. EUR.

Die im Geschäftsjahr 2023 gewährten Gesamtbezüge (HGB) beliefen sich für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG auf 22.138 Tsd. EUR (Vorjahr: 28.496 Tsd. EUR).

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betrugen 9,2 Mio. EUR (Vorjahr: 5,7 Mio. EUR). Darin enthalten sind von Tochterunternehmen gewährte Bezüge sowie geldwerte Leistungen und Beförderungsvergünstigungen.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 49,7 Mio. EUR (Vorjahr: 51,3 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter → **Erläuterung 36** enthalten.

Der Aufwand für die fixen Vergütungen des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2023 2.966 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.170 Tsd. EUR). Sonstige Bezüge fielen in Höhe von insgesamt 3 Tsd. EUR (Vorjahr: 62 Tsd. EUR überwiegend für Sitzungsgelder) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 13 Tsd. EUR (Vorjahr: 21 Tsd. EUR) vergütet.

Im Berichtsjahr wurden, wie im Vorjahr, keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gewährt.

Die Arbeitnehmervertreterinnen und -vertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2023 Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR).

WESENTLICHE BETEILIGUNGSGESELLSCHAFTEN

T178 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2023

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Passagier-Airlines			
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca, Italien	100,00	100,00	
AirTrust AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Aura Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Auslese Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Austrian Asset Holding GP S.à r.l. i.L., Luxemburg, Luxemburg	100,00	100,00	
Austrian Asset Holding S.C.S. i.L., Luxemburg, Luxemburg	100,00	100,00	
Bayern Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Bremen Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Brussels Airlines SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	
CASTOR Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Celine Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Cockpitpersonal GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
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	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
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⁾	
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 Europe Limited, St Julian's, Malta	100,00	100,00	
Eurowings GmbH, Düsseldorf	100,00	100,00	
Eurowings Technik GmbH, Köln	100,00	100,00	
Evans Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Evelyn Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
EW Discover GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
FG Honest Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
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⁾	
Germanwings GmbH, Köln	100,00	100,00	
Group Engine Management GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Helles Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Ingrid Finance 2010 S.N.C., Puteaux, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
JPA No. 237 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
JPA No. 238 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Lahm Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LHBD Holding Limited i. L., London, Großbritannien	100,00	100,00 ²⁾	
Lilium Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.26 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.35 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.36 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.37 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
LS-Aviation No.38 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	

T178 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2023 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa City Airlines GmbH, München (vormals: City Airlines GmbH)	100,00	100,00	
Lufthansa CityLine GmbH, München	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 10, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 12, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 14, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 18, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 22, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 24, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 25, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 26, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 32, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 33, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 34, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 35, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 37, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 38, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 39, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 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 Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 46, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 47, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 48, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 49, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 51, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Miles & More GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Miyah Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Muller Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Bluejay Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Dresden Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Goshawk Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Harz Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Rothenburg Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB Saxon Lease Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-10859 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-8761 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-8783 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-8958 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NBB-9046 Lease Partnership, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NT#LH Aircraft Leasing Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL12 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL13 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL14 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL15 Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
NTL16 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⁾	
Orchid Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Oriental Leasing 24 Company Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00 ¹⁾	
Oriental Leasing 37 Company Limited, Dublin, Irland	0,00	0,00 ¹⁾	
ORIX Aquila Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
ORIX Himalia Corporation, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	

T178 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2023 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
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⁾	
SL Victoria Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai Two, Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	
Swiss International Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Sylvaner Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Tancho Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TI DC Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TI DD Leasing Co. Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TimBenNico Finance 2011 S.N.C., Puteaux, Frankreich	0,00	0,00 ¹⁾	
TLC Amaryllis Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
TLC Lavender 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⁾	
TLC Sweetpea Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Tusker Leasing Co., Ltd., Tokio, 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⁾	
Yamasa Aircraft LH9 Kumiai, Okayama, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Logistik			
Flip No. 250 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 251 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 252 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FLIP No. 267 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FLIP No. 268 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
FLIP No. 269 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 275 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 276 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Flip No. 277 Co., Ltd., Tokio, Japan	0,00	0,00 ¹⁾	
Jettainer Americas, Inc., East Meadow, USA	100,00	100,00	
Jettainer GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
time:matters GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Geschäftsfeld Technik			
BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Hawker Pacific Aerospace, Sun Valley, USA	100,00	100,00	
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 Industry Solutions Verwaltungs GmbH, 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 Limited, 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 Limited, 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	

T178 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2023 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
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 Shenzhen Co. Ltd., Shenzhen, China	80,00	80,00	
Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	75,10	75,10	
Swiss Aviation Software AG, Allschwil, Schweiz	100,00	100,00	

Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

AirPlus Finance S.à.r.l., Luxembourg, Luxemburg	0,00	0,00 ¹⁾	
AirPlus International AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
AirPlus International Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00	
AirPlus International S.r.l., Bologna, Italien	100,00	100,00	
AirPlus International, Inc., Alexandria, USA	100,00	100,00	
AirPlus Payment Management Co. Ltd., Shanghai, China	100,00	100,00	
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
LHAMI LEASING LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Hamburg GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs UK Ltd. i.L., Orpington, Großbritannien			
LSG/Sky Chefs Europe Holdings Ltd., Hounslow, Großbritannien			
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training GmbH, München	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00	
Lufthansa Commercial Holding Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Group Business Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Group Digital Hangar GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Group Immobilien 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	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa Malta Corporate Finance Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Finance Holding Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Treasury Services Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Seeheim GmbH, Seeheim-Jugenheim	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Americas, Inc., Miami, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Systems GmbH (vormals LSY GmbH), Raunheim	100,00	100,00	
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	
MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 ¹⁾	
Quinto Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	99,73	49,75 ¹⁾	
RPC West GmbH (vormals LSG Sky Chefs RPC West GmbH), Frankfurt	100,00	100,00	
Strategic Liquidity, Düsseldorf	100,00	100,00	
Truffle Holding AG (vormals LSG Lufthansa Service Holding AG), Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Truffle 2 GmbH (vormals LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH), Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Truffle 3 GmbH (vormals Retail in Motion GmbH), Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Truffle 4 GmbH (vormals LSG South America GmbH), Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Truffle 5 GmbH (vormals LSG Asia GmbH), Frankfurt am Main	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.

T179 WESENTLICHE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN ZUM 31.12.2023¹⁾

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Passagier-Airlines			
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen ³⁾	40,00	40,00	
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sun Express), Antalya, Türkei	50,00	50,00	
Geschäftsfeld Logistik			
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China ³⁾	29,00	22,22	
Geschäftsfeld Technik			
EME Aero Sp. z.o.o., Jasionka, Polen	50,00	50,00	
LG-LHT Aircraft Solutions GmbH, Hamburg	51,00	50,00	
LG-LHT Passenger Solutions GmbH, Hamburg	51,00	50,00	
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Arnstadt	50,00	50,00	
Spairliners GmbH, Hamburg	50,00	50,00	
XEOS Sp. z.o.o., Środa Śląska, Polen ⁴⁾	25,00	25,00	

T180 GEMEINSCHAFTLICHE TÄTIGKEITEN ZUM 31.12.2023²⁾

Aerologic GmbH, Schkeuditz	50,00	50,00	

T181 WESENTLICHE ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2023¹⁾

Name, Sitz	Stimm- rechtsanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Technik			
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00	20,00	Oktober
Weitere Gesellschaften			
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, Peking, China	25,00	28,57	

¹⁾ Einbeziehung at equity.²⁾ Gemäß IFRS 11 anteilige Einbeziehung.³⁾ Ausweis als Gemeinschaftsunternehmen aufgrund gemeinschaftlicher Führung.⁴⁾ Da das Unternehmen aufgrund der Gesellschaftervereinbarung weiterhin gemeinschaftlich geführt wird, wird es trotz Reduktion des Anteils auf 25 % im Berichtsjahr weiterhin als Gemeinschaftsunternehmen ausgewiesen.

ÜBRIGE ANTEILE

T182 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2023

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen		
Air Dolomiti Deutschland GmbH, München, Deutschland	100,00	100,00
Airline Marketing Services India Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00
AirPlus International Soluções de Pagamento Limitada, Sao Paulo, Brasilien	100,00	100,00
Airport Services Dresden GmbH, Dresden, Deutschland	100,00	100,00
Airport Services Leipzig GmbH, Schkeuditz, Deutschland	100,00	100,00
Albatros Financial Solutions GmbH, Köln, Deutschland	100,00	100,00
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Köln, Deutschland	100,00	100,00
amplimind GmbH, Hallbergmoos, Deutschland	51,00	51,00
AO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russische Föderation	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, Deutschland	100,00	100,00
Aviation Quality Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Aviation Services Network GmbH, Friedrichshafen, Deutschland	100,00	100,00
Avionic Design GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Büchenbeuren, Deutschland	100,00	100,00
CB Customs Broker GmbH, Kelsterbach, Deutschland	100,00	100,00
Delvag Versicherungs-AG, Köln, Deutschland	100,00	100,00
DLH Fuel Company mbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
DLH Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
DLH Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
FLYdocs Inc. (Delaware Corp.), City of Wilmington, New Castle, USA	100,00	100,00
FLYdocs India Private Limited, Vadoora, Indien	100,00	100,00
FLYdocs Systems (MIDCO) Limited, Tamworth, Staffordshire, Großbritannien	100,00	100,00
Flydocs Systems (TOPCO) Limited, Staffordshire, Großbritannien	100,00	100,00
FLYdocs Systems Limited, Tamworth, 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., Brno, Tschechische Republik	100,00	100,00
Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada	100,00	100,00

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
handling counts GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
help alliance gGmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
heyworld GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Idair GmbH, Hamburg, Deutschland	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, Deutschland	100,00	100,00
Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania	61,99	61,99
LCAG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LCAG Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00	100,00
LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSG Sky Chefs Havacılık Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00
LSG Sky Chefs Istanbul Catering Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00
LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Embakasi District, Kenia	50,20	50,20
LSI Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training USA Inc., Goodyear, USA	100,00	100,00
Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00
Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00	50,00
Lufthansa Consulting Brasil Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	99,90	99,90
Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	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, Deutschland	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

T182 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2023 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
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, Deutschland	100,00	100,00
LUFTHANSA GROUP TASTE & MORE GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Tirana, Albanien	100,00	100,00
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa International Finance (Netherlands) N. V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
Lufthansa Job Services Norderstedt GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 52, Salzburg, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 53, Salzburg, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 54, Salzburg, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 55, Salzburg, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 56, Salzburg, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Malta Blues General Partner GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00
Lufthansa Services Philippines, Inc., Manila, Philippinen	100,00	100,00
Lufthansa Super Star Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Berlin, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim, Deutschland	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 Technical Training GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00	100,00
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00	100,00
Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen, Deutschland	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 Services India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland	100,00	100,00
Lufthansa Technik Vostok Services OOO, Moskau, Russische Föderation	100,00	100,00
Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien	100,00	100,00
Malta Pension Investments, St. Julians, Malta	0,00	100,00
OOO LSG Sky Chefs Rus, Moskau, Russische Föderation	100,00	100,00

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
Oscar Bravo GmbH, München, Deutschland	100,00	100,00
Quinto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald, Deutschland	94,80	94,80
Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	51,00	51,00
Shared Services International India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Shared Services International, Singapore PTE. LTD, Singapur, Singapur	100,00	100,00
Star Risk Services Inc. i.L., Southlake, USA	100,00	100,00
Swiss WorldCargo (India) Private Limited i.L., Mumbai, Indien	100,00	100,00
TATS – Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., Shanghai, China	100,00	100,00
time:matters Americas, Inc., Miami, USA	100,00	100,00
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
time:matters Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
time:matters Belgium BVBA, Mechelen, Belgien	100,00	100,00
time:matters Courier Terminals GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00	100,00
time:matters Netherlands B.V., Schiphol-Rijk, Niederlande	100,00	100,00
Vitech Development AD, Sofia, Bulgarien	75,01	75,01
VPF Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Wings Handling Palma S.L., Madrid, Spanien	100,00	100,00
Yilu Travel Services GmbH, Berlin, Deutschland	100,00	100,00
ZeroG GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00	100,00

Beteiligungen

AFS Aviation Fuel Services GmbH, Hamburg, Deutschland	33,33	33,33
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia	50,00	50,00
Airline Tariff Publishing Co., Dulles, USA	9,77	9,77
AO Aeromar, Moskau Region, Russische Föderation	49,00	49,00
ATLECON Fuel LLC, Atlanta, USA	14,29	14,29
AUS Fuel Company, LLC, Austin, USA	6,67	6,67
AviationPower GmbH, Hamburg, Deutschland	40,83	40,83
Cargo One GmbH, Berlin, Deutschland	14,35	14,35
Charlotte Fuel Facilities LLC, Charlotte, USA	10,00	10,00
Chelyabinsk Catering Service OOO, Chelyabinsk, Russische Föderation	26,00	26,00
Denver Fuel Company, LLC, Newark, USA	5,88	5,88
Düsseldorf Fuelling Services (DFS) GbR, Düsseldorf, Deutschland	33,33	33,33
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Freising, Deutschland	51,00	51,00

T182 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2023 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
Egyptian Aviation Services Company (S.A.E.), Kairo, Ägypten	5,83	5,83
Entebbe Handling Services limited (ENHAS), Entebbe, Uganda	5,00	5,00
Finairport Service S.r.l. i.L., Rom, Italien	100,00	100,00
Flight Training Alliance GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00	50,00
Flughafen München Baugesellschaft mbH, München-Flughafen, Deutschland	40,00	40,00
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00	50,00
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	49,00	49,00
FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co OG, Wien-Flughafen, Österreich	14,29	14,29
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald, Deutschland	40,00	39,99
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München, Deutschland	40,00	40,00
Guangzhou Baiyun International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Guangzhou, China	30,00	28,57
Hamburg Fuelling Services GbR, Hamburg, Deutschland	25,00	25,00
Hamburg Tank Service GbR, Hamburg, Deutschland	33,30	33,30
Hydranten-Betriebs OHG, Frankfurt am Main, Deutschland	49,00	20,00
INAIRVATION GmbH, Edlitz-Thomasberg, Österreich	50,00	50,00
Kulinary Holding AG, Opfikon, Schweiz	40,00	40,00
LSG Sky Chefs Catering Egypt S.A.E., Kairo, Ägypten	15,00	15,00
Luftfahrzeugverwaltungsgesellschaft GOAL mbH i.L., Grünwald, Deutschland	40,00	40,00
Lufthansa HNA Technical Training Co., Ltd., Meilan Airport, Hainan, China	50,00	50,00
Lufthansa Leasing GmbH, Grünwald, Deutschland	49,00	49,00
Lumics GmbH & Co. KG, Hamburg, Deutschland	50,00	50,00
Lumics Verwaltungs GmbH, Hamburg, Deutschland	50,00	50,00
Montreal International Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	8,10	8,10
N3 Engine Overhaul Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Deutschland	50,00	50,00
Orlando Fuel Facilities LLC, Orlando, USA	5,88	5,88
PHL Fuel Facilities LLC, Philadelphia, USA	10,00	10,00
Rydes GmbH, Berlin, Deutschland	11,40	11,40
SAN Fuel Company, LLC, San Diego, USA	5,56	5,56
Sanya LSG Air Catering Co. Ltd., Sanya, China	45,00	40,00
SCA Schedule Coordination Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	25,00	25,00
Shenzhen Airport International Cargo Terminal Company Limited, Shenzhen, China	50,00	50,00
Sichuan Airlines LSG Air Catering Co. Ltd., Chengdu, China	40,00	40,00
STL Fuel Company, LLC, Washington, D.C., USA	10,00	10,00
Terminal One Group Association, L.P., New York, USA	24,75	0,00

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimm- rechtsanteil in %
Terminal One Management Inc., New York, USA	25,00	25,00
THBG BBI GmbH, Schönefeld, Deutschland	46,45	46,45
Tolmachevo Catering OOO, Novosibirsk, Russische Föderation	26,00	26,00
Turbo Fuel Services Sachsen (TFSS) GbR, Hamburg, Deutschland	20,00	20,00
UBAG Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, Rümlang, Schweiz	12,00	12,00
Universal Air Travel Plan, Inc., Washington DC, USA	5,26	5,26
Vancouver Airport Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	5,72	5,72
Xinjiang HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Urumqi, China	49,00	40,00
Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg, Deutschland	20,00	20,00

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Frankfurt, den 26. Februar 2024

Der Vorstand



Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands



Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Global Markets & Network



Michael Niggemann
Mitglied des Vorstands
Personal & Infrastruktur, Arbeitsdirektor



Christina Foerster
Mitglied des Vorstands
Markenführung & Nachhaltigkeit



Detlef Kayser
Mitglied des Vorstands
Flotte & Technologie



Remco Steenbergen
Mitglied des Vorstands
Finanzen



Der nachfolgend wiedergegebene Bestätigungsvermerk umfasst auch einen „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrundeliegende Prüfungsgegenstand (zu prüfende ESEF-Unterlagen) ist nicht beige-fügt. Die geprüften ESEF-Unterlagen können im Unternehmensregister eingesehen bzw. aus diesem abgerufen werden.

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften (der „Konzern“ oder „Lufthansa Group“) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023, der mit dem Lagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft zusammengefasst ist, geprüft. Die auf der in Abschnitt „Corporate Governance“ des zusammengefassten Lageberichts angegebenen Internetseite veröffentlichte Konzernerklärung zur Unternehmensführung, die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene nichtfinanzielle Konzernerklärung sowie die in Abschnitt Chancen- und Risikobericht unter der Überschrift „Beschreibung des internen Kontrollsystems“ enthaltenen Informationen des zusammengefassten Lageberichts beschriebenen wesentlichen Merkmale des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben aufgrund der Empfehlung A.5 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK 2022)) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Des Weiteren haben wir die über die Vorjahresangabe hinausgehenden lageberichts-fremden Angaben zu den Geschäftsjahren 2019, 2020 und 2021 in den Tabellen mit Mehrjahresvergleichen des zusammengefassten Lageberichts nicht inhaltlich geprüft. Lageberichts-fremde Angaben im zusammengefassten Lagebericht sind Angaben, die weder nach §§ 315, 315a bzw. nach §§ 315b bis 315d HGB vorgeschrieben, noch nach DRS 20 gefordert sind.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beige-fügte 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 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beige-fügte 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. Wir geben kein Prüfungsurteil zu dem Inhalt der oben genannten Konzernerklärung zur Unternehmensführung, nicht auf den Inhalt der oben genannten nichtfinanziellen Konzernerklärung, nicht auf die oben genannte Beschreibung des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben nach Empfehlung A.5 DCGK 2022) und nicht auf die oben genannten Mehrjahresvergleiche des Konzernlageberichts ab.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

1. Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich der Bilanzierung von Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten sowie aus Kundenbindungsprogrammen

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Durchführung von Passagierflügen stellen den wesentlichsten Teil der Geschäftstätigkeit des Konzerns dar. Die entsprechenden Flugdokumente werden von den jeweiligen Käufern bereits vor der eigentlichen Flugdurchführung bezahlt. Die von den Kunden vorausbezahlten Beträge für die Flugdokumente werden in den Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten bis zur Ausnutzung der Flugdokumente bilanziert. Die erfolgswirksame Realisierung der Flugdokumente als Umsatzerlöse erfolgt durch die jeweiligen Gesellschaften zum Zeitpunkt der Landung des Flugzeuges.

Die zum Geschäftsjahresende noch in den Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten verbliebenen, im laufenden Geschäftsjahr noch nicht ausgeflogenen und weiterhin gültigen Flugdokumente werden zum Jahresende auf deren Alter und Gültigkeit hin untersucht, außerdem wird auf Basis von Vergangenheitswerten geschätzt, wie viele Flugdokumente nicht mehr in Anspruch genommen werden. Die Flugdokumente, die mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr ausgenutzt werden, werden als sogenannte Breakage erfolgswirksam als Umsatz realisiert.

Weiterhin weist die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft im Konzernabschluss Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen, die an Teilnehmer des Miles & More-Programms in Form von Bonusmeilen gewährt wurden, aus. Grundlage der Ermittlung der Vertragsverbindlichkeiten ist bis zur Einlösung der Bonusmeilen der relative Einzelveräußerungspreis je Bonusmeile. 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. Die Bonusmeilen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht eingelöst werden, werden anhand von vergangenheitsbasierten Schätzparametern über einen Zeitraum von drei Jahren als Umsatzerlöse realisiert.

Die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich der Bilanzierung von Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten sowie aus Kundenbindungsprogrammen war aus unserer Sicht ein Bereich mit einem bedeutsamen Risiko wesentlich falscher Darstellungen und damit im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt, da für den Ansatz und die Bewertung dieser geschäftsmodellspezifischen und betragsmäßig bedeutsamen Posten die Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter eine wesentliche Auswirkung haben. Den Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter über das Ausnutzungsverhalten der Passagiere in Bezug auf Flugdokumente und Bonusmeilen liegen komplexe Berechnungsverfahren zu Grunde, welche ermessensbehaftet sind. Dies bezieht sich insbesondere auf die Umsatzerlöse aus der Auflösung der Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (Breakage-Umsatzerlöse) und aus Kundenbindungsprogrammen.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir die von den gesetzlichen Vertretern der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft implementierten Prozesse für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen und die Abgrenzung der sogenannten Breakage-Umsatzerlöse sowie für die Umsatzerlöse aus Kundenbindungsprogrammen anhand einzelner Geschäftsvorfälle vom Kauf der Flugdokumente bis zur Abbildung im Konzernabschluss nachvollzogen sowie die in den jeweiligen Prozessen implementierten Kontrollen getestet. Ferner haben wir unter Einbindung von internen IT Spezialisten den Aufbau und die Wirksamkeit des vom Konzern eingerichteten internen Kontrollsystems bezüglich der für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen relevanten IT-Systeme beurteilt. Dabei wurden vor allem die Abbildung und Verarbeitung der



Bestätigungsvermerk
des unabhängigen
Abschlussprüfers

Geschäftsprozesse, die Möglichkeit der Vornahme von Änderungen durch IT-Administratoren und die Zugangsberechtigungen einzelner Mitarbeiter betrachtet. Für an Dritte ausgelagerte Dienstleistungen in Bezug auf IT-Systeme oder Prozesse haben wir unter Einbindung von internen IT-Spezialisten den Aufbau und die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems bezüglich der für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen relevanten IT-Systeme und/oder Prozesse unter Zuhilfenahme einer Prüfungsbescheinigung (Typ II nach ISAE 3402) über die Angemessenheit und Wirksamkeit des beim Dienstleister eingerichteten internen Kontrollsystems beurteilt.

Wir haben im Rahmen unserer substanziell analytischen Prüfungshandlungen die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2023 unter anderem auf eine Korrelation mit den dazugehörigen Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Kundenbindungsprogrammen sowie mit den jeweiligen Zahlungseingängen untersucht, um Auffälligkeiten bei der Buchungsabfolge zu erkennen. Für derartige Abweichungen und/oder Auffälligkeiten in der Korrelation haben wir untersucht, ob sie plausibel und begründet waren. Weiterhin haben wir Datenanalysen eingesetzt, um Auffälligkeiten im Buchungsstoff unter anderem zu den genutzten Belegarten und System-Usern zu identifizieren. Um Auffälligkeiten in Bezug auf den Umsatzverlauf zu erkennen, haben wir nachvollzogen, ob die Entwicklung der Umsatzerlöse mit den unternehmensintern berichteten Kennzahlen des Konzerns sowie der allgemeinen Branchenentwicklung im Einklang stehen. Ferner haben wir einzelne Zahlungseingänge stichprobenartig zu den jeweiligen Zahlungseingangsnachweisen (z. B. Kontoauszüge) abgestimmt und nachvollzogen, dass diese jeweils zur Ausbuchung einer Forderung aus dem Verkauf von Flugdokumenten geführt haben.

Wir haben das Vorgehen des Mandanten hinsichtlich der Bilanzierung insbesondere im Hinblick auf die Vorgaben zur Umsatzrealisierung des IFRS 15 gewürdigt. Hierbei haben wir vor allem untersucht, ob die Identifizierung separater Leistungsverpflichtungen innerhalb eines Vertrages, die Bestimmung des Transaktionspreises und dessen Aufteilung auf die einzelnen Leistungsverpflichtungen sowie der Zeitpunkt der Ertragsrealisierung entsprechend den Vorgaben des IFRS 15 von der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihren Tochtergesellschaften vorgenommen wurde.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir betreffend der erfassten Breakage-Umsatzerlöse, welche bei Ausbuchung von Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten erfasst werden (Auflösung), die Bestände offener Flugdokumente und deren Bewertung in Abhängigkeit von Verkaufsjahr und Gültigkeit des Flugdokuments nachvollzogen. Ferner haben wir die angewandten Berechnungsverfahren zur Ermittlung der auf voraussichtlich nicht mehr ausgenutzte Flugdokumente entfallenden Flugpreise, Gebühren, Steuern und sonstigen Abgaben in Bezug auf Stetigkeit und Konsistenz beurteilt. Die herangezogenen künftig erwarteten Einlösequoten von noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, die der Ermittlung der

Breakage-Umsatzerlöse zu Grunde lagen, haben wir auf Basis der in der Vergangenheit eingetretenen Einlösequoten und der uns von den gesetzlichen Vertretern erteilten Auskünfte bezüglich des erwarteten Flugverhaltens der Passagiere in der Zukunft plausibilisiert. Wir haben insbesondere die hierzu durchgeführten, manuellen Abgrenzungsbuchungen anhand zugrundeliegender Belege nachvollzogen. Da diese manuellen Abgrenzungsbuchungen stets zum Jahresende durchgeführt werden, haben wir in Einklang mit unserer Beurteilung des Aufbaus und der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns auch die Richtigkeit der Periodenabgrenzung (sowohl für die Breakage-Umsatzerlöse als auch für die Erlöse aus Kundenbindungsprogrammen) gewürdigt. Faktoren und Besonderheiten der Branche, sowie in den Beförderungsbedingungen der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und deren Tochtergesellschaften, die Auswirkungen auf die Auflösungsquoten haben, haben wir mit dem Mandanten besprochen und auf deren Vollständigkeit und Plausibilität hin beurteilt. Die Effekte und beschriebenen Auswirkungen dieser Faktoren haben wir durch einen Abgleich der Auflösungsquoten zu Perioden, in denen diese Faktoren nicht galten, plausibilisiert. Zur Beurteilung der Planungstreue und Güte der Schätzungsparameter erfolgte ein Abgleich der aufgrund des Gültigkeitsablaufs geschlossenen Tickets mit den Breakage-Umsatzerlösen der Vergangenheit.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir ferner die Erfassung der Umsatzerlöse aus Kundenbindungsprogrammen für Teilnehmer am Miles & More-Programm gewürdigt. Betreffend die Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen haben wir die Stetigkeit und Konsistenz der angewandten Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Auflösungsquote auf deren Angemessenheit beurteilt. Zur Beurteilung der Angemessenheit dieser Vertragsverbindlichkeiten haben wir die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes je Art der Ausnutzung der jeweiligen Meile (z.B. Ausnutzung auf Flügen einer Lufthansa Group Fluggesellschaft oder einer Partner Airline wie auch Ausnutzung für den Bezug von Sachprämien) und die zugrundeliegenden Annahmen nachvollzogen. Ebenso haben wir die rechnerische Richtigkeit der Kalkulation der Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen nachvollzogen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich der Bilanzierung von Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten sowie aus Kundenbindungsprogrammen, ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Umsatzerlösen und den Vertragsverbindlichkeiten, sowie die damit in Zusammenhang stehenden Ermessensausübungen verweisen wir auf die Angaben in den Abschnitten „3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „4 Erlöse aus den Verkehrsleistungen“ und „41 Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten“ des Konzernanhangs.



2. Bewertung eigener und geleaster Flugzeuge

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die im Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ausgewiesenen Flugzeuge stellen einen wesentlichen Teil der Vermögenswerte des Lufthansa Konzerns dar. Zu den ausgewiesenen Flugzeugen gehören Flugzeuge, die im rechtlichen Eigentum des Konzerns stehen und von diesem genutzt werden sowie geleaste Flugzeuge. Weiterhin gibt es Flugzeuge, die im Rahmen von Sale-and-lease-back Transaktionen verkauft wurden und zurückgemietet werden.

Flugzeuge werden entweder von den operativen Fluggesellschaften oder von Flugzeugbesitzgesellschaften bilanziert. Hierbei werden wesentliche Komponenten eines Flugzeugs im Falle unterschiedlicher Nutzungsdauern separat bilanziert und abgeschrieben. Bei Verkehrsflugzeugen werden dabei Einbauten von Sitzen und Inflight-Entertainment-Systemen als separate Komponente bilanziell erfasst. Sofern die jeweiligen Ansatzkriterien erfüllt sind, werden die Kosten für regelmäßig durchgeführte umfangreiche Wartungsarbeiten (zum Beispiel bei Generalüberholung von Flugzeugen oder großen Triebwerksüberholungen) ebenfalls als separate Komponente aktiviert.

Im Falle konzerninterner Transaktionen (zum Beispiel bei konzerninternen Verkäufen oder Einbringungen) müssen auf Konzernebene im Rahmen der Konsolidierung Anpassungsbuchungen vorgenommen werden, um die Vermögenswerte weiterhin zu fortgeführten Konzern-Anschaffungs-/Herstellungskosten zu bilanzieren.

Die Werthaltigkeit der Flugzeuge, welche im Rahmen der Operativen Konzernplanung (OKP) weiterhin für den Einsatz im Flugbetrieb vorgesehen sind, wird anhand der Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGE) ermittelt, denen die Flugzeuge zugeordnet sind. Im Rahmen der Einschätzung der Werthaltigkeit eigener und geleaster Flugzeuge im Konzernabschluss hat das Management Planungsannahmen im Rahmen der OKP zu treffen, die maßgeblichen Einfluss auf die Bewertung der jeweiligen ZGE haben.

Aus unserer Sicht war die Bewertung von eigenen und geleasteten Flugzeugen im Rahmen unserer Prüfung einer der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, da der Bewertung dieses betragsmäßig bedeutsamen Postens aufgrund des Komponentenansatzes einerseits und eine Eliminierung erfordernder konzerninterner Transaktionen andererseits eine sehr hohe Komplexität aufweist, so dass ein erhöhtes Risiko einer fehlerhaften Bilanzierung besteht. Ferner beruht die Werthaltigkeit des Postens regelmäßig auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter in Bezug auf die der Bewertung der ZGE zugrunde liegenden OKP.

Prüferisches Vorgehen

Wir haben uns zunächst mit dem von den gesetzlichen Vertretern eingerichteten internen Kontrollsystem zur Bewertung eigener und geleaster Flugzeuge auseinandergesetzt, indem wir Prozesse einer Aufbauprüfung unterzogen und das Fehlerrisiko beurteilt haben.

Zur Beurteilung der fortgeführten Konzernanschaffungs-/Herstellungskosten der Flugzeuge sowie der sachgerechneten bilanziellen Abbildung einzelner Komponenten haben wir die Darstellung innerkonzernlicher Transaktionen durch Abstimmung der bei der Zwischenergebniseliminierung genutzten Meldedaten, die auf Ebene der jeweiligen Konzerngesellschaft eingebucht werden, und Nachberechnung der Anpassungsbuchungen nachvollzogen. Weiterhin haben wir uns im Rahmen unserer substantiell analytischen Prüfungshandlungen zunächst eine Erwartungshaltung auf Basis unserer Kenntnis der Bestandsflotte, der Abschreibungen sowie der Zu- und Abgänge von Flugzeugen im Geschäftsjahr für den Postensaldo zum Bilanzstichtag gebildet. Unsere Erwartungshaltung haben wir anschließend mit den gebuchten fortgeführten Konzernanschaffungs-/Herstellungskosten sowie gebuchten Abschreibungen für Flugzeuge abgeglichen. Für etwaige Abweichungen und/oder Auffälligkeiten im Rahmen dieser substantiell analytischen Prüfungshandlungen haben wir untersucht, ob sie plausibel und begründet waren.

Für geleaste Flugzeuge sowie im Falle von Sale-and-lease-back Transaktionen haben wir zunächst die zugrunde liegenden Verträge gelesen und im Hinblick auf die Auswirkungen der Vertragsinhalte auf die Bewertung, bei Sale-and-lease-back Transaktionen insbesondere in Hinblick auf die Realisierung und/oder Abgrenzung entsprechender Buchgewinne, gewürdigt. Aus derartigen Transaktionen entstandene und aktivierte Nutzungsrechte sowie passivierte Leasingverbindlichkeiten haben wir anhand der zugrunde liegenden Vertragsdaten nachberechnet und mit den gebuchten Werten zum Bilanzstichtag abgestimmt.

Für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Flugzeuge im Konzernabschluss ist die Zuordnung der Flugzeuge zu und die Werthaltigkeit der jeweiligen ZGE als Ganzes ausschlaggebend. Die Zuordnung der Flugzeuge zu den einzelnen ZGE haben wir zum einen durch Abstimmung der übertragenen Bilanzwerte in den ZGE Werthaltigkeitstest nachvollzogen. Zum anderen haben wir die inhaltliche Zuordnung anhand eines Abgleichs zu einer Flottenliste pro Fluggesellschaft nachvollzogen, da die Zuordnung des Flugzeugs in die ZGE der Fluggesellschaft erfolgt, die das Flugzeug betreibt. Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Flugzeuge, die im wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns stehen und weiter im Flugbetrieb eingesetzt werden sollen, haben wir die Flottenplanung in Verbindung mit der OKP auf interne Konsistenz beurteilt, sowie analysiert, ob diese mit Branchenprognosen im Einklang stehen. Dabei haben wir die Erläuterungen des Managements zu den zugrunde gelegten wesentlichen Planannahmen, strategischen Zielsetzungen, erwarteten Entwicklungen und operativen Maßnahmen und deren Verarbeitung/Abbildung in den Zahlungsströmen analysiert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt. Basis unserer Analyse waren



Analystenschätzungen, sowohl für die Gesellschaft als auch solche in Bezug auf Vergleichsunternehmen, sowie andere externe Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs (Marktstudien) und gesamtwirtschaftliche Prognosen. Weiterhin haben wir den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Werthaltigkeitstest methodisch gewürdigt und beurteilt, ob sich ein Abschreibungsbedarf für die jeweilige ZGE ergibt, der auf die Flugzeuge allokiert werden muss.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Bewertung von eigenen und geleasten Flugzeugen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der Bewertung der Flugzeuge verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang Kapitel „3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie „20 Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten“, „23 Leasingverhältnisse“ und „10 Abschreibungen“.

3. Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die im Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ausgewiesenen aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und abzugsfähige temporäre Differenzen stellen einen betragsmäßig bedeutsamen Vermögenswert der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften dar. Für die Bilanzierung der aktiven latenten Steuern schätzt die Lufthansa Group ein, inwieweit in Zukunft ausreichend zu versteuernde Ergebnisse wahrscheinlich zur Verfügung stehen werden, um die latenten Steueransprüche zu nutzen.

Die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ist von den Einschätzungen und den Annahmen des Vorstands in Bezug auf den künftigen operativen Geschäftsverlauf der steuerpflichtigen Konzerngesellschaften abhängig. Der Vorstand hat für die Geschäftsjahre 2024 bis 2027 eine Operative Konzernplanung aufgestellt und darauf aufbauend künftige steuerliche Ergebnisse für die steuerpflichtigen Konzerngesellschaften prognostiziert.

Aus unserer Sicht war die Beurteilung der Werthaltigkeit dieses betragsmäßig wesentlichen Postens im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte, da sie in hohem Maße von den Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich eines ausreichenden zu versteuernden Einkommens insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen weltweiten sicherheitspolitischen Entwicklungen, unter anderem dem Russland-/Ukraine-Krieg, dem Konflikt zwischen Israel und der Hamas, diversen

Staatsstreichen in Afrika, anhaltenden Spannungen zwischen China und Taiwan und möglichen weitergehenden Auswirkungen auf die internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen und den damit verbundenen Unsicherheiten bezüglich der künftigen Entwicklung des Flugreiseverkehrs abhängig ist.

Prüferisches Vorgehen

Wir haben uns zunächst mit dem von den gesetzlichen Vertretern eingerichteten internen Kontrollsystem zur Ermittlung und Bilanzierung von latenten Steuern auseinandergesetzt, indem wir Prozesse einer Aufbauprüfung unterzogen und das Fehlrisiko beurteilt haben.

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern haben wir die Prognosen der gesetzlichen Vertreter über die künftig zur Verfügung stehenden zu versteuernden Ergebnisse unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten analysiert, mathematisch nachvollzogen und mit der zuständigen Managementebene erörtert. Dabei haben wir die Erläuterungen des Managements zu den zugrunde gelegten wesentlichen Planannahmen, strategischen Zielsetzungen, erwarteten Entwicklungen und operativen Maßnahmen und deren Verarbeitung/Abbildung in den Zahlungsströmen analysiert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt. Basis unserer Analyse waren Analystenschätzungen, sowohl für die Lufthansa Group als auch solche in Bezug auf Vergleichsunternehmen, sowie andere externe Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs (Marktstudien) und gesamtwirtschaftliche Prognosen. Darüber hinaus haben wir die Überleitung von der Operativen Konzernplanung zur steuerlichen Ergebnisplanung durch Befragungen der zuständigen Mitarbeiter der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft sowie wesentlicher Tochtergesellschaften und des Managements, Nachrechnen und Verplausibilisieren sowie durch Analyse der Überleitungspositionen nachvollzogen.

Wir haben die von Seiten des Managements für den Ansatz der aktiven latenten Steuern berücksichtigten positiven und negativen Hinweise auf wahrscheinlich ausreichendes zukünftiges zu versteuerndes Einkommen sowie deren individuelle Bedeutung für die Gesamtbeurteilung gewürdigt, mit der zuständigen Managementebene erörtert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt.

In allen Phasen der Prüfung waren unsere Steuerspezialisten in die Prüfung einbezogen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ergeben.



Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der Bilanzierung der aktiven latenten Steuern und den im Rahmen der Bilanzierung angewandten Ermessensentscheidungen des Vorstandes und zu Quellen von Schätzungsunsicherheiten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ und „15 Ertragsteuern“.

Sonstige Informationen

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats in Kapitel „Bericht des Aufsichtsrats“ des Geschäftsberichts verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Konzernklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die oben genannte Konzernklärung zur Unternehmensführung, die oben genannte nichtfinanzielle Konzernklärung, die oben genannte Beschreibung des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben nach Empfehlung A.5 DCGK 2022) sowie die oben genannten im Konzernlagebericht enthaltenen lageberichts-fremden Angaben. Ferner umfassen die sonstigen Informationen weitere für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere

- der Brief des Vorstands an die Aktionäre in Kapitel „Brief des Vorstands“ des Geschäftsberichts
- die Erläuterungen zur Aktie der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft in Kapitel „Lufthansa Aktie“ des Geschäftsberichts
- die Versicherung der gesetzlichen Vertreter in Kapitel „Versicherung der gesetzlichen Vertreter“ des Geschäftsberichts
- der Vergütungsbericht in Kapitel „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts
- die Zehn-Jahres-Übersicht in Kapitel „Zehn-Jahres-Übersicht“ des Geschäftsberichts

aber nicht den Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Lageberichtsangaben und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

– wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder

– anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern 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 falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 dolosen Handlungen oder Irrtümern 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 falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose

Handlungen kollusives 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;



Bestätigungsvermerk
des unabhängigen
Abschlussprüfers

- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei „DLH-2023-12-31-de.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.



Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen;

- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 9. Mai 2023 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Wir haben folgende Leistungen, die nicht im Konzernabschluss oder im Konzernlagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für die Konzernunternehmen erbracht bzw. wurden für deren Erbringung beauftragt:

- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Erklärung nach §§ 289b ff. sowie 315b ff. HGB
- Diverse vereinbarte Untersuchungshandlungen und Bestätigungsleistungen, die sich aus vertraglichen Verpflichtungen (insbesondere aus Mietverträgen, Kreditverträgen und Verträgen zur Altersversorgung) ergeben
- Prüfung des Systems der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft zur Einhaltung der sich aus § 32 Abs. 1 WpHG ergebenden Anforderungen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023
- Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG
- Freiwillige Jahresabschlussprüfungen zum 31. Dezember 2023
- Projektbegleitende Prüfung einer Migration IT-gestützter rechnungslegungsbezogener Systeme nach IDW PS 850 für die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg
- Prüfung der Albatros Service Center GmbH, Köln, gemäß § 24 FinVermV



Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Jörg Bösser.

Eschborn/Frankfurt am Main, 5. März 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bösser	Jansen
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer



VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht gibt detailliert und individualisiert Auskunft über die den aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung sowie über die für das Geschäftsjahr 2023 zugesagte Zielvergütung. Der Bericht entspricht den Anforderungen des § 162 AktG sowie den relevanten Rechnungslegungsvorschriften (HGB, IFRS). Eine Zusammenfassung des Vergütungssystems für den Vorstand im Geschäftsjahr 2023 findet sich in Tabelle **T184** auf Seite 280. Weitere detaillierte Informationen zu den Vergütungssystemen für die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG sind auf der Internetseite der Gesellschaft dargestellt investor-relations.lufthansagroup.com/de/veranstaltungen/hauptversammlung/hauptversammlung-2023.html.

Rückblick auf das Vergütungsjahr 2023

Wirtschaftlich eines der erfolgreichsten Jahre für die Lufthansa Group

Bereits drei Jahre nach der Corona-Krise und der in diesem Zusammenhang drohenden Insolvenz konnte die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2023 das drittbeste Ergebnis in ihrer Unternehmensgeschichte erreichen. Dank des unverminderten Bedürfnisses unserer Kundinnen und Kunden zu reisen erlebte die Lufthansa Group den umsatzstärksten Sommer in der Geschichte des Unternehmens. Erstmals sind alle Fluggesellschaften des Konzerns profitabel, teilweise sogar mit Rekordergebnissen.

Der Vorstand hat zudem die zentrale Strategie, den Fokus auf das Airline-Kerngeschäft zu legen, auch im Geschäftsjahr 2023 mit mehreren wesentlichen M&A-Aktivitäten konsequent vorangetrieben. Darüber hinaus konnte die operative Stabilität trotz weiterhin großer Herausforderungen und Engpässen in der gesamten Branche deutlich verbessert werden.

Anpassung am Vergütungssystem für den Vorstand ab 2023

Der Aufsichtsrat hatte in seiner Sitzung im Dezember 2022 mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2023 Anpassungen an dem von der Hauptversammlung am 5. Mai 2020 gebilligten Vergütungssystem beschlossen. Die Änderungen basierten auf einer umfangreichen Überprüfung des bestehenden Vergütungssystems durch den Aufsichtsrat und tragen insbesondere geänderten Rahmenbedingungen Rechnung. Die wesentlichen Änderungen sind in der folgenden Darstellung zusammengefasst:

T183 ÜBERSICHT DER ÄNDERUNGEN AM VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM

Aspekt	Änderung
Einjährige variable Vergütung (Jahresbonus)	– Anpassung der finanziellen Erfolgsziele: 40 % Adjusted EBIT, 40 % Adjusted Free Cashflow – Anhebung des Anteils der Gesamt- und individuellen Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele auf 20 %
Mehrfährige variable Vergütung (LTI)	– Anpassung der finanziellen Erfolgsziele: 30 % Relativer Total Shareholder Return im Vergleich zu Branchenindex, 50 % Adjusted ROCE – Anhebung des Anteils der strategischen und Nachhaltigkeitsziele auf 20 %
Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG	– Anhebung der Maximalvergütung für den Vorstandsvorsitzenden sowie ein vom Aufsichtsrat als herausgehoben zu qualifizierendes Vorstandsmitglied: Vorstandsvorsitz: 11 Mio. EUR, Herausgehobenes Vorstandsmitglied: 6,5 Mio. EUR, Ordentliches Vorstandsmitglied: 5 Mio. EUR

Das entsprechend angepasste Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands wurde der ordentlichen Hauptversammlung am 9. Mai 2023 gemäß § 120a Abs. 1 AktG zur Abstimmung vorgelegt und mit einer Mehrheit von 89,47 % gebilligt. Das Vergütungssystem galt im Geschäftsjahr 2023 für alle aktiven Vorstandsmitglieder.

Vergütungsanpassungen im Vorstand

In seiner Sitzung im März 2023 hat der Aufsichtsrat Carsten Spohr als Vorsitzenden des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG und Remco Steenbergen als Mitglied des Vorstands, Ressort „Finanzen“, jeweils mit Wirkung zum 1. Januar 2024 für eine Laufzeit von jeweils fünf Jahren bis zum 31. Dezember 2028 wiederbestellt. In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat die Vergütung für Carsten Spohr und Remco Steenbergen auf der Basis einer umfassenden Überprüfung der Angemessenheit der Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung angepasst.

Unter Berücksichtigung der langjährigen Führung der Lufthansa Group durch Carsten Spohr, in der dieser den Konzern erfolgreich durch schwierige Krisen und Herausforderungen navigiert und die wirtschaftlich erfolgreichsten Jahre in der Konzerngeschichte verantwortete, hat der Aufsichtsrat beschlossen, die Vergütung für Carsten Spohr in allen Vergütungskomponenten anzuheben. Damit wird der zentralen Stellung von Carsten Spohr als langjährigem Vorstandsvorsitzenden mit seiner hervorgehobenen Stellung insbesondere auch in der öffentlichen Wahrnehmung sowie seinen Verdiensten nicht zuletzt während der Corona-Krise umfassend Rechnung getragen.

Gleichzeitig hat der Aufsichtsrat Remco Steenberg als herausgehobenes Vorstandsmitglied eingestuft und die Vergütung für ihn in allen Vergütungskomponenten auf das 1,3-Fache der Vergütung eines ordentlichen Vorstandsmitgliedes angehoben. Diese Entscheidung spiegelt die besondere Bedeutung von Herrn Steenberg als das für Finanzen zuständige Vorstandsmitglied und seine herausragende Wahrnehmung dieser Funktion wider. So war Remco Steenberg in der schwersten finanziellen Krise zur Lufthansa Group gekommen, an deren schneller Überwindung er als Finanzvorstand einen großen Anteil hatte.

Die Anpassungen sind sowohl für Carsten Spohr als auch Remco Steenberg mit Wirkung zum 1. Januar 2023 in Kraft getreten. Siehe zur Anpassung der Zielvergütung auch **T185**.

Anpassung der Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

Vorstand und Aufsichtsrat haben der Hauptversammlung 2023 Anpassungen an der seit dem Jahr 2013 im Wesentlichen unverändert gebliebenen Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder vorgeschlagen. Danach bleibt es dabei, dass die Vergütung als reine Festvergütung ausgestaltet ist. Die vorgeschlagenen Änderungen umfassen die Anpassung der jährlichen Vergütung für die Tätigkeit im Aufsichtsrat sowie seinen Ausschüssen auf ein marktgerechtes Niveau sowie die Abschaffung des bisher für eine persönliche Teilnahme an einer Präsenzsitzung gezahlten Sitzungsgeldes in Höhe von 500 EUR.

Die ordentliche Hauptversammlung hat am 9. Mai 2023 mit 98,27 % der Stimmen der Änderung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder in § 14 der Satzung zugestimmt und das der Aufsichtsratsvergütung zugrunde liegende entsprechend angepasste System gebilligt und bestätigt. Die neue Aufsichtsratsvergütung gilt seit dem 1. Januar 2023.

Abstimmung zum Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 auf der Hauptversammlung 2023

Der gemäß § 162 AktG erstellte Vergütungsbericht über die den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2022 individuell gewährte und geschuldete Vergütung wurde der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Hauptversammlung hat diesen mit einer Mehrheit von 86,15 % gebilligt.

Von Investorensseite erhielt die Lufthansa Group grundsätzlich sehr positive Rückmeldungen zum Aufbau und zur Transparenz des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2022. Vorgebrachte Verbesserungsvorschläge wurden im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 berücksichtigt. So erfolgen im vorliegenden Bericht insbesondere detailliertere Angaben zu dem im Rahmen der einjährigen variablen Vergütung vom Aufsichtsrat für die einzelnen Vorstandsmitglieder festgelegten individuellen Leistungsfaktor.

Vergütung der Mitglieder des Vorstands

Das System zur Vergütung der Mitglieder des Vorstands orientiert sich an der Größe, Komplexität und wirtschaftlichen Lage des Unternehmens sowie an seinen Zukunftsaussichten. Es orientiert sich zudem an der Unternehmensstrategie und schafft so einen Anreiz für eine erfolgreiche und nachhaltige Unternehmensführung. Gleichzeitig werden sowohl die Aufgaben und Leistungen des Gesamtvorstands und des jeweiligen Vorstandsmitglieds als auch die aktuelle Lage der Gesellschaft berücksichtigt. Aus diesem Grund basiert das Vergütungssystem auf transparenten, leistungsbezogenen und auf den Unternehmenserfolg sowie auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Parametern.

Der Aufsichtsrat ist für die Struktur des Vergütungssystems der Mitglieder des Vorstands und die Festsetzung der individuellen Bezüge zuständig. Das Präsidium unterstützt den Aufsichtsrat dabei, überwacht die angemessene Ausgestaltung des Vergütungssystems und bereitet die Beschlüsse des Aufsichtsrats vor. Bei wesentlichen Änderungen am Vergütungssystem, mindestens jedoch alle vier Jahre, wird das Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt.

Das Vergütungssystem im Überblick

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2023 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands, die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile sowie die diesen jeweils zugrunde liegenden Zielsetzungen.



T184 VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2023

Bestandteil	Zielsetzung	Ausgestaltung
Erfolgsunabhängige Vergütung		
Grundvergütung		– Jährliche Grundvergütung – Auszahlung in zwölf Monatsraten – Vorstandsvorsitzender: 1.634.000 EUR – Herausgehobenes Vorstandsmitglied: 1.118.000 EUR – Ordentliches Vorstandsmitglied: 860.000 EUR
Nebenleistungen	Soll die Rolle und den Verantwortungsbereich im Vorstand widerspiegeln. Soll ein angemessenes Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern	– Dienstwagen inklusive Fahrerinnen und Fahrer, branchenüblichen Flugvergünstigungen für private Flugreisen, Versicherungsprämien
Altersversorgung	Soll eine adäquate Altersversorgung absichern	– Jährliche Zuführung eines festen Betrags im Rahmen eines beitragsorientierten Systems – Vorstandsvorsitz: 990.000 EUR – Herausgehobenes Vorstandsmitglied: 585.000 EUR – Ordentliches Vorstandsmitglied: 450.000 EUR
Erfolgsabhängige Vergütung		
Einjährige variable Vergütung (Jahresbonus)	Soll ein profitables Wachstum unter Berücksichtigung der Liquiditätssteuerung sowie der Gesamtverantwortung des Vorstands und der individuellen Leistungen der Vorstandsmitglieder unterstützen	– Adjusted EBIT versus Zielwert (40 %) – Adjusted Free Cashflow versus Zielwert (40 %) – Gesamt- und individuelle Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele (20 %) – Individueller Leistungsfaktor (Bonus/Malus, 0,8-1,2) – Cap: 200 % des Zielbetrags – Auszahlung: in bar oder in Aktien
Mehrjährige variable Vergütung (LTI)	Soll eine nachhaltig positive Entwicklung des Unternehmenswerts fördern, bei gleichzeitiger Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit denen der Aktionärinnen und Aktionäre	– Zuteilung virtueller Lufthansa Aktien mit vierjähriger Laufzeit; – Endgültige Anzahl virtueller Aktien abhängig von: – Adjusted ROCE während der Performanceperiode versus jährlicher Zielwert (50 %) – Relativer TSR der Lufthansa Aktie versus Branchenindex NYSE Arca Global Airlines Index (30 %) – Strategische und Nachhaltigkeitsziele (20 %) – Wertentwicklung abhängig von der absoluten Entwicklung der Lufthansa Aktie (inkl. Dividenden) während der Programmlaufzeit – Cap: 200 % des Zielbetrags – Auszahlung: in bar oder in Aktien

Bestandteil	Zielsetzung	Ausgestaltung
Leistungen im Fall der Beendigung der Tätigkeit		
Einvernehmliche Beendigung	Soll unangemessen hohe Abfindungszahlungen vermeiden	– Abfindung begrenzt auf Restlaufzeit des Anstellungsvertrags bzw. maximal zwei Jahresvergütungen (Abfindungshöchstgrenze)
Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2023		
Nachvertragliches Wettbewerbsverbot	Dient dem Schutz des Unternehmensinteresses	– Einjähriges Wettbewerbsverbot nach Ausscheiden aus dem Vorstand bei Zahlung einer Karenzentschädigung in Höhe von 50 % der Grundvergütung – Verzicht auf Wettbewerbsverbot durch Gesellschaft möglich (mit 6-Monatsfrist)
Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2023		
Wechsel der Unternehmenskontrolle	Soll die Unabhängigkeit in Übernahme-situationen sicherstellen	– Abfindungszahlung in Höhe der Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags bzw. maximal 100 % der Abfindungshöchstgrenze
Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2023		
Weitere Vergütungsregelungen		
Share Ownership Guidelines	Soll die Aktienkultur und die enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder und der Aktionärinnen und Aktionäre stärken	– Verpflichtung zur Investition in Lufthansa Aktien über einen Zeitraum von vier Jahren – Vorstandsvorsitzender: 200 % der Grundvergütung – Ordentliches Vorstandsmitglied: 100 % der Grundvergütung – Halteverpflichtung für die Zeit der Vorstandstätigkeit; ratierlicher Abbau des Aktienbestands in Höhe von jährlich 25 % nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand
Compliance- und Performance-Clawback	Soll eine nachhaltige Unternehmensentwicklung sicherstellen	– Möglichkeit des Aufsichtsrats, Jahresbonus und LTI einzubehalten oder bereits ausbezahlte Vergütung zurückzufordern
Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2023		
Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG	Soll unkontrolliert hohe Auszahlungen vermeiden	– Kürzung der variablen Bezüge bei Überschreitung der Höchstgrenze für ein Geschäftsjahr: – Vorstandsvorsitzender: 11,0 Mio. EUR – Herausgehobenes Vorstandsmitglied: 6,5 Mio. EUR – Ordentliches Vorstandsmitglied: 5,0 Mio. EUR

Überprüfung der Angemessenheit der Vorstandsvergütung

Der Aufsichtsrat hat sich auch im Geschäftsjahr 2023 ausführlich mit der Angemessenheit der Vorstandsvergütung befasst und die Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung überprüft und als angemessen eingestuft.

Bei der Überprüfung der Angemessenheit der Vorstandsvergütung berücksichtigt der Aufsichtsrat auch die Üblichkeit der Vergütung und betrachtet dazu die Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung vergleichbarer Unternehmen sowie das Verhältnis der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft, auch in der zeitlichen Entwicklung (siehe T199, S. 297 ff.).

Bei der Überprüfung der Angemessenheit und Marktüblichkeit werden die Ziel- und Maximalvergütungen auf der Basis der Positionierung der Deutschen Lufthansa AG in einem

Vergleichsmarkt anhand der Kennzahlen Umsatz, Mitarbeitende und Marktkapitalisierung bewertet. Der Vergleichsmarkt besteht aus den im DAX und MDAX gelisteten Gesellschaften, da diese hinsichtlich der Unternehmensgröße zum Stichtag der Betrachtung vergleichbar sind.

Im Rahmen der vertikalen Angemessenheitsprüfung stellt der Aufsichtsrat sowohl auf die Vergütung des oberen Führungskreises als auch der Belegschaft insgesamt, bezogen auf die deutschen Konzerngesellschaften im Lufthansa Tarifverbund, ab.

Zielvergütung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die den Vorstandsmitgliedern für die Geschäftsjahre 2023 und 2022 zugesagte Vergütung differenziert nach dem Vorsitzenden, dem vom Aufsichtsrat als herausgehobenes Mitglied qualifizierten Vorstandsmitglied für das Ressort „Finanzen“ sowie den übrigen ordentlichen Vorstandsmitgliedern.

T185 ZIELVERGÜTUNG UND RELATIVER ANTEIL 2023 UND 2022

	Vorstandsvorsitzender				Herausgehobenes Vorstandsmitglied Ressort „Finanzen“				Ordentliche Vorstandsmitglieder			
	2023 in Tsd. €	2023 Anteil	2022 in Tsd. €	2022 Anteil	2023 in Tsd. €	2023 Anteil	2022 in Tsd. €	2022 in Tsd. €	2023 in Tsd. €	2023 Anteil	2022 in Tsd. €	2022 Anteil
Feste Vergütung												
Grundvergütung	1.892	33,6 %	1.634	33,6 %	1.118	33,6 %	860	33,6 %	860	33,6 %	860	33,6 %
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung	1.320	23,4 %	1.140	23,4 %	780	23,4 %	600	23,4 %	600	23,4 %	600	23,4 %
Mehrjährige variable Vergütung	2.420	43,0 %	2.090	43,0 %	1.430	43,0 %	1.100	43,0 %	1.100	43,0 %	1.100	43,0 %
Zieldirektvergütung	5.632	100 %	4.864	100 %	3.328	100 %	2.560	100 %	2.560	100 %	2.560	100 %

Maximalvergütung

Ergänzend zu den betragsmäßigen Höchstgrenzen für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung hat der Aufsichtsrat entsprechend § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG für jedes Vorstandsmitglied eine Maximalvergütung für die Gesamtvergütung eines Geschäftsjahres vorsehen. Diese Maximalvergütung liegt seit dem Geschäftsjahr 2023 für den Vorstandsvorsitzenden bei 11 Mio. EUR, für das für Finanzen zuständige Vorstandsmitglied bei 6,5 Mio. EUR und für die weiteren ordentlichen Vorstandsmitglieder bei 5 Mio. EUR und bezieht sich auf den tatsächlichen Aufwand beziehungsweise die tatsächliche Auszahlung der für ein Geschäftsjahr zugesagten Vergütung (inklusive Nebenleistungen und Versorgungsaufwand). Sollte die Vergütung für ein Geschäftsjahr die genannte Höchstgrenze überschreiten, erfolgt eine entsprechende Kürzung der variablen Bezüge.

Einhaltung der Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2023

Da der Auszahlungsbetrag für die mehrjährige variable Vergütung 2023 aufgrund der vierjährigen Performanceperiode erst zum 31. Dezember 2026 feststeht, kann über die Einhaltung der Maximalvergütung für die im Geschäftsjahr 2023 zugesagte Vergütung abschließend erst im Rahmen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2026 informiert werden.

Einhaltung der Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2020

Für das Geschäftsjahr 2020 hat der Aufsichtsrat einen Aufwandshöchstbetrag für die für das Geschäftsjahr zugesagte Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder festgelegt. Mit der Beendigung der Performanceperiode der für das Geschäftsjahr 2020 zugesagten mehrjährigen variablen Vergütung (LTI 2020) zum 31. Dezember 2023 steht fest, dass dieser Höchstbetrag

bei keinem der im Geschäftsjahr 2020 aktiven Vorstandsmitglieder überschritten worden ist. Eine detaillierte Übersicht der Aufwandsbeträge der für das Geschäftsjahr 2020 den einzelnen Vorstandsmitgliedern zugesagten Vergütung einschließlich der jeweiligen Höchstbeträge ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

T186 MAXIMALVERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAH 2020

	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011		Christina Foerster Vorstand seit 01.01.2020		Harry Hohmeister Vorstand seit 01.01.2013		Detlef Kayser Vorstand seit 01.01.2019		Michael Niggemann Vorstand seit 01.01.2020		Thorsten Dirks Vorstand bis 30.06.2020 ³⁾		Ulrik Svensson Vorstand bis 30.04.2020	
in Tsd. €	2020	2020 (Max.)	2020	2020 (Max.)	2020	2020 (Max.)	2020	2020 (Max.)	2020	2020 (Max.)	2020	2020 (Max.)	2020	2020 (Max.)
Feste Vergütung														
Grundvergütung ¹⁾	1.471	1.634	774	860	774	860	774	860	774	860	387	430	272	287
Nebenleistungen	19	19	1	1	15	15	6	6	1	1	11	11	5	5
Summe	1.490	1.653	775	861	789	875	780	866	775	861	398	441	277	292
Variable Vergütung														
Einjährige variable Vergütung 2020 ²⁾	–	2.280	–	1.200	–	1.200	–	1.200	–	1.200	–	–	51	400
Mehrjährige variable Vergütung (LTI 2020)	321	4.180	169	2.200	169	2.200	169	2.200	169	2.200	–	–	56	733
Summe	321	6.460	169	3.400	169	3.400	169	3.400	169	3.400	0	0	107	1.133
Versorgungsaufwand	925	925	450	450	483	483	460	460	450	450	251	251	160	160
Gesamtvergütung	2.736	9.038	1.394	4.711	1.441	4.758	1.409	4.726	1.394	4.711	649	692	544	1.585
Maximalvergütung gem. § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG		9.500		5.000		5.000		5.000		5.000		2.500		1.667

¹⁾ Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts auf 20 % der Grundvergütung für die Monate April bis September 2020 aufgrund der Corona-Krise.

²⁾ Unter Berücksichtigung des Verzichts auf die Ansprüche aus der einjährigen variablen Vergütung 2020 aufgrund der Corona-Krise.

³⁾ Herr Dirks hat gemäß Ausscheidensvereinbarung keinen Anspruch auf variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2020.

Variable Vergütung im Geschäftsjahr 2023

Die Leistungskriterien für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung sind abgeleitet aus den strategischen Zielen und der operativen Steuerung des Unternehmens. Sie zielen auf eine Steigerung der Profitabilität, die gleichzeitig Wachstumsanreize setzt, und berücksichtigen die Bedeutung der Liquiditätssteuerung (inkl. Investitionstätigkeit) sowie eines optimalen Kapitaleinsatzes. Aus diesem Grund bilden das Adjusted EBIT, der Adjusted Free Cashflow sowie der Adjusted ROCE als die maßgeblichen Steuerungsgrößen der Lufthansa Group die wesentlichen Leistungskriterien der variablen Vergütung. Unter Berücksichtigung der Interessen der Aktionäre und weiterer Stakeholder soll so die Nachhaltigkeit des Wirtschaftens sichergestellt und der gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung der Lufthansa Group Rechnung getragen werden.

Auf der Basis des Vergütungssystems hat der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 die Ziel-, Schwellen- und Maximalwerte der finanziellen Ziele und der im Rahmen der Nachhaltigkeitsziele ausgewählten Schwerpunktthemen für die variable Vergütung festgelegt. Der Aufsichtsrat hat dabei darauf geachtet, dass die Zielsetzungen anspruchsvoll und ambitioniert sind.

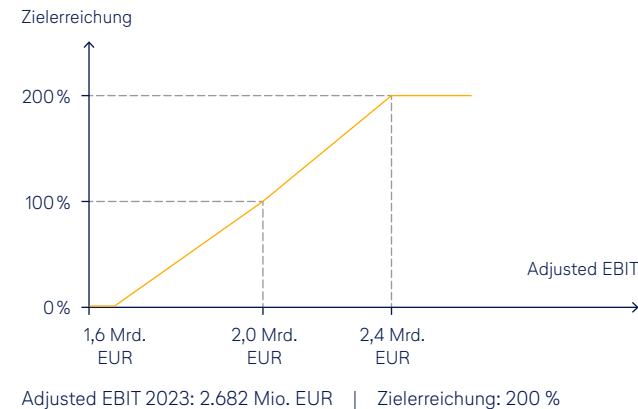
Sowohl im Jahresbonus als auch in der mehrjährigen variablen Vergütung liegt die mögliche Bandbreite der Zielerreichung sowohl für die einzelnen finanziellen Ziele als auch die Nachhaltigkeitsziele zwischen 0 % und 200 %.

Einjährige variable Vergütung (Jahresbonus 2023)

Die einjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 orientiert sich zu 80 % an finanziellen Zielen und zu 20 % an Gesamt- und individuellen Geschäfts- und Nachhaltigkeitszielen.

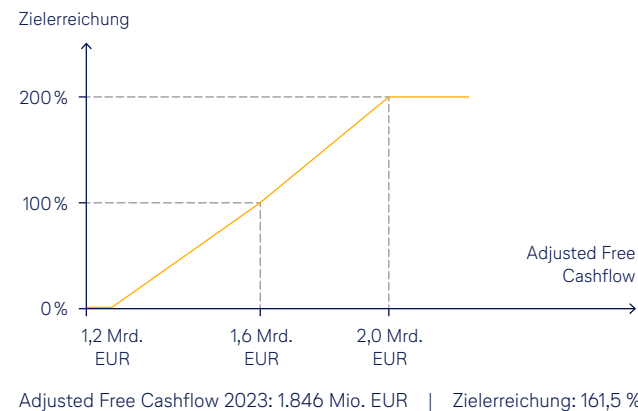
Im Sinne einer wertorientierten Unternehmenssteuerung wird mit dem Adjusted EBIT und dem Adjusted Free Cashflow, die mit jeweils 40 % in die Zielerreichung eingehen, bei den finanziellen Zielen auf die wesentlichen Steuerungsgrößen des Konzerns abgestellt. Für das Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat als Schwerpunkte für die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele in der einjährigen variablen Vergütung wie in den Vorjahren die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ festgelegt und damit die Interessen der wesentlichen Stakeholder berücksichtigt.

G30 JAHRESBONUS 2023: ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG ADJUSTED EBIT



Die Zielwerte für die finanziellen Ziele werden vom Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der mittelfristigen Finanzplanung des Konzerns für das bevorstehende Geschäftsjahr festgelegt. Der Zielwert für das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2023 bei 2,0 Mrd. EUR. Für den Parameter Adjusted Free Cashflow lag der Zielwert bei 1,6 Mrd. EUR. Zwischenwerte werden linear interpoliert. Die Zielwerte sowie die Zielerreichung für die finanziellen Ziele ist in den Grafiken dargestellt.

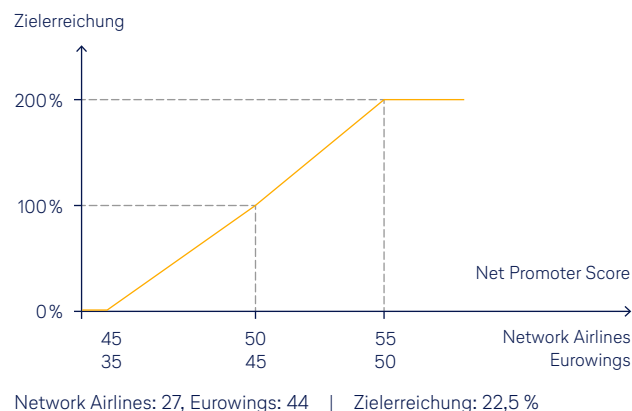
G31 JAHRESBONUS 2023: ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG ADJUSTED FREE CASHFLOW



Insgesamt ergibt sich für die finanziellen Ziele in der einjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 eine Zielerreichung von 180,75 %.

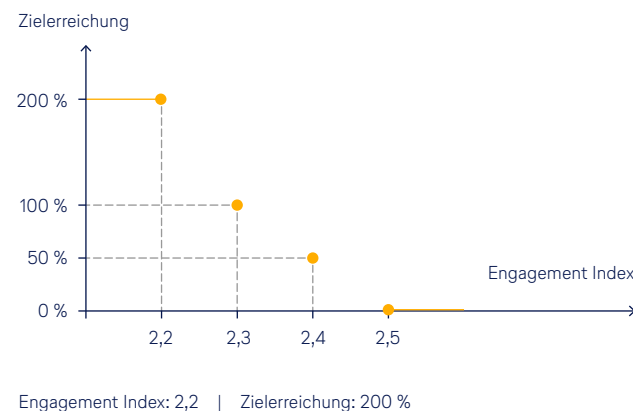
Für den Nachhaltigkeitsparameter „Kunde“ wird der Net Promoter Score¹⁾ (→ **zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 73 ff.**), also die Weiterempfehlungsrate der Kundinnen und Kunden, herangezogen. Hierfür werden sowohl die entsprechenden Ergebnisse der Network Airlines (Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines) als auch die Werte von Eurowings mit einer Gewichtung von drei Vierteln (Network Airlines) zu einem Viertel (Eurowings) einbezogen. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

G32 JAHRESBONUS 2023: NACHHALTIGKEITSZIEL „KUNDE“



Für den Parameter „Mitarbeiter“ wird der sogenannte Engagement Index betrachtet (→ **zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 73 ff.**), der die Verbundenheit von Mitarbeitern mit dem Unternehmen, die Einsatzbereitschaft wie auch die Bereitschaft zur Weiterempfehlung des Arbeitgebers misst. Jedem Indexwert ist ein Zielerreichungswert zugeordnet. Der 100 %-Zielwert orientiert sich am Durchschnitt des externen Benchmarks.

G33 JAHRESBONUS 2023: NACHHALTIGKEITSZIEL „MITARBEITER“



Die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ gehen jeweils mit 10 % in den Jahresbonus 2023 ein. Die konkreten Zielerreichungen für die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele für das Geschäftsjahr 2023 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

T187 JAHRESBONUS 2023: ZIELERREICHUNG GESCHÄFTS- UND NACHHALTIGKEITSZIELE

	Gewichtung in %	100 %-Zielwert	Ist-Wert	Zielerreichung in %
Kunde (NPS)	10			22,50
Network Airlines (3/4)		50	27	0,00
Eurowings (1/4)		45	44	90,00
Mitarbeiter (Engagement Index)	10	2,3	2,2	200,00
Gesamt	20			111,25

Insgesamt ergibt sich damit für den Jahresbonus 2023 aus der gewichteten Zielerreichung der finanziellen Ziele und der Nachhaltigkeitsziele eine Zielerreichung von 166,85 %.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat die Möglichkeit, beim Jahresbonus im Rahmen der Bewertung der individuellen Leistung jedes einzelnen Vorstandsmitglieds einen individuellen Leistungsfaktor (Bonus-/Malus-Faktor) in Höhe von 0,8 bis 1,2 anzuwenden. Basis hierfür bilden die jährlich zwischen dem Aufsichtsrat und den einzelnen Vorstandsmitgliedern festgelegten individuellen Zielvereinbarungen. Diese umfassen neben den individuellen Zielen für die

¹⁾ Der Net Promoter Score ist eine eingetragene Marke von Bain & Company, Inc., Fred Reichheld und Satmetrix Systems, Inc.

einzelnen Vorstandsmitglieder gleichzeitig übergreifende Ziele für den Gesamtvorstand, um der kollektiven Verantwortung der Vorstandsmitglieder als Organ Rechnung zu tragen. Nach Ablauf des Geschäftsjahres werden diese von Präsidium und Aufsichtsrat bewertet.

Präsidium und Aufsichtsrat haben am Ende des Geschäftsjahres 2023 die Erreichung der individuellen Ziele bewertet. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die vorab festgelegten individuellen und kollektiven Ziele für das Geschäftsjahr 2023 und deren Beurteilung für die Festlegung des individuellen Leistungsfaktors für den Jahresbonus 2023.

T188 JAHRESBONUS 2023: INDIVIDUELLER LEISTUNGSFAKTOR

Ziele 2023	Beurteilung
Sicherstellung operationeller Stabilität	Flugbetrieb, insbesondere Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit, im Vergleich zum Vorjahr deutlich stabilisiert
Forcierung des Premiumanspruchs	Implementierung organisatorischer Maßnahmen und Definition einer klaren „Roadmap to Premium“
Stärkung der Führungs- und Unternehmenskultur	Gruppenweites Kulturprogramm implementiert
Internationalisierung: Weiterentwicklung in Bezug auf relevante Absatz- und Arbeitsmärkte sowie Konsolidierungs- und Partnerschaftsoptionen	Einleitung & Umsetzung diverser M&A-Transaktionen, z.B. LSG Group, Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, ITA Airways
Operationalisierung der Unternehmensstrategie, insbesondere in den Bereichen	Ausbau der digitalen Self-Services; Fortführung der Flottenmodernisierung und Ausbau der Marktposition bei Sustainable Aviation Fuels; Stärkung der Bilanz (u.a. Reduktion der Nettokreditverschuldung); Ergebnis des Engagement Index auf Bestniveau der Vorkrisenzeit und Verbesserung des Rankings in Bezug auf Arbeitgeberattraktivität
— Kunde: Gestaltung eines digitalen Premium-Reiseerlebnisses	
— Digitalisierung: Ausschöpfung kundenbezogener Innovations- und Digitalisierungspotenziale	
— ESG-Maßnahmen	
— Profitabilität: Sicherung der Investitions- und Wettbewerbsfähigkeit bei effizienter Kapitalallokation	
— Human Resources: Stärkung der Arbeitgeberattraktivität	

Unter Berücksichtigung der kollektiven Leistung sowie der individuellen Wertbeiträge der Vorstandsmitglieder hat der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 für alle Vorstandsmitglieder einen individuellen Leistungsfaktor in Höhe von 1,05 festgelegt. Für jedes Vorstandsmitglied erfolgte dann eine Multiplikation des Leistungsfaktors mit der Gesamtzielerreichung aus den finanziellen Zielen sowie den Geschäfts- und Nachhaltigkeitszielen.

Die Gesamtzielerreichung und der sich daraus ergebende Auszahlungsbetrag für den Jahresbonus 2023 sind in der nachfolgenden Tabelle individuell für die Mitglieder des Vorstands dargestellt.

T189 GESAMTZIELERREICHUNG UND AUSZAHLUNGSBETRÄGE JAHRESBONUS 2023 in Tsd. €

Vorstand	Zielbetrag	Gesamtziel- erreichung in %	Individueller Leistungsfaktor	Auszahlungs- betrag
Carsten Spohr	1.320	166,85	1,05	2.313
Christina Foerster	600	166,85	1,05	1.051
Harry Hohmeister	600	166,85	1,05	1.051
Detlef Kayser	600	166,85	1,05	1.051
Michael Niggemann	600	166,85	1,05	1.051
Remco Steenbergen	780	166,85	1,05	1.367

Mehrjährige variable Vergütung (LTI)

Zur Förderung einer langfristigen und nachhaltigen Unternehmensentwicklung ist die mehrjährige variable Vergütung und damit ein Großteil der variablen Vergütung an der Erreichung langfristig orientierter Ziele ausgerichtet. Dabei wird über die Berücksichtigung der absoluten und relativen Aktienkursentwicklung eine enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit den Interessen der Aktionärinnen und Aktionäre hergestellt.

Die mehrjährige variable Vergütung umfasst aktuell noch laufende Programme aus mehreren Geschäftsjahren, deren Zusage auf dem vor dem 1. Januar 2023 geltenden Vergütungssystemen beruht. Hierzu gehört insbesondere die im Geschäftsjahr 2020 zugesagte mehrjährige variable Vergütung (LTI 2020), deren vierjährige Programmlaufzeit zum 31. Dezember 2023 abgelaufen ist. Die folgende Übersicht gibt einen Überblick über die aktuell laufenden LTI-Programme für die Mitglieder des Vorstands einschließlich der jeweils vom Aufsichtsrat festgelegten Leistungskriterien.

G34 LAUFENDE LTI-PROGRAMME ZUM 31. DEZEMBER 2023

Geschäftsjahr	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
LTI 2020	Leistungskriterien (0 % – 200 % Zielerreichung) – Relativer TSR zum DAX (42,5 %) – Adjusted ROCE (Ø 4 Jahre; 42,5 %) – Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen pro geflogenem Passagierkilometer (15 %) 1. Januar 2020 31. Dezember 2023 Performanceperiode						
LTI 2021	Leistungskriterien (0 % – 200 % Zielerreichung) – Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen¹⁾ (42,5 %) – Kumuliertes Adjusted EBIT 2022 – 2024¹⁾ (42,5 %) – Bedingung: Adjusted EBIT 2021 > Adjusted EBIT 2020 – Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen pro geflogenem Passagierkilometer (15 %) 1. Januar 2021 31. Dezember 2024						
LTI 2022	Leistungskriterien (0 % – 200 % Zielerreichung) – Relativer TSR zum DAX (42,5 %) – Adjusted ROCE (Ø 4 Jahre; 42,5 %) – Reduktion der CO₂-Intensität in Gramm CO₂ pro Revenue Tonne Kilometer (15 %) 1. Januar 2022 31. Dezember 2025						
LTI 2023	Leistungskriterien (0 % – 200 % Zielerreichung) – Relativer TSR zu NYSE Arca Global Airlines Index (30 %) – Adjusted ROCE (50 %) – Reduktion der CO₂-Intensität in Gramm CO₂ pro Revenue Tonne Kilometer (20 %) 1. Januar 2023 31. Dezember 2026						

¹⁾ Vom durch die Hauptversammlung 2020 gebilligten Vergütungssystem abweichende Leistungskriterien, siehe dazu auch die Begründung im Vergütungsbericht 2022, S. 281 f.

Zusage mehrjährige variable Vergütung 2023 (LTI 2023)

Seit dem Geschäftsjahr 2020 erfolgt die Zusage der mehrjährigen variablen Vergütung für die Mitglieder des Vorstands aktienbasiert. Die Vorstandsmitglieder erhalten zu Beginn der Performanceperiode eine Anzahl virtueller Aktien, die im Wert dem vertraglich zugesagten Zielbetrag entspricht. Die Umrechnung in virtuelle Aktien erfolgt dabei auf der Basis des Durchschnittskurses der Lufthansa Aktie während der ersten 60 Handelstage nach Beginn der vierjährigen Performanceperiode. Für den LTI 2023 liegt der Durchschnittskurs bei 9,55 EUR. Die Anzahl der im Berichtsjahr im Rahmen des LTI 2023 den einzelnen Vorstandsmitgliedern bedingt zugeteilten virtuellen Aktien ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

T190 BEDINGT ZUGETEILTE AKTIEN LTI 2023 – ZUTEILUNGSKURS: 9,55 €

Vorstand	Zielbetrag in Tsd. €	Anzahl bedingt zugeteilter Aktien
Carsten Spohr	2.420	253.403
Christina Foerster	1.100	115.183
Harry Hohmeister	1.100	115.183
Detlef Kayser	1.100	115.183
Michael Niggemann	1.100	115.183
Remco Steenbergen ¹⁾	–	–

¹⁾ Entsprechend der im Februar 2024 mit Remco Steenbergen aufgrund seines Ausscheidens aus dem Vorstand getroffenen Aufhebungsvereinbarung entfallen die Ansprüche von Remco Steenbergen auf den LTI 2023.

Die finale Anzahl der virtuellen Aktien zum Ende der vierjährigen Performanceperiode ist abhängig von der Erreichung der finanziellen Erfolgsziele Adjusted ROCE (50 %) und relativer Total Shareholder Return (30 %) sowie der strategischen und Nachhaltigkeitsziele (20 %).

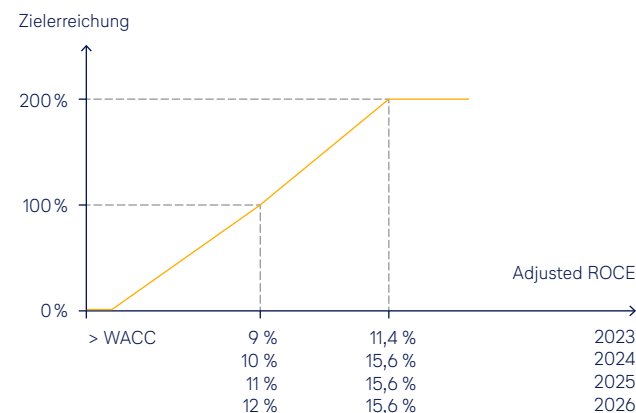
Als Schwerpunkt für die strategischen und Nachhaltigkeitsziele im LTI 2023 hat der Aufsichtsrat den Parameter „Umwelt“ festgelegt. Damit wird langfristig das umweltpolitische Ziel einer Reduktion der CO₂-Emissionen incentiviert.

Die Ermittlung der Zielerreichung des Adjusted ROCE erfolgt über die vierjährige Performanceperiode auf Basis eines Vergleichs des Adjusted ROCE mit einem vom Aufsichtsrat zu Beginn der Performanceperiode für jedes Jahr der Programmlaufzeit festgelegten Zielwerts. Der Aufsichtsrat orientiert sich dabei an der für den Konzern maßgeblichen vierjährigen operativen Planung. Der untere Schwellenwert soll hierbei die Deckung der Kapitalkosten („Weighted Average Cost of Capital“, WACC) nicht unterschreiten. Dies steht im Einklang mit dem strategischen Ziel, eine Rendite auf das eingesetzte Kapital zu erzielen, die über dem Kapitalkostensatz liegt.

Anhand der festgelegten Zielerreichungskurve ermittelt der Aufsichtsrat für jedes Jahr auf der Grundlage der Ist-Werte den Grad der Zielerreichung. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

Die Gesamtzielerreichung ergibt sich nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode als Durchschnitt der ermittelten Zielerreichungen der einzelnen Jahre. Die für den LTI 2023 festgelegten Zielwerte sind in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

G35 LTI 2023: ZIEL ADJUSTED ROCE



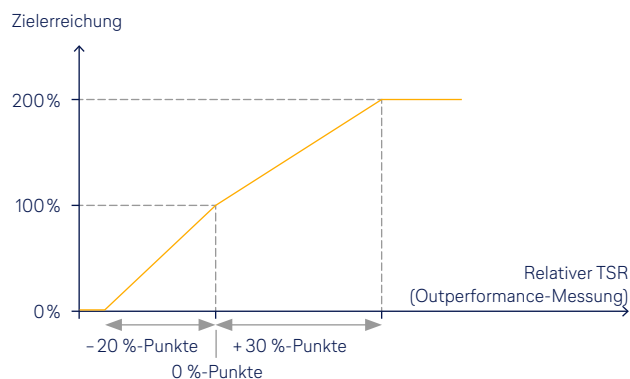
Der jeweils in den Geschäftsjahren der vierjährigen Performanceperiode tatsächlich erzielte Adjusted ROCE sowie die daraus resultierende Zielerreichung werden im Vergütungsbericht des Geschäftsjahres nach Ablauf der Performanceperiode veröffentlicht.

Die Ermittlung der relativen TSR-Performance für den LTI 2023 erfolgt nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode durch Gegenüberstellung der Aktienrendite der Deutschen Lufthansa AG mit der Aktienrendite des NYSE Arca Global Airlines Index. Für die Ermittlung der TSR-Performance wird der durchschnittliche Aktienkurs für die Deutsche Lufthansa AG über die letzten 60 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode zum durchschnittlichen Aktienkurs über die letzten 60 Börsenhandelstage vor dem Ende der Performanceperiode in Relation gesetzt. Dabei erfolgt eine Berücksichtigung fiktiv reinvestierter Dividenden. Für den NYSE Arca Global Airlines Index erfolgt die Berechnung der TSR-Performance entsprechend analog. Der relative TSR berechnet sich sodann als Differenz aus der TSR-Performance der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft und der TSR-Performance des NYSE Arca Global Airlines Index in Prozentpunkten (Outperformance).

Auf dieser Grundlage wird anhand der festgelegten Zielerreichungskurve nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode der Grad der Zielerreichung ermittelt. Die Gestaltung der Zielerreichungskurve bezieht die marktübliche Ausgestaltung von aktienbasierten Vergütungskomponenten im europäischen Markt mit ein. Die Zielerreichung beträgt 100 %, wenn der TSR der Deutschen Lufthansa AG dem TSR des Vergleichsindex entspricht. Beträgt der relative TSR – 20 Prozentpunkte oder weniger, beträgt die Zielerreichung 0 %. Die Zielerreichung beträgt 200 %, wenn der relative TSR 30 Prozentpunkte oder mehr beträgt. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

G36 LTI 2023: ZIEL RELATIVER TOTAL SHAREHOLDER RETURN

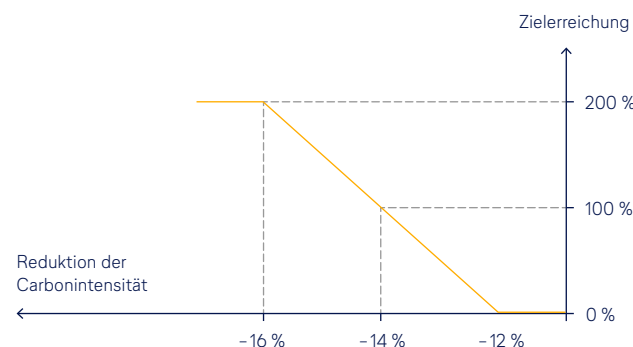
Total Shareholder Return der Lufthansa Aktie im Vergleich zum NYSE Arca Global Airlines Index



Das Nachhaltigkeitsziel „Umwelt“ ist abgeleitet aus der langfristigen Strategie der Lufthansa Group. Seit dem Jahr 2022 orientieren sich die Reduktionsziele der Lufthansa Group in Bezug auf CO₂-Emissionen an den international und branchenübergreifend anerkannten „Science Based Targets“ (SBT), die auf der Erreichung der Ziele des Pariser Klimaabkommens basieren. Damit verpflichtet sich die Lufthansa Group auf ein wissenschaftlich fundiertes Intensitätsziel auf der Basis der spezifischen CO₂-Emissionen in Gramm pro verkauftem Tonnenkilometer. Das Reduktionsziel im Rahmen des LTI 2023 ist abgeleitet aus dem langfristigen Ziel einer Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen um 30,6 % bis zum Jahr 2030 im Vergleich zum Basisjahr 2019 (→ **zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 73 ff.**). Der Zielwert im Rahmen des LTI 2023 liegt bei einer Reduktion der CO₂-Intensität um 14 Prozentpunkte bis zum Ende der Performanceperiode am 31. Dezember 2026. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite sind durch einen Abweichungswert von +/- 2 Prozentpunkten des Zielwerts definiert. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

G37 LTI 2023: NACHHALTIGKEITSZIEL „UMWELT“

Reduktion der CO₂-Intensität im Vergleich zum Basisjahr 2019



Zur Ermittlung der Zielerreichung wird am Ende der vierjährigen Performanceperiode die Zielerreichung zur Reduktion der spezifischen CO₂-Emissionen festgestellt. Diese geht mit 20 % in die Gesamtzielerreichung des LTI 2023 am Ende der Performanceperiode ein.

Nach Ablauf der Performanceperiode wird die Anzahl der bedingt zugeteilten virtuellen Aktien mit der Gesamtzielerreichung, die sich aus der gewichteten Zielerreichung der finanziellen Ziele und der Nachhaltigkeitsziele ergibt, multipliziert, um die finale Anzahl an virtuellen Aktien zu ermitteln. Zu Ermittlung des Auszahlungsbetrags wird die finale Anzahl an virtuellen Aktien mit dem durchschnittlichen Aktienkurs der Lufthansa Aktie über die letzten 60 Börsenhandelstage vor dem Ablauf der Performanceperiode zuzüglich während der Performanceperiode gezahlter Dividenden multipliziert. Die Auszahlung erfolgt in der Regel in bar.

Mehrjährige variable Vergütung 2020 (LTI 2020)

Die Zusage der mehrjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 (LTI 2020) erfolgte ebenfalls aktienbasiert. So erhielten die Vorstandsmitglieder zu Beginn der Performanceperiode eine Anzahl virtueller Aktien in Höhe des vertraglich zugesagten Zielbetrags. Die Umrechnung in virtuelle Aktien erfolgt dabei – analog zum LTI 2023 – auf der Basis des Durchschnittskurses der Lufthansa Aktie während der ersten 60 Handelstage nach Beginn der vierjährigen Performanceperiode. Für den LTI 2020 lag der um die Effekte aus der Kapitalerhöhung im Geschäftsjahr 2021 adjustierte Durchschnittskurs bei 9,48 EUR.

Die finale Anzahl der virtuellen Aktien im LTI 2020 ist abhängig von der Erreichung der finanziellen Erfolgsziele Adjusted ROCE (42,5 %) und relativer Total Shareholder Return im Vergleich zu den Unternehmen des DAX (42,5 %) sowie der strategischen- und Nachhaltigkeitsziele (15 %). Siehe dazu die detaillierten Ausführungen im Vergütungsbericht 2020 (☞ **Geschäftsbericht 2020, S. 256 ff.**).

Die Ermittlung der Zielerreichung des Adjusted ROCE erfolgt auf der Basis eines Vergleichs des durchschnittlichen Adjusted ROCE über die vierjährige Performanceperiode mit dem vom Aufsichtsrat zu Beginn der Performanceperiode festgelegten strategischen Zielwert. Dieser war abgeleitet aus der operativen Planung des Konzerns und lag für den LTI 2020 bei 7 %. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite waren durch einen Abweichungswert von +/- 3 Prozentpunkten des Zielwerts definiert. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

Für die Ermittlung der TSR-Performance wird der durchschnittliche Aktienkurs über die letzten 60 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode zum durchschnittlichen Aktienkurs über die letzten 60 Börsenhandelstage vor dem Ende der Performanceperiode in Relation gesetzt. Dies erfolgt unter Berücksichtigung fiktiv reinvestierter Dividenden. Als Vergleichsgruppe für den relativen TSR werden im Rahmen des LTI 2020 die Unternehmen des DAX herangezogen, die sowohl zu Beginn als auch am Ende der Performanceperiode im Index vertreten sind. Die ermittelte TSR-Performance aller Gesellschaften wird in eine Rangreihe gebracht und die relative Positionierung der Deutschen Lufthansa AG anhand des erreichten Perzentils bestimmt. Die Zielerreichung beträgt 100 %, wenn der TSR der Deutschen Lufthansa AG dem Median (50. Perzentil) der Vergleichsgruppe entspricht. Bei einer Performance am oder unterhalb des 25. Perzentils liegt die Zielerreichung bei 0 %. Der Maximalwert von 200 % wird bei einer TSR-Performance am beziehungsweise über dem 75. Perzentil erreicht. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

Die Zielerreichung für die finanziellen Ziele im Rahmen des LTI 2020 ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

T191 LTI 2020: FINANZIELLE ZIELE – ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG

	Zielsetzung			Zielerreichung	
	0 %	100 %	200 %		in %
Adjusted ROCE (Ø 2020–2023)	4 %	7 %	10 %	–0,92 %	0 %
Relativer TSR im Vergleich zum DAX	25. Perzentil	50. Perzentil	75. Perzentil	8. Perzentil	0 %
Gesamt					0 %

Als Nachhaltigkeitsziel für den LTI 2020 hatte der Aufsichtsrat 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. 73 ff.**), berücksichtigt, die eine Verbesserung des spezifischen Treibstoffverbrauchs um 1,5 % pro Jahr und damit eine Verbesserung der spezifischen CO₂-Emissionen vorsahen. Als 100 %-Zielwert wurde entsprechend eine jährliche Verbesserung des spezifischen Treibstoffverbrauchs um 1,5 % definiert. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite sind durch einen Abweichungswert von +/- 1,5 Prozentpunkten des jährlichen Zielwerts definiert. Zwischenwerte werden linear interpoliert. Im Rahmen des LTI 2020 werden dabei neben den Emissionswerten der eigenen Flotte auch die Emissionswerte von Wet-Lease-Flügen einbezogen.

Zur Ermittlung der Zielerreichung wird über die vierjährige Performanceperiode jährlich die Zielerreichung des Umweltziels durch den Aufsichtsrat festgestellt. Diese jährlichen Zielerreichungswerte gehen dann mit jeweils einem Viertel in die Gesamtzielerreichung des Nachhaltigkeitsziels am Ende der Performanceperiode ein.

Die Zielerreichungen für den Umweltparameter im Rahmen des LTI 2020 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Auf dieser Basis ergibt sich eine Gesamtzielerreichung für den Parameter „Umwelt“ in Höhe von 127,67 %.

T192 ZIELERREICHUNG NACHHALTIGKEITSZIEL IM LTI 2020

Jährliche Reduktion der CO₂-Emissionen

Jahr der Performanceperiode	Reduktion der CO ₂ -Emissionen im Vergleich zum Vorjahr	Zielerreichung	Gewichtung
2020	+ 13,76 %	0,00 %	1/4
2021	– 3,14 %	200,00 %	1/4
2022	– 11,41 %	200,00 %	1/4
2023	– 1,66 %	110,67 %	1/4
Gesamt		127,67 %	

Insgesamt ergibt sich damit für die mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2020 eine Zielerreichung von 19,15 %.

Zur Ermittlung des Auszahlungsbetrags aus dem LTI 2020 wird sodann zunächst die Anzahl der bedingt zugeteilten virtuellen Aktien mit der Gesamtzielerreichung, die sich aus der gewichteten Zielerreichung der finanziellen Ziele und der Nachhaltigkeitsziele ergibt, multipliziert, um die finale Anzahl an virtuellen Aktien zu ermitteln. Die finale Anzahl an virtuellen Aktien wird im Anschluss mit dem durchschnittlichen Aktienkurs der Lufthansa Aktie über die letzten 60 Börsenhandelstage vor dem Ablauf der Performanceperiode multipliziert. Dieser liegt für den LTI 2020 bei 7,61 EUR. Die Berechnung der individuellen Auszahlungsbeträge für die anspruchsberechtigten Mitglieder des Vorstands ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

T193 AUSZAHLUNGSBETRÄGE AUS DEM LTI 2020 – GESAMTZIELERREICHUNG 19,15 %

Vorstand	Zielvergütung in Tsd. €	Anzahl bedingt zugeteilter Aktien (Start-Kurs: 9,48 € ¹⁾)	Finale Anzahl virtueller Aktien	Auszahlungsbetrag in Tsd. € (End-Kurs: 7,61 €)
Carsten Spohr	2.090	220.464	42.219	321
Christina Foerster	1.100	116.034	22.220	169
Harry Hohmeister	1.100	116.034	22.220	169
Detlef Kayser	1.100	116.034	22.220	169
Michael Niggemann	1.100	116.034	22.220	169
Ulrik Svensson (bis 30.04.2020)	367	38.678	7.407	56

¹⁾ Adjustiert um die Effekte aus der Kapitalerhöhung im Geschäftsjahr 2021.

Malus- und Clawback-Regelung

Der Aufsichtsrat hat die Möglichkeit, die einjährige und mehrjährige variable Vergütung in den Fällen einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verletzung der gesetzlichen Pflichten oder eines Verstoßes gegen unternehmensinterne Richtlinien (Compliance-Malus und -Clawback) oder in den Fällen, in denen variable Vergütungsbestandteile, die an das Erreichen bestimmter Ziele geknüpft sind, auf der Grundlage falscher Daten zu Unrecht ausbezahlt wurden (Performance-Clawback), einzubehalten oder zurückzufordern. Die Geltendmachung des Rückforderungsanspruchs oder Einbehalts steht im pflichtgemäßen Ermessen des Aufsichtsrats.

Im Geschäftsjahr 2023 ist von der Möglichkeit, variable Vergütungsbestandteile einzubehalten beziehungsweise zurückzufordern, durch den Aufsichtsrat kein Gebrauch gemacht worden.

Share Ownership Guidelines

Die Share Ownership Guidelines (SOG) sind seit dem Jahr 2019 ein wesentlicher Bestandteil des Vorstandsvergütungssystems. Diese verpflichten den Vorstandsvorsitzenden Lufthansa Aktien in zweifacher Höhe und ordentliche Vorstandsmitglieder in einfacher Höhe ihrer jeweiligen Bruttogrundvergütung zu erwerben und diese für die Dauer der Dienstzeit und darüber hinaus zu halten. Die Einhaltung dieser Verpflichtung ist jährlich durch die Mitglieder des Vorstands nachzuweisen.

Die von den aktuellen Vorstandsmitgliedern zu erwerbende Mindestanzahl an Lufthansa Aktien wurde zu Beginn der Vorstandstätigkeit anhand des durchschnittlichen Aktienkurses über die 125 Börsenhandelstage vor dem Beginn des Anstellungsvertrags ermittelt. Für den Aufbau des Aktienbestands gilt grundsätzlich eine vierjährige Aufbauphase. Vorhandene Aktienbestände können dabei angerechnet werden.

Im Zusammenhang mit den Beschränkungen der Vorstandsvergütung während der WSF-Stabilisierungsmaßnahmen hat der Aufsichtsrat beschlossen, die vierjährige Aufbaufrist für den Zeitraum der Stabilisierungsmaßnahmen, beginnend ab dem 21. Juni 2020, auszusetzen. Mit der vollständigen Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen am 13. September 2022 tritt die Aufbauphase wieder in Kraft und verlängert sich für die aktuellen Vorstandsmitglieder um den entsprechenden Zeitraum.

T194 AKTIENBESITZ DER AKTUELLEN VORSTANDSMITGLIEDER

	gemäß SOG zu haltende Lufthansa Aktien	Aktienbestand am 31.12.2023
Carsten Spohr	180.596 ¹⁾	321.950
Christina Foerster	56.126	38.408
Harry Hohmeister	41.044	152.096
Detlef Kayser	41.044	44.640
Michael Niggemann	56.126	100.000
Remco Steenbergen	128.847 ¹⁾	130.000

¹⁾ Jeweils unter Berücksichtigung der Anpassung der Höhe der Grundvergütung zum 1. Januar 2023.

Die im Rahmen der SOG erworbenen Aktien sind bis zur Beendigung des Vorstandsanstellungsvertrags zu halten. Mit dem Ausscheiden aus dem Vorstand können Vorstandsmitglieder sodann jährlich 25 % des von ihnen im Rahmen der SOG gehaltenen Aktienbestands veräußern.

Versorgungsleistungen

Die Mitglieder des Vorstands erhalten eine Versorgungszusage auf der Basis eines beitragsorientierten Systems. Während der Dauer des Anstellungsverhältnisses wird jedem Vorstandsmitglied jährlich ein fester Betrag auf dem persönlichen Versorgungskonto gutgeschrieben – für den Vorstandsvorsitzenden Herrn Spohr seit dem 1. Januar 2023 in Höhe von 990 Tsd. EUR, für den Finanzvorstand Herrn Steenbergen seit dem 1. Januar 2023 in Höhe von 585 Tsd. EUR beziehungsweise in Höhe von 450 Tsd. EUR für ein ordentliches Vorstandsmitglied.

Die Anlageregeln richten sich nach dem Anlagekonzept für den Lufthansa Pension Trust, das auch für Mitarbeitende der Deutschen Lufthansa AG gilt.

Der Versorgungsfall tritt ein bei Erreichen der Altersgrenze von 60 Jahren (sofern der Berechtigte nicht mehr Mitglied des Vorstands ist) oder bei Invalidität beziehungsweise Tod. Endet das Arbeitsverhältnis vor Eintritt des Versorgungsfalls, erwerben die Berechtigten beziehungsweise deren Hinterbliebene einen Anspruch auf das Versorgungsguthaben gemäß Anlagekonzept. Dabei garantiert die Deutsche Lufthansa AG den Bestand der bereitgestellten Beiträge.

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

Die Auszahlung des Versorgungsguthabens erfolgt grundsätzlich in zehn Raten. Auf Antrag des Vorstands oder von dessen Hinterbliebenen ist mit Zustimmung des Unternehmens auch eine Auszahlung als Einmalkapital oder in weniger als zehn Teilbeträgen möglich. Für die bis zum 31. Dezember 2018 aufgebauten Versorgungsguthaben von Carsten Spohr und Harry Hohmeister ist darüber hinaus ebenfalls auf Antrag und mit Zustimmung der Gesellschaft eine Verrentung möglich.

Carsten Spohr hat aus seinem derzeit ruhenden Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer Anspruch auf eine Übergangsversorgung nach dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung Cockpit“. Falls Carsten Spohr den Vorstand vor Vollendung des 60. Lebensjahres verlässt und sein Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer wiederaufnimmt, steht ihm bei Vollendung des 60. Lebensjahres beziehungsweise auf Antrag bereits ab dem 55. Lebensjahr die tarifvertraglich geregelte Möglichkeit zur Inanspruchnahme der sogenannten „Übergangsversorgung für das Cockpit-Personal der Lufthansa“ zu. Diese Zusatzversorgung wird bei Vorliegen bestimmter Zugangsvoraussetzungen gewährt und sieht eine monatliche Rentenzahlung von bis zu 60 % der letzten modifizierten Tarifvergütung bis zur Vollendung des 63. Lebensjahres vor.

Pensionsanwartschaften im Geschäftsjahr 2023

Der Gesamtbetrag für die im Geschäftsjahr 2023 von den aktiven Vorstandsmitgliedern erworbenen Pensionsanwartschaften von 3,3 Mio. EUR (Vorjahr: 3,0 Mio. EUR) nach HGB beziehungsweise 3,4 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR) nach IFRS wurde im Personalaufwand (Dienstzeitaufwand) berücksichtigt. Es ergeben sich folgende individuelle Dienstzeitaufwendungen und Barwerte von Pensionsanwartschaften:

T195 PENSIONSANWARTSCHAFTEN NACH HGB UND IFRS

in Tsd. €	HGB		HGB		IFRS		IFRS	
	Dienstzeitaufwand		Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen		Dienstzeitaufwand		Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	
	2023	2022	31.12.2023	31.12.2022	2023	2022	31.12.2023	31.12.2022
Carsten Spohr	958	810	10.493	8.730	996	865	10.490	8.728
Christina Foerster	426	427	2.060	1.411	457	459	2.053	1.398
Harry Hohmeister	442	435	4.887	4.018	450	451	4.887	4.017
Detlef Kayser	436	431	2.680	1.983	451	453	2.680	1.982
Michael Niggemann	430	433	2.111	1.457	461	464	2.100	1.438
Remco Steenbergen	589	450	1.635	909	601	482	1.634	907
Summe	3.281	2.986	23.866	18.508	3.416	3.174	23.844	18.470

Im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 AktG

Gemäß § 162 AktG ist im Vergütungsbericht über die jedem einzelnen gegenwärtigen oder früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitglied im letzten Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

Eine Vergütung gilt danach als gewährt, wenn sie im Berichtszeitraum fällig wurde und dem einzelnen Vorstandsmitglied tatsächlich zugeflossen ist („zahlungsorientierte Sichtweise“). Nach geltender Rechtsauffassung in Bezug auf die Auslegung des Gewährungsbegriffs nach § 162 AktG ist es alternativ zulässig, Vergütungskomponenten bereits im Vergütungsbericht für das Berichtsjahr auszuweisen, in dem die der Vergütung zugrunde liegende ein- oder mehrjährige Tätigkeit vollständig erbracht worden ist („erdienungsorientierte Sichtweise“). Diese Sichtweise ermöglicht eine transparente und verständliche Berichterstattung, bei der sich Performance und Vergütung des betreffenden Berichtsjahres gegenüberstehen. Vor diesem Hintergrund kommt analog zum Vorjahr im vorliegenden Bericht die erdienungsorientierte Sichtweise des Gewährungsbegriffs nach § 162 AktG zur Anwendung.

In den nachfolgenden Tabellen werden daher die Auszahlungsbeträge aus dem Jahresbonus für das Berichtsjahr angegeben, obschon die Auszahlung erst nach dem Ablauf des jeweiligen Berichtsjahres erfolgt. Analog werden die Auszahlungsbeträge der mehrjährigen variablen

Vergütungskomponenten in dem Berichtsjahr angegeben, in dem die Performanceperiode ausläuft, wenngleich auch hier die Auszahlung erst im darauffolgenden Jahr erfolgt.

Im folgenden Abschnitt ist die jedem einzelnen aktiven und früheren Mitglied des Vorstands im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG individuell dargestellt.

Zu den im Geschäftsjahr in diesem Sinne gewährten variablen Vergütungsbestandteilen gehört neben dem Jahresbonus für das Geschäftsjahr 2023 die Auszahlung aus dem LTI 2020.

Im Geschäftsjahr aktive Mitglieder des Vorstands

In Tabelle T196 sind die den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG sowie die relativen Anteile der festen und variablen Vergütungsbestandteile individuell dargestellt. Obschon der Versorgungsaufwand für die betriebliche Altersversorgung nicht als gewährte oder geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG zu klassifizieren ist, wird dieser aus Gründen der Transparenz in den folgenden Tabellen zusätzlich ausgewiesen. Dieser entspricht dem Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 aus Zusagen für Pensionen und sonstige Versorgungsleistungen.

T196 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG – IM GESCHÄFTSJAHRE 2023 AKTIVE MITGLIEDER DES VORSTANDS

in Tsd. €	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Mitglied des Vorstands seit 01.01.2011				Christina Foerster Mitglied des Vorstands seit 01.01.2020				Harry Hohmeister Mitglied des Vorstands seit 01.01.2013			
	2023	2023 ¹⁾	2022	2022 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾	2022	2022 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾	2022	2022 ¹⁾
Feste Vergütung												
Festvergütung	1.892	41,3 %	1.634	38,5 %	860	40,6 %	860	44,6 %	860	40,4 %	860	38,1 %
Nebenleistungen	51	1,1 %	38	0,9 %	39	1,8 %	27	1,4 %	47	2,2 %	34	1,5 %
Summe	1.943	42,5 %	1.672	39,4 %	899	42,4 %	887	46,0 %	907	42,6 %	894	39,6 %
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung	2.313	50,5 %	2.280	53,8 %	1.051	49,6 %	1.042	54,0 %	1.051	49,4 %	1.200	53,1 %
Mehrjährige variable Vergütung	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
LTI 2020 (2019)	321	7,0 %	199	4,7 %	169	8,0 %	–	–	169	7,9 %	104	4,6 %
Optionsprogramm LH Performance 2018	–	–	90	2,1 %	–	–	–	–	–	–	60	2,7 %
Summe	2.634	57,5 %	2.569	60,6 %	1.220	57,6 %	1.042	54,0 %	1.220	57,4 %	1.364	60,4 %
Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG	4.577	100,0 %	4.241	100,0 %	2.119	100,0 %	1.929	100,0 %	2.127	100,0 %	2.258	100,0 %
Versorgungsaufwand	996	–	865	–	457	–	459	–	450	–	451	–
Gesamtvergütung	5.573	–	5.106	–	2.576	–	2.388	–	2.577	–	2.709	–

¹⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG ohne Versorgungsaufwand.

T196 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG – IM GESCHÄFTSJAHR 2023 AKTIVE MITGLIEDER DES VORSTANDS (Fortsetzung)

in Tsd. €	Detlef Kayser Mitglied des Vorstands seit 01.01.2019				Michael Niggemann Mitglied des Vorstands seit 01.01.2020				Remco Steenberg Mitglied des Vorstands seit 01.01.2021			
	2023	2023 ¹⁾	2022	2022 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾	2022	2022 ¹⁾	2023	2023 ¹⁾	2022	2022 ¹⁾
Feste Vergütung												
Festvergütung	860	40,6 %	860	42,3 %	860	40,6 %	860	42,2 %	1.118	31,7 %	860	27,8 %
Nebenleistungen	37	1,7 %	26	1,3 %	38	1,8 %	32	1,6 %	63	1,8 %	61	2,0 %
Summe	897	42,4 %	886	43,6 %	898	42,4 %	892	43,7 %	1.181	33,5 %	921	29,7 %
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung	1.051	49,6 %	1.042	51,3 %	1.051	49,6 %	1.147	56,3 %	1.367	38,8 %	1.200	38,8 %
Mehrjährige variable Vergütung	–	–	0	–	–	–	–	–	–	–	–	–
LTI 2020 (2019)	169	8,0 %	104	5,1 %	169	8,0 %	–	–	–	–	–	–
Optionsprogramm LH Performance 2018	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Summe	1.220	57,6 %	1.146	56,4 %	1.220	57,6 %	1.147	56,3 %	1.367	38,8 %	1.200	38,8 %
Sonstiges ²⁾	–	–	–	–	–	–	–	–	975	27,7 %	975	31,5 %
Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG	2.117	100,0 %	2.032	100,0 %	2.118	100,0 %	2.039	100,0 %	3.523	100,0 %	3.096	100,0 %
Versorgungsaufwand	451	–	453	–	461	–	464	–	601	–	482	–
Gesamtvergütung	2.568	–	2.485	–	2.579	–	2.503	–	4.124	–	3.578	–

¹⁾ Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung i.S.v. § 162 AktG ohne Versorgungsaufwand.

²⁾ Für den Verfall von Leistungen beim vorherigen Arbeitgeber hat der Aufsichtsrat Remco Steenberg einen einmaligen Ausgleich in Höhe von 2.925.000 EUR brutto zugesagt. Die Ausgleichszahlung erfolgt in drei Raten zu jeweils 975 Tsd. EUR in den Jahren 2021, 2022 und 2023 und wird in den jeweiligen Geschäftsjahren nicht auf die Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG angerechnet.

Die Mitglieder des Vorstands haben im Geschäftsjahr 2023 von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten noch sind sie ihnen zugesagt worden.

Frühere Mitglieder des Vorstands

Tabelle T197 zeigt die den früheren Mitgliedern des Vorstands im Geschäftsjahr 2023 gewährten und geschuldete Vergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Entsprechend § 162 Abs. 5 AktG erfolgen dabei keine personenbezogenen Angaben für ehemalige Vorstandsmitglieder, die vor dem 31. Dezember 2013 aus dem Vorstand ausgeschieden sind.

T197 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG – FRÜHERE MITGLIEDER DES VORSTANDS

in Tsd. €	Feste und variable Vergütung		Pensionen		Gesamt
	Nebenleistungen	LTI 2020	Rente	Kapitalzahlung	
Thorsten Dirks Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2020	–	–	–	1.663	1.663
Ulrik Svensson Mitglied des Vorstands bis 30. April 2020	1	56	–	–	57
Bettina Volkens Mitglied des Vorstands bis 31. Dezember 2019	2	–	–	3.491	3.493
Karl Ulrich Garnadt Mitglied des Vorstands bis 30. April 2017	2	–	–	116	118

Insgesamt beliefen sich die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder (inklusive der in Tabelle T197 individuell ausgewiesenen Bezüge) und ihre Hinterbliebenen im Berichtsjahr auf 9,2 Mio. EUR (Vorjahr: 5,7 Mio. EUR). Darin enthalten sind unter anderem geldwerte Leistungen und Beförderungsvergünstigungen. Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 49,7 Mio. EUR (Vorjahr: 51,3 Mio. EUR).

Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

Struktur der Aufsichtsratsvergütung

Die seit dem 1. Januar 2023 geltende Regelung für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats basiert auf einem Beschluss der Hauptversammlung vom 9. Mai 2023. Die Vergütung ist weiterhin als reine Festvergütung ausgestaltet, wobei das bisher für die Teilnahme an einer Präsenzsitzung gezahlte Sitzungsgeld seit dem 1. Januar 2023 entfällt. Die Aufsichtsratsvergütung trägt der Verantwortung und dem Tätigkeitsumfang der Aufsichtsratsmitglieder Rechnung. So werden der höhere zeitliche Aufwand des Vorsitzes und des stellvertretenden

Vorsitzes des Aufsichtsrats sowie die Mitgliedschaft und der Vorsitz in Ausschüssen durch eine zusätzliche Vergütung angemessen berücksichtigt.

Gemäß § 113 Abs. 3 AktG hat die Hauptversammlung einer börsennotierten Gesellschaft mindestens alle vier Jahre über die Aufsichtsratsvergütung zu beschließen. Die ordentliche Hauptversammlung hat am 9. Mai 2023 mit 98,27 % der Stimmen der Änderung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 14 der Satzung in der neuen Fassung zugestimmt und das der Aufsichtsratsvergütung zugrunde liegende angepasste System gebilligt und bestätigt.

Gemäß § 14 Abs. 1 der Satzung erhalten die ordentlichen Mitglieder des Aufsichtsrats für jedes Geschäftsjahr eine Vergütung in Höhe von 100 Tsd. EUR. Der Vorsitzende erhält 300 Tsd. EUR, der stellvertretende Vorsitzende 150 Tsd. EUR. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses beziehungsweise des Präsidiums erhält zusätzlich 100 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder des Prüfungsausschusses beziehungsweise des Präsidiums erhalten zusätzlich 50 Tsd. EUR. Vorsitzende anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 50 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 25 Tsd. EUR. Vergütungen für Ausschusstätigkeiten stehen unter dem Vorbehalt, dass der Ausschuss im Geschäftsjahr mindestens einmal getagt hat. Die zusätzliche Vergütung für die Ausschusstätigkeit ist dabei auf maximal zwei Ausschussvergütungen begrenzt, wobei in diesem Fall die beiden betragsmäßig höchsten Ausschussvergütungen berücksichtigt werden.

Scheiden Mitglieder des Aufsichtsrats im Laufe eines Geschäftsjahres aus dem Aufsichtsrat oder einer mit einer zusätzlichen Vergütung verbundenen Tätigkeit in einem seiner Ausschüsse aus, erhalten sie eine zeitanteilige Vergütung. Die zeitanteilige Vergütung für Ausschusstätigkeiten steht unter dem Vorbehalt, dass der jeweilige Ausschuss bereits mindestens einmal getagt hat.

Die feste Vergütung sowie die Vergütung für die Ausschusstätigkeit werden mit Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres fällig. Für das Geschäftsjahr 2023 erfolgte die Auszahlung der Aufsichtsratsvergütung im Januar 2024.

Im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 AktG

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung (Festvergütung sowie Vergütung für die Ausschusstätigkeit) beläuft sich insgesamt auf 2.965 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.229 Tsd. EUR).

Tabelle T198 zeigt die auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallenden Beträge. Bei der Festvergütung sowie der Vergütung für die Ausschusstätigkeit handelt es sich um für das jeweilige Geschäftsjahr geschuldete Vergütungen, da diese mit Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres fällig werden.

T198 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 AKTG – MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

	2023 ¹⁾					2022 ²⁾						
	Festvergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		AR-Vergütung gesamt	Festvergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder		AR-Vergütung gesamt
	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €
Karl-Ludwig Kley	300	80,0	75	20,0	375	240	78,7	60	19,7	5,0	1,6	305
Christine Behle	150	86,2	24	13,8	174	120	84,2	20	14,0	2,5	1,8	143
Alexander Behrens (bis 28.07.2023)	57	67,1	28	32,9	85	80	70,2	30	26,3	4,0	3,5	114
Tim Busse (seit 29.07.2023)	43	100,0	–	0,0	43	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–
Jörg Cebulla (bis 28.07.2023)	57	67,1	28	32,9	85	80	69,6	30	26,1	5,0	4,3	115
Erich Clementi	100	66,7	50	33,3	150	80	97,6	–	–	2,0	2,4	82
Thomas Enders	100	57,1	75	42,9	175	80	64,5	40	32,3	4,0	3,2	124
Karl Gernandt (seit 09.05.2023)	65	100,0	–	0,0	65	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–
Sara Grubisic (seit 29.07.2023)	43	81,1	10	18,9	53	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–
Christian Hirsch (seit 29.07.2023)	43	68,3	20	31,7	63	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–
Jamila Jadran (seit 29.07.2023)	43	100,0	–	0,0	43	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–
Jürgen Jennerke (bis 28.07.2023)	57	100,0	–	0,0	57	80	97,0	–	0,0	2,5	3,0	83
Arne Christian Karstens (seit 29.07.2023)	43	68,3	20	31,7	63	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–
Michael Kerkloh	100	66,7	50	33,3	150	80	70,2	30	26,3	4,0	3,5	114
Carsten Knobel	100	66,7	50	33,3	150	80	71,4	30	26,8	2,0	1,8	112
Holger Benjamin Koch	100	74,6	34	25,4	134	80	98,2	–	0,0	1,5	1,8	82
Harald Krüger	100	44,4	125	55,6	225	80	48,5	80	48,5	5,0	3,0	165
Marvin Reschinsky (seit 29.07.2023)	43	81,1	10	18,9	53	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–
Birgit Rohleder	100	100,0	–	0,0	100	80	97,0	–	0,0	2,5	3,0	83
Miriam Sapiro (bis 09.05.2023)	35	100,0	–	0,0	35	80	98,2	–	0,0	1,5	1,8	82
Ilja Schulz (bis 28.07.2023)	57	57,0	43	43,0	100	80	76,9	20	19,2	4,0	3,8	104
Britta Seeger	100	100,0	–	0,0	100	80	99,4	–	0,0	0,5	0,6	81
Birgit Spineux (bis 28.07.2023)	57	100,0	–	0,0	57	80	97,0	–	0,0	2,5	3,0	83
Astrid Stange	100	100,0	–	0,0	100	80	97,6	–	0,0	2,0	2,4	82
Olivia Stelz (bis 28.07.2023)	57	100,0	–	0,0	57	80	97,0	–	0,0	2,5	3,0	83
Angela Titzrath	100	80,0	25	20,0	125	80	98,2	–	0,0	1,5	1,8	82
Klaus Winkler	100	67,6	48	32,4	148	80	69,9	30	26,2	4,5	3,9	115
Gesamt	2.250	75,9	715	24,1	2.965	1.800	80,8	370	16,6	59,0	2,6	2.229

¹⁾ Gemäß § 162 AktG geschuldete Vergütung für das Geschäftsjahr 2023, ausbezahlt im Januar 2024.

²⁾ Gemäß § 162 AktG geschuldete Vergütung für das Geschäftsjahr 2022, ausbezahlt im Januar 2023.

Die Beiträge für die Versicherungsprämie der Mitglieder des Aufsichtsrats im Rahmen der Gruppenunfallversicherung der Deutschen Lufthansa AG beliefen sich auf insgesamt 2 Tsd. EUR (Vorjahr: 3 Tsd. EUR). Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 13 Tsd. EUR (Vorjahr: 21 Tsd. EUR).

Angaben zur relativen Entwicklung der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung, der Vergütung der übrigen Belegschaft sowie zur Ertragsentwicklung der Gesellschaft

Die Tabelle **T199** stellt die jährliche Veränderung der Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, der Vergütung und der jährlichen Veränderung der durchschnittlichen Vergütung der übrigen Belegschaft sowie ausgewählter Ertragskennziffern der Lufthansa Group gegenüber dem Vorjahr dar. Die in der Tabelle enthaltenen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats bilden entsprechend den Darstellungen in den Tabellen **T196** und **T198** die im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ab.

Die Ertragsentwicklung wird zum einen anhand der Entwicklung von Umsatz und Adjusted EBIT der Lufthansa Group dargestellt. Letzteres ist als wesentliche Steuerungsgröße des Konzerns auch Grundlage der finanziellen Ziele bei der variablen Vergütung des Vorstands. Ergänzend dazu wird die Entwicklung des Jahresüberschusses der Deutschen Lufthansa AG dargestellt.

Für die Darstellung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmenden auf Vollzeitäquivalenzbasis wird auf den Kreis der Mitarbeitenden der deutschen Konzerngesellschaften im Lufthansa Tarifverbund (ohne die Lufthansa CityLine GmbH) abgestellt. Hierbei wird jeweils noch einmal zwischen der Gesamtbelegschaft und den Tarifmitarbeitenden differenziert. Bei der Vergütungsveränderung im Vergleich zum Geschäftsjahr 2022 stehen den Tarifierhöhungen in 2023 Struktureffekte aus dem Abgang langjähriger Mitarbeitender bei gleichzeitigem Aufbau von Personalkapazitäten mit Einstiegsvergütungen gegenüber.



T199 VERGLEICHENDE DARSTELLUNG DER VERÄNDERUNG DER VERGÜTUNG DES VORSTANDS, DES AUFSICHTSRATS UND DER BELEGESCHAFT SOWIE DER ERTRAGSENTWICKLUNG¹⁾

	2019	2020	Veränderung 19/20	2021	Veränderung 21/20	2022	Veränderung 22/21	2023	Veränderung 23/22
I. Vorstandsvergütung in Tsd. EUR									
Aktive Vorstandsmitglieder									
Carsten Spohr	4.587	2.888	- 37,0 %	1.676,0	- 42,0 %	4.241	153,0 %	4.577	7,9 %
Christina Foerster (seit 1.1.2020)	-	775	-	904,0	16,6 %	1.929	113,4 %	2.119	9,8 %
Harry Hohmeister	2.711	1.700	- 37,3 %	901,0	- 47,0 %	2.276	152,6 %	2.127	- 6,5 %
Detlef Kayser	872	780	- 10,6 %	893,0	14,5 %	2.032	127,5 %	2.117	4,2 %
Michael Niggemann (seit 1.1.2020)	-	775	-	902,0	16,4 %	2.039	126,1 %	2.118	3,9 %
Remco Steenbergen (seit 1.1.2021)	-	-	-	1.898,0	-	3.096	63,1 %	3.523	13,8 %
Ehemalige Vorstandsmitglieder									
Thorsten Dirks (bis 30.6.2020)	1.538	709	- 53,9 %	-	- 100,0 %	60	-	1.663	2.671,7 %
Ulrik Svensson (bis 30.4.2020)	1.718	639	- 62,8 %	-	- 100,0 %	2.158	-	57	- 97,4 %
Bettina Volkens (bis 31.12.2019)	2.715	914	- 66,3 %	-	- 100,0 %	144	-	3.493	2.325,7 %
Karl Ulrich Garnadt (bis 30.4.2017)	254	-	- 100,0 %	1	-	130	12.900,0 %	118	- 9,2 %
II. Durchschnittliche Vergütung Belegschaft in EUR									
Gesamtbelegschaft in Deutschland	69.253	59.814	- 13,6 %	59.117	- 1,2 %	79.780	35,0 %	86.535	8,5 %
Tarifmitarbeitende in Deutschland	63.705	55.939	- 12,2 %	55.237	- 1,3 %	72.350	31,0 %	78.505	8,5 %
III. Ertragskennziffern in Mio. EUR									
Jahresergebnis Deutsche Lufthansa AG	595	- 780	- 231,1 %	- 2.310	- 196,2 %	- 2.664	- 15,3 %	6.765	353,9 %
Adjusted EBIT	2.026	- 5.451	- 369,1 %	- 1.666	69,4 %	1.509	190,6 %	2.682	- 77,7 %
Umsatz	36.424	13.589	- 62,7 %	16.811	23,7 %	32.770	94,9 %	35.422	8,1 %

¹⁾ Die Angaben für die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats sowie die Belegschaft beruhen auf der im Geschäftsjahr 2023 im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG gewährten und geschuldeten Vergütung.

T199 VERGLEICHENDE DARSTELLUNG DER VERÄNDERUNG DER VERGÜTUNG DES VORSTANDS, DES AUFSICHTSRATS UND DER BELEGESCHAFT SOWIE DER ERTRAGSENTWICKLUNG (Fortsetzung) ¹⁾

	2019	2020	Veränderung 19/20	2021	Veränderung 21/20	2022	Veränderung 22/21	2023	Veränderung 23/22
IV. Aufsichtsratsvergütung ^{2) 3)} in Tsd. EUR									
Karl-Ludwig Kley	305	265	- 13,1 %	302	13,8 %	305	1,2 %	375	23,0 %
Christine Behle	143	124	- 13,3 %	141	13,7 %	143	1,1 %	174	22,2 %
Alexander Behrens (bis 28.07.2023)	114	97	- 14,9 %	113	16,0 %	114	1,3 %	86	- 24,9 %
Jörg Cebulla (bis 28.07.2023)	114	98	- 14,0 %	113	14,8 %	115	2,2 %	86	- 25,6 %
Erich Clementi (seit 05.05.2020)	-	45	-	81	80,0 %	82	1,2 %	150	82,9 %
Thomas Enders (seit 05.05.2020)	-	57	-	121	112,3 %	124	2,5 %	175	41,1 %
Christian Hirsch (08.05.2018 bis 31.12.2020 & seit 29.07.2023)	80	70	- 12,5 %	-	-	-	-	63	-
Jürgen Jennerke (08.12.2020 bis 28.07.2023)	-	5	-	81	1.520,0 %	83	1,9 %	57	- 30,5 %
Michael Kerkloh (seit 02.09.2020)	-	33	-	112	237,9 %	114	2,2 %	150	31,6 %
Carsten Knobel	113	97	- 14,2 %	111	14,4 %	112	0,9 %	150	33,9 %
Holger Benjamin Koch	82	71	- 13,4 %	81	14,1 %	82	0,6 %	134	64,7 %
Harald Krüger (seit 05.05.2020)	-	46	-	142	209,1 %	165	16,0 %	225	36,4 %
Birgit Rohleder	82	71	- 13,4 %	81	14,1 %	83	1,9 %	100	21,2 %
Miriam Sapiro (bis 09.05.2023)	82	70	- 14,6 %	81	15,0 %	82	1,2 %	35	- 56,8 %
Ilja Schulz (bis 28.07.2023)	104	90	- 13,5 %	102	12,8 %	104	2,5 %	100	- 4,0 %
Britta Seeger (seit 04.05.2021)	-	-	-	54	-	81	49,3 %	100	24,2 %
Birgit Spineux (01.01.2021 bis 28.07.2023)	-	-	-	81	-	83	1,9 %	57	- 30,5 %
Astrid Stange (seit 05.05.2020)	-	45	-	81	80,0 %	82	1,2 %	100	22,0 %
Olivia Stelz (bis 28.07.2023)	82	71	- 13,4 %	81	14,1 %	83	1,9 %	57	- 30,5 %
Angela Titzrath (seit 02.09.2020)	-	25	-	81	222,0 %	82	1,2 %	125	53,4 %
Klaus Winkler	82	70	- 14,6 %	113	60,7 %	115	1,8 %	148	29,6 %

¹⁾ Die Angaben für die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats sowie die Belegschaft beruhen auf der im Geschäftsjahr 2023 im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG gewährten und geschuldeten Vergütung.

²⁾ Die Aufsichtsratsvergütung umfasst bis einschließlich Geschäftsjahr 2022 neben der festen Vergütung für die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat und seinen Ausschüssen auch die bis zu diesem Zeitpunkt für eine persönliche Teilnahme an einer Präsenzsitzung gezahlten Sitzungsgelder.

³⁾ Angaben ohne Tim Busse, Karl Gernandt, Sara Grubisic, Jamila Jadran, Arne Christian Karstens und Marvin Reschinsky, da diese erst seit dem Jahr 2023 im Aufsichtsrat sind und daher in den Vorjahren noch keine Aufsichtsratsvergütung erhalten haben.

Für den Aufsichtsrat

Dr. Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender

Für den Vorstand

Carsten Spohr, Vorsitzender



WEITERE INFORMATIONEN

- 300 GRI-Index
- 305 Sustainable Development Goals (SDG) Index
- 315 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung
- 318 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG
- 319 Zehn-Jahres-Übersicht
- 322 Glossar
- 325 Grafik- und Tabellenverzeichnis
- 329 Impressum/Kontakt/Finanzkalender 2024 und Disclaimer



GRI-INDEX

T200 GRI-INDEX

Anwendungserklärung Die Deutsche Lufthansa AG hat die in diesem GRI-Index genannten Informationen für den Zeitraum 1. Januar 2023–31. Dezember 2023 unter Bezugnahme auf die GRI-Standards berichtet.

Verwendeter GRI 1 GRI 1: Grundlagen 2021

GRI-Standard	Angaben	Ort
		Geschäftsbericht inkl. zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung der Lufthansa Group 2023 (wenn nicht anders angegeben)
GRI 2: Allgemeine Angabe 2021	2-1 Organisationsprofil	Name: Deutsche Lufthansa AG Art der Eigentumsverhältnisse und Rechtsform → S. 165 Ort der Unternehmenszentrale → S. 165 Länder → S. 259 ff.
	2-2 Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	Liste Entitäten → S. 259 ff. Zusammensetzung des Konzerns/Konsolidierungskreis → S. 18 Angaben zum Geschäftsmodell → S. 18 Aufgrund der unterschiedlichen Geschäftstätigkeit der im Konsolidierungskreis erfassten Gesellschaften werden bei der Ermittlung einzelner Leistungsindikatoren nur die Gesellschaften berücksichtigt, die wesentlich zu diesem Leistungsindikator beitragen und für das Verständnis erforderlich sind.
	2-3 Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	Geschäftsbericht inkl. zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung Berichtszeitraum: 1. Januar–31. Dezember 2023 Datum der Veröffentlichung: 7. März 2024 Kontakt → S. 329
	2-4 Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	Die Lufthansa Group steuert das Compliance Management System der Zielsetzung entsprechend über verschiedene Leistungsindikatoren. Nach einer Überprüfung der Aussagekraft der bisher erfassten Leistungsindikatoren wurden diese im Berichtsjahr angepasst. Sie umfassen nun Schulungsquoten und Hinweiszahlen. → S. 113
	2-5 Externe Prüfung	→ S. 268
	2-6 Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	Grundlagen des Konzerns/Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur → S. 18
	2-7 Angestellte	Mitarbeitende → S. 30 Soweit die Lufthansa Group weitere Daten erhebt, liegen diese Daten für das Berichtsjahr erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2023“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ veröffentlicht. 📄 Factsheet Nachhaltigkeit 2022, S. 27 ff.
	2-9 Führungsstruktur und Zusammensetzung	Grundlagen des Konzerns/Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur → S. 18 Corporate Governance/Aufsichtsrat und Vorstand → S. 148
	2-12 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	Unternehmerische Verantwortung ist fest in der Organisationsstruktur verankert → S. 76 f.
	2-13 Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	Unternehmerische Verantwortung ist fest in der Organisationsstruktur verankert → S. 76 f.

T200 GRI-INDEX

GRI-Standard	Angaben	Ort Geschäftsbericht inkl. zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung der Lufthansa Group 2023 (wenn nicht anders angegeben)
	2-14 Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Wesentliche Aspekte → S. 75 f.
	2-15 Interessenkonflikte	Corporate Governance/Aufsichtsrat und Vorstand/Mandate → S. 148
	2-17 Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	Die ESG-Strategie wird jährlich überprüft und im Rahmen von sogenannten „Strategic Road-map Discussions“ mit dem Vorstand besprochen. Darüber hinaus wurden auch die Aspekte der ab dem Geschäftsjahr 2024 erhöhten Berichts-anforderungen resultierend aus der erforderlichen Umsetzung der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und deren Bedeutung für die Lufthansa Group vorgestellt. → S. 76 f.
	2-19 Vergütungspolitik	Vergütungsbericht → S. 278
	2-20 Verfahren zur Festlegung der Vergütung	Vergütungsbericht → S. 278
	2-22 Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	Konzernstrategie → S. 19
	2-23 Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	Werte und Richtlinien → S. 74 f. Verhaltenskodex investor-relations.lufthansagroup.com Corporate Governance & Compliance investor-relations.lufthansagroup.com
	2-24 Einbeziehung politischer Verpflichtungen (Policies)	Werte und Richtlinien → S. 74 f. Umweltbelange → S. 78 ff. Geschäftsethik und Compliance → S. 110 ff. Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement → S. 117 f.
	2-25 Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	verantwortung.lufthansagroup.com
	2-26 Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	Beratung ist zentrales Element des Compliance Management Systems. → S. 111 Hinweisgeberkanäle ermöglichen die Abgabe von Hinweisen auf Compliance-Verstöße. → S. 112
	2-28 Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	Aktive Mitarbeit in nationalen und internationalen Verbänden und Nachhaltigkeitsinitiativen → S. 78 verantwortung.lufthansagroup.com
	2-29 Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	Wesentliche Aspekte → S. 75 f.
	2-30 Tarifverträge	Sozialpartnerschaften sind bei der Lufthansa Group fest etabliert. → S. 101
GRI 3: Wesentliche Themen 2022	3-1 Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	Wesentlichkeitsanalyse → S. 75 f.
	3-2 Liste der wesentlichen Themen	G22 → S. 76
	3-3 Management von wesentlichen Themen	Die Berichtsstruktur der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung spiegelt die identifizierten wesentlichen Aspekte wider. Für jeden wesentlichen Aspekt ist ein eigenes Kapitel enthalten. Jedes Kapitel berichtet über die Steuerung der Auswirkungen durch Beschreibung des konzeptionellen Ansatzes, der organisatorischen Verankerung mit Verantwortlichkeiten, der Ziele, Maßnahmen und der Ergebnismessung. Inhaltsverzeichnis → S. 73 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung → S. 74
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2015	3-3 Management von wesentlichen Themen	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement → S. 117 ff.
GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016	3-3 Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance inkl. Bekämpfung von Korruption und Bestechung → S. 110 ff.
	205-2 Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	Leistungsindikator → S. 113

T200 GRI-INDEX

GRI-Standard	Angaben		Ort Geschäftsbericht inkl. zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung der Lufthansa Group 2023 (wenn nicht anders angegeben)
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance inkl. Bekämpfung von Korruption und Bestechung → S.110 ff.
GRI 305: Emissionen 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Klimaschutz → S.79 ff.
	305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	Leistungsindikator → S.87
	305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	Daten für das Berichtsjahr liegen erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2023“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ veröffentlicht. 📄 Factsheet Nachhaltigkeit 2022, S.21
	305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	Daten für das Berichtsjahr liegen erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2023“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ veröffentlicht. 📄 Factsheet Nachhaltigkeit 2022, S.21
	305-4	Intensität der THG-Emissionen	Leistungsindikator → S.87
	305-5	Senkung der THG-Emissionen	Daten für das Berichtsjahr liegen erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2023“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ veröffentlicht. 📄 Factsheet Nachhaltigkeit 2022, S.3
GRI 306: Abfall 2020	305-7	Stickstoffoxide (NOX), Schwefeloxide (SOX) und andere signifikante Luftemissionen	Daten für das Berichtsjahr liegen erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2023“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ veröffentlicht. 📄 Factsheet Nachhaltigkeit 2022, S.20
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Abfallmanagement → S.90 ff.
	306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	→ S.90
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	→ S.91 ff.
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement → S.117 ff.
	308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	Um Menschenrechts-, Umwelt-, Compliance- und finanzielle Risiken in der Lieferkette auch vor Vertragsvergabe zu identifizieren und Konzernstandards einzuhalten, hat die Lufthansa Group einen Lieferanten-Überprüfungsprozess etabliert → S.118 Risikomanagementsystem wurde weiterentwickelt → S.119

T200 GRI-INDEX

GRI-Standard	Angaben		Ort Geschäftsbericht inkl. zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung der Lufthansa Group 2023 (wenn nicht anders angegeben)
GRI 401: Beschäftigung 2017	3-3	Management von wesentlichen Themen	Arbeitnehmerbelange → S. 98 ff. Arbeitgeberattraktivität → S. 99 ff. Vielfalt und Chancengleichheit → S. 102 ff. Arbeitssicherheit und Gesundheit → S. 106 ff.
	401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	Angebote sind nach spezifischen Mitarbeitergruppen und Gesellschaften unterschiedlich geregelt. Medizinische Versorgung → S. 106 ff. Sonstige Leistungen → S. 99 f. Soweit die Lufthansa Group weitere Daten erhebt, liegen diese Daten für das Berichtsjahr erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2023“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ veröffentlicht. 📄 Factsheet Nachhaltigkeit 2022, S. 28–35
	401-3	Elternzeit	Soweit Daten erhoben werden, liegen diese Daten für das Berichtsjahr erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2023“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im Factsheet Nachhaltigkeit 2022 veröffentlicht. Beschäftigte in Elternzeit nach Geschlecht: 📄 Factsheet Nachhaltigkeit 2022, S. 30
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018	3-3	Management von wesentlichen Themen	Arbeitssicherheit und Gesundheit → S. 106 ff.
	403-1	Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	→ S. 106 ff.
	403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	→ S. 106 ff.
	403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	→ S. 106 ff.
	403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	→ S. 106 ff. Gesundheitsindex als zentrale Kennzahl für die Gesundheit der Mitarbeitenden verbessert sich leicht. → S. 108
	403-5	Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	→ S. 106 ff. Prozesse zur Transparenzschaffung und standardisierte Pflichttrainings zur Arbeitssicherheit sind etabliert. → S. 106 ff.
	403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	Gesundheitsfördernde Angebote sind etabliert. → S. 106 ff.
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	Unfallzahlen ermöglichen Wirksamkeitskontrolle. → S. 108
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Transformationsfähigkeit → S. 104 ff.
	404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	→ S. 104 ff.
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance → S. 110 ff. Vielfalt und Chancengleichheit → S. 102 ff.
	405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	Soweit Daten erhoben werden, liegen diese Daten für das Berichtsjahr erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2023“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ veröffentlicht. Frauenanteil im Aufsichtsrat: 📄 Factsheet Nachhaltigkeit 2022, S. 31 Personalstand nach Berufsgruppen und Geschlecht: 📄 Factsheet Nachhaltigkeit 2022, S. 27

T200 GRI-INDEX

GRI-Standard	Angaben		Ort
			Geschäftsbericht inkl. zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung der Lufthansa Group 2023 (wenn nicht anders angegeben)
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance → S. 110 ff. Vielfalt und Chancengleichheit → S. 102 ff. Achtung der Menschenrechte → S. 113 ff.
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance → S. 110 ff. Arbeitgeberattraktivität → S. 99 ff. Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement → S. 117 ff. Achtung der Menschenrechte → S. 113 ff.
GRI 408: Kinderarbeit 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance → S. 110 ff. Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement → S. 117 ff. Achtung der Menschenrechte → S. 113 ff.
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance → S. 110 ff. Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement → S. 117 ff. Achtung der Menschenrechte → S. 113 ff.
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Aktiver Schallschutz → S. 88 ff. Sozialbelange → S. 108 ff.
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement → S. 117 ff.
	414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	Um Menschenrechts-, Umwelt-, Compliance- und finanzielle Risiken in der Lieferkette auch vor Vertragsvergabe zu identifizieren und Konzernstandards einzuhalten, hat die Lufthansa Group einen Lieferanten-Überprüfungsprozess etabliert → S. 118 Risikomanagementsystem wurde weiterentwickelt → S. 119
GRI 415: Politische Einflussnahme 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Verantwortungsvolles politisches Engagement → S. 116 f.
GRI 416: Kundengesundheit und -sicherheit 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Kundenbelange → S. 93 ff.
	416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	Hohe Kundenzufriedenheit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Lufthansa Group. → S. 93 f.
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Datenschutz und -sicherheit spielen eine immer größere Rolle → S. 94
Zusätzliche Informationen außerhalb der GRI-Standards	3-3	Management von wesentlichen Themen	Umweltbelange → S. 78 ff.
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Aktiver Schallschutz → S. 88 ff.
		Leistungsindikator	Anteil der Flugzeuge, die das 10-Dezibel-Kriterium des ICAO-Kapitel 4-Standards erfüllen → S. 90
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Operationelle Stabilität → S. 94 f.
		Leistungsindikator	Abflugpünktlichkeit, Regelmäßigkeit → S. 95
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Produkt und Services → S. 95 ff.
		Leistungsindikator	Kundenzufriedenheit/Net Promoter Score → S. 98
		Leistungsindikator	Compliance-relevante Hinweiszahlen → S. 113
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Achtung der Menschenrechte → S. 113 ff.
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Anwendbarkeit der EU-Taxonomie-Verordnung → S. 120

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) INDEX

T201 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	3.3	Arbeitnehmerbelange/Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Präventive Impfaktionen werden durchgeführt. Die Lufthansa Group bietet ihren Mitarbeitenden an, sich zum Schutz vor einer schweren Grippe-erkrankung impfen zu lassen. 2023 wurden vom Medizinischen Dienst 4.395 Impfungen verabreicht.	→ S. 108
	3.4	Arbeitnehmerbelange/Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Psychosoziale Beratung bietet Stabilität in schwierigen Situationen Gesundheitsfördernde Angebote sind etabliert	→ S. 107
			Führungskräfte und Mitarbeitende werden bei den Herausforderungen hybrider Arbeitsweisen unterstützt	→ S. 107
			Prozesse zur Transparenzschaffung und standardisierte Pflichttrainings zur Arbeitssicherheit sind etabliert	→ S. 108
	3.8	Arbeitnehmerbelange/Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Die Medizinischen Zentren an den Standorten Hamburg, Frankfurt und München bieten in ganzheitlicher Kompetenz arbeits- und flugmedizinische Versorgung, infektions-, tropen- und reisemedizinische Betreuung, Ambulanz- und Notfallversorgung sowie sozialmedizinische Beratung an.	→ S. 108
			Die Gesamtabteilung des Medizinischen Dienstes einschließlich der Psychosozialen Beratung und des Bereichs Passenger Medical Care ist gemäß dem Qualitätsmanagementsystem DIN ISO 9001:2015 zertifiziert. Dieses Zertifikat wurde durch externe Auditierung im Sommer 2023 erneuert.	→ S. 106
			2023 wurde erneut ein Gesundheitsindex als Teil der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben. Der Wert verbesserte sich leicht auf 2,32 im Vergleich zum Vorjahreswert von 2,42. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt.	→ S. 108
			Unfallzahlen ermöglichen Wirksamkeitskontrolle: Die Unfallzahlen im Jahr 2023 schließen alle Gesellschaften ein, die in Deutschland bei der Berufsgenossenschaft Verkehr versichert sind und insgesamt 88 % der Mitarbeitenden der Lufthansa Group weltweit beziehungsweise 94 % der Mitarbeitenden in Deutschland beschäftigten. Zusätzlich wurden im Vergleich zu 2022 noch SWISS, Austrian Airlines und der Großteil der internationalen Produktionsbetriebe der Lufthansa Technik Gruppe berücksichtigt. Bezogen auf 1 Mio. Arbeitsstunden ergaben sich im Berichtsjahr zunächst 7,8 arbeitsbedingte Verletzungen. Durch einen erst nach Berichtslegung stattfindenden Abgleich der Daten mit der Berufsgenossenschaft ist die für 2023 ermittelte Kennzahl vorläufig. In die Berechnung dieser Kennzahl fließen alle Ereignisse ein, die eine Ausfallzeit von mindestens einem Kalendertag zur Folge hatten. Im Vergleich dazu betrug das Unfallgeschehen aller bei der Berufsgenossenschaft Verkehr versicherten Unternehmen im Jahr 2022 25,4 Unfälle je 1 Mio. Arbeitsstunden, wobei hier nur die Unfälle berücksichtigt werden, die mindestens drei Tage Ausfallzeit verursacht haben.	→ S. 108
	4.5	Sozialbelange	Schwerpunkt des Engagements von help alliance ist es, benachteiligte junge Menschen weltweit durch Entwicklungsprojekte zu einem selbstbestimmten Leben zu befähigen. help alliance ermöglicht den Ausbau von sozialen Projekten und Möglichkeiten für Freiwilligen-Engagement und hat im Jahr 2023 das Angebot zum Freiwilligenengagement in seinen Hilfsprojekten durch die Gründung von sechs zusätzlichen help alliance-Communities erweitert. Damit bietet help alliance durch 30 help alliance Communities an 36 Standorten Mitarbeitenden die Möglichkeit, sich sozial zu engagieren. Des Weiteren konnten 2023 neun neue Projekte in den Bereichen Bildung, Arbeit und Einkommen gefördert und zehn Projekte abgeschlossen werden.	→ S. 109
			Zugang zu Schulbildung in Indien wird gefördert	→ S. 110
			help alliance und Lufthansa Cargo unterstützen Menschen in der Türkei und Syrien	→ S. 109
			Benachteiligte Menschen erhalten Unterstützung: 2023 erhielten über 52.000 benachteiligte Menschen weltweit eine Unterstützung durch Projekte der help alliance. Die Anzahl an Begünstigten durch Projekte der help alliance stieg im Vergleich zu 2022 um 37 %. 2023 verantwortete help alliance 54 Hilfsprojekte in 30 Ländern mit einem Projektvolumen von knapp 4,3 Mio. EUR. 81 % der Mittel gingen in die Bildungsförderung, 14 % in Maßnahmen im Bereich Arbeit und Einkommen und 5 % in Nothilfemaßnahmen. 2023 stieg das Projektvolumen um 30 %. 163 Mitarbeitende der Lufthansa Group haben sich im Berichtsjahr als Projektleitende der help alliance oder als Leitende der „help alliance-Communities“ engagiert.	→ S. 110

T201 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	4.5	Arbeitnehmerbelange/ Transformationsfähigkeit	Vielfältige Veränderungen bedingen langfristigen Transformationsprozess und kontinuierliche Transformationsbegleitung: Um Kenntnisse und Fähigkeiten stetig zu aktualisieren, werden regelmäßige fachliche Schulungen für Mitarbeitende angeboten. 2022 wurde eine Abteilung etabliert, mit der Aufgabe, Auswirkungen auf künftige Rollen und Kompetenzanforderungen von Mitarbeitenden jeglicher Berufsgruppen strukturiert zu evaluieren und diese bei Veränderungen zu begleiten. Im Berichtsjahr wurde dieses Vorgehen erstmals für den Bereich der administrativen Mitarbeitenden der Deutschen Lufthansa AG angewandt. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen 2024 mit den involvierten Fachbereichen aufgenommen und Maßnahmen abgeleitet werden. In diesem Kontext hat die Lufthansa Group unterstützend einen Prozess etabliert, der es Mitarbeitenden ermöglicht, die Zukunftsfähigkeit ihrer eigenen Kompetenzen zu analysieren und mit den aktuellen sowie zukünftigen Anforderungen ihrer Aufgaben abzugleichen. Dieser ist ergänzt um ein Angebot an vielfältigen Lernangeboten für selbstgesteuertes Lernen. Neben dem klassischen konzernweiten Trainingsportfolio des Lufthansa Group Campus haben sämtliche Mitarbeitende der Lufthansa Group Zugriff auf über 12.000 digitale Video-Kurse auf Deutsch und Englisch für ein selbstgesteuertes Lernen.	→ S. 104 f.
 7 BEZAHLBARE UND SAUBERE ENERGIE	7.2	Umweltbelange/Klimaschutz	Die Lufthansa Group hat sich im letzten Jahrzehnt intensiv mit der Erforschung, Erprobung und Nutzung von SAF, also synthetischem Kerosin aus erneuerbaren Energien, befasst. Über gezielte Kooperationen treibt die Lufthansa Group seither Schlüsseltechnologien zu dessen Erzeugung voran und sichert sich so unter anderem durch Absichtserklärungen Zugriff auf die benötigten SAF-Volumina.	→ S. 80
			Nutzung von Sustainable Aviation Fuel wird ausgebaut: Durch einen kontinuierlichen Ausbau nachhaltigerer Produkte, die die Kundinnen und Kunden entlang der gesamten Reisekette wie zum Beispiel bei der Buchung oder während des Flugs in Anspruch nehmen können, soll der SAF-Absatz gesteigert werden.	→ S. 82
			Um eine kontinuierliche Beschaffung von SAF auf dem Spot-Markt zu ermöglichen, wurden vom Vorstand der Deutschen Lufthansa AG bis zu 250 Mio. USD bis 2026 freigegeben. Darüber hinaus werden weltweit Optionen für langfristige Abnahmeverträge geprüft, die ab etwa 2025 voraussichtlich erhebliche Produktionsvolumina und Versorgungssicherheit bieten. 2023 wurden zwei weitere Absichtserklärungen unterzeichnet, um die Versorgung der Lufthansa Group mit nachhaltigen Flugkraftstoffen dauerhaft sicherstellen zu können. Langfristig unterstützt die Lufthansa Group innovative Versorgungskonzepte mit dem Ziel, die Start-ups und Entwickler von heute in die Versorger von morgen zu transformieren. Dabei fokussiert sich die Lufthansa Group auf synthetisches Kerosin auf Basis von Reststoffen, holzartiger Biomasse und erneuerbarer elektrischer Energie (Power-to-Liquid – PtL) sowie die Erforschung der direkten Nutzung von Sonnenlicht für die Kraftstoffsynthese. Um die Markteinführung besonders fortschrittlicher nachhaltiger Flugkraftstoffe zu beschleunigen, plant die Lufthansa Group die Gründung einer SAF Buyers Alliance im nächsten Jahr. Diese soll die Nachfrage von mehreren Firmenkunden bündeln, um die Errichtung von Pilotanlagen zur Kraftstoffherzeugung zu ermöglichen.	→ S. 82
			2023 unterzeichnete Lufthansa German Airlines eine Absichtserklärung für eine Forschungsk Kooperation mit DLR, Flughafen München, Airbus und MTU zur betrieblichen Erprobung sämtlicher Facetten des PtL-Einsatzes im täglichen Flugbetrieb. Dazu gehören verschiedenste Fragestellungen rund um den Einsatz von SAF wie zum Beispiel die Anwendung von reinem (100 %) PtL-Kraftstoff und die Wirkung von SAF auf die Bildung von Kondensstreifen.	→ S. 83
			Politisch setzt sich die Lufthansa Group für eine globale Strategie zur Bereitstellung von nachhaltigen Flugkraftstoffen ein, zum Beispiel seit 2023 durch die Mitgliedschaft in der „ICAO Fuel Task Group“. Auf EU-Ebene setzt sich die Lufthansa Group für eine Vereinfachung der Compliance-Prozesse SAF-bezogener Regulierung ein und hat ein Positionspapier zu einem „Book and Claim“-System verfasst. Dabei wird SAF nicht mehr physisch, sondern auf Basis von Zertifikaten gehandelt.	→ S. 83



T201 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	8.2	Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	Die wertorientierte Unternehmenssteuerung ist für die Lufthansa Group ein integraler Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung. Die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten trägt zunehmend zur Sicherung der finanziellen Resilienz bei. Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet.	→ S. 75
			Auswirkungen des Unternehmens auf die nichtfinanziellen Aspekte werden im Konzern-Risikomanagementsystem der Lufthansa Group berücksichtigt.	→ S. 74
		Arbeitnehmerbelange/ Transformationsfähigkeit	Hybride Veranstaltungsformate unterstützen die Weiterentwicklung der Mitarbeitenden	→ S. 105
			Mobilität und Flexibilität sind zentrale Bausteine modernen Arbeitens. Ende 2023 stand allen Mitarbeitenden der Lufthansa Group eine cloudbasierte Software zur Verfügung. Sie bildet neben den mobilen Endgeräten eine wichtige Basis, um mobiles und flexibles Arbeiten zu ermöglichen.	→ S. 105
			Lufthansa Group unterstützt ihre Mitarbeitenden, nachhaltiges Handeln in Bezug auf Umwelt- und Sozialaspekte in ihren Tätigkeitsfeldern zu implementieren. 2023 führte die Lufthansa Group erneut das Lern- und Engagementprogramm „Green Explorer“ für 150 ausgewählte Leistungsträgerinnen und -träger durch, mit dem Ziel, diese als Multiplikatoren und Treiber für das Thema Nachhaltigkeit in der täglichen Geschäftspraxis zu qualifizieren.	→ S. 106
			Ausbildung zum Service Management Professional wird fortgeführt: 2023 schlossen 336 Mitarbeitende das Qualifizierungsprogramm erfolgreich ab. Seit Beginn des Programms haben somit bereits 1.830 Mitarbeitende die Ausbildung erfolgreich absolviert.	→ S. 105 f.
	8.5	Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität	Einheitliche Leistungs- und Potenzialerhebung ermöglicht Bindung von Talenten.	→ S. 100
			Wichtige Vergütungsbestandteile und zusätzliche Leistungen werden angeboten	→ S. 99
			Employer Value Proposition* (EVP) – das Arbeitgeber-Wertversprechen ist zur Stärkung der Arbeitgeberattraktivität eingeführt. Im Kontext der EVP wurde die aktualisierte Arbeitgebermarke „Lufthansa Group careers“ eingeführt, begleitet durch drei große Marketingaktionen, die die erfolgreiche Rekrutierung von über 14.890 Mitarbeitenden 2023 unterstützt haben.	→ S. 100
			Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeitende und Führungskräfte werden kontinuierlich angepasst und flexibel gehalten	→ S. 99 f.
			Der Engagement Index gibt Auskunft über die Arbeitgeberattraktivität und wird seit 2015 mittels der jährlichen freiwilligen Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben. 2023 lag der Wert für den Engagement Index bei 2,2 und verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreswert von 2,4 um 0,2.	→ S. 101
	8.7	Geschäftsethik und Compliance/Achtung der Menschenrechte	Achtung der Menschenrechte ist für Lufthansa Group wesentlich. Die Lufthansa Group trägt als Arbeitgeberin direkt zu den Lebensgrundlagen von derzeit über 96.677 Mitarbeitenden und deren Familien weltweit bei. Darüber hinaus umfasst ihre Wertschöpfungskette eine Vielzahl von Geschäftspartnern, deren Mitarbeitende indirekt am geschäftlichen Erfolg der Lufthansa Group teilhaben und gegebenenfalls auf diesen angewiesen sind. Damit trägt sie eine Mitverantwortung für die Belange der eigenen Belegschaft und indirekt auch für die der Beschäftigten in der Wertschöpfungskette. Dies spiegelt sich unter anderem in den Arbeitsbedingungen der Konzerngesellschaften, der Gewährleistung der Vereinigungs- und Versammlungsfreiheit, in Regelungen zur Gleichstellung der Geschlechter sowie der Inklusion von Minderheiten wider, aber auch in der im Verhaltenskodex für Lieferanten zum Ausdruck gebrachten Erwartungshaltung, dass auch die in die Wertschöpfungskette einbezogenen Geschäftspartner dieselben Grundsätze einhalten.	→ S. 113 f.
			Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG hat 2023 eine Grundsatzzerklärung über die Menschenrechtsstrategie der Lufthansa Group verabschiedet. Die Grundsatzzerklärung spiegelt das Bekenntnis des Unternehmens zur Achtung der Menschenrechte wider. In ihr wird beschrieben, wie die Lufthansa Group ihren Sorgfaltspflichten nachkommt, welche prioritären menschenrechts- und umweltbezogenen Risiken auf Basis der Risikoanalyse identifiziert wurden und welche menschenrechts- und umweltbezogenen Erwartungen an die Beschäftigten der Lufthansa Group sowie ihre Lieferanten bestehen. Sie wird durch den Verhaltenskodex der Lufthansa Group, der sich an alle Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeitenden der Lufthansa Group richtet, und den Verhaltenskodex für Zuliefernde ergänzt. Beide Verhaltenskodizes wurden 2023 überarbeitet und berücksichtigen auch die Anforderungen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG).	→ S. 114
			Lufthansa Group entwickelt Managementansatz zum Umgang mit Human Trafficking weiter.	→ S. 114
			Verpflichtende Schulungen zu den Themen Menschenrechte, Diversität und Inklusion sind etabliert	→ S. 115 f.
			Informationsformate und -kampagnen für Mitarbeitende werden durchgeführt	
			Dialogformate unterstützen den Wissensaufbau zu unternehmerischer Verantwortung	
			Verfahren zur Anzeige von Menschenrechtsverletzungen sind implementiert	→ S. 114 f.
			Menschenrechts- und umweltbezogene Risikoanalyse wird durchgeführt	→ S. 115

T201 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	8.8	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement/ Beschaffungspraktiken	Konzerneinkaufsrichtlinie beinhaltet Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung. Verfahren zur Meldung von Risiken oder Verletzungen ist eingerichtet. Menschenrechtliche und umweltbezogene Verpflichtungen sind Teil der Zuliefererverträge.	→ S. 117 f.
			Der Supplier Code of Conduct wurde 2023 überarbeitet und beinhaltet unter anderem nun auch die Anforderungen des deutschen Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetzes.	→ S. 119
			Lieferanten-Risikomanagementsystem wurde weiterentwickelt	→ S. 119
			Zielgerichtetes Maßnahmenportfolio zur Anwendung bei identifizierten Risiken ist implementiert	→ S. 119
			Erweiterte Informationsformate fördern den Wissensaufbau zur sozialen und ökologischen Verantwortung	→ S. 119
		Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität	Uneingeschränkte Vereinigungsfreiheit ist fest in der Lufthansa Group verankert.	→ S. 99
			Sozialpartnerschaften sind bei der Lufthansa Group fest etabliert: Zum 31. Dezember 2023 waren von den 63.176 Mitarbeitenden der Lufthansa Group in Deutschland 76 % direkt von tariflichen Regelungen umfasst. Bei den restlichen 24 % handelt es sich weitestgehend um Führungskräfte und auf gehobenen Positionen beschäftigte außertariflich Mitarbeitende. Viele Regelungen für diese außertariflich angestellten Mitarbeitenden basieren jedoch ebenfalls auf den tariflichen Vertragsgrundlagen. In der Region Europa sind bei Austrian Airlines insgesamt 98 % und bei SWISS insgesamt 87 % der Mitarbeitenden in einem tarifvertraglichen Anstellungsverhältnis.	→ S. 101
		Arbeitnehmerbelange/Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Siehe SDG 3.3, 3.4 und 3.8	
	9.4	Umweltbelange/Klimaschutz/ Forschung und Innovation	Flottenerneuerung wird kontinuierlich vorangetrieben: Im Jahr 2023 wuchs die Flotte der Lufthansa Group um 29 neu hinzugekommene Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900 und Boeing 787-9, die mit modernen Triebwerken ausgestattet sind. Beispielsweise zählt der Flugzeugtyp A320neo zu den weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Flugzeugen und ist wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen. Seit 2019 hat die Lufthansa Group den Anteil der Flotte mit neuester Technologie auf 20 % (142 Flugzeuge) mehr als verdoppelt. Im Gegenzug haben insgesamt 18 ältere Flugzeuge die Konzernflotte verlassen. Im Dezember 2023 wurden insgesamt 80 weitere Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge der Typen Boeing 737 MAX und Airbus A220-300 bestellt und darüber hinaus 120 Kaufoptionen abgeschlossen. Zusammen mit früheren Bestellungen umfasst der Auftragsbestand nunmehr rund 260 Flugzeuge neuester Technologie.	→ S. 82
			Im „Hydrogen Aviation Lab“ werden Wartungs- und Bodenprozesse zukünftiger Flugzeuggenerationen mit Wasserstoff als Primärenergieträger erprobt.	→ S. 85
			Flottenerneuerung wird kontinuierlich vorangetrieben: Die von Lufthansa Technik gemeinsam mit BASF entwickelte Oberflächenbeschichtung „AeroSHARK“, benannt nach den der Haifischhaut nachempfundenen mikroskopisch kleinen Rippen, mindert den Luftwiderstand von Flugzeugen. Ende 2023 flogen insgesamt 15 mit „AeroSHARK“ ausgestattete Boeing 777 in der Lufthansa Group, davon elf Boeing 777-300ER bei SWISS und vier Boeing 777F bei der Lufthansa Cargo. Nach Modifikation aller Konzernflugzeuge dieser beiden Typen können künftig kumuliert voraussichtlich mehr als 8.000 Tonnen Kraftstoff und über 25.000 Tonnen CO ₂ pro Jahr eingespart werden.	→ S. 82

T201 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	9.5	Umweltbelange/Klimaschutz/ Forschung und Innovation	Flugbetriebssteuerung wird mit künstlicher Intelligenz optimiert: In Zusammenarbeit mit Google Cloud entwickelte die Lufthansa Group das Steuerungstool „Operations Decision Support Suite“ (OPSD). Dies kann die Vermeidung von CO₂-Emissionen unterstützen, etwa indem das treibstoffsparendste Flugzeug für eine spezifische Route ausgewählt wird oder indem die Sitzauslastung optimiert wird, und wurde 2023 bei der SWISS, als erster Airline in der Lufthansa Group, eingeführt. Effizientere Konzepte für Ab- und Anflug werden implementiert und Digitalisierung der Anflugtechnologien vorangetrieben: Eine wichtige Rolle bei der Einführung neuer Flugverfahren an europäischen Flughäfen spielt die moderne, satellitengestützte „Required Navigation Performance“ (RNP) Technologie, mit der die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) Mindestanforderungen an die erforderliche Navigationsleistung eines Luftfahrzeugs festgelegt hat. Eine 2023 am Flughafen Stuttgart neu eingeführte verkürzte RNP-Abflugroute wird von Eurowings-Flugzeugen genutzt, die dabei 2023 rund 26 Tonnen Treibstoff und damit 81 Tonnen CO₂ einsparen konnten. Das treibstoffsparende RNP-Anflugverfahren nutzt auch Austrian Airlines am Flughafen Wien. Das Verfahren hat zudem Einfluss auf die Lärmemissionen. Die Lufthansa Group engagiert sich seit 1994 in verschiedenen Vorhaben für die Atmosphären- und Klimaforschung. Im Rahmen der europäischen Forschungsinfrastruktur „In-service Aircraft for a Global Observing System“ (I-AGOS) hat die Lufthansa Group in enger Zusammenarbeit mit ihren Forschungspartnern vom Karlsruher Institut für Technologie und vom Forschungszentrum Jülich ausgewählte Passagierflugzeuge mit Messinstrumenten ausgestattet, die auf Linienflügen Daten über den Zustand der Atmosphäre sammeln. Rund 300 Organisationen weltweit nutzen die frei zugänglichen Messdaten. Sie helfen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern, neue Erkenntnisse über die Atmosphäre und die Entwicklung des Klimas zu gewinnen und langfristige Veränderungen festzustellen. Der Airbus A350 „Erfurt“ von Lufthansa Airlines wird seit 2021 zur neuen Plattform für das IAGOS-CARIBIC (Civil Aircraft for the Regular Investigation of the atmosphere Based on an Instrument Container) -Messsystem umgebaut. 2023 konnte der zweite, wesentliche Projektmeilenstein erreicht werden. Das neu entwickelte Messsondensystem wurde erstmals am Flugzeug angebaut, um damit ein mit der Zulassungsbehörde abgestimmtes Flugprogramm zu absolvieren. Als letzter Schritt wird der neue Messgerätecontainer durch externe Forschungspartner der Lufthansa Group entwickelt und zugelassen. Ende 2024 soll ein Erstflug mit dem gesamten System durchgeführt werden. Lufthansa Group untersucht Maßnahmen zur Reduzierung der Gesamtklimawirkung: Im Rahmen der nationalen Luftfahrtkonferenz im September 2023 haben die deutschen Luftverkehrsgesellschaften Erprobungsflüge zur Vermeidung von klimawirksamen Kondensstreifen angekündigt. Lufthansa Airlines wird sich im Rahmen des seit 2022 laufenden Forschungsprojekts „D-KULT“ an diesen Flügen beteiligen. SWISS beteiligt sich an dem drei Jahre dauernden von der EU geförderten Projekt „CICONIA“, das sich seit Mitte 2023 mit den sogenannten Nicht-CO₂-Effekten, zum Beispiel Kondensstreifen und deren Reduzierung, befasst. In den beiden aufeinander abgestimmten Projekten „D-KULT“ und „CICONIA“ werden die für eine klimaoptimierte Flugplanung nötigen Datenquellen und IT-Anwendungen sowie die zugehörigen Prozesse zur Zusammenarbeit von Wetterdienst, Wissenschaft und Fluggesellschaften entwickelt und erprobt. Im Rahmen von zu definierenden gesetzlichen Regelungen zu den Nicht-CO₂-Klimawirkungen, wie zum Beispiel durch Kondensstreifen, unterstützt die Lufthansa Group seit Ende 2023 das DLR durch Expertise und Bereitstellung von Informationen bei der durch die europäische Kommission beauftragten Entwicklung eines Berichts- und Überprüfungssystems.	→ S. 84 → S. 84 → S. 85 f. → S. 86
	9.4/9.5	Umweltbelange/Aktiver Schallschutz/ Forschung und Innovation	Die Lufthansa Group beteiligt sich seit 2001 aktiv und kontinuierlich an Forschungsprojekten und setzt mit relevanten Anspruchsgruppen abgestimmte Maßnahmen zur Lärminderung um. Investitionen in moderne und damit leisere Flugzeuge: Die Lufthansa Group modernisiert ihre Flotte kontinuierlich. So sind die im Jahr 2023 neu in Betrieb genommenen Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900, Boeing 787-9 und Boeing 777F mit modernen Triebwerken ausgestattet und wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen älteren Baujahres. Für die Bestandsflotte werden lärmreduzierende Technologien eingesetzt. Gemeinsam mit Systempartnern werden optimierte Flugverfahren und Flugrouten entwickelt. 99,6 % der operativen Konzernflotte erfüllen Fluglärmstandard (10-Dezibel-Kriterium des ICAO-Kapitel-4-Standards).	→ S. 88 → S. 88 → S. 88 f. → S. 89 → S. 90

T201 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	10.2	Arbeitnehmerbelange/ Vielfalt und Chancengleichheit	Neue Projekte und Initiativen sollen den Anteil von Frauen mit Führungsverantwortung erhöhen: Im Rahmen des 2021 initiierten Vorstandsprojekts „Female Leadership Boost“ hat es sich die Lufthansa Group zur Aufgabe gemacht, das Thema Geschlechtervielfalt nachhaltig in der Führungskultur zu verankern. Neben einem festgesetzten Frauenanteil für engere Auswahllisten von Managementpositionen umfasst das Projekt ein breites Portfolio an individuellen Entwicklungsmaßnahmen für weibliche Talente, unter anderem spezielle Programme für Nachwuchs-Führungskräfte und Netzwerke zum gegenseitigen Erfahrungsaustausch. So wurde im November 2023 das achtmonatige Programm „NextUp Women“ eingeführt, um Frauen den nächsten Karriereschritt auf eine Führungsposition zu erleichtern und sie dabei zu fördern, indem sie sich in aufeinander aufbauenden Modulen unter anderem mit den Themen Führung sowie Stärken- und Schwächenanalyse beschäftigen. Frauenanteil in den Führungsebenen hat sich 2023 leicht erhöht. Insgesamt belief sich der Frauenanteil im Management der Lufthansa Group zum Jahresende 2023 auf 22,3 % im Vergleich zu 20,4 % im Vorjahr. Gemäß dem deutschen Führungspositionengesetz (FüPoG) betrug zum 31. Dezember 2023 der Anteil von Frauen in der Deutschen Lufthansa AG auf der ersten Führungsebene 9,7 % und auf der zweiten Führungsebene 17,8 % im Vergleich zu 9,4 % auf der ersten Führungsebene und 15,4 % auf der zweiten Führungsebene Ende 2022. Veranstaltung informiert über digitale Barrierefreiheit und unterstützt die Sensibilisierung für Inklusion. Alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group waren eingeladen, entweder vor Ort oder virtuell teilzunehmen. Rund 600 Interessierte nahmen das Angebot wahr. Vielfalt rückt als kulturförderndes Element in den Fokus. 2023 hat die Lufthansa Group das Kulturprogramm „Lufthansa Group Cultural Journey powered by Vielfalt“ gestartet. Es soll dazu beitragen, den kulturellen Zusammenhalt der einzelnen Airlines, Unternehmen und Geschäftsbereiche auszubauen. Um sowohl deutsch- als auch nicht deutschsprachigen Mitarbeitenden die Kommunikation zu erleichtern, bietet die Lufthansa Group seit 2023 die Möglichkeit, über eine digitale Lernplattform zwölf Sprachen zu lernen. Weiterhin werden alle Stellenbeschreibungen und Verträge seit 2023 auch auf Englisch veröffentlicht beziehungsweise bereitgestellt. Um die Internationalisierung im Konzern weiter voranzutreiben, wurden in den Talent- und Nachwuchsprogrammen Zielquoten zum Anteil von Teilnehmenden von Ländern außerhalb der Heimatmärkte festgelegt. 2023 wurden die Zielquoten von 30 % in Nachwuchsprogrammen und 10 % in internen Talentprogrammen bereits erreicht. Das 2023 eingeführte Talentprogramm „Globalists“ soll ausländische Leistungsträgerinnen und Leistungsträger mit Interesse an einer Rotation in die Heimatmärkte (DACHB) identifizieren und förderte hiermit im Berichtsjahr bereits 72 globale Talente in ihrer Laufbahn. Lufthansa Group zeigt Haltung hinsichtlich Offenheit, Toleranz und Vielfalt. Mit der Marketingkampagne „The World Says Yes To You“, die 2023 in deutschen Großstädten mit Plakaten, in Magazinen, Tageszeitungen sowie in den sozialen Medien veröffentlicht wurde, positioniert sich Lufthansa Airlines als verlässliche Partnerin für die LGBTQ-Community und unterstreicht ihre Haltung für Offenheit, Toleranz und Vielfalt. Auch die ursprünglich auf sechs Monate befristete Sonderlackierung „Lovehansa“ des Airbus A320neo mit der Kennung D-AINY aus dem Jahr 2022 wurde entfristet und ergänzt nun dauerhaft die Flotte der Lufthansa Airlines. In der Lufthansa Group arbeiteten im Berichtsjahr Menschen aus insgesamt 162 verschiedenen Nationen.	→ S. 103 f.
				→ S. 104
				→ S. 104
				→ S. 103
				→ S. 104
				→ S. 104
	12.2	Umweltbelange/Klimaschutz/ Energie- und Treibstoffeffizienz	Treibstoffeffizienz (siehe SDG 13.1)	→ S. 104
		Umweltbelange/Klimaschutz	Intermodale Transportangebote zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group werden ausgebaut. 2023 wurde die Frequenz des Kooperationsdienstes mit der Österreichischen Bundesbahn zwischen Wien und Salzburg erhöht. So konnte kompensiert werden, dass die Flugstrecke auf derselben Route nach der Pandemie nicht wieder aufgenommen wurde. Außerdem wurde die Kooperation mit der Deutschen Bahn mit Augsburg und Siegburg/Bonn um zwei Ziele erweitert.	→ S. 83
	12.4	Umweltbelange/Abfallmanagement	Rahmenkonzept zur systematischen Reduktion von Bordabfällen und Förderung der Kreislaufwirtschaft bei allen Passagier-Airlines definiert Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik fokussieren sich auf Ressourcenschonung und Zirkularität	→ S. 90
	12.5	Umweltbelange/Abfallmanagement	Passagier-Airlines reduzieren Bordabfälle in allen Kategorien Lufthansa Cargo gestaltet die Abfalltrennung gemeinsam mit ihren Dienstleistern Neues Reststoffsammelzentrum der Lufthansa Technik optimiert die Abfallbewirtschaftung	→ S. 90 → S. 91f. → S. 93
	12.6	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement/ Beschaffungspraktiken	Nachhaltigkeit in der Lieferkette ist fest im Unternehmen verankert. Die Erwartungen der Lufthansa Group an ihre Lieferanten bezüglich sozialer, ökologischer und ethischer Verantwortung sind in einem Supplier Code of Conduct zusammengefasst, der auf der Internetseite der Lufthansa Group einsehbar ist.	→ S. 93 → S. 117
			Lieferanten-Risikomanagement berücksichtigt auch Anforderungen aus dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)	→ S. 117
		Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	Berichterstattungen der Lufthansa Group s. SDG 16.10	→ S. 118

T201 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	12.8	Kundenbelange/Produkt und Services	Bei der Gestaltung ihres Produkt- und Serviceangebots integriert die Lufthansa Group auch Nachhaltigkeitsaspekte, um der wachsenden Nachfrage nach nachhaltigeren Produkten gerecht zu werden. Dazu zählen Kompensations- oder Reduktionsangebote für durch Flüge entstandene CO ₂ -Emissionen, die Vermeidung von Abfällen und ein stetig wachsendes Angebot an intermodalen Reiseoptionen.	→ S. 95 f.
			Angebot an nachhaltigeren Produkten ist erweitert	→ S. 97 f.
 13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ	13.1	Umweltbelange/Klimaschutz	Emissionsminderungsziele sind Bestandteil der Vorstandsvergütung.	→ S. 81
			Lufthansa Group definiert zusätzlich eigene erweiterte Emissionsminderungsziele. Um ihrer Vorreiterrolle im Klimaschutz gerecht zu werden, hat die Lufthansa Group eigene, ambitioniertere CO ₂ -Minderungsziele definiert. Im Sommer 2022 wurde das CO ₂ -Reduktionsziel der Lufthansa Group erfolgreich durch die SBTi validiert. Die SBTi ist eine gemeinsame Initiative von CDP, United Nations Global Compact, World Resources Institute (WRI) und World Wide Fund for Nature (WWF), die branchenspezifische Kriterien für den Klimaschutz entwickelt, diese Kriterien in teilnehmenden Unternehmen anwendet und die entsprechenden Unternehmensziele validiert. Mit ihrer SBTi-Validierung war die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa mit einem wissenschaftlich fundierten CO ₂ -Reduktionsziel im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015. Weltweit gehört sie zu den ersten drei Airlines, deren Reduktionsziele durch die SBTi validiert wurden. Konkret hat sich die Lufthansa Group gemäß SBTi-Kriterien dazu verpflichtet, ihre CO ₂ -Intensität, das heißt ihre CO ₂ -Emissionen pro transportiertem Tonnenkilometer (Passagier- und Fracht), von 2019 bis 2030 um 30,6 % zu reduzieren. Dieses Ziel darf ausschließlich durch eine Reduktion des Kraftstoffverbrauchs oder durch die Substitution des fossilen Kraftstoffs durch SAF erreicht werden. Über die Reduktion gemäß den SBTi-Zielen hinaus beabsichtigt der Konzern, das selbst gesteckte Ziel einer Halbierung der Netto-CO ₂ -Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 2019 durch freiwillige Kompensation zu erreichen. Im Jahr 2050 will die Lufthansa Group CO ₂ -neutral sein.	→ S. 81
			Spezifischer CO ₂ -Ausstoß pro Passagierkilometer der Lufthansa Group sinkt auf neuen Bestwert.	→ S. 87
			Die absoluten CO ₂ -Emissionen aus der Verbrennung von Flugkraftstoff durch Flugzeuge der Lufthansa Group stiegen im Geschäftsjahr 2023 aufgrund der gestiegenen Nachfrage und des erweiterten Flugangebots um 16 % auf 26,8 Mio. Tonnen (Vorjahr: 23,1 Mio. Tonnen). Der CO ₂ -Ausstoß pro transportiertem Tonnenkilometer konnte um 2,8 Gramm auf 833,9 Gramm gesenkt werden (Vorjahr: 836,7 Gramm). Der spezifische CO ₂ -Ausstoß pro Passagierkilometer lag mit 88,4 Gramm um 1,8 % unter dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 90,0 Gramm). Bei diesen Angaben wird zwischen fossilem und biogenem CO ₂ nicht unterschieden.	
			2023 erreichte die Lufthansa Group hinsichtlich des zentralen KPIs der Science-based Targets Initiative (gemessen in Gramm CO ₂ pro Revenue-Tonnenkilometer) unter Berücksichtigung von biogenem SAF eine Verbesserung von 2,7 % gegenüber 2019.	
			Der Rückgang der spezifischen Emissionen der Konzernflotte gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus einem gestiegenen Sitzladefaktor sowie einem veränderten Streckenmix mit einer damit verbundenen strukturellen Erhöhung der durchschnittlichen Flugstreckenlänge. Längere Flugstrecken bewirken typischerweise niedrigere spezifische Emissionen, da Start und Landung mit ihren höheren Emissionen bei wachsender Flugdistanz immer weniger ins Gewicht fallen. Dennoch bleibt der Effizienzgewinn hinter den Erwartungen zurück. Längere Flugstrecken (Umwege) infolge konfliktbedingt gesperrter Lufträume führen zu höheren Treibstoffverbräuchen, wohingegen bei der Ermittlung der Tonnenkilometer weiterhin die Großkreisentfernung zugrunde gelegt wird und nicht die tatsächlich geflogenen Kilometer.	
			Die Lufthansa Group will in ihren Heimatmärkten bis 2030 auf CO ₂ -neutrale Mobilität am Boden umstellen.	→ S. 86
			Nutzung von Sustainable Aviation Fuels wird ausgebaut (siehe SDG 7.2).	
			Flottenerneuerung wird kontinuierlich vorangetrieben (siehe SDG 9.4).	
			Technische Maßnahmen werden für die bestehende Flotte entwickelt (siehe SDG 9.4).	
			Flugbetriebssteuerung wird mit künstlicher Intelligenz optimiert (siehe SDG 9.5)	
			67 im Jahr 2023 verfolgte Projekte zur Treibstoffeinsparung reduzieren CO ₂ -Emissionen deutlich. Hierdurch konnten im Berichtsjahr weitere 25.100 Tonnen CO ₂ -Emissionen dauerhaft vermieden werden. Die eingesparte Menge Kerosin von rund 8.000 Tonnen entspricht dem Verbrauch von circa 97 Hin- und Rückflügen auf der Strecke München-New York mit einem Flugzeug des Typs Airbus A350-900	→ S. 83 f.
			Effizientere Konzepte für Ab- und Anflug werden implementiert und Digitalisierung der Anflugtechnologien vorangetrieben (siehe SDG 9.5).	
			Fortschritte im „OPS Sustainability Program“ tragen zu den CO ₂ -Minderungszielen bei	→ S. 84
			Angebote zum nachhaltigeren Fliegen für Kundinnen und Kunden werden ausgeweitet	→ S. 85
			CO ₂ -Emissionen werden verpflichtend kompensiert (ICAO/CORSIA, EU-ETS, CH-EHS, UK ETS).	→ S. 84 f.
			Lufthansa Group gleicht freiwillig die CO ₂ -Emissionen der eigenen Dienstreisen aus. 2023 wurden hierfür 74.545 Tonnen CO ₂ über die Klimaschutzorganisation myclimate, Climate Partner, Squake und Climate Austria kompensiert.	→ S. 85

T201 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	13.1	Umweltbelange/Klimaschutz	Durch Elektromobilität oder den Einsatz anderer emissionsfreier Fahrzeuge will die Lufthansa Group bis 2030 eine CO ₂ -neutrale Mobilität in den Bodenprozessen erreichen. Hierfür wurden 2023 zusätzlich zu den großen Standorten die kleineren Standorte Berlin, Düsseldorf, Köln und Stuttgart in die Betrachtung aufgenommen und insgesamt 26 Vorfeldfahrzeuge als Elektrofahrzeuge angeschafft. Damit ist der Gesamtbestand an Elektrofahrzeugen an den genannten Standorten im Jahr 2023 auf 46 Fahrzeuge gestiegen. Dies entspricht einem Anteil von rund 4 % der gesamten operativen Fahrzeugflotte an diesen Standorten. Für die Dienstwagen der Lufthansa Group stieg 2023 die Anzahl der rein elektrisch betriebenen Dienstwagen der Lufthansa Group von 374 Fahrzeugen im Vorjahr (davon 255 in Deutschland) auf 554. Diese machen somit einen Anteil von 36 % aus.	→ S. 87
		Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität	Die Lufthansa Group hat ihr Mitarbeiterangebot für Elektromobilität bei Dienstwagen durch eine finanzielle Förderung für Elektrofahrzeuge ausgebaut. Durch diese Maßnahme waren im Berichtsjahr über 50 % der neu bestellten Dienstwagen vollelektrisch. Zusätzlich wurden 2023 im Parkhaus für Mitarbeitende des Lufthansa Aviation Center in Frankfurt 104 Ladestationen für Elektrofahrzeuge eingerichtet, insgesamt sind es in Deutschland 212. Neben dem Zuschuss zum Job-Ticket, das Mitarbeitenden seit vielen Jahren zur Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs angeboten wird, ermöglicht die Lufthansa Group Mitarbeitenden in Deutschland seit 2023 wieder ebenfalls ein Fahrradleasing. Rund 60.000 Mitarbeitende können dadurch ein Fahrrad zu günstigen Konditionen leasen. 2023 bestanden rund 4.000 Leasingverträge.	→ S. 100 f.
	13.2	Umweltbelange/Klimaschutz	Einheitlicher europäischer Luftraum soll Emissionen reduzieren.	→ S. 83
	13.3	Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	Unternehmerische Verantwortung ist fest in der Organisationsstruktur verankert: Das oberste Kontrollgremium im Bereich der nachhaltigen Unternehmensführung ist der Aufsichtsrat. Zum 1. Januar 2023 hat der Aufsichtsrat einen ESG-Ausschuss eingerichtet. Dieser soll den Aufsichtsrat, seine Ausschüsse und den Vorstand rund um die Themen Umwelt (Environment), Soziales (Social) und gute Unternehmensführung (Governance) beraten, die für eine wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung der Gesellschaft von wesentlicher Bedeutung sind.	→ S. 76 f.
			Die ESG-Strategie wird jährlich überprüft und im Rahmen von sogenannten „Strategic Roadmap Discussions“ mit dem Vorstand besprochen. 2023 standen der CO ₂ -Transitionsplan und unterstützende Maßnahmen im Vordergrund, wie zum Beispiel die Sustainable Aviation Fuel (SAF)-Strategie und Effizienzmaßnahmen im fliegerischen Bereich sowie am Boden. Darüber hinaus wurden auch die Aspekte der ab dem Geschäftsjahr 2024 erhöhten Berichtsanforderungen resultierend aus der erforderlichen Umsetzung der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) und deren Bedeutung für die Lufthansa Group vorgestellt.	→ S. 76 f.
			Externe Bewertungen: Nachhaltigkeitsmanagement der Lufthansa Group wird positiv und über dem Branchendurchschnitt bewertet.	→ S. 77
		Umweltbelange/Klimaschutz	Zur inhaltlichen Vertiefung umweltrelevanter Nachhaltigkeitsaspekte fand im Berichtsjahr eine sogenannte „Strategic Roadmap Discussion“ (SRD) statt, ein etabliertes Format, innerhalb dessen relevante strategische Themen mit dem Vorstand der Lufthansa Group diskutiert werden. Der inhaltliche Fokus lag auf den Handlungsfeldern „Niedrige Emissionen im Flugbetrieb“ inklusive der „Sustainable-Aviation-Fuel-Strategie“ (SAF-Strategie) sowie auf der Befassung mit der ESG-Risikolandschaft und den ab dem Geschäftsjahr 2024 erhöhten Berichtsanforderungen, die sich aus der Umsetzung der „Corporate Sustainability Reporting Directive“ (CSRD) für die Lufthansa Group ergeben.	→ S. 78
			Zahlreiche Maßnahmen und transparente Kommunikation unterstützen die Umsetzung der Umweltstrategie. Ermittlung des „Total Carbon Footprints“ der Lufthansa Group verwendet und jährlich von externen Gutachterinnen und Gutachtern auditiert. Der jährlich ermittelte und von externen Gutachterinnen und Gutachtern auditierte „Total Carbon Footprint“ sowie die Maßnahmen zur Reduzierung des Ressourcenverbrauchs und der CO ₂ -Emissionen werden unter anderem der globalen Non-Profit-Organisation CDP detailliert und transparent zur Verfügung gestellt. Als unterstützenden Bestandteil der Umweltstrategie verfolgt die Lufthansa Group auch kommunikative Ansätze. Die Kommunikationskampagne „#MakeChange-Fly“ wird durch eine Informationskampagne auf den Internetseiten der Lufthansa Group und diverse Veranstaltungen mit Informationscharakter für Unternehmenspartner, Kundinnen und Kunden und die Öffentlichkeit national und international ergänzt. Auch auf Social-Media-Kanälen wird unter Verwendung des Hash-tags #MakeChangeFly zu den Entwicklungen relevanter Nachhaltigkeitsaktivitäten Bezug genommen. Kontinuierlich informiert die Lufthansa Group unter diesem Motto auch Mitarbeitende über die Nachhaltigkeitsaktivitäten des Konzerns auf ihren internen Kommunikationskanälen.	→ S. 78 ff.
	13.1 - 13.3	Umweltbelange/Klimaschutz	Klimaschutzziele der Luftfahrtbranche werden von der Lufthansa Group unterstützt.	→ S. 81
			Intermodale Transportangebote zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group werden ausgebaut. 2023 wurde die Frequenz des Kooperationsdienstes mit der Österreichischen Bundesbahn zwischen Wien und Salzburg erhöht. So konnte kompensiert werden, dass die Flugstrecke auf derselben Route nach der Pandemie nicht wieder aufgenommen wurde. Außerdem wurde die Kooperation mit der Deutschen Bahn mit Augsburg und Siegburg/Bonn um zwei Ziele erweitert.	→ S. 83
		EU-Taxonomie	Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852	→ S. 120 ff.

T201 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	16.5	Geschäftsethik und Compliance/ Compliance Management und Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Code of Conduct gibt Rahmen für integres und verantwortungsbewusstes Handeln vor und ist über die Internetseite der Lufthansa Group abrufbar.	→ S. 110
			Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist integraler Bestandteil des Compliance Management Systems. Das Compliance Management System basiert, dem Prüfstandard des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW PS 980) folgend, auf den Säulen Compliance Kultur, Compliance Ziele, Identifizierung von Compliance Risiken, Compliance Programm, Compliance Organisation, Compliance Kommunikation und Compliance Überwachung.	→ S. 111
			Webbasierte Compliance Trainings schaffen Bewusstsein für Risiken.	→ S. 111
			2023 absolvierten insgesamt 39.824 Mitarbeitende in 168 Konzerngesellschaften webbasierte Compliance Trainings. Dies entspricht einer Teilnahmequote von 97,9 %.	→ S. 113
	16.10	Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	Risikobasierte Business Partner Due Diligence soll Integrität von Lieferanten und Dienstleistern sicherstellen	→ S. 112
			Für das Geschäftsjahr 2023 veröffentlicht die Deutsche Lufthansa AG eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c in Verbindung mit §§ 289b bis 289e HGB.	→ S. 74
			Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden im Berichtsjahr vom Management zustimmend zur Kenntnis genommen. Sie bilden die Grundlage für die Auswahl der zu berichtenden Aspekte und Sachverhalte in der vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.	→ S. 76
		Geschäftsethik und Compliance/ Compliance Management und Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Die Lufthansa Group berichtet verpflichtend nach der EU-Taxonomie-Verordnung sowie freiwillig nach TCFD, SASB und unter Bezugnahme auf die GRI-Standards.	→ S. 74
			Hinweisgeberkanäle ermöglichen die Abgabe von Hinweisen auf Compliance-Verstöße.	→ S. 112
			Insgesamt 81 Hinweise auf mögliche Unregelmäßigkeiten erhielt die Lufthansa Group im Berichtsjahr über die verschiedenen Kanäle. Davon waren 24 Compliance-relevant. Sieben Hinweise wurden im Rahmen des geschilderten Verfahrens detailliert untersucht.	→ S. 113
		Geschäftsethik und Compliance/ Verantwortungsvolles politisches Engagement	Bei ihrem politischen Engagement legt die Lufthansa Group Wert auf Transparenz. So ist das Unternehmen im Transparenzregister der EU unter der Nr. 0714344663-32 gelistet und im Lobbyregister des Deutschen Bundestags unter der Registrierung Deutscher Bundestag R001474 eingetragen. Mit dem an politische Entscheidungsträgerinnen und -träger gerichteten und der Allgemeinheit zugänglichen „Politikbrief“ veröffentlicht die Lufthansa Group regelmäßig ihre Position zu aktuellen politischen Fragestellungen und anstehenden Entscheidungen. 2023 wurden Themen rund um die Vereinheitlichung des europäischen Luftraums, den sogenannten „Single European Sky“, die neuen Lufthansa Group Tarife für nachhaltigeres Fliegen sowie die Voraussetzungen für einen möglichen Ausbau von SAF mittels eines „Book and Claim“-Systems erläutert.	→ S. 116
		Kundenbelange/Datenschutz und -sicherheit	Die Lufthansa Group verfügt in ihren Konzerngesellschaften über ein Datenschutzmanagementsystem entsprechend den Anforderungen des EU-weit einheitlichen Datenschutzes (EU-DSGVO). Der Konzern hat eine Datenschutzorganisation etabliert, die sich dezidiert um die Erfüllung der Rechte Betroffener und die Pflichten der Verantwortlichen kümmert. Hierzu wurden intern und extern gut erreichbare Anlaufstellen geschaffen und Prozesse etabliert, um beispielsweise Auskunftersuchen von Betroffenen fristgerecht erfüllen zu können. Aktuelle Informationen zur Verarbeitung personenbezogener Daten werden zudem auf den Internetseiten der Gesellschaften zur Verfügung gestellt. Die Mitarbeitenden der Lufthansa Group werden regelmäßig durch verpflichtende webbasierte Schulungen für Datenschutz und Datensicherheit sensibilisiert. Darüber hinaus soll Cyber-Risiken, deren Bedeutung durch die zunehmende Digitalisierung von Geschäftsprozessen gestiegen ist, umfassend vorgebeugt werden.	→ S. 94

T201 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
	17.16	Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	Bereits seit 2002 bekennt sich die Lufthansa Group zu den Prinzipien des UN Global Compact für eine nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung. Darüber hinaus unterstützt es die 2015 von den Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen verabschiedeten Sustainable Development Goals (SDGs) der Agenda 2030.	→ S.74
		Umweltbelange	Aktive Mitarbeit in nationalen und internationalen Verbänden und Nachhaltigkeitsinitiativen: Relevante Themen sind beispielsweise Klimaschutz, Schallschutz, Kreislaufwirtschaft oder Menschenrechte. Aktive Mitgliedschaften unterhält die Lufthansa Group zum Beispiel bei der International Air Transport Association (IATA), der Airlines for Europe (A4E), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), dem Bundesverband der Deutschen Luft- und Raumfahrtindustrie (BDLI, vertreten durch die Lufthansa Technik AG), dem Deutschen Aktieninstitut (DAI) sowie bei econsense, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft e.V. Über die Verbände steht die Lufthansa Group auch im direkten Austausch mit den nationalen Ministerien und EU-Gremien. Darüber hinaus ist SWISS Mitglied beim Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt Aerosuisse, und bei swisscleantech, dem schweizerischen „Wirtschaftsdachverband der klimatauglichen Wirtschaft“. Austrian Airlines ist Mitglied des Dachverbandes Aviation Industry Austria, der 2022 aus dem Österreichischen Luftfahrtverband (ÖLFV) und der Austrian Aeronautics Industries Group (AAIG) heraus gegründet wurde.	→ S.78
		Weitere Partnerschaften und Kooperationen (siehe SDG 9.4, 9.5 und 13.1–13.3)		



VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT DER ZUSAMMENGEFASSTEN NICHTFINANZIELLEN ERKLÄRUNG

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

Wir haben die nichtfinanzielle Erklärung der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, (im Folgenden die „Gesellschaft“), die mit der nichtfinanziellen Erklärung der Deutschen Lufthansa Group zusammengefasst ist, zusätzlich bestehend aus dem durch Verweisung als Bestandteil qualifizierten Abschnitt „Grundlagen des Konzerns“ des Lageberichts der Gesellschaft und des Konzernlageberichts für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 (im Folgenden der „nichtfinanzielle Berichterstattung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Sonstige Verweise auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Berichterstattung waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen

Berichterstattung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Berichterstattung) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „Anwendbarkeit und Angaben gemäß EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852“ des nichtfinanziellen Berichts niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) 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 nichtfinanzielle Berichterstattung abzugeben.



Vermerk des unabhängigen
Wirtschaftsprüfers

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 Berichterstattung der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Anwendbarkeit und Angaben gemäß der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852“ des nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist. Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren sonstige Verweise auf Angaben außerhalb des nichtfinanziellen Berichts.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Erlangung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern;
- Befragung relevanter Mitarbeitenden hinsichtlich der Auswahl der Themen für den nichtfinanziellen Bericht, der Beurteilung der Auswirkungen und Risiken sowie der Konzepte der Deutschen Lufthansa AG für die als wesentlich identifizierten Themen;
- Befragung relevanter Mitarbeitenden, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung sowie der Erstellung des nichtfinanziellen Berichts betraut sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung der Angaben im nichtfinanziellen Bericht relevant sind;
- Einsichtnahme in die relevante Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung relevanter Daten im Berichtszeitraum;
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im nichtfinanziellen Bericht;

– analytische Beurteilung von Angaben im nichtfinanziellen Bericht auf Ebene der Gesellschaft und des Konzerns;

– Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten sowie der entsprechenden Angaben im nichtfinanziellen Bericht;

– Beurteilung der Darstellung der Angaben im nichtfinanziellen Bericht.

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft und der Deutschen Lufthansa Group für den Zeitraum vom 01. Januar 2023 bis 31. Dezember 2023 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Anwendbarkeit und Angaben gemäß der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852“ des nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu den sonstigen Verweisen auf Angaben außerhalb des nichtfinanziellen Berichts ab.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.



Auftragsbedingungen und Haftung

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die beigefügten „Allgemeinen Auftragsbedingungen in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2017 (www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen).

Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Vermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

Eschborn/Frankfurt am Main, 5. März 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bösler
Wirtschaftsprüfer

Misko
Wirtschaftsprüfer



VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

ÜBER DIE PRÜFUNG DES VERGÜTUNGSBERICHTS NACH § 162 ABS. 3 AKTG

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Prüfungsurteil

Wir haben den Vergütungsbericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2023 daraufhin formell geprüft, ob die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG im Vergütungsbericht gemacht wurden. In Einklang mit § 162 Abs. 3 AktG haben wir den Vergütungsbericht nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung sind im beigefügten Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht worden. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf den Inhalt des Vergütungsberichts.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung des Vergütungsberichts in Übereinstimmung mit § 162 Abs. 3 AktG unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG (IDW PS 870 (09.2023)) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach dieser Vorschrift und diesem Standard ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers“ unseres Vermerks weitergehend beschrieben. Wir haben als Wirtschaftsprüferpraxis die Anforderungen des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet. Die Berufspflichten gemäß der Wirtschaftsprüferordnung und der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer / vereidigte Buchprüfer einschließlich der Anforderungen an die Unabhängigkeit haben wir eingehalten.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der Vorstand und der Aufsichtsrat sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Ferner sind sie verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob im Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht worden sind, und hierüber ein Prüfungsurteil in einem Vermerk abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung so geplant und durchgeführt, dass wir durch einen Vergleich der im Vergütungsbericht gemachten Angaben mit den in § 162 Abs. 1 und 2 AktG geforderten Angaben die formelle Vollständigkeit des Vergütungsberichts feststellen können. In Einklang mit § 162 Abs. 3 AktG haben wir die inhaltliche Richtigkeit der Angaben, die inhaltliche Vollständigkeit der einzelnen Angaben oder die angemessene Darstellung des Vergütungsberichts nicht geprüft.

Umgang mit etwaigen irreführenden Darstellungen

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, den Vergütungsbericht unter Berücksichtigung der Kenntnisse aus der Abschlussprüfung zu lesen und dabei für Anzeichen aufmerksam zu bleiben, ob der Vergütungsbericht irreführende Darstellungen in Bezug auf die inhaltliche Richtigkeit der Angaben, die inhaltliche Vollständigkeit der einzelnen Angaben oder die angemessene Darstellung des Vergütungsberichts enthält.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine solche irreführende Darstellung vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Eschborn/Frankfurt am Main, 5. März 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Bösser	Jansen
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer



ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

T202 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

		2023	2022 ⁸⁾	2021 ⁷⁾	2020	2019	2018 ⁶⁾	2017 ⁵⁾	2016	2015	2014 ⁴⁾
Gewinn- und Verlustrechnung Lufthansa Konzern											
Umsatz	Mio. €	35.442	30.895	16.811	13.589	36.424	35.542	35.579	31.660	32.056	30.011
Ergebnis											
Adjusted EBITDA	Mio. €	4.910	3.719	593	- 2.890	4.718	5.016	5.009	3.338		
Adjusted EBIT	Mio. €	2.682	1.520	-1.666	- 5.451	2.026	2.836	2.969	1.752	1.817	1.171
Adjusted EBIT-Marge	%	7,6	4,9	- 9,9	- 40,1	5,6	8,0	8,3	5,5	5,7	3,9
EBIT	Mio. €	2.669	1.419	- 2.316	- 7.353	1.857	2.974	3.297	2.275	1.676	1.000
Ergebnis vor Ertragsteuern	Mio. €	2.317	1.249	- 2.606	- 8.631	1.860	2.784	3.158	2.248	2.026	180
Ertragsteuern	Mio. €	- 380	- 239	413	1.865	- 615	- 588	- 784	- 445	- 304	- 105
Auf Aktionäre der Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	Mio. €	1.673	791	- 2.191	- 6.725	1.213	2.163	2.340	1.776	1.698	55
Wesentliche Aufwandspositionen											
Personalaufwand	Mio. €	8.344	7.277	6.328	6.436	9.121	8.811	8.172	7.354	8.075	7.335
Gebühren	Mio. €	4.487	3.730	2.155	1.796	4.523	4.457	6.357	5.736	5.651	5.265
Treibstoff	Mio. €	7.931	7.601	2.409	1.875	6.715	6.087	5.232	4.885	5.784	6.751
Abschreibungen	Mio. €	2.242	2.245	2.351	4.389	2.776	2.205	2.383	1.769	1.715	1.528
Zinssaldo	Mio. €	- 348	- 409	- 441	- 334	- 315	- 144	- 195	- 218	- 170	- 256
Bilanz Lufthansa Konzern											
Vermögensstruktur											
Langfristiges Vermögen	Mio. €	29.772	28.080	29.063	29.444	31.374	27.559	24.749	24.504	23.526	22.227
Kurzfristiges Vermögen	Mio. €	15.549	15.255	13.475	10.040	11.285	10.654	11.029	10.193	8.936	8.247
davon flüssige Mittel	Mio. €	8.265	8.301	7.666	5.460	3.385	3.235	3.948	3.937	3.093	2.738
Kapitalstruktur											
Eigenkapital	Mio. €	9.709	8.474	4.490	1.387	10.256	9.573	9.110	7.149	5.845	4.031
davon Gezeichnetes Kapital	Mio. €	3.063	3.060	3.060	1.530	1.224	1.217	1.206	1.200	1.189	1.185
davon Rücklagen	Mio. €	4.923	4.554	3.581	6.542	7.710	6.083	5.461	4.084	2.881	2.728
Fremdkapital	Mio. €	35.612	34.861	38.048	38.097	32.403	28.640	26.668	27.548	26.617	26.443
davon Pensionsrückstellungen	Mio. €	2.895	2.069	6.676	9.531	6.659	5.865	5.116	8.364	6.626	7.231
davon Finanzschulden	Mio. €	13.943	15.151	16.670	15.368	10.030	6.685	6.814	6.575	6.370	5.958
Bilanzsumme	Mio. €	45.321	43.335	42.538	39.484	42.659	38.213	35.778	34.697	32.462	30.474

T202 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

		2023	2022 ^{a)}	2021 ⁷⁾	2020	2019	2018 ^{a)}	2017 ⁵⁾	2016	2015	2014 ⁴⁾
Sonstige Finanzdaten Lufthansa Konzern											
Investitionen	Mio. €	3.609	2.425	1.356	1.312	3.666	3.805	3.529	2.231	2.568	2.773
davon Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	Mio. €	3.544	2.365	1.318	1.249	3.486	3.709	3.338	2.160	2.454	2.699
davon Finanzanlagen	Mio. €	65	60	38	63	180	96	191	71	114	74
Operativer Cashflow	Mio. €	4.945	5.168	399	- 2.328	4.030	4.109	5.368	3.246	3.393	1.977
(Adjusted) Free Cashflow ¹⁾	Mio. €	1.846	2.526	- 1.049	- 3.669	203	288	2.117	1.138	834	- 297
Kreditverschuldung											
Brutto	Mio. €	13.947	15.172	16.689	15.382	10.047	6.724	6.832	6.638	6.440	6.156
Netto	Mio. €	5.682	6.871	9.023	9.922	6.662	3.489	2.884	2.701	3.347	3.418
Lufthansa Aktie											
Aktienkurs ²⁾	€	8,05	7,77	6,18	7,72	11,71	14,06	21,92	8,76	10,39	9,87
Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ausgezahlt	Mio. €	359	-	-	-	-	380	377	234	232	-
Dividende vorgeschlagen/ausgezahlt	€	0,30	-	-	-	-	0,80	0,80	0,50	0,50	-
Wirtschaftliche Kennzahlen Lufthansa Konzern											
Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Umsatz)	%	6,5	4,0	- 15,5	- 63,5	5,1	7,8	8,9	7,1	6,3	0,6
Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern plus Zinsen auf Fremdkapital/Bilanzsumme)	%	6,4	4,0	- 5,1	- 20,8	5,3	7,8	9,9	7,3	7,3	2,0
Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	20,0	11,9	- 48,8	- 487,8	12,1	22,9	26,1	25,2	29,5	1,9
Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	23,9	14,7	- 58,0	- 622,3	18,1	29,1	34,7	31,4	34,7	4,5
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	21,4	19,6	10,6	3,5	24	25,1	25,5	20,6	18,0	13,2
Gearing (Nettokreditverschuldung plus bilanzierte Pensionsverpflichtungen/Eigenkapital)	%	88,3	105,5	349,6	1.402,5	129,9	97,7	87,8	154,8	170,6	264,2
Verschuldungsgrad (Nettokreditverschuldung/Bilanzsumme)	%	12,5	15,9	21,2	25,1	15,6	9,1	8,1	7,8	10,3	11,2
Innenfinanzierung (Cashflow/Investitionen)	%	137,0	213,1	29,4	- 177,4	109,9	108	152,1	145,5	132,1	71,3
Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA (ab 2017); Dynamische Tilgungsquote (bis 2016)	%	1,7	2,3	25,8	-	2,8	1,8	1,5	28,7	30,7	20,8
Umsatzeffektivität (Cashflow/Umsatz)	%	14,0	16,7	2,4	- 17,1	11,1	11,6	15,1	10,3	10,6	6,6
Adjusted ROCE (Adj. EBIT - 25 % Steuern)/Durchschnittlich eingesetztes Kapital ³⁾	%	13,1	7,6	- 7,4	- 16,7	6,6	10,6	11,9	7,0	8,3	5,4
Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte minus kurzfristiges Fremdkapital)	Mrd. €	- 4,2	- 2,5	- 1,2	- 4,6	- 4,7	- 5,6	1,6	- 0,8	- 3,5	- 2,7
Anlagevermögensintensität (Anlagevermögen/Gesamtvermögen)	%	65,7	64,8	68,3	74,6	73,5	72,1	69,2	70,6	72,5	72,9

T202 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

		2023	2022 ⁸⁾	2021 ⁷⁾	2020	2019	2018 ⁶⁾	2017 ⁵⁾	2016	2015	2014 ⁴⁾
Abschreibungsquote Flugzeuge/Reservetriebwerke (kumulierte Abschreibung/ kumulierte Anschaffungskosten)	%	61,0	60,1	58,8	55,9	50,7	51,7	52,5	49,7	51,6	51,4
Personalkennziffern											
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	110.264	106.889	107.643	125.207	137.784	134.330	128.856	123.287	119.559	118.973
Umsatz/Mitarbeiter	€	321.429	289.038	156.174	108.532	264.356	264.587	276.114	256.799	268.119	252.251
Personalaufwand/Umsatz	%	23,5	23,6	37,6	47,4	25,0	24,8	23	23,2	25,2	24,4
Leistungsdaten Lufthansa Konzern											
Fluggäste	Mio.	122,5	101,8	46,9	36,4	145,3	141,9	129,3	109,7	107,7	106
Angebote Sitzkilometer	Mio.	300.582	259.428	145.139	109.828	358.803	349.391	322.875	286.555	273.975	268.104
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	249.269	207.030	89.397	69.462	296.217	284.639	261.149	226.639	220.396	214.643
Sitzladefaktor	%	82,9	79,8	61,6	63,2	82,6	81,5	80,9	79,1	80,4	80,1
Angebote Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	15.497	14.194	11.867	10.560	17.379	16.349	15.754	15.117	14.971	14.659
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8.735	8.562	8.477	7.373	10.664	10.896	10.819	10.071	9.930	10.249
Fracht-Nutzladefaktor	%	56,4	60,3	71,4	69,8	61,4	66,6	68,7	66,6	66,3	69,9
Flüge	Anzahl	946.132	826.603	460.029	390.263	1.187.728	1.163.565	1.128.745	1.021.919	1.003.660	1.001.961
Verkehrsflugzeuge	Anzahl	721	710	713	757	763	763	728	617	600	615

¹⁾ Ab 2018 Adjusted Free Cashflow (Free Cashflow bereinigt um den IFRS 16-Effekt).

²⁾ Werte bis 2020 bereinigt um die Effekte aus der Ausgabe neuer Aktien im Rahmen der Kapitalerhöhung im September 2021.

³⁾ Ermittlung bis 2020: Adjusted ROCE (Adjusted EBIT plus Zinserträge auf Liquidität minus 25 % Steuern)/durchschnittlich eingesetztes Kapital.

⁴⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2014 wurden entsprechend der neuen Ausweisystematik rückwirkend angepasst.

⁵⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2017 wurden aufgrund des Restatements der Aktivierung von Triebwerkswartungsereignissen und IFRS 9 rückwirkend angepasst.

⁶⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2018 wurden aufgrund des Restatements für Kompensationszahlungen für Flugaussfälle und -verspätungen angepasst.

⁷⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2021 wurden aufgrund von Änderung der Kennzahlendefinition rückwirkend angepasst.

⁸⁾ Die Werte für das Geschäftsjahr 2022 wurden aufgrund der Umgliederung des Segments Catering in die angegebenen Geschäftsbereiche angepasst.

GLOSSAR

A

Adjusted EBIT

Führende Gewinngröße für die Unternehmensprognose. Es handelt sich hierbei um das EBIT (Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern) bereinigt um einmalige, nicht operative Einflüsse.

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.

C

Call-Option

Kaufoption, mit der man das Recht erwirbt, einen bestimmten Bezugswert innerhalb eines festgelegten Zeitraums zum vereinbarten Preis zu erwerben.

Cashflow

Kennzahl zur Beurteilung der Finanz- und Ertragskraft eines Unternehmens. Der Cashflow wird ermittelt aus dem Zufluss und Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Compliance

Compliance soll das rechtmäßige Verhalten eines Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter im Hinblick auf die Einhaltung relevanter gesetzlicher Ge- und Verbote sicherstellen.

D

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.

Durchschnittserlöse/Yields

Durchschnittlich pro Leistungseinheit erzielte Verkehrserlöse. Sie beziehen sich auf verkaufte Sitz-/Passagier- oder Tonnenkilometer, können aber auch für reine Mengeneinheiten – etwa pro Passagier oder Kilometer – ermittelt werden.

E

EBIT

Finanzkennzahl. Sie umfasst das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern. 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.

F

Free Cashflow

Finanzkennzahl. Sie zeigt die in der Berichtsperiode nach Abzug der für Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel verbliebenen Zahlungsmittel aus dem Operativen Cashflow.

H

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.



I

IATA

International Air Transport Association – Internationaler Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften.

J

Jet Fuel Crack

Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin.

K

Konsolidierungskreis

Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen werden.

L

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.

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).

M

MRO

Abkürzung (Maintenance, Repair and Overhaul) für die Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen.

N

Nettokreditverschuldung/Nettoliquidität

Finanzkennzahl. Sie zeigt die langfristigen Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel und der Wertpapiere des Umlaufvermögens.

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.

R

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 % Steuern verminderte EBIT wird dabei durch das durchschnittlich eingesetzte Kapital dividiert. Der dadurch errechnete Wert gibt die relative Verzinsung des eingesetzten Kapitals wieder.

S

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.

Streubesitz/Free Float

Anteil von Aktien eines Unternehmens, der von einer Vielzahl von Aktionären gehalten wird und ohne Beschränkungen an der Börse gehandelt werden kann.

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.



T

Total Shareholder Return

Finanzkennzahl. Sie zeigt die Rendite, die Anlegerinnen und Anleger aus der Steigerung des Börsenwerts beziehungsweise Aktienkurses plus die Dividendenzahlung erwirtschaftet. Den Total Shareholder Return ermittelt man aus: Schlusskurs des Berichtsjahres plus ausgezahlte 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.

U

Umsatzrendite

Finanzkennzahl. Sie gibt das Verhältnis von Ergebnis vor Ertragsteuern/Konzernergebnis zu Umsatzerlösen an.

V

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.

W

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

Bericht des Aufsichtsrats

G01	Ausschüsse des Aufsichtsrats	12

Lufthansa Aktie

G02	Analystenempfehlungen	15
G03	Aktionärsstruktur nach Nationalitäten	15

Grundlagen des Konzerns

G04	Struktur Lufthansa Group	18
G05	Leitbild der Lufthansa Group	19
G06	Finanzstrategie	23
G07	Anzahl der Mitarbeitenden	30
G08	Mitarbeitende nach Geschäftsfeldern	30
G09	Mitarbeitende nach Regionen	30

Wirtschaftsbericht

G10	Preisentwicklung Brent und Kerosin	35
G11	Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz	40
G12	Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	42
G13	Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen	45
G14	Adjusted Free Cashflow	46
G15	Cashflow und Investitionen	46
G16	Fälligkeitenprofil der Finanzverbindlichkeiten	47
G17	Bilanzstruktur	49

Geschäftsfelder

G18	Passagier-Airlines: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	55
G19	Logistik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	66
G20	Technik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge	69

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

G21	Relevante Sustainable Development Goals (SDG) der Lufthansa Group	75
G22	Aspekte, Sachverhalte und Leistungsindikatoren	76
G23	Nachhaltigkeitsratings	77
G24	Vier Säulen für den Klimaschutz	80
G25	Maßnahmen für aktiven Schallschutz	88

Chancen- und Risikobericht

G26	Risikomanagement bei der Lufthansa Group	125
G27	Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken	127
G28	Gesicherter Ölpreis Lufthansa Group 2024	138

Prognosebericht

G29	Entwicklung Branchennettoergebnis	144

Vergütungsbericht

G30	Jahresbonus 2023: Zielsetzung und Zielerreichung Adjusted EBIT	283
G31	Jahresbonus 2023: Zielsetzung und Zielerreichung Adjusted Free Cashflow	283
G32	Jahresbonus 2023: Nachhaltigkeitsziel „Kunde“	284
G33	Jahresbonus 2023: Nachhaltigkeitsziel „Mitarbeiter“	284
G34	Laufende LTI-Programme zum 31. Dezember 2023	286
G35	LTI 2023: Ziel Adjusted ROCE	287
G36	LTI 2023: Ziel Relativer Total Shareholder Return	288
G37	LTI 2023: Nachhaltigkeitsziel „Umwelt“	288



TABELLEN

Kennzahlen

T001	Kennzahlen Lufthansa Group	3
T002	Passagier-Airlines	4
T003	Logistik	4
T004	Technik	4

Bericht des Aufsichtsrats

T005	Individuelle Sitzungsteilnahme 2023	11

Lufthansa Aktie

T006	Kennzahlen zur Lufthansa Aktie	14
T007	Aktienkurs-Performance Lufthansa und Wettbewerber	14
T008	Daten zur Lufthansa Aktie	15

Grundlagen des Konzerns

T009	Berechnung Adjusted ROCE	24
T010	Entwicklung der Ratings	26
T011	Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA	26
T012	Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge	27
T013	Flottenbestellung Lufthansa Group	28

Wirtschaftsbericht

T014	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)	34
T015	Währungsentwicklung	34
T016	Zinsentwicklung	35
T017	Absatzentwicklung in der Luftfahrt	35
T018	Ergebnisentwicklung in der Luftfahrt	36
T019	Entwicklung Wesentlicher KPIs	37
T020	Umsatz und Erträge	40
T021	Aufwendungen	41
T022	Ergebnisstruktur Lufthansa Group	43
T023	Überleitung Ergebnisse	44
T024	Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group	48
T025	Entwicklung von Konzernergebnis, Eigenkapital Eigenkapitalquote und Eigenkapitalrendite	50
T026	Berechnung Nettokreditverschuldung	51

Geschäftsfelder

T027	Kennzahlen Passagier-Airlines	52
T028	Leistungsdaten Passagier-Airlines	54
T029	Operative Kennzahlen Passagier-Airlines	54
T030	Entwicklung der Verkehrsgebiete Passagier-Airlines	54
T031	Aufwendungen Passagier-Airlines	55
T032	Kennzahlen Lufthansa Airlines	56
T033	Kennzahlen SWISS	58
T034	Kennzahlen Austrian Airlines	60
T035	Kennzahlen Brussels Airlines	61
T036	Kennzahlen Eurowings	62
T037	Kennzahlen Logistik	64
T038	Leistungsdaten und operative Kennzahlen Logistik	65
T039	Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Cargo	66
T040	Aufwendungen Logistik	66
T041	Kennzahlen Technik	67
T042	Aufwendungen Technik	69
T043	Kennzahlen Catering	70
T044	Aufwendungen Catering	70
T045	Kennzahlen weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	71

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

T046	Zertifizierte Umweltmanagementsysteme der Lufthansa Group im Jahr 2023	79
T047	EU-Taxonomie – Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind	122
T048	EU-Taxonomie – Anteil des CapEx aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomie- konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind	123
T049	EU-Taxonomie – Anteil aus OpEx von Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomie- konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind	124

Chancen- und Risikobericht

T050	Top-Risiken Lufthansa Group	130

Prognosebericht

T051	Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP)	143
T052	Prognose wesentlicher KPIs	146

Erläuterungen zum Einzelabschluss

T053	Entwicklung der Verkehrsgebiete der Deutschen Lufthansa AG	156
T054	Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB	157
T055	Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB	159

Konzernabschluss

T056	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	161
T057	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	161
T058	Konzernbilanz – Aktiva	162
T059	Konzernbilanz – Passiva	162
T060	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	163
T061	Konzern-Kapitalflussrechnung	164

Allgemeine Angaben

T062	IFRS-Verlautbarung (mit Anwendungspflicht ab Geschäftsjahr 2023)	166
T063	IFRS-Verlautbarung (von EU übernommen)	167
T064	IFRS-Verlautbarung (bisher noch kein EU-Endorsement erfolgt)	168
T065	Wechselkurse	172
T066	Nutzungsdauern für Sachanlagen	173

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung

T067	Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen	182
T068	Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen	183
T069	Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	184
T070	Sonstige betriebliche Erträge	184



T071	Vertraglich vereinbarte Leasingzahlungen (Leasinggeber)	185	T097	Angaben zu Verlängerungsoptionen und variablen Leasingzahlungen	200	T119	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei ausländischen Gesellschaften	215
T072	Materialaufwand	185	T098	Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse	201	T120	Veränderung der versicherungs-mathematischen Annahmen	215
T073	Personalaufwand	185	T099	Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	201	T121	Zusammensetzung des Planvermögens	216
T074	Mitarbeitende	186	T100	Bilanzdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	202	T122	Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen	217
T075	Abschreibungen	186	T101	Ergebnisdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei	202	T123	Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen	218
T076	Sonstige betriebliche Aufwendungen	186	T102	Bilanzdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen	202	T124	Finanzierungsstand	218
T077	Beteiligungsergebnis	187	T103	Ergebnisdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen	202	T125	Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2022/2023	219
T078	Zinsergebnis	187	T104	Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter Gemeinschaftsunternehmen	203	T126	Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen	220
T079	Übrige Finanzposten	188	T105	Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter assoziierter Unternehmen	203	T127	Finanzschulden	220
T080	Ertragsteuern	188	T106	Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere	203	T128	Fälligkeitsanalyse von Leasingverbindlichkeiten	221
T081	Steuerüberleitungsrechnung	189	T107	Langfristige Ausleihungen, Forderungen und sonstige Vertragsvermögenswerte	203	T129	Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	221
T082	Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten	189	T108	Vorräte	204	T130	Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	221
T083	Aufgegebenes Geschäftssegment Catering – Umsatzerlöse nach Tätigkeitsbereichen	191	T109	Vertragsvermögenswerte	204	T131	Entwicklung des Bestands an Optionen und virtuellen Aktien	223
T084	Aufgegebenes Geschäftssegment Catering – Gewinn und Verlust	191	T110	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	204	T132	Beizulegende Zeitwerte der Optionsrechte und virtuellen Aktien zum 31.12.2022/31.12.2023	223
T085	Aufgegebene Geschäftsbereiche – Vermögenswerte und zugehörige Passiva	191	T111	Zum Verkauf stehende Vermögenswerte und zugehörige Passiva	205	T133	Referenzpreis	224
T086	Aufgegebenes Geschäftssegment Catering – Kapitalflussrechnung	192	T112	Eigen- und Fremdkapital	208	T134	Erwartete Volatilitäten	225
T087	Ergebnis je Aktie	192	T113	Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income)	208	T135	Vertragsverbindlichkeiten	225
Erläuterungen zur Konzernbilanz			T114	Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern	209	T136	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	226
T088	Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	193	T115	Leistungsorientierte Versorgungszusagen	212	T137	Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	226
T089	Werthaltigkeitsprüfungen 2022/2023	195	T116	Aufteilung der leistungsorientierten Zusagen	212	Erläuterungen zur Segmentberichterstattung		
T090	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	196	T117	Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer	213	T138	Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2022/2023	228
T091	Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten	197	T118	Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei deutschen Gesellschaften	214	T139	Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen	230
T092	Erläuterung der reparaturfähigen Flugzeugersatzteile	198				T140	Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern	231
T093	Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten	198						
T094	Zum Stichtag fest bestellte Sachanlagen	199						
T095	Nutzungsrechte	199						
T096	Erfolgswirksame Leasingaufwendungen	200						



Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

T141	Wesentliche nicht zahlungswirksame Erträge und Aufwendungen	232
T142	Finanzschulden 2022/2023	233

Sonstige Erläuterungen

T143	Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz	234
T144	Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz	235
T145	Nettoergebnis für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien	236
T146	Finanzschulden	236
T147	Fair Value-Hierarchie von Vermögenswerten	237
T148	Fair Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten	237
T149	Saldierungen von finanziellen Vermögenswerten	238
T150	Saldierungen von finanziellen Verbindlichkeiten	238
T151	Währungsexposure, Stand 2023	239
T152	USD-Investitionsexposure, gesichert in EUR	239
T153	Sensitivitätsanalyse nach Währungen	240
T154	Zinsexposure nach Zinssicherungen	240
T155	Nominalvolumen der Zinssicherungsgeschäfte	240
T156	Sensitivitätsanalyse nach Zinsniveau	241
T157	Treibstoffexposure	241
T158	Sensitivitätsanalyse des Treibstoffpreises	241
T159	Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente 31.12.2022/31.12.2023	242
T160	In Sicherungsbeziehungen designierte Grundgeschäfte	244
T161	Eigenkapitalüberleitungsrechnung für Cashflow Hedges	244
T162	Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten	245

T163	Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus nicht derivativen Finanzinstrumenten	245
T164	Risikovorsorgespiegel 2022/2023	247
T165	Wertminderungsmatrix für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	248
T166	Kreditrisikokonzentrationen von Kreditkartenforderungen	248
T167	Ratings der Wertpapiere – Fremdkapital	249
T168	Haftungsverhältnisse	249
T169	Zahlungsverpflichtungen aus noch nicht zugegangenen Nutzungsrechten	251
T170	Honorar des Abschlussprüfers	252
T171	Zusätzliche Honorare des Abschlussprüfers	252

Zusammensetzung des Konzerns

T172	Veränderungen Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.01.2023 bis 31.12.2023	253
T173	Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften	255
T174	An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen	256
T175	Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen	257
T176	Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	257
T177	Vorstandsvergütung (IFRS)	258
T178	Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2023	259
T179	Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2023	263
T180	Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2023	263
T181	Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2023	263
T182	Übrige Anteile zum 31.12.2023	264

Vergütungsbericht

T183	Übersicht der Änderungen am Vorstandsvergütungssystem	278
T184	Vorstandsvergütungssystem 2023	280
T185	Zielvergütung und relativer Anteil 2023 und 2022	281
T186	Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2020	282
T187	Jahresbonus 2023: Zielerreichung Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele	284
T188	Jahresbonus 2023: Individueller Leistungsfaktor	285
T189	Gesamtzielerreichung und Auszahlungsbeträge Jahresbonus 2023	285
T190	Bedingt zugeteilte Aktien LTI 2023 – Zuteilungskurs: 9,55 €	287
T191	LTI 2020: Finanzielle Ziele – Zielsetzung und Zielerreichung	289
T192	Zielerreichung Nachhaltigkeitsziel im LTI 2020	289
T193	Auszahlungsbeträge aus dem LTI 2020 – Gesamtzielerreichung 19,15 %	290
T194	Aktienbesitz der aktuellen Vorstandsmitglieder	290
T195	Pensionsanwartschaften nach HGB und IFRS	291
T196	Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – im Geschäftsjahr 2023 aktive Mitglieder des Vorstands	292
T197	Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – frühere Mitglieder des Vorstands	294
T198	Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 AktG – Mitglieder des Aufsichtsrats	295
T199	Vergleichende Darstellung der Veränderung der Vergütung des Vorstands, des Aufsichtsrats und der Belegschaft sowie der Ertragsentwicklung	297

Weitere Informationen

T200	GRI-Index	300
T201	Sustainable Development Goals (SDG)	305
T202	Zehn-Jahres-Übersicht	319



IMPRESSUM

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG
Venloer Str. 151-153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln, HRB 2168

Redaktion

Dennis Weber (Ltg.)
Patrick Winter
Malte Happel

Konzept und Gestaltung

RYZE Digital
www.ryze-digital.de

Zeichenerklärung

→ Querverweise
📄 Internetverweise

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

KONTAKT

Dennis Weber

Telefon: +49 69 696-28008

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 696-28008
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:
📄 www.lufthansagroup.com/investor-relations

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Geschäftsbericht 2023 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind erkennbar an zukunftsgerichteten Begriffen wie zum Beispiel „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“, „können“, „könnten“, „sollten“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrunde liegenden Erwartungen oder Annahmen könnten die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen.

Es besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den in den zukunftsgerichteten Aussagen vorhergesehenen Ergebnissen wesentlich unterscheiden. Lufthansa übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt nicht, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse bzw. Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Hinweis

Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Geschäftsbericht als Synonyme verwendet. Sämtliche Veränderungsangaben beziehen sich auf den Vorjahresvergleichszeitraum, sofern nicht anderweitig angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

FINANZKALENDER 2024

- 30. April** Veröffentlichung 1. Zwischenbericht Januar–März 2024
- 7. Mai** Hauptversammlung 2024 (virtuell)
- 31. Juli** Veröffentlichung 2. Zwischenbericht Januar–Juni 2024
- 29. Oktober** Veröffentlichung 3. Zwischenbericht Januar–September 2024

