

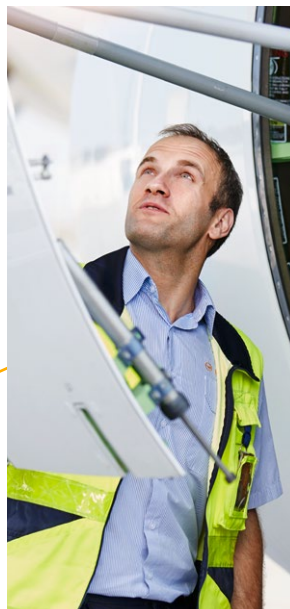


LUFTHANSA GROUP

Jahresabschluss 2023

CONNECTING

PEOPLE, CULTURES AND ECONOMIES
IN A SUSTAINABLE WAY



[lufthansagroup.com](https://www.lufthansagroup.com)
investor-relations.lufthansagroup.com

Jahresabschluss der

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln
31. Dezember 2023

INHALT

1	Bilanz
3	Gewinn- und Verlustrechnung
4	Anlagenspiegel
5	Anhang
5	Allgemeine Angaben
10	Erläuterungen zur Bilanz
10	Aktiva
12	Passiva
21	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
25	Sonstige Erläuterungen
28	Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand
29	Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder
30	Mandate der Vorstandsmitglieder
30	Ausschüsse des Aufsichtsrates
31	Aufstellung zum Anteilsbesitz
40	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
41	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
51	Impressum

Der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG und der Konzernlagebericht sind zusammengefasst und im Lufthansa Geschäftsbericht 2023 veröffentlicht. Der Jahresabschluss und der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasste Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2023 werden im Unternehmensregister veröffentlicht.

BILANZ

zum 31. Dezember 2023

T01 BILANZ - AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
Immaterielle Vermögensgegenstände		335	348
Flugzeuge	3	7.223	6.425
Übrige Sachanlagen		84	80
Finanzanlagen	4	22.760	16.376
Anlagevermögen	3	30.402	23.229
Vorräte	5	285	157
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6	584	423
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6	2.235	1.896
Wertpapiere	7	6.265	6.300
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	7	1.580	1.072
Umlaufvermögen		10.949	9.848
Rechnungsabgrenzungsposten	8	183	91
Aktive latente Steuern	9	4.091	4.151
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	10	54	-
Bilanzsumme		45.679	37.319

BILANZ

zum 31. Dezember 2023

T02 BILANZ - PASSIVA			
in Mio. €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
Gezeichnetes Kapital ¹⁾	11	3.063	3.060
Kapitalrücklage	12	312	306
Gewinnrücklagen	12	4.830	1.448
Bilanzgewinn/-verlust	31	3.383	-
Eigenkapital		11.588	4.814
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen		4.480	4.570
Steuerrückstellungen		444	384
Sonstige Rückstellungen		3.453	3.628
Rückstellungen	14	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	15	25.674	23.905
Rechnungsabgrenzungsposten		40	18
Bilanzsumme		45.679	37.319

¹⁾ bedingtes Kapital zum 31.12.2023 in Höhe von 428 Mio. EUR (Vorjahr: 428 Mio. EUR)

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

für das Geschäftsjahr 2023

T03 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2023	2022
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	19	14.180	11.720
Andere Betriebserlöse	20	1.454	1.107
Umsatzerlöse		15.634	12.827
Sonstige betriebliche Erträge	21	7.632	1.483
Materialaufwand	22	-10.294	-9.346
Personalaufwand	23	-3.661	-3.075
Abschreibungen	24	-426	-401
Sonstige betriebliche Aufwendungen	25	-2.987	-2.766
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		5.898	-1.278
Beteiligungsergebnis	26	812	754
Zinsergebnis	27	196	-1.797
Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens	28	-5	-535
Finanzergebnis		1.003	-1.578
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	29	-46	-23
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	29	-60	242
Ergebnis nach Steuern		6.795	-2.637
Sonstige Steuern	29	-30	-27
Jahresüberschuss/-fehlbetrag		6.765	-2.664
Verlustvortrag		-	-3.090
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	12	-3.382	-
Entnahmen aus der Kapitalrücklage		-	704
Entnahmen aus der gesetzlichen Rücklage		-	26
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen		-	5.024
Bilanzergebnis	31	3.383	-

ANLAGENSPIEGEL

T04 ANLAGENSPIEGEL

in Mio. €

	Entwicklung der Anschaffungskosten				Entwicklung der kumulierten Abschreibungen						Buchwerte		
	Stand 01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Umbuch- ungen	Stand 31.12.2023	Stand 01.01.2023	Zugänge	Abgänge	Zuschreib- ungen	Umbuch- ungen	Stand 31.12.2023	Stand 31.12.2022	Stand 31.12.2023
I. Immaterielle Vermögensgegenstände													
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	650	26	2	36	710	452	44	1	-	1	496	198	214
2. Geschäfts- oder Firmenwerte	103	-	-	-	103	31	10	-	-	-	41	72	62
3. Geleistete Anzahlungen	91	24	13	-36	66	13	5	13	-	2	7	78	59
	844	50	15	-	879	496	59	14	-	3	544	348	335
II. Flugzeuge													
1. Flugzeuge mit Zubehör	8.469	325	924	40	7.910	4.436	344	677	-	-	4.103	4.033	3.807
2. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.395	1.195	132	-39	3.419	3	-	-	-	-	3	2.392	3.416
	10.864	1.520	1.056	1	11.329	4.439	344	677	-	-	4.106	6.425	7.223
III. Übrige Sachanlagen													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	174	3	0	0	177	150	6	0	-	-	156	24	21
2. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	154	21	8	0	167	100	17	7	-	-	110	54	57
3. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2	5	0	-1	6	-	-	-	-	-	-	2	6
	330	29	8	-1	350	250	23	7	-	-	266	80	84
IV. Finanzanlagen													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.655	7.124	1.324	-	20.455	1.428	-	-	40	-	1.388	13.227	19.067
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	2.986	957	412	-	3.531	13	-	-	2	-	11	2.973	3.520
3. Beteiligungen	161	5	-	-	166	-	5	-	-	-	5	161	161
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	6	0	-	-	6	-	-	-	-	-	-	6	6
5. Sonstige Ausleihungen	57	0	17	-	40	52	0	13	1	-	38	5	2
6. Vorfinanzierung von Mietobjekten	4	-	0	-	4	-	-	-	-	-	-	4	4
	17.869	8.086	1.753	-	24.202	1.493	5	13	43	-	1.442	16.376	22.760
Summe	29.907	9.685	2.832	0	36.760	6.678	431	711	43	3	6.358	23.229	30.402

ANHANG

Deutsche Lufthansa AG 2023

Allgemeine Angaben

1. Grundlagen

Der Jahresabschluss der Deutsche Lufthansa AG, Köln, eingetragen beim Amtsgericht Köln unter der Registernummer HRB 2168, wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) sowie der ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) und der Satzung aufgestellt und vom Abschlussprüfer **EY GmbH & Co. KG** Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt am Main, geprüft. Als Mutterunternehmen des Konzerns Deutsche Lufthansa AG erstellt die Deutsche Lufthansa AG nach § 315e Abs. 1 HGB einen Konzernabschluss auf Grundlage der International Financial Reporting Standards (IFRS) wie sie in der EU anzuwenden sind.

Der Jahresabschluss wird in Mio. EUR aufgestellt. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Der Jahresabschluss und der Konzernabschluss werden im Unternehmensregister bekannt gemacht. Sie sind im Internet dauerhaft verfügbar unter <https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/publikationen/finanzberichte.html>.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Zur Verbesserung der Klarheit der Darstellung werden einzelne Posten der Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst und im Anhang aufgegliedert und erläutert. Aus dem gleichen Grund wurden die Angaben zur Mitzugehörigkeit zu anderen Posten und Davon-Vermerke ebenfalls an dieser Stelle gemacht. Um die Aussagefähigkeit des Abschlusses zu erhöhen, wird über das gesetzliche Gliederungsschema hinaus der Posten Flugzeuge gesondert ausgewiesen.

2. Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Aufstellung des Jahresabschlusses waren im Wesentlichen unverändert die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

UNTERNEHMENSFORTFÜHRUNG

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 Quarantäneregelungen 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.

Aktuelle weltweite sicherheitspolitische Entwicklungen, unter anderem der russische Angriffskrieg gegen die Ukraine, der Konflikt zwischen Israel und der Hamas, diverse Staatsstreich in Afrika, anhaltende Spannungen zwischen China und Taiwan und 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 Deutsche Lufthansa AG und Ansteigen 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 Personalengpässen in der Flugverkehrsbranche.

In den aktuellen Unternehmensplanungen wird für die Lufthansa Group für das Jahr 2024 ein Adjusted EBIT leicht über Vorjahr 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 der Gesellschaft auch vor dem Hintergrund der bestehenden Unsicherheiten über den weiteren Geschäftsverlauf für die nächsten 18 Monate als gesichert an. Auch Unsicherheiten, welche im Zusammenhang mit der öffentlichen und politischen Klimaschutzdiskussion bestehen, gefährden nach Auffassung des Managements diese Einschätzung nicht. Der Einzelabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

WESENTLICHE SCHÄTZANNAHMEN

Bei Anwendung der handelsrechtlich vorgegebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden müssen zahlreiche Einschätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, welche die Zukunft betreffen und naturgemäß nicht den später tatsächlich eintretenden Verhältnissen entsprechen müssen. Alle im Rahmen der Bilanzierung und Bewertung zugrunde gelegten Schätzungen und Annahmen werden jedoch fortlaufend überprüft und basieren entweder auf historischen Erfahrungen und/oder auf Erwartungen über das Eintreten künftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen kaufmännisch vernünftig erscheinen. Schätzungen und Annahmen, die bei der Ermittlung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden eine wesentliche Rolle spielen, werden im Rahmen der folgenden Beschreibung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wesentlicher Bilanzpositionen erläutert.

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 Deutschen Lufthansa AG 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 bilden dabei die Liquiditäts- und Ergebnisplanungen des Konzerns. Kritische Bilanzierungsbereiche, die durch die bestehenden Unsicherheiten bezüglich der zuvor genannten Krisen besonders stark betroffen sein können, sind:

- Die Werthaltigkeit der Beteiligungen, die in hohem Maße vom Erreichen der geplanten Ergebnisse abhängen.
- Die Werthaltigkeit der Flugzeuge.
- Die Werthaltigkeit der latenten Steuern. Aufgrund der zuvor beschriebenen krisenbedingten Unsicherheiten wurden zur Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern, insbesondere auf die entstandenen Verlustvorträge, Überlegungen über die Nutzungsmöglichkeiten angestellt.
- Finanzinstrumente die eine Bewertungseinheit bilden. Die Effektivität von Hedge-Beziehungen und die Notwendigkeit einer erfolgswirksamen Bewertung hängen von den mit Unsicherheit behafteten Annahmen über das Volumen der zukünftig anfallenden Grundgeschäfte (insbesondere Kerosinbedarf) ab.
- Die Bilanzierung von noch nicht genutzten Flugdokumenten sind auch vom Einlöse- bzw. Nutzungsverhalten der Kunden abhängig. Die Einschätzungen bezüglich dem Einlöse- und Nutzungsverhalten sind mit Unsicherheiten behaftet und spielen bei der Schätzung des voraussichtlichen Verfalls von Tickets eine Rolle.

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

In Anlehnung an die Devisenkurse der internationalen Börsen werden monatlich für Fremdwährungen interne Verrechnungskurse im Voraus festgelegt, die als Basis der Umrechnung von Fremdwährungsposten in EUR im Buchungsmonat dienen.

Währungsforderungen/-verbindlichkeiten, liquide Mittel und Rückstellungen werden grundsätzlich gemäß § 256a HGB zum Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag angesetzt. Für langfristige übrige Währungsforderungen/-verbindlichkeiten wird die Einhaltung des Niederst-/Höchstwertprinzips durch den Vergleich von Anschaffungs- und Bewertungskurs sichergestellt.

Die Anschaffungskosten der in Fremdwährung beschafften Anlagegüter – im Wesentlichen in US-Dollar fakturierte Flugzeuge – werden durch Umrechnung mit den im Zahlungszeitpunkt gültigen Währungskursen ermittelt. Kursgesicherte Zahlungen werden im Rahmen von Bewertungseinheiten aktiviert.

Die zum Ausgleich gegenläufiger Wertänderungen oder Zahlungsströme aus Zins-, Wechselkurs- und Treibstoffpreisisiken abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte sind in Erläuterung 18) dargestellt.

IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die immateriellen Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und generell linear über fünf Jahre oder die längere vertragliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Selbsterstellte immaterielle Vermögensgegenstände werden nicht aktiviert. Erworbene Start- und Landrechte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern nur bei dauerhafter Wertminderung.

Ein entgeltlich erworbener Geschäfts- oder Firmenwert wird grundsätzlich planmäßig über die erwartete Nutzungsdauer von drei bis 10 Jahren abgeschrieben. Diese basiert auf dem erwarteten Nutzen der erworbenen Geschäfte und wird insbesondere durch ökonomische Faktoren wie künftige Wachstums- und Gewinnerwartungen, Synergieeffekte und Mitarbeiterstamm bestimmt.

SACHANLAGEVERMÖGEN

Die planmäßigen linearen Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen werden – abhängig von der voraussichtlichen Nutzungsdauer – auf Basis der Anschaffungs- und Herstellungskosten errechnet. Zinsen für Fremdkapital werden dabei nicht als Teil der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten angesetzt.

- FLUGZEUGE

Neue Verkehrsflugzeuge werden linear über einen Zeitraum von 20 Jahren bis auf einen Restwert von fünf Prozent abgeschrieben.

Gebraucht erworbene Flugzeuge werden individuell in Abhängigkeit vom Alter im Erwerbszeitpunkt linear abgeschrieben. Flugzeuge, die zum Erwerbszeitpunkt jünger als 16 Jahre sind, werden bis zu einem Alter von 20 Jahren auf einen Restbuchwert von fünf Prozent abgeschrieben. Flugzeuge, die im Erwerbszeitpunkt älter als 16 Jahre sind, werden über vier Jahre ohne Berücksichtigung von Restbuchwerten abgeschrieben.

Flugzeuge befinden sich entweder im rechtlichen Eigentum oder werden von Flugzeugbesitzgesellschaften, an denen eine mittelbare oder unmittelbare Beteiligung besteht, oder von externen Dritten geleast. Geleaste Flugzeuge werden im Anlagevermögen ausgewiesen, wenn sie wirtschaftlich zugerechnet werden. Die wirtschaftliche Zurechnung erfolgt auf Grundlage der allgemeinen handelsrechtlichen Grundsätze und – soweit einschlägig – auf Grundlage der steuerlichen Leasingerlasse.

- ÜBRIGE SACHANLAGEN

Für Gebäude wird eine Nutzungsdauer zwischen 20 und 35 Jahren zugrunde gelegt, Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge beziehungsweise einer kürzeren Nutzungsdauer linear abgeschrieben. Betriebs- und Geschäftsausstattung wird bei normaler Beanspruchung über drei bis 14 Jahre linear abgeschrieben.

Abnutzbare bewegliche Vermögensgegenstände mit Anschaffungskosten bis 250 EUR werden im Zugangsjahr voll aufwandswirksam erfasst. Geringwertige Anlagegüter mit Anschaffungskosten zwischen 251 EUR und 1.000 EUR werden in einem jahresbezogenen steuerlichen Sammelposten aus Vereinfachungsgründen auch in der Handelsbilanz erfasst. Dieser wird über fünf Jahre linear abgeschrieben.

FINANZANLAGEN

Finanzanlagen werden zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung notwendiger Wertberichtigungen oder erforderlicher Wertaufholungen bilanziert. Bei nicht dauerhafter Wertminderung wird keine Wertberichtigung vorgenommen.

UMLAUFVERMÖGEN

Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden zu Anschaffungskosten bilanziert, Bestandsrisiken werden durch angemessene Abschläge berücksichtigt.

Die sonstigen Wertpapiere des Umlaufvermögens werden zu Anschaffungskosten oder ggf. nach § 253 Abs. 4 HGB zu niedrigeren Werten, die sich aus den Börsen oder Marktpreisen am Stichtag ergeben, angesetzt.

Kostenlos zugeteilte Emissionszertifikate werden zum Erinnerungswert, erworbene mit den Anschaffungskosten bilanziert.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt.

Beim übrigen Umlaufvermögen wird neben den erforderlichen Einzelwertberichtigungen aus erkennbaren Risiken dem allgemeinen Kreditrisiko durch eine pauschalierte Einzelwertberichtigung ausreichend Rechnung getragen. Die pauschalierte Einzelwertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen berücksichtigt bisherige Forderungsausfälle, Überfälligkeiten, Geschäftsmodell sowie Regionalität der Kunden.

VERMÖGENSVERRECHNUNG

Zur Erfüllung von Verpflichtungen aus der Altersversorgung, aus Altersteilzeitanprüchen und aus Lebensarbeitszeitkonten der Mitarbeitenden sind entsprechende Mittel in insolvenzgeschützten Fondsanlagen beziehungsweise Rückdeckungsversicherungen angelegt, die dem Zugriff der übrigen Gläubiger entzogen sind.

Die Deckungsvermögen werden zum beizulegenden Zeitwert unter Zugrundelegung von extern bereitgestellten Kursinformationen bewertet und mit den jeweils zugrundeliegenden Verpflichtungen verrechnet. Ergibt sich ein Verpflichtungsüberhang, wird dieser unter den Rückstellungen erfasst. Übersteigt der Zeitwert des jeweiligen Deckungsvermögens die korrespondierende Verpflichtung, erfolgt ein gesonderter Ausweis als „aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ auf der Aktivseite der Bilanz. Soweit die Zeitbewertung des jeweiligen Deckungsvermögens über den historischen Anschaffungskosten liegt, unterliegen die daraus resultierenden Erträge gemäß § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB der Ausschüttungssperre.

RÜCKSTELLUNGEN

Die Pensionsverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen auf Basis des Anwartschaftsbarwertverfahrens unter Verwendung der Heubeck Richttafeln 2018 G ermittelt. Neben einem angemessenen Fluktuationstrend werden dabei wie im Vorjahr ein Gehaltstrend von grundsätzlich 2,5 % sowie ein Rententrend von grundsätzlich 1 %, bei der Übergangsversorgung Cockpit von 2,5 % berücksichtigt.

Die Abzinsung erfolgt mit dem von der Bundesbank zum 31. Dezember 2023 veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt. Dieser liegt bei 1,82%. Der Zinssatz für die Bewertung zum 31. Dezember 2022 betrug 1,78%. Der Effekt aus dieser Zinssatzänderung wird im Zinsaufwand erfasst. Die Differenz zwischen den mit dem 10-Jahres- bzw. 7-Jahresdurchschnittszinssatz per 31. Dezember 2023 ermittelten Rückstellungsbeträgen ist ausschüttungsgesperrt. Der für die Ermittlung dieses Unterschiedsbetrages korrespondierende 7-Jahresdurchschnittszinssatz beträgt zum 31. Dezember 2023 1,74 % (Vorjahr: 1,44 %).

Versorgungsverpflichtungen aus kapitalmarktabhängigen bzw. versicherungsförmig rückgedeckten Altersversorgungszusagen werden zum beizulegenden Zeitwert der zugrundeliegenden Wertpapiere angesetzt, sofern dieser Wert den Barwert der Garantieleistung überschreitet.

Die Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen wird mit dem Erfüllungsbetrag angesetzt. Die Höhe des Erfüllungsbetrages ergibt sich aus den bis zum 31. Dezember 2023 ausstehenden Gehaltszahlungen, die in der Freistellungsphase fällig werden, sowie den

Aufstockungsbeträgen bestehend aus dem Gehaltsteil und den zusätzlichen Arbeitgeberbeiträgen zur gesetzlichen Rentenversicherung. Die Rückstellung wird unter angemessener Berücksichtigung biometrischer Wahrscheinlichkeiten und eines kurz- bis mittelfristigen Gehaltstrends von 4,1 % ermittelt. Die Abzinsung erfolgt auf Basis der durchschnittlichen vertraglichen Restlaufzeiten mit einem auf den 31. Dezember 2023 prognostizierten 7-Jahresdurchschnittszinssatz. Dieser beträgt 1,07 % (Vorjahr: 0,59 %).

Die übrigen Rückstellungen sind in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen anzusetzen. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem ihrer Restlaufzeit entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre abgezinst.

VERBINDLICHKEITEN

Die Verbindlichkeiten sind mit dem Erfüllungsbetrag passiviert.

LATENTE STEUERN

Temporäre oder quasi-permanente Differenzen zwischen den handelsrechtlichen und steuerlichen Wertansätzen von Vermögensgegenständen, Schulden und Rechnungsabgrenzungsposten oder aufgrund steuerlicher Verlustvorträge werden mit den unternehmensindividuellen Steuersätzen im Zeitpunkt des Abbaus der Differenzen bewertet und angesetzt. Aktive und passive Steuerlatenzen werden saldiert ausgewiesen. Dabei werden bei der Deutschen Lufthansa AG nicht nur die Unterschiede aus den eigenen Bilanzpositionen einbezogen, sondern auch solche, die bei ertragsteuerlichen Organtöchtern bestehen.

Steuerliche Verlustvorträge, die wahrscheinlich zukünftig genutzt werden können, werden in Höhe des latenten Steueranspruchs aktiviert. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche aus steuerlichen Verlustvorträgen nutzbar, das heißt werthaltig sind, wird auf die Ergebnisplanung der Gesellschaft zurückgegriffen. Für die Berücksichtigung latenter Steuern auf Verlustvorträge wird ein Fünfjahreszeitraum zu Grunde gelegt.

AUSÜBUNG BEWERTUNGSWAHLRECHTE

Für einen sich nach Saldierung von aktiven und passiven latenten Steuern insgesamt ergebenden Aktivüberhang in Höhe von 4.091 Mio. EUR wird zur besseren Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage vom Aktivierungswahlrecht nach § 274 Abs. 1 Satz 2 HGB Gebrauch gemacht.

Die Deutsche Lufthansa AG macht von dem Wahlrecht des Art. 28 (1) EGHGB Gebrauch, die mittelbaren Pensionszusagen für Mitarbeitende in den Ländern Deutschland,

Großbritannien, USA, Kanada und in der Schweiz nicht in der Bilanz auszuweisen. Bei der in Deutschland gewährten mittelbaren Pensionszusage handelt es sich um eine kongruent rückgedeckte Unterstützungskassen-Zusage. Die Pläne im Ausland sind nach den lokalen Bestimmungen vollständig ausfinanziert und es bestehen derzeit keine Nachschussverpflichtungen.

Treibstoffpreissicherungsgeschäfte zur Absicherung des künftigen Treibstoffbedarfs, Fremdwährungssicherungsgeschäfte zur Devisenkursabsicherung sowie Zinssicherungsgeschäfte für verzinsliche Finanzschulden werden zur besseren Darstellung der Ertragslage mit entsprechenden Grundgeschäften in Bewertungseinheiten nach § 254 HGB zusammengefasst. Die Ermittlung eines etwaigen drohenden Verlusts aus dem schwebenden Geschäft in Form der Bewertungseinheit erfolgt absatzmarktorientiert, so dass gemäß dem Grundsatz der verlustfreien Bewertung keine drohenden Verluste zu berücksichtigen sind, soweit aus dem künftigen Absatzgeschäft kein Verlust entsteht.

Anteilen, die durch Sacheinlage bzw. Sachagio erworben werden, werden als Anschaffungskosten im Regelfall der Zeitwert des Einlageobjekts beigemessen. Die Ermittlung des Zeitwerts erfolgt dabei üblicherweise mit Hilfe allgemein anerkannter Bewertungsmethoden (z.B. als Zukunftserfolgswert nach dem Discounted Cashflow-Verfahren) unter Anwendung der Grundsätze des IDW S 1.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

Aktiva

3. Anlagevermögen

Die Entwicklung der einzelnen Posten des Anlagevermögens im Jahr 2023 ist in einer gesonderten Übersicht dargestellt.

Neben den im Anlagenspiegel und in der Bilanz ausgewiesenen Flugzeugen wurden Fluggeräte, teilweise mit Besatzung, gechartert. Folgende im Wesentlichen von Konzerngesellschaften gemietete Flugzeuge sind für die Deutsche Lufthansa AG im Einsatz:

T05 ANZAHL GELEASTE FLUGZEUGE

Flugzeugtyp	31.12.2023	31.12.2022
Airbus A319-100	30	31
Airbus A320-200	34	29
Airbus A321-100	17	20
Airbus A321-200	41	38
Airbus A330-300	10	12
Airbus A340-300	17	17
Airbus A340-600	7	7
Airbus A350-900	5	5
Airbus A380-800	2	5
Boeing 747-400	8	8
Boeing 747-8	17	17
Bombardier CRJ 900	6	6
Embraer 190	9	9
Embraer 195	17	17
	220	221

4. Finanzanlagen

Die wesentlichen mittelbaren und unmittelbaren Beteiligungen der Deutschen Lufthansa AG sind in der Anlage Aufstellung des Anteilsbesitzes zum Anhang aufgeführt.

Im Geschäftsjahr hat die Deutsche Lufthansa AG eine Kapitalerhöhung bei ihrer 100%-Beteiligung Lufthansa Commercial Holding GmbH beschlossen und durchgeführt. In diesem

Zusammenhang hat die Deutsche Lufthansa AG das Stammkapital der Lufthansa Commercial Holding GmbH mittels einer Kapitalerhöhung durch Ausgabe eines Geschäftsanteils im Nennbetrag von 100 EUR erhöht und dabei den neuen Geschäftsanteil selbst übernommen. Als Gegenleistung für die Gewährung des neuen Geschäftsanteils erfolgte die Einbringung der Lufthansa Cargo-Aktien im Wege der Sacheinlage. Im Zuge dessen hat die Deutsche Lufthansa AG ihre Aktien an ihrer 100%igen Beteiligung Lufthansa Cargo AG abgetreten.

Im Geschäftsjahr hat die Deutsche Lufthansa AG eine weitere Kapitalerhöhung bei ihrer 100%-Beteiligung Lufthansa Commercial Holding GmbH beschlossen und durchgeführt. In diesem Zusammenhang hat die Deutsche Lufthansa AG das Stammkapital der Lufthansa Commercial Holding GmbH mittels einer Kapitalerhöhung durch Ausgabe von vier Geschäftsanteilen im Nennbetrag von jeweils 100 EUR erhöht und dabei die vier neuen Geschäftsanteile selbst übernommen. Als Gegenleistung für die Gewährung der vier neuen Geschäftsanteile erfolgte die Einbringung der Lufthansa Technik-Aktien im Wege der Sacheinlage. Im Zuge dessen hat die Deutsche Lufthansa AG ihre Aktien an ihrer 100%igen Beteiligung Lufthansa Technik AG abgetreten.

5. Vorräte

T06 VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Verbrauchsmaterial Flugzeuge	4	-
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	15	8
Emissionszertifikate	265	145
Waren	1	4
	285	157

6. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

T07 FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2023	davon Rest- laufzeit > 1 Jahr	31.12.2022	davon Rest- laufzeit > 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	584	-	423	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.004	-	997	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Be- teilungsverhältnis besteht	14	-	3	-
Sonstige Vermögensgegenstände	1.217	238	896	189
	2.819	238	2.319	189

Der Anteil an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen verbundene Unternehmen unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen beträgt 612 Mio. EUR (Vorjahr 681 Mio. EUR).

7. Wertpapiere und flüssige Mittel

Zum Bilanzstichtag sind Geldmarktfonds im Wesentlichen von Amundi, BNP Paribas und BlackRock in Höhe von 3.065 Mio. EUR (Vorjahr: 4.157 Mio. EUR) im Bestand. Zusätzlich hat die Deutsche Lufthansa AG im Februar 2023 in zwei Tranchen weitere 1,0 Mrd. EUR in den bei der HSBC INKA aufgelegten Fonds investiert, so dass sich zum Bilanzstichtag ein Bestand in Höhe von 3.200 Mio. EUR ergibt. Bei dem zum Marktwert bewerteten Fonds handelt es sich um Investmentvermögen im Sinne des § 1 Abs. 6 KAGB. Im Geschäftsjahr ist keine Ausschüttung erfolgt. Eine Beschränkung der Möglichkeit der täglichen Rückgabe besteht nicht. Ziel der Anlage ist das Vorhalten einer strategischen Liquidität.

Die Kassen- und Bankbestände bestehen fast ausschließlich aus Guthaben bei Kreditinstituten. Währungsguthaben in Höhe von 33 Mio. EUR (Vorjahr 36 Mio. EUR), mit deren Transfer in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist und die mit einem angemessenen Abschlag versehen wurden, werden als sonstige Vermögensgegenstände ausgewiesen.

In den Guthaben bei Kreditinstituten sind auch Termingelder in Höhe von 275 Mio. EUR mit einer Laufzeit von mehr als 90 Tagen enthalten.

8. Rechnungsabgrenzungsposten

Der Posten enthält im Wesentlichen eine Zahlung in Höhe von 92 Mio. EUR an die für die Triebwerkswartung verantwortliche Tochtergesellschaft Lufthansa Technik AG. Die Zahlung fiel im Zusammenhang mit der Umstellung des Wartungsvertrages von Eventbezogen auf Flatrate an, gleicht den Zustand der Triebwerksmotoren zum Zeitpunkt der Umstellung aus und wird über die Laufzeit des Vertrages ergebniswirksam aufgelöst. Weitere wesentliche Abgrenzungsposten sind Disagios auf die im Geschäftsjahr 2021 ausgegebenen Anleihen in Höhe von 18 Mio. EUR sowie gezahlte Leasingraten an externe und konzerninterne Flugzeug-Leasinggeber in Höhe von 25 Mio. EUR.

9. Aktive latente Steuern

Der Posten besteht aus dem Aktivüberhang nach Saldierung aktiver und passiver latenter Steuern auf temporäre oder quasi-permanente Differenzen zwischen Handels- und Steuerbilanz und auf steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 4.091 Mio. EUR. Sie teilen sich wie folgt auf:

T08 LATENTE STEUERFORDERUNGEN UND -VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2023		31.12.2022	
	aktivisch	passivisch	aktivisch	passivisch
Verlustvorträge	1.000	-	908	-
Anlagevermögen	324	76	369	45
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	74	-	79	0
Pensionsrückstellungen	2.288	0	2.333	0
übrige Rückstellungen	305	-	259	-
Verbindlichkeiten	8	1	77	0
Vorräte	169	-	171	-
Saldierung	-77	-77	-45	-45
	4.091	-	4.151	-

Aktive latente Steuern resultieren im Wesentlichen aus unterschiedlichen Wertansätzen von Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen, von sonstigen Rückstellungen, Anlagevermögen und Vorräten sowie auf steuerliche Verlustvorträge. Passive latente Steuern, die sich im Wesentlichen aus unterschiedlichen Wertansätzen auf Flugzeuge und übriges Sachanlagevermögen ergeben, werden von den aktiven latenten Steuern überkompensiert.

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen aus Verlustvorträgen bestehen noch steuerliche Verlustvorträge, für die in Höhe von 887 Mio. EUR (Vorjahr: 939 Mio. EUR) keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten.

Die Ermittlung der latenten Steuern erfolgt auf Basis von unternehmensindividuellen Steuersätzen für den steuerlichen Organkreis der Deutschen Lufthansa AG und liegt zwischen 24 und 31 %. Der jeweils verwendete Steuersatz umfasst Körperschaftsteuer, Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag.

10. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Der aktive Unterschiedsbetrag resultiert aus der Saldierung nach § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB von Altersversorgungsverpflichtungen mit Vermögensgegenständen, die ausschließlich der Erfüllung der Altersversorgungsverpflichtungen dienen und dem Zugriff aller übrigen Gläubiger entzogen sind. Bei den Vermögensgegenständen handelt es sich um Wertpapiere. Die in der nachfolgenden Tabelle angegebenen Bruttowerte beziehen sich nur auf die Teilpläne, für die sich zum Bilanzstichtag ein aktiver Unterschiedsbetrag ergibt, der nicht mit den Verpflichtungen aus anderen Teilplänen verrechnet werden kann.

T09 AKTIVER UNTERSCHIEDSBETRAG AUS DER VERMÖGENSVERRECHNUNG

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen aus Pensionszusagen	3.087	-
beizulegender Zeitwert des Sicherungsvermögens	3.141	-
Überschuss des Vermögens über die Verpflichtung aus Pensionszusagen (aktiver Unterschiedsbetrag)	54	-
Anschaffungskosten des Sicherungsvermögens	3.072	-

Passiva

11. 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.

Durch Kapitalerhöhung (Genehmigtes Kapital B) sind bei der Deutschen Lufthansa AG im Geschäftsjahr 2023 1.132.704 eigene Aktien zum Durchschnittskurs von 8,12 EUR entstanden. Dies entspricht 0,09 Prozent vom Grundkapital. 1.115.557 Aktien wurden an Mitarbeitende der Deutschen Lufthansa AG und 26 weitere verbundene Unternehmen und Beteiligungsgesellschaften aus der Ergebnisbeteiligung 2023 zum Kurs von 8,12 EUR übertragen. Die verbliebenen 17.246 Aktien waren zum Bilanzstichtag noch im Bestand.

AKTIONÄRSSTRUKTUR

Im Geschäftsjahr gab es keine Meldungen gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 8 AktG iVm § 33 Abs. 1 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) zu Veränderungen hinsichtlich der von Dritten gehaltenen Stimmrechtsanteile am Aktienkapital (Stand 31. Dezember 2023).

Zu weiteren Einzelheiten verweisen wir auf unsere Einzelveröffentlichungen der erhaltenen Stimmrechtsmitteilungen auf unserer Internetseite www.lufthansagroup.com/investor-relations.

12. Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält das Agio aus Kapitalerhöhungen und den aus der Ausgabe von Schuldverschreibungen für Wandlungsrechte zum Erwerb von Anteilen erzielten Betrag. Im Geschäftsjahr 2023 wurde das Agio aus einer Kapitalerhöhung für Mitarbeiteraktien in Höhe von 6 Mio. EUR eingestellt, so dass die Kapitalrücklage 312 Mio. EUR (Vorjahr: 306 Mio. EUR) beträgt.

Die anderen Gewinnrücklagen betragen 4.830 Mio. EUR (Vorjahr: 1.448 Mio. EUR).

13. Angaben zu ausschüttungsgesperrten Beträgen

Es besteht eine Ausschüttungssperre in Höhe von 4.700 Mio. EUR, die sich aus der Aktivierung latenter Steuern aus unterschiedlichen Wertansätzen zwischen Handels- und Steuerbilanz sowie auf Verlustvorträge in Höhe von 4.091 Mio. EUR, aus dem Unterschiedsbetrag zwischen dem auf die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen anzuwendenden 10-Jahresdurchschnittszinssatz gegenüber dem 7-Jahresdurchschnittszinssatz in Höhe von 158 Mio. EUR und aus der die Anschaffungskosten übersteigenden Bewertung der Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert (450 Mio. EUR) ergibt. Dem ausschüttungsgesperrten Betrag stehen zum Bilanzstichtag freie Gewinnrücklagen in Höhe von 131 Mio. EUR gegenüber.

14. Rückstellungen

T10 RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	4.480	4.570
Steuerrückstellungen	444	384
Andere sonstige Rückstellungen	3.453	3.628
	8.377	8.582

Für Mitarbeitende im Inland sowie für die ins Ausland entsandten Mitarbeitenden bestehen betriebliche Altersversorgungszusagen. Die Versorgungsansprüche sind überwiegend durch Dotierungen in externes, zugriffsbeschränktes Treuhandvermögen ausfinanziert. Daneben existieren Verpflichtungen aus Gehaltsumwandlungen, denen ebenfalls Deckungsvermögen gegenübersteht.

Für den Bilanzausweis werden die versicherungsmathematischen Verpflichtungen mit dem jeweiligen Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert am 31. Dezember 2023 saldiert. Die historischen Anschaffungskosten der jeweiligen Deckungsvermögen betragen zum 31. Dezember 2023 9.520 Mio. EUR, der beizulegende Zeitwert liegt zum Stichtag bei 9.727 Mio. EUR. Der versicherungsmathematische Erfüllungsbetrag zum 31. Dezember 2023 beträgt 14.153 Mio. EUR. Zum Bilanzstichtag sind 27 Mio. EUR als noch offenes Erstattungspotential des Deckungsvermögens der leistungsorientierten Pläne unter den Sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

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 in Deutschland beschäftigte Bodenmitarbeitende 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. Für ab dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeitende werden die Beiträge in das neue Modell am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das gesamte Versorgungsguthaben unter Garantie des Beitragserhalts auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1 % verrentet.

Für bis zum 5. Juli 2016 eingestellte Kabinen-Mitarbeitende bleiben die bis zum 30. Juni 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Juli 2016 erhalten die Mitarbeitenden Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit vom versorgungsfähigen Bruttoeinkommen in die betriebliche Altersversorgung. Für die betroffenen Mitarbeitenden wurde auf Basis der von den Tarifparteien festgelegten Parameter und Bewertungsmethoden zum 30. Juni 2016 eine Übergangsvorsorgung-Initialdotierung (ÜV-Initialdotierung) berechnet. Durch diese ÜV-Initialdotierung wurden alle gemäß dem Tarifvertrag „Übergangsvorsorgung für Kabinenmitarbeiter“ bestehenden Ansprüche der betroffenen Mitarbeiter 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 § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1 % verrentet.

Für vor dem 1. Januar 2017 eingestellte Cockpit-Mitarbeitende bleiben die bis zum 31. Dezember 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2017 erhalten die Mitarbeitenden Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in die betriebliche Altersversorgung. Für alle Mitarbeitenden besteht die Möglichkeit freiwilliger Eigenbeiträge. Das Kapital wird unter Garantie des Beitragserhalts am Kapitalmarkt bei einer gleichzeitig zugesagten Garantierendite in Höhe des jeweils gültigen Garantiezinses der Lebensversicherer (derzeit 0,25 % p. a.) angelegt. Im Versorgungsfall wird das auf den Konten vorhandene Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1 % verrentet.

Den Mitarbeitenden des Cockpit-Personals wird zusätzlich weiterhin eine Übergangsvorsorgung (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 (Endgehaltsplan). Während des Bezugs der Übergangsvorsorgung werden weiterhin Rentenansprüche gewährt. Seit dem Jahr 2021 liegt das kollektive Ausscheidealter für Pilotinnen und Piloten bei 60 Jahren.

Der Verpflichtungsumfang aus den kapitalmarktorientierten Komponenten der neu geregelten betrieblichen Altersversorgung für Boden-, Kabinen- und Cockpitmitarbeitende wird in Höhe des Zeitwerts der individuellen kursbewerteten Beitragskonten angesetzt, soweit dieser Wert den zugesagten Mindestbetrag überschreitet, und mit dem vorhandenen Planvermögen verrechnet. Der im Personalaufwand ausgewiesene Dienstzeitaufwand ergibt sich aus den Arbeitgeberbeiträgen.

Der Effekt aus Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen und gegenläufigem Ertrag aus der Umbewertung der Verpflichtung auf den im Vergleich zum vorjährigen Stichtag gestiegenen Rechnungszins in Höhe von 263 Mio. EUR wurde mit den Erträgen aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 815 Mio. EUR verrechnet.

T11 RÜCKSTELLUNGEN FÜR PENSIONEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen aus Pensionszusagen	14.153	13.563
beizulegender Zeitwert des Sicherungsvermögens	9.727	9.019
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	54	-
Nettowert der Verpflichtungen aus Pensionszusagen	- 4.480	- 4.544
Anschaffungskosten des Deckungsvermögens	9.520	9.803

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeit werden unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen. Mit den Verpflichtungen in Höhe von 105 Mio. EUR wird das Deckungsvermögen mit einem beizulegenden Zeitwert von 73 Mio. EUR verrechnet. Die historischen Anschaffungskosten des Deckungsvermögens liegen bei 78 Mio. EUR. Die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellung in Höhe von 0,6 Mio. EUR wurden mit Erträgen aus der positiven Marktbewertung des Deckungsvermögens in Höhe von 2,6 Mio. EUR verrechnet.

Für Kabinenmitarbeitende werden seit dem Jahr 2017 Zeitwertkonten geführt, deren Wert sich zum Bilanzstichtag auf 74 Mio. EUR beläuft und die mit einem Deckungsvermögen in Höhe von 74 Mio. EUR saldiert werden. Die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens liegen bei 73 Mio. EUR.

Die anderen Sonstigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Beträge für Flugzeug-Instandhaltungen (1.403 Mio. EUR), Ergebnisbeteiligungen (298 Mio. EUR), Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten (162 Mio. EUR), Drohverlustrückstellungen (82 Mio. EUR) und Rückstellung für Flugunregelmäßigkeiten (71 Mio. EUR).

Der wesentliche Anteil der Flugzeug-Instandhaltungsrückstellungen entfällt mit 1.082 Mio. EUR auf sogenannte End-of-Lease-Compensations. Diese sind in Abhängigkeit vom Wartungszustand des jeweils geleasteten Flugzeugs bei Rückgabe als Ausgleich an den im Wesentlichen konzerninternen Leasinggeber zu zahlen.

15. Verbindlichkeiten

T12 VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2023				31.12.2022			
	Gesamt	davon mit einer Restlaufzeit von			Gesamt	davon mit einer Restlaufzeit von		
		< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre		< 1 Jahr	1-5 Jahre	> 5 Jahre
Anleihen ¹⁾	6.216	1.116	4.600	500	6.817	717	4.750	1.350
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.272	790	482	-	1.432	182	1.250	-
Erhaltene Anzahlungen auf Flugdokumente	3.020	3.020	-	-	2.814	2.814	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.707	9.018	230	459	7.126	6.832	109	185
Übrige Verbindlichkeiten	5.459	2.450	1.801	1.208	5.716	2.079	1.985	1.652
davon Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	4	4	-	-	10	10	-	-
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	988	985	3	0	984	983	1	-
davon Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10	10	-	-	3	2	1	-
davon sonstige Verbindlichkeiten	4.457	1.451	1.798	1.208	4.719	1084	1.983	1.652
darin aus Steuern	68	68	-	-	50	50	-	-
darin im Rahmen der sozialen Sicherheit	19	19	-	-	3	3	-	-
	25.674	16.394	7.113	2.167	23.905	12.624	8.094	3.187

¹⁾ Anteil konvertibler Anleihen 600 Mio. EUR (Vorjahr: 600 Mio. EUR)

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 4,382 %. Sie kann in einem fünfjährigen Turnus gekündigt werden, das nächste Mal im Februar 2026.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sind 156 Mio. EUR durch Flugzeuge besichert. Der überwiegende Teil der übrigen sonstigen Verbindlichkeiten besteht in Höhe von 3.412 Mio. EUR aus Flugzeugfinanzierungen (Vorjahr: 3.893 Mio. EUR). Darunter sind Verpflichtungen aus Finanzierungs-Leasingverträgen gegenüber Zweckgesellschaften von 3.080 Mio. EUR durch die entsprechenden Flugzeuge besichert.

Sowohl im Geschäftsjahr 2023 als auch im Geschäftsjahr 2022 sind alle Zahlungsverpflichtungen und Auflagen aus den beschriebenen Darlehensverträgen erfüllt worden.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 117 Mio. EUR enthalten (Vorjahr 185 Mio. EUR).

16. Haftungsverhältnisse

T13 HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	2.840	1.669
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	847	224
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	1.060	1.272
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	855	981
davon gegenüber Joint Venture	202	285

Der Ausweis der Verbindlichkeiten aus Bürgschaften beinhaltet mit 1.978 Mio. EUR die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften zugunsten nordamerikanischer Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften. Die Verpflichtungen aus Bürgschaften waren nicht zu passivieren, da die vorliegenden Planungen der Gesellschaften keine Anhaltspunkte liefern, dass die zugrundeliegenden Verbindlichkeiten durch die Betankungs- und Abfertigungsgesellschaften voraussichtlich nicht erfüllt werden. Des Weiteren stehen diesem Betrag Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 1.920 Mio. EUR gegenüber. Wegen noch nicht vorliegender Jahresabschlüsse sind die vorgenannten Beträge zum Teil vorläufig.

Im Geschäftsjahr neu hinzugekommene Bürgschaften wurden zugunsten vollkonsolidierter Tochtergesellschaften ausgestellt und betreffen i.W. eine Aufstockung der Bürgschaft zugunsten der Fraport AG für die Lufthansa Cargo AG (454 Mio. EUR).

Von den Verbindlichkeiten aus den Gewährleistungsverträgen gegenüber verbundenen Unternehmen entfallen 852 Mio. EUR auf Garantien der Darlehensverbindlichkeiten zugunsten der Lufthansa Asset Management GmbH für verschiedene Flugzeugfinanzierungen.

Die Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen gegenüber Joint Venture beinhalten Bankgarantien aus der Finanzierung von zwei B777 Frachtflugzeugen, die für die Aerologic GmbH im Einsatz sind sowie weitere Bankgarantien zur Sicherstellung des operativen Geschäfts des Lufthansa Technik Joint Ventures EME Sp.z.o.o.

Im Übrigen wurde wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme in allen Fällen auf die Bildung von Rückstellungen verzichtet.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die finanziellen Verpflichtungen auf Basis von Bestellobligo und Darlehenszusagen ohne langfristig laufende Dauerschuldverhältnisse lagen zum Bilanzstichtag bei 23.222 Mio. EUR. Für Dauerschuldverhältnisse mit unterschiedlichen Laufzeiten von bis zu 30 Jahren entfielen auf das Berichtsjahr Aufwendungen in Höhe von 1.039 Mio. EUR.

BESTELLOBLIGO FÜR INVESTITIONEN

Das Bestellobligo für Investitionen im Sachanlagevermögen beträgt zum 31. Dezember 2023 19.384 Mio. EUR. Von den daraus resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden 15.540 Mio. EUR in den Jahren 2024 bis 2028 und 3.844 Mio. EUR in den Jahren 2029 bis 2032 fällig.

Zum Bilanzstichtag bestehen Übernahmeverpflichtungen von Gesellschaftsanteilen und Einlageverpflichtungen bei Beteiligungen in Höhe von 224 Tsd. EUR, Darlehenszusagen in Höhe von 3.513 Mio. EUR gegenüber verbundenen Unternehmen sowie Übernahmeverpflichtungen für Anteile an der Italia Trasporto Aereo S.p.A (ITA) aus dem noch nicht ausgeführten Kaufvertrag in Höhe von 325 Mio. EUR.

VERPFLICHTUNGEN AUS MIETVERTRÄGEN

Die Geschäftstätigkeit wird fast ausschließlich in gemieteten Räumen ausgeübt. Die Mietverträge laufen in der Regel bis zu zehn Jahre. Die Einrichtungen auf den Flughäfen Frankfurt und München sind zum Teil längerfristig, teilweise bis auf 30 Jahre gemietet und zum Teil von Lufthansa vorfinanziert. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr rund 201 Mio. EUR für Mieten aufgewendet.

Zur Optimierung der Finanzierungskosten werden regelmäßig Flugzeuge von verbundenen Unternehmen und externen Leasinggebern geleast. Auf längerfristige Operating Leasing-Verträge für Fluggerät mit Laufzeiten bis 2038 entfielen im Geschäftsjahr Aufwendungen in Höhe von 705 Mio. EUR, die als qualifizierte Annahme für jährlich zu zahlende Beträge aus diesen Dauerschuldverhältnissen herangezogen werden können. Die Operating Lease Aufwendungen fielen überwiegend gegenüber verbundenen Unternehmen an, 96 Mio. EUR (Vorjahr: 93 Mio. EUR) wurden an mehrere externe Leasinggeber gezahlt.

VERPFLICHTUNGEN AUS LANGFRISTIGEN WARTUNGSVERTRÄGEN

Wartungsverträge für Flugzeuge bzw. Flugzeugkomponenten sehen zur langfristigen Sicherung von Vertragskonditionen üblicherweise Laufzeiten über 15 Jahren vor. Aus bis zum Bilanzstichtag abgeschlossenen langfristigen Wartungsverträgen mit externen Dienstleistern

mit Laufzeiten bis 2039 entstanden im Geschäftsjahr Aufwendungen von 133 Mio. EUR. Von den aus den langfristig abgeschlossenen Wartungsverträgen resultierenden zukünftigen Zahlungsverpflichtungen werden bei planmäßigem Leistungsabruf 1.315 Mio. EUR in den Jahren 2024 bis 2028 und 2.362 Mio. EUR in den Jahren 2029 bis 2039 fällig.

18. Sicherungspolitik und Finanzderivate

Die Deutsche Lufthansa AG unterliegt als international tätiges Luftverkehrsunternehmen Risiken aus Wechselkurs- und Zinsschwankungen sowie Treibstoffpreisschwankungen in US-Dollar.

DEWEISENSICHERUNG

Im Hinblick auf Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft befindet sich die Deutsche Lufthansa AG im Wesentlichen beim US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Treibstoffzahlungen in einer Nettozahlerposition. In den übrigen Währungen liegen grundsätzlich Nettoüberschüsse vor. Als Hauptrisiken gelten hier der Chinesische Renminbi, der Schweizer Franken, das Britische Pfund, der Japanische Yen und die Indische Rupie. Abhängig von der Marktliquidität werden Währungsrisiken aus dem geplanten operativen Exposure in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften gesichert. Der Sicherungsgrad, der dabei anzustreben ist, ist in der konzerninternen Richtlinie festgelegt. Das Exposure zum Ende des Geschäftsjahres 2023 zeigt im operativen Geschäft in den größten Fremdwährungspositionen für die nächsten 24 Monate folgende Werte:

T14 OPERATIVES WÄHRUNGSEXPOSURE

31.12.2023 in Mio. €	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	-2.615	1.917	65.912	821	59.310
Exposure (EUR zum Kassakurs)	-2.363	244	423	947	644
Sicherungen (Währung)	986	-890	-19.534	-246	-9.585
Sicherungsgrad	38%	46%	30%	30%	16%
Sicherungskurs	1,08	7,48	146,42	0,88	91,11

Für operative Devisensicherungen werden prospektiv antizipative Macro Bewertungseinheiten nach § 254 HGB gebildet und nach der Einfrierungsmethode bilanziell abgebildet. Grundgeschäfte sind dabei die Nettoposition, nach jeweiliger Fremdwährung und Sicherungsmonat, aus zukünftigen, hochwahrscheinlichen Fremdwährungscashflows aus dem operativen Geschäft. Da der Zielsicherungsgrad der Sicherungen immer unterhalb der

gesamten Fremdwährungsexposures liegt, sind die abgeschlossenen Sicherungen grundsätzlich als effektiv anzusehen, so dass keine Drohverlustrückstellungen aus Bewertungseinheiten zu bilden sind. Für davon abweichend zum Stichtag nicht durch Grundgeschäftsexposure gedeckte externe Derivategeschäfte wurde eine Drohverlustrückstellung in Höhe von 45 Mio. EUR (Vorjahr: 30 Mio. EUR) gebildet.

Devisentermingeschäfte und -swaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkurven bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Devisenoptionen werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

Die folgende Tabelle beschreibt die Marktwerte externer Sicherungen für die Deutsche Lufthansa AG und ihre Tochtergesellschaften.

T15 OPERATIVE DEWEISENSICHERUNG

31.12.2023 in Mio. €	Nominal- volumen	Marktwert	Laufzeiten bis max.	Buchwert Sonst. Rück- stellungen
Externe Sicherungen	4.827	-76	01.11.2025	-45
Externe Sicherungen für Tochtergesellschaften	4.830	41	01.11.2026	-

SICHERUNG VON INVESTITIONEN

Die Währungssicherungsgeschäfte werden als Micro Hedges mit erwarteten Flugzeuglieferungen zu Bewertungseinheiten zum Ausgleich von währungsbedingten Preissteigerungsrisiken zusammengefasst und unter der Einfrierungsmethode bilanziell abgebildet. Flugzeugkäufe werden nur noch mit Termingeschäften gesichert. Das Exposure für Investitionen zum Jahresende 2023, das dazugehörige Sicherungsvolumen sowie die Auswirkungen der Sicherungsgeschäfte in den Anschaffungskosten von gesicherten Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T16 SICHERUNG VON INVESTITIONEN IN MIO.

Jahr	Exposure in USD	Sicherungsvolumen in USD	Marktwerte in EUR	Sicherungsgrad
2024	-3.497	2.995	135	86%
2025	-3.063	2.293	166	75%
2026	-2.493	1.626	102	65%
2027	-2.593	1.540	60	59%
2028	-2.113	1.085	-1	51%
2029	-1.421	546	-8	38%
2030	-1.192	448	-17	38%
2031	-508	119	-5	23%
2032	-87	-	-	0%
	-16.967	10.652	432	63%

ZINSSICHERUNG

Zur Absicherung der Zinsrisiken aus bilanzierten Anleihen, Darlehen und Leasingverbindlichkeiten werden geeignete Zinsswaps und kombinierte Zins-/ Währungsswaps mit externen Vertragspartnern abgeschlossen. Diese werden als Micro Hedges in Bewertungseinheiten zusammengefasst und unter der Einfrierungsmethode bilanziell abgebildet. Grund- und Sicherungsgeschäfte haben identische Laufzeiten bis maximal 2032. Da sich die gegenläufigen Zahlungsströme jeweils ausgleichen, wurden die Zinsswaps nicht bilanziert. Für drohende Verluste aus Zinssicherungsgeschäften ohne Grundgeschäft werden zum 31. Dezember 2023 Rückstellungen in Höhe von 2 Mio. EUR ausgewiesen.

Des Weiteren werden zwischen der Deutschen Lufthansa AG und den Tochtergesellschaften kombinierte Zins-/ Währungsswaps abgeschlossen, denen extern abgeschlossene Zins-/ Währungsswaps in gleicher Art, Höhe und Laufzeit gegenüberstehen. Auch diese werden als Micro Hedges in Bewertungseinheiten zusammengefasst. Grund- und Sicherungsgeschäfte haben identische Laufzeiten bis maximal 2032. Die abgesicherten Zahlungsströme gleichen sich vollständig aus, so dass die Bewertungseinheiten vollständig wirksam sind.

T17 ZINSSICHERUNG

31.12.2023 in Mio. €	Volumen Sicherungsgeschäft	Marktwert	Laufzeiten bis max.	Buchwert Sonst. Rückstellungen
Externe Sicherungen mit Grundgeschäft	3.683	-184	2032	-
Externe Sicherungen ohne Grundgeschäft	41	-2	2025	-2
Externe Sicherungen für Tochtergesellschaften	826	-	2032	-

Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsderivate entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente.

TREIBSTOFFSICHERUNG

Zum 31. Dezember 2023 stellt sich das Treibstoffexposure wie folgt dar:

T18 TREIBSTOFFEXPOSURE

		2024	2025
Treibstoffbedarf	Tsd. t	5.005	5.434
Sicherungen	Tsd. t	4.125	1.635
Sicherungsgrad	in %	82%	30%

Zur Absicherung der Preisrisiken aus dem künftigen Treibstoffbedarf werden geeignete Termingeschäfte, Bandbreitenoptionen und Sicherungskombinationen mit externen Vertragspartnern abgeschlossen. Diese werden zur besseren Darstellung der Ertragslage mit den Grundgeschäften als Macro Bewertungseinheiten zusammengefasst und unter der Einfrierungsmethode bilanziell abgebildet.

T19 TREIBSTOFFPREISSICHERUNG

31.12.2023	Volumen Sicherungsgeschäft in Tsd. t	Marktwert in Mio. €	Laufzeiten bis max.	Buchwert Sonst. Vermögensgegenstände in Mio. €
Sicherungskombinationen Treibstoff-Preissicherung	5.760	67	2.025	177
Crackswaps	447	12	2.024	0

Die Marktpreise von Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt. Die Marktwerte entsprechen jeweils dem Preis, zu dem ein unabhängiger Dritter die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument übernehmen würde.

FINANZINSTRUMENTE DES FINANZANLAGEVERMÖGENS

T20 BILANZPOSTEN - FINANZINSTRUMENTE

in Mio. €	Marktwerte 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2023
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	88	78
Sonstige Ausleihungen	1	1

Die Ausleihungen an verbundene Unternehmen in Fremdwährung setzen sich aus der im Jahr 2020 an die Air Trust AG begebenen Ausleihung sowie zwei weiteren Ausleihungen an die Airplus GmbH in GBP und USD zusammen. Zum Bilanzstichtag liegt der Marktwert der Ausleihung an die Air Trust AG bei 48 Mio. EUR, der Buchwert beträgt 40 Mio. EUR. Markt- und Buchwert der GBP Ausleihung an die Airplus GmbH liegen zum Bilanzstichtag bei jeweils 29 Mio. EUR, der Marktwert der USD Ausleihung an die Airplus GmbH liegt bei 11 Mio. EUR, der Buchwert bei 8 Mio. EUR.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

19. Erlöse aus Verkehrsleistungen

T21 VERKEHRSERLÖSE NACH STRECKEN

in Mio. €	2023	2022
Europa	5.318	4.648
Nordamerika	4.099	3.579
Asien/Pazifik	2.583	1.476
Südamerika	916	824
Afrika	788	687
Nahost	476	506
	14.180	11.720

T22 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

in Mio. €	2023	2022
Liniendienste	13.648	11.038
Charter	532	682
	14.180	11.720

20. Andere Betriebserlöse

Die anderen Betriebserlöse wurden zu 94 % in Europa erwirtschaftet (Vorjahr 91 %) und setzen sich wie folgt zusammen:

T23 ANDERE BETRIEBSERLÖSE

in Mio. €	2023	2022
Reiseleistungen (Provisionen/Gebühren)	410	298
Serviceleistungen	346	183
Matrix Allokation	223	214
Operating Lease Flugzeuge	153	166
Abfertigungsleistungen/Bordverkauf	120	108
Mieten für Grundstücke/Bauten	89	71
Personalüberlassung	23	17
Sonstige	90	50
	1.454	1.107

Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr begründet sich einerseits mit einer weiteren Belegung des Flugbetriebs, was sich im Wesentlichen in höheren Erlösen in den Reiseleistungen zeigt. Zum anderen schlägt sich in den Serviceleistungen die konzerninterne Verrechnung mit einer neu gegründeten Einheit nieder, die für die konzernübergreifende Neu- und Weiterentwicklung digitaler Produkte und Konzepte verantwortlich ist.

Aperiodische Umsatzerlöse betragen im Geschäftsjahr 289 Mio. EUR und sind im Wesentlichen auf die Auflösung nicht ausgeflogener Flugdokumente zurückzuführen.

21. Sonstige betriebliche Erträge

T24 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2023	2022
Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen	5.955	26
Kursgewinne aus Fremdwährungsbewertung	850	1.043
Auflösung von Rückstellungen	318	156
Schadenersatzleistungen	123	9
Erträge aus der Wertaufholung von Vermögensgegenständen	122	12
Übrige betriebliche Erträge	264	237
	7.632	1.483

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren insbesondere aus der Realisierung von Buchgewinnen aus den Einlagevorgängen im Zusammenhang mit der Lufthansa Cargo AG (2.998

Mio. EUR) und der Lufthansa Technik AG (2.929 Mio. EUR). Die Buchgewinne ergaben sich aus der Bemessung der zusätzlichen Anschaffungskosten der 100%igen Beteiligung an der Lufthansa Commercial Holding GmbH nach dem Zeitwert der eingelegten 100%igen 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. Hinsichtlich der Beschreibung der Einlagevorgänge im Einzelnen verweisen wir auf die Erläuterung 4, Seite 10.

Aperiodische Erträge belaufen sich im Geschäftsjahr auf 550 Mio. EUR und bestimmen sich im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen und Schadensersatzleistungen.

22. Materialaufwand

T25 MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2023	2022
Betriebsstoffe für Flugzeuge	3.963	3.792
Übrige Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	165	80
Aufwendungen für bezogene Leistungen	6.166	5.474
	10.294	9.346

Der Anstieg des Materialaufwands ist eine Folge des sich weiter stabilisierenden, operativen Geschäfts und betrifft in erster Linie Aufwendungen für Gebühren und Entgelte (+ 236 Mio. EUR), Technikleistungen (+ 177 Mio. EUR) und Treibstoff (+171 Mio. EUR).

Im Materialaufwand sind aperiodische Aufwendungen in Höhe von 47 Mio. EUR enthalten, die sich im Wesentlichen aus dem Technikaufwand ergeben.

23. Personalaufwand

T26 PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2023	2022
Löhne und Gehälter	2.659	2.353
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	1.002	722
davon für Altersversorgung	636	391
	3.661	3.075

T27 MITARBEITER IM JAHRESDURCHSCHNITT

	2023	2022
Bordpersonal im Einsatz	22.518	22.516
Bodenpersonal	12.518	11.314
	35.036	33.830
Personal in Ausbildung	47	28

Der Anstieg im Personalaufwand ist auf höhere Aufwendungen für Grundvergütungen (+223 Mio. EUR) zuzüglich darauf entfallende Sozialversicherungsbeiträge zurückzuführen. Die erhöhten Grundgehälter wirken sich auch auf den arbeitgeberfinanzierten Anteil der Altersversorgungszusagen aus, die im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls ansteigen.

Im Personalaufwand sind aperiodische Aufwendungen in Höhe von 11 Mio. EUR enthalten.

24. Abschreibungen

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände, Flugzeuge und übrige Sachanlagen sind im Anlagenspiegel aufgegliedert. Im Geschäftsjahr fielen außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 21 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR) an.

25. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

T28 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN		
in Mio. €	2023	2022
Kursverluste aus Fremdwährungsbewertung	839	981
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	207	190
Verkaufsprovisionen für Agenturen	204	178
Reiseaufwendungen	198	150
Aufwendungen für den Zahlungsverkehr (insb. Kreditkartenprovisionen)	190	164
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	167	150
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	167	148
Werbung und Verkaufsförderung	135	117
Matrix Allokation	134	138
Schulung / Training fliegendes Personal	77	55
Versicherungsaufwand für den Flugbetrieb	24	28
Wertberichtigungen / Abschreibungen auf Umlaufvermögen	35	42
Übrige betriebliche Aufwendungen	610	425
	2.987	2.766

Der Anstieg bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen geht in erster Linie auf die mittelbar mit dem Flugbetrieb zusammenhängenden Aufwendungen wie Verkaufsprovisionen, Reise- und Trainingsaufwand zurück.

Die übrigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten hauptsächlich in Anspruch genommene Call-Center-Dienstleistungen sowie verschiedene administrative Serviceleistungen, die an die Lufthansa Group Business Services GmbH ausgelagert wurden. Außerdem sind Aufwendungen aus der Verrechnung einer neu gegründeten Einheit enthalten, die für die konzernübergreifende Neu- und Weiterentwicklung digitaler Produkte und Konzepte verantwortlich ist.

Die aperiodischen Aufwendungen im laufenden Geschäftsjahr betragen 50 Mio. EUR und begründen sich im Wesentlichen damit, dass die tatsächlichen Aufwendungen die im Vorjahr gebildeten Rückstellungen überstiegen haben.

26. Beteiligungsergebnis

T29 BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2023	2022
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	836	1.414
Aufwendungen aus Verlustübernahme	308	930
Erträge aus Beteiligungen	284	270
davon von verbundenen Unternehmen	284	270
	812	754

Erträge/Aufwendungen aus Gewinnabführungsverträgen sind einschließlich Organsteuerumlagen/-gutschriften ausgewiesen.

Der Ertrag aus dem Gewinnabführungsvertrag mit der Tochtergesellschaft Lufthansa Commercial Holding GmbH ist u.a. mit einer außerplanmäßigen Abschreibung auf ihre Beteiligung Lufthansa Cargo AG belastet. Für die Beteiligung an der Lufthansa Cargo AG wurde aufgrund einer voraussichtlich dauernden Wertminderung eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 600 Mio. EUR vorgenommen. Die außerplanmäßige Abschreibung reflektiert den gegenüber dem Einbringungszeitpunkt (Mai 2023) zum Jahresende 2023 eingetrübten Ausblick für das Geschäft der Lufthansa Cargo AG unter Beachtung des handelsrechtlichen Gebots der vorsichtigen Bewertung.

Die Erträge aus Beteiligungen enthalten im Wesentlichen die aufgrund der phasengleichen Gewinnvereinnahmung abgegrenzten Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften für das Geschäftsjahr 2023.

27. Zinsergebnis

T30 ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2023	davon verbundene Unternehmen	2022	davon verbundene Unternehmen
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	113	113	41	40
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	261	102	163	35
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-178	-258	-2.001	-4
davon aus Aufzinsungen	-307	-	-90	-
davon aus Marktbewertung Deckungsvermögen	819	-	-1.598	-
	196	-43	-1.797	71

Das positive Zinsergebnis resultiert im Wesentlichen aus der im Vergleich zum Vorjahr positiven Marktentwicklung bei den für Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögen.

Im Zinsergebnis sind aperiodische Erträge in Höhe von 2 Mio. EUR enthalten.

28. Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens

Im Geschäftsjahr ist eine Wertberichtigung auf den Beteiligungsbuchwert der Verimi GmbH in Höhe von 5 Mio. EUR erfolgt.

29. Steuern

T31 STEUERN

in Mio. €	2023	2022
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	106	-219
davon latente Steuern	60	-242
Sonstige Steuern	30	27
	136	-192

Neben einem latenten Steueraufwand in Höhe von 60 Mio. EUR sind in den Steuern vom Einkommen und Ertrag im Saldo ein Aufwand in Höhe von 34 Mio. EUR für Ertragssteuernachzahlungen enthalten. Insgesamt sind in den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie in den sonstigen Steuern Posten für Vorjahre im Saldo von 37 Mio. EUR enthalten.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2024 wurde in Deutschland das Gesetz zur Gewährleistung einer globalen Mindestbesteuerung für Unternehmensgruppen verabschiedet.

Die Lufthansa Group fällt aufgrund der steuerlichen Ansässigkeit der Deutsche Lufthansa AG 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 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.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

30. Aufsichtsrat und Vorstand

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind auf Seite 28f angegeben.

Die Grundzüge des Vergütungssystems sowie die Höhe der Vergütung der einzelnen Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat sind im ausführlichen Vergütungsbericht im Geschäftsbericht dargestellt und näher erläutert.

Vorstand

Das System zur Vergütung der Mitglieder des Vorstands orientiert sich an der Größe, Komplexität und wirtschaftlichen Lage des Unternehmens sowie an seinen Zukunftsaussichten. Es orientiert sich ferner an der Unternehmensstrategie und schafft so einen Anreiz für eine erfolgreiche und nachhaltige Unternehmensführung. Gleichzeitig werden sowohl die Aufgaben und Leistungen des Gesamtvorstands und des jeweiligen Vorstandsmitglieds sowie die aktuelle Lage der Gesellschaft berücksichtigt. Aus diesem Grund basiert das Vergütungssystem auf transparenten, leistungsbezogenen und auf den Unternehmenserfolg sowie auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Parametern.

Die Vergütung der im Geschäftsjahr tätigen Vorstandsmitglieder setzt sich wie folgt zusammen:

T32 GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS

in Tsd. €	2023	2022
Grundvergütung	6.450	5.934
Sonstiges	1.250	1.193
Einjährige variable Vergütung	7.884	7.912
Mehrjährige variable Vergütung	997	1.217
Optionsprogramm ¹⁾	5.556	12.200
Gesamtbezüge	22.137	28.456
Personalaufwand Pensionszusagen	3.281	2.986

¹⁾ Beizulegender Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt

Die Vorstandsvergütung setzt sich aus folgenden Komponenten zusammen:

Erfolgsunabhängige Vergütung:

- **Fixe Jahresgrundvergütung.** Die Grundvergütung wird in zwölf gleichen Monatsraten ausgezahlt.
- **Versorgungszusagen.** Die Mitglieder des Vorstands erhalten eine Versorgungszusage auf der Basis eines beitragsorientierten Systems. Seit dem Geschäftsjahr 2019 wird jedem Vorstand während der Dauer des Anstellungsverhältnisses jährlich ein fester Betrag auf dem persönlichen Versorgungskonto gutgeschrieben.
- **Nebenleistungen.** Die Nebenleistungen beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen.

Erfolgsabhängige Vergütung:

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 ab, die Wachstumsanreize setzt unter Berücksichtigung der Bedeutung der Liquiditätssteuerung 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 und der im Rahmen der nichtfinanziellen Ziele ausgewählten Schwerpunktthemen für die variable Vergütung festgelegt. Der Aufsichtsrat hat dabei darauf geachtet, dass die Zielsetzungen anspruchsvoll und ambitioniert sind.

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. Zur Förderung einer langfristigen und nachhaltigen Unternehmensentwicklung ist die mehrjährige variable Vergütung und damit ein Großteil der variablen Vergütung an der Erreichung langfristig orientierter Ziele ausgerichtet. Dabei wird über die Berücksichtigung der

absoluten und relativen Aktienkursentwicklung eine enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit den Interessen der Aktionäre hergestellt.

Die laufenden Zahlungen an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betragen 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 56,2 Mio. EUR (Vorjahr: 60,1 Mio. EUR).

Aufsichtsrat

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 Anpassungen 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.

Der Aufwand für die fixe Vergütung des Aufsichtsrats betrug 2.965 Tsd. EUR für das Geschäftsjahr (Vorjahr: 2.170 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) vergütet. Die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen 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).

Im Berichtsjahr wurden, wie im Vorjahr, keine Kredite oder Vorschüsse an Mitglieder des Vorstands oder Aufsichtsrats gewährt.

31. Gewinnverwendungsbeschluss

Dem Abschluss liegt der Vorschlag zugrunde, den Bilanzgewinn in Höhe von 3.383 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) zur Zahlung einer Dividende von 0,30 EUR je Stückaktie (359 Mio. EUR) und zur Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen in Höhe von 3.024 Mio. EUR zu verwenden.

32. 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 Rating-Agenturen 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 scheidern zum 30. Juni 2024, Remco Steenbergem 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.

33. Entsprechenserklärung nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG geforderte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde vom Vorstand und Aufsichtsrat abgegeben und als Bestandteil der Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.lufthansagroup.com/entsprechenserklaerung dauerhaft öffentlich zugänglich gemacht.

34. Honorar des Abschlussprüfers

Das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar für den Abschlussprüfer setzt sich wie folgt zusammen:

T34 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2023	2022
Abschlussprüfungsleistungen	5,3	4,3
Andere Bestätigungsleistungen	0,4	0,5
Sonstige Leistungen	0,5	2,3
	6,2	7,1

Die Abschlussprüfungsleistungen beinhalten vor allem die Honorare für die Konzernabschlussprüfung, die prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses sowie die Jahresabschlussprüfungen der Deutsche Lufthansa AG und in den Konzernabschluss einbezogener Tochterunternehmen. Die unter den anderen Bestätigungsleistungen ausgewiesenen Honorare fielen für unterschiedliche Prüfungsleistungen wie zum Beispiel die Erstellung eines Comfort Letters für das laufende Euro Debt Issuance Programm der Deutschen Lufthansa AG oder eine Cloud Migration an. Unter die sonstigen Leistungen fallen im Wesentlichen Aufwendungen für die Beratungsleistungen im Zusammenhang mit dem Verkauf der LSG Sparte.

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
Arbeitnehmervertreterin ¹⁾
Stellvertretende Vorsitzende

Alexander Behrens

(bis 28. Juli 2023)
Flugbegleiter
Arbeitnehmervertreter ¹⁾

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
Arbeitnehmervertreter ¹⁾

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)

Gewerkschaftssekretär ver.di
Arbeitnehmervertreter ¹⁾

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
Arbeitnehmervertreter ¹⁾

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

¹⁾ Gewerkschaftsvertreterin/-vertreter gemäß § 7 Abs. 2 MitbestG.

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

MANDATE

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2023)

Karl-Ludwig Kley

- a) E.ON SE ³⁾ (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 SE ³⁾ (Vorsitz)

Thomas Enders

- b) GE Aerospace ³⁾, USA (seit 1. Dezember 2023)
Lilium NV ³⁾, Niederlande (Vorsitz)
Linde plc ³⁾, 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 gGmbH ²⁾
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 AG ³⁾

Marvin Reschinsky

- a) Eurowings GmbH (stellv. Vorsitz)

Britta Seeger

- a) Mercedes-AMG GmbH ¹⁾
Mercedes-Benz Mobility AG ¹⁾
- 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., Singapore (seit 26. Juni 2023)
smart Mobility International Pte. Ltd., Singapore
(seit 26. Juni 2023)

Astrid Stange

- b) Atos SE ³⁾, Frankreich

Angela Titzrath

- a) Evonik Industries AG ³⁾
Talanx AG ³⁾
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, 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.

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 Kerlosh		Ilja Schulz	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

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES – WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

T35 Wesentliche Beteiligungen

Name, Sitz	Anteil in %	Eigenkapital in Mio. € *	Ergebnis des letzten Geschäftsjahres in Mio. € *
Aerologic GmbH, Schkeuditz, Deutschland	50,00%	42	14
AFS Aviation Fuel Services GmbH, Hamburg, Deutschland	33,33%	4	2
Air Dolomiti Deutschland GmbH, München, Deutschland	100,00%	1	0
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca, Italien	100,00%	60	1
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, Peking, China	25,00%	74	-149
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia	50,00%	17	-3
Airline Marketing Services India Private Limited, Mumbai, Indien	100,00%	1	0
Airline Tariff Publishing Co., Dulles, USA	9,77%	n/a	n/a
AirPlus Finance S.à.r.l., Luxemburg, Luxemburg	0,00%	0	0
AirPlus International AG, Kloten, Schweiz	100,00%	22	2
AirPlus International Limited, London, Großbritannien	100,00%	18	3
AirPlus International S.r.l., Bologna, Italien	100,00%	28	6
AirPlus International Soluções de Pagamento Limitada, Sao Paulo, Brasilien	100,00%	0	0
AirPlus International, Inc., Alexandria, USA	100,00%	19	1
AirPlus Payment Management Co. Ltd., Shanghai, China	100,00%	49	-1
Airport Services Dresden GmbH, Dresden, Deutschland	100,00%	0	-1
Airport Services Leipzig GmbH, Schkeuditz, Deutschland	100,00%	0	-1
AirTrust AG, Kloten, Schweiz	100,00%	49	357
Albatros Financial Solutions GmbH, Köln, Deutschland	100,00%	1	0
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Köln, Deutschland	100,00%	6	8
amplimind GmbH, Hallbergmoos, Deutschland	51,00%	n/a	0
AO Aeromar, Moskau Region, Russische Föderation	49,00%	31	2
AO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russische Föderation	100,00%	2	1
ATLECON Fuel LLC, Atlanta, USA	14,29%	n/a	n/a
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00%	10	-3
AUS Fuel Company, LLC, Austin, USA	6,67%	n/a	n/a
Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%	211	127
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Bratislava, Slowakei	100,00%	-5	-2
Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Innsbruck, Österreich	100,00%	1	0
Austrian Asset Holding GP S.à r.l. i.L., Luxemburg, Luxemburg	100,00%	0	0
Austrian Asset Holding S.C.S. i.L., Luxemburg, Luxemburg	100,00%	2	7
AVIATION Data Hub GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%	0	0

Aviation Quality Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	5) 6) 9)	1
Aviation Services Network GmbH, Friedrichshafen, Deutschland	100,00%		0	5) 6) 9)	1
AviationPower GmbH, Hamburg, Deutschland	40,83%		-2	5) 6)	-10
Avionic Design GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		1	5) 6)	0 ⁹⁾
BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, USA	100,00%		30		2
Brussels Airlines SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00%		-199		38
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Büchenbeuren, Deutschland	100,00%		1	5) 6)	1
CB Customs Broker GmbH, Kelsterbach, Deutschland	100,00%		0	5) 6) 9)	1
Charlotte Fuel Facilities LLC, Charlotte, USA	10,00%	12)	n/a		n/a
Chelyabinsk Catering Service OOO, Chelyabinsk, Russische Föderation	26,00%		0	5) 6) 9)	0 ⁹⁾
City Airlines GmbH, München, Deutschland	100,00%		6		-18
Cockpitpersonal GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		53		-22
Delvag Versicherungs-AG, Köln, Deutschland	100,00%		60	5) 6)	6
Denver Fuel Company, LLC, Newark, USA	5,88%	12)	n/a		n/a
DLH Fuel Company mbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		7	5) 6)	4
DLH Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	10)	n/a ¹⁰⁾
DLH Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00%		n/a	10)	n/a ¹⁰⁾
Edelweiss Air AG, Zürich, Schweiz	100,00%		108		57
EFM - Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Freising, Deutschland	51,00%		3	5) 6) 7)	0 ⁹⁾
Egyptian Aviation Services Company (S.A.E.), Cairo, Ägypten	5,83%	12)	n/a		n/a
EME Aero Sp.z.o.o., Jasionka, Polen	50,00%		30	5) 6)	-11
Eurowings Aviation GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		8		10
Eurowings Digital GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		0	9)	1
Eurowings Europe GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		1		-1
Eurowings Europe Limited, St Julians, Malta	100,00%		6		1
Eurowings GmbH, Düsseldorf, Deutschland	100,00%		481		-12
Eurowings Technik GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		0	9)	-1
EW Discover GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		-9		27
Finairport Service S.r.l. i.L., Roma, Italien	100,00%	8)	0	5) 6) 9)	0 ⁹⁾
Flight Training Alliance GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00%		4	6) 7)	2
Flughafen München Baugesellschaft mbH, München-Flughafen, Deutschland	40,00%		0	5) 6) 9)	0 ⁹⁾
FLYdocs Inc. (Delaware Corp.), City of Wilmington, New Castle, USA	100,00%		n/a	10)	n/a ¹⁰⁾
FLYdocs India Private Limited, Vadoora, Indien	100,00%		n/a	10)	n/a ¹⁰⁾
FLYdocs Systems (MIDCO) Limited, Tamworth, Staffordshire, Großbritannien	100,00%		0	5) 6) 9)	0 ⁹⁾
Flydocs Systems (TOPCO) Limited, Staffordshire, Großbritannien	100,00%		6	5) 6)	0 ⁹⁾
FLYdocs Systems Limited, Tamworth, Staffordshire, Großbritannien	100,00%		0	5) 6) 9)	0 ⁹⁾
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00%		1	5) 6)	0 ⁹⁾
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	49,00%		1	5) 6)	0 ⁹⁾
FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co OG, Wien-Flughafen, Österreich	14,29%		n/a	10)	n/a ¹⁰⁾

Gen2 Systems Limited, Tamworth, Großbritannien	100,00%		7	^{5) 6)}	1
Germanwings GmbH, Köln, Deutschland	100,00%		46		15
Global Load Control (PTY) LTD, Kapstadt, Südafrika	100,00%		3	^{5) 6)}	1
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a ¹⁰⁾
Global Telesales Brno s.r.o., Brno, Tschechische Republik	100,00%		5	^{5) 6)}	0 ⁹⁾
Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada	100,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a ¹⁰⁾
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald, Deutschland	40,00%		42	^{5) 6)}	4
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München, Deutschland	40,00%		0	^{5) 6) 9)}	0 ⁹⁾
Group Engine Management GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		64		-40
Guangzhou Baiyun International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Guangzhou, China	30,00%		2	^{5) 6)}	-3
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sun Express), Antalya, Türkei	50,00%		198	⁵⁾	60
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		203		12
handling counts GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	1
Hawker Pacific Aerospace, Sun Valley, USA	100,00%		1		-6
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00%		191	^{5) 6) 7)}	35
help alliance gGmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	0 ⁹⁾
heyworld GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		3	^{5) 6)}	-4
Hydranten-Betriebs OHG, Frankfurt am Main, Deutschland	49,00%		17	^{5) 6)}	0 ⁹⁾
Idair GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		3	^{5) 6)}	-1
INAIRVATION GmbH, Edlitz-Thomasberg, Österreich	50,00%		0	^{5) 6) 9)}	0 ⁹⁾
IND Beteiligungs GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	0 ⁹⁾
Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania	61,99%		1	⁵⁾	0 ⁹⁾
In-Flight Management Solutions Latin America, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a ¹⁰⁾
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald, Deutschland	100,00%		20		1
Jettainer Americas, Inc., East Meadow, USA	100,00%		9		1
Jettainer GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		6		4
Kulinary Holding AG, Opfikon, Schweiz	40,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a ¹⁰⁾
LCAG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a ¹⁰⁾
LCAG Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a ¹⁰⁾
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		23		1
LG-LHT Aircraft Solutions GmbH, Hamburg, Deutschland	51,00%		11	^{5) 6)}	-15
LG-LHT Passenger Solutions GmbH, Hamburg, Deutschland	51,00%		6	^{5) 6)}	-17
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00%		6	^{5) 6)}	2
LHAMI LEASING LIMITED, Dublin, Irland	100,00%		2.278		147
LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland	100,00%		2.554		281
LHBD Holding Limited i. L., London, Großbritannien	100,00%	^{1) 8)}	0	⁹⁾	0 ⁹⁾
LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a ¹⁰⁾
LSG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a ¹⁰⁾
LSG Sky Chefs Hamburg GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		-3		0 ⁹⁾

LSG Sky Chefs Havacılık Hizmetleri A.S., İstanbul, Türkei	100,00%		-1	⁵⁾	0	⁹⁾
LSG Sky Chefs İstanbul Catering Hizmetleri A.S., İstanbul, Türkei	100,00%	⁴⁾	10	⁵⁾	0	⁹⁾
LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Embakasi District, Kenia	50,20%		-6	⁵⁾	-1	
LSG Sky Chefs UK Ltd. i.L., Orpington, Großbritannien	100,00%	⁸⁾	0	⁹⁾	0	⁹⁾
LSG/Sky Chefs Europe Holdings Ltd., Hounslow, Großbritannien	100,00%		-26		-27	
LSI Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a	¹⁰⁾
Luftfahrzeugverwaltungsgesellschaft GOAL mbH i.L., Grünwald, Deutschland	40,00%	⁸⁾	0	^{5) 6) 9)}	0	⁹⁾
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		264		-69	
Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		2.963		296	
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		849		104	
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		10	^{5) 6)}	1	
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		73		20	
Lufthansa Aviation Training GmbH, München, Deutschland	100,00%		143		7	
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Berlin, Deutschland	100,00%		5	^{5) 6)}	1	
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		1	^{5) 6)}	0	⁹⁾
Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon, Schweiz	100,00%		96		7	
Lufthansa Aviation Training USA Inc., Goodyear, USA	100,00%		13	^{5) 6)}	1	
Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	0	⁹⁾
Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., İstanbul, Türkei	100,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a	¹⁰⁾
Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		670		105	
Lufthansa Cargo Servicios Logísticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00%		5	^{5) 6)}	5	
Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	50,00%		1	^{5) 6)}	0	⁹⁾
Lufthansa CityLine GmbH, München-Flughafen, Deutschland	100,00%		283		-49	
Lufthansa Commercial Holding Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		5.376		597	
Lufthansa Consulting Brasil Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	99,90%		n/a	¹⁰⁾	n/a	¹⁰⁾
Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		7	^{5) 6)}	-1	
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		6	^{5) 6)}	-1	
Lufthansa Global Business Services Ltd., Bangkok, Thailand	100,00%		1	^{5) 6)}	0	⁹⁾
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	0	⁹⁾
Lufthansa Global Business Services Sp. z o. o., Krakow, Polen	100,00%		9	^{5) 6)}	2	
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Berlin, Deutschland	100,00%		7	^{5) 6)}	-10	
Lufthansa Group Business Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		70		-3	
Lufthansa Group Business Services Hong Kong Limited, Hong Kong, China	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	0	⁹⁾
Lufthansa Group Business Services Johannesburg (pty) Ltd., Gauteng, Südafrika	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	0	⁹⁾
Lufthansa Group Business Services New York LLC, Wilmington, Delaware, USA	100,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a	¹⁰⁾
Lufthansa Group Business Services Wien GmbH, Wien, Österreich	100,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a	¹⁰⁾
Lufthansa Group Digital Hangar GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		0	⁹⁾	0	⁹⁾
Lufthansa Group Immobilien GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		15		1	
Lufthansa Group Security Operations GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	-1	

LUFTHANSA GROUP TASTE & MORE GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	-2
Lufthansa HNA Technical Training Co., Ltd., Meilan Airport, Hainan, China	50,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a ¹⁰⁾
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00%		13		-12
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		34		-4
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG., Norderstedt, Deutschland	100,00%		35		3
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Tirana, Albanien	100,00%		2	^{5) 6)}	1
Lufthansa Industry Solutions Verwaltungs GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00%		270		-17
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Berlin, Deutschland	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	-2
Lufthansa International Finance (Netherlands) N. V., Amsterdam, Niederlande	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Job Services Norderstedt GmbH, Norderstedt, Deutschland	100,00%		2	^{5) 6)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich	100,00%		3		3
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 10, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	19		15
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 12, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	35		27
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 14, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	53		41
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	21		17
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	18		14
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 18, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	2		1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	2		1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	18		13
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	27		20
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 22, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	45		12
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 24, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	33		4
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 25, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	23		4
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 26, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	107		21
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	17		6
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	115		23
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	19		13
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	19		12
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	16		2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 32, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	76		12
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 33, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	29		1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 34, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	65		13
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 35, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	46		1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 37, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	217		16
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 38, Salzburg, Österreich	100,00%		40		-1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 39, Salzburg, Österreich	100,00%		31		3
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 40, Salzburg, Österreich	100,00%		94		-11
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 41, Salzburg, Österreich	100,00%		80		-7
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 42, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	120		8

Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 43, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	28		3
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 44, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	25		-2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 45, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	39		0 ⁹⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 46, Salzburg, Österreich	100,00%		27		-2
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 47, Salzburg, Österreich	100,00%		50		1
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 48, Salzburg, Österreich	100,00%		0	⁹⁾	0 ⁹⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 49, Salzburg, Österreich	100,00%		0	⁹⁾	0 ⁹⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 51, Salzburg, Österreich	100,00%		0	⁹⁾	0 ⁹⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 52, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	0	^{6) 9)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 53, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	0	^{6) 9)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 54, Salzburg, Österreich	100,00%	¹¹⁾	0	^{6) 9)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 55, Salzburg, Österreich	100,00%		0	^{6) 9)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 56, Salzburg, Österreich	100,00%		0	^{6) 9)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Leasing GmbH, Grünwald, Deutschland	49,00%		5	^{5) 6)}	1
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		707		165
Lufthansa Malta Blues General Partner GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Malta Blues LP, St. Julians, Malta	99,99%		-562		0 ⁹⁾
Lufthansa Malta Corporate Finance Limited, St. Julians, Malta	100,00%		184		2
Lufthansa Malta Finance Holding Limited, St. Julians, Malta	100,00%		211		12
Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00%		n/a	¹⁰⁾	n/a ¹⁰⁾
Lufthansa Malta Treasury Services Limited, St. Julians, Malta	100,00%		1		0 ⁹⁾
Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		8.751	^{5) 6)}	1
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		6		2
Lufthansa Seeheim GmbH, Seeheim-Jugenheim, Deutschland	100,00%		4		-2
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00%		2	^{5) 6)}	1
Lufthansa Services Philippines, Inc., Manila, Philippinen	100,00%		1	^{5) 6)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Super Star Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Berlin, Deutschland	100,00%	⁸⁾	-5	^{5) 6)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Systems Americas, Inc., Miami, USA	100,00%		5		4
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00%		4	^{5) 6)}	1
Lufthansa Systems FlightNav AG, Opfikon, Schweiz	100,00%		6	^{5) 6)}	2
Lufthansa Systems GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%		395		29
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Budapest, Ungarn	100,00%		6	^{5) 6)}	4
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Danzig, Polen	100,00%		7	^{5) 6)}	2
Lufthansa Technical Training GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		4	^{5) 6)}	-5
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey, Deutschland	100,00%		49		6
Lufthansa Technik AG, Hamburg, Deutschland	100,00%		2.021		305
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Holdings Ltd., Dublin, Irland	100,00%		149		1

Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Limited, Dublin, Irland	100,00%		455		54
Lufthansa Technik Budapest Repülögép Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn	100,00%		10		1
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00%		1	^{5) 6)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Technik Component Services LLC, Tulsa, USA	100,00%		37		5
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		35		-2
Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen, Deutschland	51,00%		2	^{5) 6)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Technik Landing Gear Services UK Limited, Kestrel Way, Hayes, Großbritannien	100,00%		-26		0 ⁹⁾
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		51		2
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		18		0 ⁹⁾
Lufthansa Technik Malta Limited, Luqa, Malta	92,00%		9		1
Lufthansa Technik Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00%		1	^{5) 6)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Technik Milan s.r.l., Somma Lombardo (VA), Italien	100,00%		4	^{5) 6)}	1
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Tulsa, USA	100,00%		256		-2
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Deutschland	100,00%		85		7
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51,00%		56		19
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	100,00%		17		1
Lufthansa Technik Services India Private Limited, New Delhi, Indien	100,00%		8	^{6) 7)}	0 ⁹⁾
Lufthansa Technik Shenzhen Co. Ltd., Shenzhen, China	80,00%		73		8
Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	75,10%		19		3
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland	100,00%		12	^{5) 6)}	1
Lufthansa Technik Vostok Services OOO, Moscow, Russische Föderation	100,00%		1	^{5) 6)}	0 ⁹⁾
Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	0 ⁹⁾
Lumics GmbH & Co. KG, Hamburg, Deutschland	50,00%		0	^{5) 6) 9)}	1
Lumics Verwaltungs GmbH, Hamburg, Deutschland	50,00%		0	^{5) 6) 9)}	0 ⁹⁾
Malta Pension Investments, St. Julians, Malta	0,00%	¹²⁾	n/a		n/a
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald, Deutschland	100,00%		134		13
Miles & More GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		-4		13
Montreal International Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	8,10%	¹²⁾	n/a		n/a
MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald, Deutschland	100,00%		22		4
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Arnstadt, Deutschland	50,00%		130	^{5) 6)}	7
N3 Engine Overhaul Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Deutschland	50,00%		0	^{5) 6) 9)}	0 ⁹⁾
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs-GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		502		0 ⁹⁾
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding-GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%	²⁾	186		8
ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien-Flughafen, Österreich	0,00%	³⁾	0	⁹⁾	0 ⁹⁾
OOO LSG Sky Chefs Rus, Moscow, Russische Föderation	100,00%		1	⁵⁾	0 ⁹⁾
Orlando Fuel Facilities LLC, Orlando, USA	5,88%	¹²⁾	n/a		n/a
Oscar Bravo GmbH, München, Deutschland	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	0 ⁹⁾
PHL Fuel Facilities LLC, Philadelphia, USA	10,00%	¹²⁾	n/a		n/a
Quinto Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald, Deutschland	99,73%		68		3

Quinto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald, Deutschland	94,80%		4	^{5) 6)}	0	⁹⁾
Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	51,00%		5	^{6) 7)}	1	
RPC West GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		0	⁹⁾	0	⁹⁾
SAN Fuel Company, LLC, San Diego, USA	5,56%	¹²⁾	n/a		n/a	
Sanya LSG Air Catering Co. Ltd., Sanya, China	45,00%		6	^{5) 6)}	-1	
SCA Schedule Coordination Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	25,00%		1	^{5) 6)}	0	⁹⁾
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China	29,00%		148	^{5) 6)}	32	
Shared Services International India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00%		1	^{6) 7)}	0	⁹⁾
Shared Services International, Singapore PTE. LTD, Singapur, Singapur	100,00%		1	^{5) 6)}	0	⁹⁾
Shenzhen Airport International Cargo Terminal Company Limited, Shenzhen, China	50,00%		26	^{5) 6)}	14	
Sichuan Airlines LSG Air Catering Co. Ltd., Chengdu, China	40,00%		0	^{5) 6) 9)}	-10	
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00%		715		-1	
Spairliners GmbH, Hamburg, Deutschland	50,00%		47	^{5) 6)}	13	
Star Risk Services Inc. i.L., Southlake, USA	100,00%	⁸⁾	n/a	¹⁰⁾	n/a	¹⁰⁾
STL Fuel Company, LLC, Washington, D.C., USA	10,00%	¹²⁾	n/a		n/a	
Swiss Aviation Software AG, Allschwil, Schweiz	100,00%		11		2	
Swiss International Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00%		2.438		540	
Swiss WorldCargo (India) Private Limited i.L., Mumbai, Indien	100,00%	⁸⁾	0	^{5) 6) 9)}	0	⁹⁾
TATS - Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		2	^{5) 6)}	-1	
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen, Deutschland	40,00%		61	^{5) 6)}	32	
Terminal One Group Association, L.P., New York, USA	24,75%		8	^{5) 6)}	0	⁹⁾
Terminal One Management Inc., New York, USA	25,00%		0	^{5) 6) 9)}	0	⁹⁾
THBG BBI GmbH, Schönefeld, Deutschland	46,45%		14	^{5) 6)}	n/a	¹⁰⁾
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., Shanghai, China	100,00%		5	^{5) 6)}	3	
time:matters Americas, Inc., Miami, USA	100,00%		1	^{5) 6) 7)}	3	
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00%		1	^{5) 6)}	0	⁹⁾
time:matters Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00%		7	^{5) 6)}	1	
time:matters Belgium BVBA, Mechelen, Belgien	100,00%		1	^{5) 6)}	0	⁹⁾
time:matters Courier Terminals GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	^{5) 6) 9)}	3	
time:matters GmbH, Neu-Isenburg, Deutschland	100,00%		69		34	
time:matters Netherlands B.V., Schiphol-Rijk, Niederlande	100,00%		21	^{5) 6)}	15	
Tolmachevo Catering OOO, Novosibirsk, Russische Föderation	26,00%		1	^{5) 6)}	1	
Truffle 2 GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		149		-56	
Truffle 3 GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		27		-1	
Truffle 4 GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		33		26	
Truffle 5 GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		0	⁹⁾	11	
Truffle Holding AG, Frankfurt am Main, Deutschland	100,00%		681		-476	
UBAG Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, Rümlang, Schweiz	12,00%	¹²⁾	n/a		n/a	
Vancouver Airport Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	5,72%	¹²⁾	n/a		n/a	

Vitech Development AD, Sofia, Bulgarien	75,01%	n/a	¹⁰⁾	n/a	¹⁰⁾
VPF Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00%	n/a	¹⁰⁾	n/a	¹⁰⁾
Wings Handling Palma S.L., Madrid, Spanien	100,00%	n/a	¹⁰⁾	n/a	¹⁰⁾
XEOS Sp.z.o.o., Środa Śląska, Polen	25,00%	46	^{5) 6)}	-10	
Xinjiang HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Urumqi, China	49,00%	0	^{5) 6) 9)}	-3	
Yilu Travel Services GmbH, Berlin, Deutschland	100,00%	0	^{5) 6) 9)}	-1	
Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg, Deutschland	20,00%	8	^{5) 6)}	0	⁹⁾
ZeroG GmbH, Raunheim, Deutschland	100,00%	0	^{5) 6) 9)}	0	⁹⁾

* IFRS Angaben

¹⁾ Die Registrierungsnummer im Companies House lautet: 06939137

²⁾ 50,20% der Kapitalanteile bzw. Stimmrechte sind über die ÖLP zuzurechnen

³⁾ Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern

⁴⁾ 33,34% der Kapitalanteile bzw. 50,01% der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen

⁵⁾ Abschluss aus Vorjahren

⁶⁾ Lokaler Abschluss

⁷⁾ Abweichendes Geschäftsjahr

⁸⁾ In Liquidation

⁹⁾ Wert absolut kleiner 0,5 Mio. EUR

¹⁰⁾ Keine Daten vorhanden

¹¹⁾ Angabe aufgrund von §285 Nr. 11a HGB: DLH als persönlich haftender Gesellschafter

¹²⁾ Angabe aufgrund von §285 Nr. 11b HGB: Stimmrechtsanteil > 5%

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

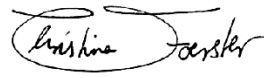
„Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt und im Lagebericht, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.“

Frankfurt am Main, den 26. Februar 2024

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft



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

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES JAHRESABSCHLUSSES UND DES LAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Lagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die auf der in Abschnitt „Corporate Governance“ des zusammengefassten Lageberichts angegebenen Internetseite veröffentlichte Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB, die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene nichtfinanzielle Erklärung nach § 289b HGB 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 §§ 289, 289a bzw. nach §§ 289b bis 289f HGB vorgeschrieben sind.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, 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 Erklärung zur Unternehmensführung, nicht auf den Inhalt der nichtfinanziellen Erklärung, 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 zusammengefassten Lageberichts ab.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts 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. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses 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 noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten**

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Durchführung von Passagierflügen stellen den wesentlichsten Teil der Geschäftstätigkeit der Gesellschaft 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 Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente bis zur Ausnutzung der Flugdokumente bilanziert. Die erfolgswirksame Realisierung der Flugdokumente als Umsatzerlöse erfolgt durch die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft zum Zeitpunkt der Landung des Flugzeuges am Zielflughafen.

Die zum Geschäftsjahresende noch in den Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente 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.

Die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich der Bilanzierung von noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, 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 dieses geschäftsmodell-spezifischen und betragsmäßig bedeutsamen Postens 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 liegen komplexe Berechnungsverfahren zu Grunde, welche ermessensbehaftet sind. Dies bezieht sich insbesondere auf die Umsatzerlöse aus der Ausbuchung (Auflösung) der Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente (Breakage-Umsatzerlöse).

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 anhand einzelner Geschäftsvorfälle vom Kauf der Flugdokumente bis zur Abbildung im Jahresabschluss nachvollzogen sowie die in diesem Prozess implementierten Kontrollen getestet. Ferner haben wir unter Einbindung von internen IT-Spezialisten den Aufbau und die Wirksamkeit des von der Gesellschaft eingerichteten Kontrollsystems bezüglich der für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen relevanten IT-Systeme beurteilt. Dabei wurden vor allem die Abbildung und Verarbeitung der 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 Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente 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 weiterhin nachvollzogen, ob die Entwicklung der Umsatzerlöse mit den unternehmensintern berichteten Kennzahlen der Gesellschaft sowie der allgemeinen Branchenentwicklung im Einklang stehen. Ferner haben wir einzelne Zahlungseingänge stichprobenartig zu den jeweiligen Zahlungseingangsnachweisen (z. B. Kontoauszüge) abgestimmt und nachvollzogen, ob diese jeweils zur Ausbuchung einer Forderung aus dem Verkauf von Flugdokumenten geführt haben.

Wir haben das Vorgehen der Gesellschaft hinsichtlich der Bilanzierung jeweils im Hinblick auf die entsprechenden Vorgaben des Handelsgesetzbuches gewürdigt.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir betreffend der erfassten Breakage-Umsatzerlöse, welche bei Ausbuchung von Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente erfasst werden (Auflösung), die Bestände offener Flugdokumente und deren Bewertung in Abhängigkeit vom 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 der Gesellschaft auch die Angemessenheit der Periodenabgrenzung gewürdigt. Faktoren und Besonderheiten der Branche, sowie in den Beförderungsbedingungen der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, die Auswirkungen auf die Auflösungsquoten haben, haben wir mit der Gesellschaft 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.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich der Bilanzierung von noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Hinsichtlich der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Umsatzerlösen und den Erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente, sowie die damit in Zusammenhang stehenden Ermessensausübungen verweisen wir auf die Angaben in den Abschnitten „2 Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „15 Verbindlichkeiten“ und „19 Erlöse aus Verkehrsleistungen“ des Anhangs.

2. Bewertung von Flugzeugen einschließlich Beteiligungen an Flugzeugbesitzgesellschaften

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Unter dem Bilanzposten Flugzeuge weist die Gesellschaft in ihrem Jahresabschluss Flugzeuge aus, die im rechtlichen Eigentum der Gesellschaft stehen, sowie geleistete Anzahlungen auf neu bestellte Flugzeuge. Zum anderen mietet die Gesellschaft Flugzeuge einerseits von Flugzeugbesitzgesellschaften mittels Leasings, an denen die Gesellschaft mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist und deren unmittelbare Beteiligungen unter dem Posten Finanzanlagen ausgewiesen werden, sowie andererseits von externen Leasinggebern. Der Ausweis von geleasteten Flugzeugen im Jahresabschluss der Gesellschaft erfolgt dann, wenn diese ihr wirtschaftlich zuzurechnen sind. Die Beurteilung der wirtschaftlichen Zurechnung erfolgt basierend auf den allgemeinen handelsrechtlichen Grundsätzen sowie unter Berücksichtigung der steuerlichen Leasingerlasse, soweit diese einschlägig sind.

Die handelsrechtliche Bewertung der Flugzeuge richtet sich nach den Anschaffungskosten vermindert um planmäßige oder außerplanmäßige Abschreibungen. Die Gesellschaft ermittelt die planmäßigen Abschreibungen auf Basis der durchschnittlichen tatsächlichen Nutzungsdauer der Flugzeuge. Eine außerplanmäßige Abschreibung wird vorgenommen, sofern eine dauerhafte Wertminderung eines Flugzeugs vorliegt. Solch eine außerplanmäßige Abschreibung wird auf den niedrigeren beizulegenden Wert unter Berücksichtigung einer regelmäßig publizierten Marktpreisübersicht (TAVR) der Aircraft Value Analysis Company Ltd., Derby, Vereinigtes Königreich, vorgenommen.

Die handelsrechtliche Bewertung der Anteile an Flugzeugbesitzgesellschaften erfolgt zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung des niedrigeren beizulegenden Wertes. Der beizulegende Wert der Beteiligung wird ausgehend vom beizulegenden Wert der von der Flugzeugbesitzgesellschaft gehaltenen Vermögensgegenstände, vor allem der Flugzeuge bestimmt, der aus der TAVR abgeleitet wird.

Aus unserer Sicht war die Bewertung von Flugzeugen einschließlich Beteiligungen an Flugzeugbesitzgesellschaften im Rahmen unserer Prüfung einer der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, da der Bewertung dieser betragsmäßig bedeutsamen Posten eine hohe Komplexität aufgrund einer Vielfalt an vertraglichen Bestimmungen zugrunde liegt und diese weiterhin in einem wesentlichen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft beruht, sodass ein erhöhtes Risiko einer fehlerhaften Bewertung besteht.

Prüferisches Vorgehen

Wir haben uns zunächst mit dem von den gesetzlichen Vertretern eingerichteten internen Kontrollsystem zur Bewertung von Flugzeugen einschließlich Beteiligungen an Flugzeugbesitzgesellschaften auseinandergesetzt, indem wir Prozesse einer Aufbauprüfung unterzogen und das Fehlerrisiko beurteilt haben.

Zur Beurteilung der Richtigkeit der Erfassung von Flugzeugzugängen und -abgängen sowie von geleisteten Anzahlungen auf Flugzeuge haben wir unter anderem die zugrunde liegenden Kaufverträge und Übertragungsdokumente sowie anhand der aus den Flugzeugbestellungen abgeleiteten Zahlungspläne und Zahlungsnachweise herangezogen. Anhand von Übertragungsdokumenten und Zahlungsnachweisen haben wir die richtige Erfassung der Beteiligungsbuchwerte von Flugzeugbesitzgesellschaften nachvollzogen. Für geleaste Flugzeuge haben wir die abgeschlossenen Leasingverträge gelesen und diese insbesondere hinsichtlich der zutreffenden Zuordnung des wirtschaftlichen Eigentums beurteilt. Weiterhin haben wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten Bewertungsannahmen zur Ableitung der planmäßigen Abschreibungen der Flugzeuge sowie des beizulegenden Werts der Flugzeuge und Flugzeugbesitzgesellschaften unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen gewürdigt.

Weiterhin haben wir den von den gesetzlichen Vertretern durchgeführten Werthaltigkeitstest methodisch gewürdigt. Der Werthaltigkeitstest, sowohl der im juristischen Eigentum der Gesellschaft stehenden Flugzeuge als auch der Flugzeugbesitzgesellschaften, stützt sich unter anderem auf die am Markt beobachtbaren Preise, die unter der Berücksichtigung der TAVR ermittelt werden. Wir haben beurteilt, ob die für die Durchführung des Werthaltigkeitstests zu Grunde gelegten Preise pro Flugzeugmuster nachvollziehbar aus der TAVR übernommen wurden. Weiterhin haben wir die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter, wann eine voraussichtlich dauernde Wertminderung gegeben ist, beurteilt. Darüber hinaus

haben wir die rechnerische Richtigkeit der Berechnung der Über- bzw. Unterdeckung der Flugzeugbuchwerte bzw. der Beteiligungsbuchwerte in einzelnen Perioden im Vergleich zu den TAVR-Werten pro Flugzeug nachvollzogen. Ebenso haben wir nachvollzogen, ob alle in der Anlagenbuchhaltung aktivierten Flugzeuge in den Werthaltigkeitstest der gesetzlichen Vertreter einbezogen sind. Des Weiteren haben wir die Beurteilung der Leitung des Flottenmanagements zur Verwendung der TAVR-Werte als Referenzen für die Durchführung des Werthaltigkeitstests hinterfragt und nachvollzogen. Hinsichtlich eines potenziellen Zuschreibungspotenzials für insbesondere zu Beginn der Covid-19-Pandemie außerplanmäßig abgeschriebene Flugzeuge haben wir weiterhin die Beurteilungen der Gesellschaft kritisch gewürdigt und nachvollzogen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Bewertung von Flugzeugen einschließlich Beteiligungen an Flugzeugbesitzgesellschaften ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die Angaben der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Flugzeugen und den Finanzanlagen, sowie die damit in Zusammenhang stehenden Ermessenausübungen sind in den Abschnitten „2 Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „3 Anlagevermögen“ und „24 Abschreibungen“ des Anhangs enthalten.

3. Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die im Jahresabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ausgewiesenen aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und abzugsfähige temporäre Differenzen stellen einen betragsmäßig bedeutsamen Vermögenswert der Gesellschaft dar. Für die Bilanzierung der aktiven latenten Steuern schätzt die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft 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 Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihrer unmittelbaren und mittelbaren Organgesellschaften abhängig. Der Vorstand hat für die Geschäftsjahre 2024 bis 2027 eine Operative Konzernplanung aufgestellt und darauf aufbauend künftige steuerliche Ergebnisse für die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihrer unmittelbaren und mittelbaren Organgesellschaften 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 Staatsstreich 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 Fehlerrisiko 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 Gesellschaft 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 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 Vorstands und zu Quellen von Schätzungsunsicherheiten verweisen wir auf die Angaben im Anhang in den Kapiteln „2 Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „9 Aktive latente Steuern“ und „29 Steuern“.

4. Realisierung von Buchgewinnen im Zuge der Sacheinlagen der Anteile an der Lufthansa Cargo AG sowie der Lufthansa Technik AG in die Lufthansa Commercial Holding GmbH sowie Bewertung der eingebrachten Anteile zum Bilanzstichtag

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft war zum Beginn des Geschäftsjahres 2023 jeweils unmittelbar und zu 100 % Gesellschafterin der Lufthansa Commercial Holding GmbH („LCH“) sowie der Lufthansa Cargo AG („LCAG“) und der Lufthansa Technik AG („LHT“). Die Deutsche Lufthansa AG hat als alleinige Gesellschafterin eine Erhöhung des Stammkapitals der LCH über EUR 400 (vier Geschäftsanteile) und über EUR 100 (ein Geschäftsanteil) vorgenommen. Die Kapitalerhöhung erfolgte jeweils im Wege einer Sacheinlage, bei welcher als Gegenleistung sämtliche Anteile an der LCAG (ein Geschäftsanteil) zum Stichtag 19. Mai 2023 einerseits sowie an der LHT (vier Geschäftsanteile) zum Stichtag 15. September 2023 andererseits eingebracht wurden. Durch die Bemessung der Anschaffungskosten der eingelegten Anteile zum Zeitwert sind auf Ebene der Deutsche Lufthansa AG sonstige betriebliche Erträge aus der Realisierung von Buchgewinnen im Zusammenhang mit der LCAG in Höhe von EUR 2.998 Mio. und im Zusammenhang mit der LHT in Höhe von EUR 2.929 Mio. entstanden.

Im Rahmen der Überprüfung der Werthaltigkeit der jeweiligen Beteiligungen zum Stichtag 31. Dezember 2023 auf Ebene der LCH wurde aufgrund einer voraussichtlich dauernden Wertminderung eine außerplanmäßige Abschreibung auf die eingebrachte Beteiligung an der LCAG in Höhe von EUR 600 Mio. vorgenommen. Die außerplanmäßige Abschreibung ist im Jahresergebnis der LCH erfasst und ist somit auf Ebene der Deutsche Lufthansa AG aufgrund des mit der LCH bestehenden Ergebnisabführungsvertrages Bestandteil des Beteiligungsergebnisses.

Die Bestimmung der jeweiligen Anschaffungskosten im Rahmen dieser Sacheinlagen sowie die Folgebewertung zum Stichtag 31. Dezember 2023 waren aufgrund der bedeutenden Höhe der realisierten Buchgewinne und der zugrundeliegenden Komplexität der dafür vorgenommenen Bewertungen sowie der im Rahmen der Bewertung zum Einbringungs- und Bilanzstichtag vorhandenen Ermessensspielräume im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt.

Prüferisches Vorgehen

In Bezug auf die Erstellung der operativen Konzernplanung sowie für die Durchführung der Werthaltigkeitstests im Zusammenhang mit der Bewertung der eingebrachten Anteile zum Bilanzstichtag haben wir uns mit den zugrundeliegenden Prozessen im Hinblick auf deren Eignung, potenziellen Abschreibungsbedarf zu ermitteln, befasst und das damit zusammenhängende Fehlerrisiko beurteilt.

Wir haben für die gesellschaftsrechtliche Beurteilung der Kapitalerhöhungen im Wege der Sacheinlage die jeweilige Eintragung der Einbringungsvorgänge in das Handelsregister nachvollzogen, den jeweiligen Einbringungsvertrag durchgesehen und im Hinblick auf die Auswirkungen der Vertragsinhalte auf die Bilanzierung und Bewertung, insbesondere im Hinblick auf die Realisierung entsprechender Buchgewinne, gewürdigt.

Für die Bewertung der Anteile an der LCAG sowie an der LHT zum Zeitwert hat die Gesellschaft jeweils ein Bewertungsgutachten gem. IDW S1 ("Grundsätze zur Durchführung von Unternehmensbewertungen") durch externe Gutachter zum Stichtag 19. Mai 2023 (LCAG) bzw. 31. August 2023 (LHT) eingeholt.

Zur Beurteilung der Eignung der Tätigkeiten des jeweiligen Gutachters als Prüfungsnachweise für die Bewertung der Anteile an der LCAG sowie an der LHT haben wir unsere internen Bewertungsspezialisten eingebunden. Zunächst haben wir unter anderem anhand von ausgewiesenen Qualifikationen des jeweiligen Gutachters gewürdigt, ob dieser jeweils über die zur Erstellung des Gutachtens notwendigen Kompetenzen, Fähigkeiten sowie ausreichende Objektivität verfügt. Weiterhin haben wir wesentliche von dem jeweiligen Gutachter durchgeführte Plausibilisierungshandlungen, insbesondere hinsichtlich der von den gesetzlichen Vertretern aufgestellten Geschäftsplanungen und deren wesentlichen Annahmen, Entwicklungen und Planungstreue mit dem jeweiligen Gutachter und den gesetzlichen Vertretern erörtert und im Hinblick auf ihre Nachvollziehbarkeit, Konsistenz und Widerspruchsfreiheit gewürdigt. Hierfür haben wir die der Wertermittlung zugrunde liegenden Prämissen daraufhin analysiert, ob sie mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen übereinstimmen. Die Planungstreue haben wir ergänzend durch historische Plan-Ist-Vergleiche der jeweiligen Gesellschaft validiert und daraus entsprechende Schlussfolgerungen für die zukünftigen Planungsdaten gezogen. Wir haben zudem eigene Sensitivitätsanalysen für wesentliche Annahmen und Entwicklungen der Zukunft durchgeführt, um den Einfluss von Änderungen bestimmter Parameter auf die Bewertungsmodelle zu verstehen und ein mögliches Fehlerrisiko im Zeitpunkt der Einbringung bzw. ein weitergehendes Wertminderungsrisko zum Bilanzstichtag einschätzen zu können.

Zudem haben wir einzeln für das jeweilige Gutachten die methodische Konformität des durch den jeweiligen Gutachter aufgestellten Bewertungsmodells zu den Anforderungen des IDW S1 anhand einer Analyse des logischen Aufbaus, des angewendeten

Bewertungsverfahrens und des konzeptionellen Vorgehens bei der Ableitung der einzelnen Bestandteile der bewertungsrelevanten Zahlungsströme beurteilt. Überdies haben wir jeweils die vollständige Erfassung des Bewertungsobjekts und der relevanten Zahlungsströme über einen Abgleich und eine Überleitung der in das Bewertungsmodell eingehenden Plandaten zur operativen Konzernplanung nachvollzogen. Ebenso wurde jeweils die rechnerische Richtigkeit der Ableitung der geplanten künftigen Ergebnisse, auf Basis der vom jeweiligen Gutachter durchgeführten Kalkulationen, nachvollzogen sowie die konsistente Abbildung wesentlicher Sachverhalte und einzelner Prämissen (z. B. Wachstumsraten und Entwicklungen von Flugkraftstoffpreisen und Zinsraten) im entsprechenden Planungshorizont mit unserer Erwartungshaltung abgeglichen.

Darüber hinaus haben wir die durch den jeweiligen Gutachter abgeleiteten Kapitalkosten auf methodische und arithmetische Richtigkeit überprüft, indem wir die einzelnen Parameter und deren Ableitung nachvollzogen und mit eigenen Analysen verglichen haben. Darauf aufbauend haben wir jeweils die Diskontierung der abgeleiteten künftigen Ergebnisse mit den Kapitalkosten auf den jeweiligen Bewertungsstichtag rechnerisch nachvollzogen.

Außerdem haben wir die Annahmen zu den zugrunde gelegten Fremd- und Eigenkapitalkosten unter anderem mit der aktuellen Fremdkapitalzinsentwicklung abgeglichen, ferner über die Zusammensetzung herangezogener Vergleichsunternehmen den verwendeten Beta-Faktor beurteilt sowie den Eigenkapitalkostensatz mit verfügbaren Marktdaten abgeglichen.

Die durch den jeweiligen Gutachter durchgeführten Überlegungen zur Plausibilisierung des abgeleiteten jeweiligen Bewertungsergebnisses haben wir jeweils auf Basis der bereitgestellten Arbeitspapiere des jeweiligen Gutachters sowie in Gesprächen erörtert und nachvollzogen. Weiterhin haben wir die Bewertungsergebnisse mit einer Multiplikatoren-Betrachtung und einer Benchmark-Analyse von Wettbewerbern innerhalb der gleichen Branche abgeglichen.

Im Rahmen der prüferischen Beurteilung der Beteiligungsergebnisse der Deutsche Lufthansa AG und der darin enthaltenen außerplanmäßigen Abschreibung auf die LCAG haben wir insbesondere den Werthaltigkeitstest der LCAG auf Ebene der LCH prüferisch gewürdigt. Hierzu haben wir zunächst das methodische Vorgehen zur Durchführung des Werthaltigkeitstests beurteilt sowie die rechnerische Richtigkeit der Ableitung der geplanten künftigen Ergebnisse und Zahlungsströme aus den Plandaten der Lufthansa Cargo nachvollzogen. Wir haben die konsistente Abbildung wesentlicher Sachverhalte und einzelner Prämissen (z. B. Wachstumsraten und wesentliche Leistungsdaten) im entsprechenden Planungshorizont gewürdigt. Hierzu haben wir im Rahmen von Gesprächen mit der Gesellschaft die von dieser aufgestellte Geschäftsplanung und deren wesentliche Annahmen, Entwicklungen und Planungstreue erörtert und im Hinblick auf ihre Nachvollziehbarkeit, Konsistenz und Widerspruchsfreiheit gewürdigt. Mit der Unterstützung unserer internen Bewertungsspezialisten

haben wir die dem Werthaltigkeitstest zu Grunde gelegten Annahmen und ermessensbehafteten Schätzungen ferner daraufhin analysiert, ob diese allgemeinen wirtschaftlichen Rahmendaten und branchenspezifischen Markterwartungen entsprechen. In diesem Zusammenhang haben wir insbesondere die zum 31. Dezember 2023 gegenüber dem Bewertungsstichtag der Einbringung (19. Mai 2023) veränderten Bewertungsparameter und Geschäftsplanungen mit dem Vorstand besprochen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Realisierung der Buchgewinne im Zuge der Sacheinlagen der Anteile an der LCAG sowie der LHT in die LCH sowie der Bewertung der eingebrachten Anteile zum Bilanzstichtag ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die Angaben zur Realisierung von Buchgewinnen im Zuge der Sacheinlagen der Anteile an der LCAG sowie der LHT in die LCH sowie zur Bewertung der eingebrachten Anteile zum Bilanzstichtag und zu den Bewertungsmethoden sowie den damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen sind in den Kapiteln „2 Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „4 Finanzanlagen“, „21 Sonstige betriebliche Erträge“ und „26 Beteiligungsergebnis“ des Anhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Erklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die oben genannte Erklärung zur Unternehmensführung, die oben genannte nichtfinanzielle Erklärung, die oben genannte Beschreibung des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben nach Empfehlung A.5 DCGK 2022) sowie die oben genannten im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen lageberichts-fremden Angaben.

Weiterer Bestandteil des Geschäftsberichts ist die Versicherung der gesetzlichen Vertreter.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zusammengefassten Lagebericht 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 Jahresabschluss, zusammengefassten Lagebericht 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 Jahresabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses 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 Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft 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, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Jahresabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht 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 Jahresabschlusses und zusammengefassten Lageberichts 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 Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht 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 Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts 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 der Gesellschaft 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 der Gesellschaft 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 Jahresabschluss und im zusammengefassten Lagebericht 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt;
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht 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 Jahresabschlusses 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 Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts 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 Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (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 Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts 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 Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts 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 Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht 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 Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts 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 Abschlussprüfers 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 Jahresabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 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 des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Abschlussprüfers 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 Jahresabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 9. Mai 2023 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Abschlussprüfer 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 Jahresabschluss oder im zusammengefassten Lagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für das geprüfte Unternehmen bzw. für die von diesem beherrschten Unternehmen 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 Jahresabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts 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.

IMPRESSUM

Herausgeber

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
Investor Relations
Lufthansa Aviation Center
Airportring
60546 Frankfurt / Main
Phone: +49 69 696-28008
E-mail: investor.relations@dlh.de

Sitz und Adresse der Gesellschaft

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
Venloer Straße 151-153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen

Bei den in unserem Jahresabschluss 2023 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende historische Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind gekennzeichnet durch Begriffe wie „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf allen uns derzeit erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie können daher nur zum Zeitpunkt der Veröffentlichung Gültigkeit beanspruchen.

Da zukunftsgerichtete Aussagen naturgemäß mit Ungewissheiten und in ihren Auswirkungen nicht einschätzbaren Risikofaktoren – wie etwa einer Änderung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – behaftet sind oder zugrunde gelegte Annahmen nicht oder abweichend eintreffen können, besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den Prognosen wesentlich unterscheiden. Lufthansa ist stets bemüht, die veröffentlichten Daten zu kontrollieren und auf dem aktuellen Stand zu halten. Dennoch kann seitens des Unternehmens keine Verpflichtung übernommen werden, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse beziehungsweise Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Kontakt

Dennis Weber
Leiter Investor Relations
+49 69 696-28008

Weitere Informationen

Umfassende Informationen über die wirtschaftliche Entwicklung der Lufthansa einschließlich Konzern-Geschäftsbericht und Zwischenberichte sind aktuell im Internet abzurufen unter:

<http://www.lufthansagroup.com/investor-relations>