



LUFTHANSA GROUP

Nachhaltigkeit 2022

FACTSHEET





Liebe Leserinnen, liebe Leser,

2022 war für die Lufthansa Group – zumindest in wirtschaftlicher Hinsicht – ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr. Nach den herausfordernden Jahren der Corona-Pandemie konnten wir wieder mehr als 100 Millionen Passagiere an Bord unserer Flugzeuge begrüßen.

Gemäß unserem Leitbild, Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise zu verbinden, wollen wir die Umweltauswirkungen des Fliegens immer weiter begrenzen und dabei in unserer Industrie auch zukünftig eine führende Rolle einnehmen. Entsprechend ambitioniert sind unsere Klimaschutzziele: Wir streben eine neutrale CO₂-Bilanz bis 2050 an und wollen unsere Netto-CO₂-Emissionen bereits bis 2030 im Vergleich zu 2019 durch Reduktions- und Kompensationsmaßnahmen halbieren. Die Science-based Targets initiative hat unser Reduktionsziel, unsere CO₂-Intensität um über 30 % bis 2030 abzusenken, im Sommer 2022 als im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015 validiert – als erste Airline-Gruppe in Europa.

Um künftige Mobilität so umweltverträglich wie möglich zu gestalten, investieren wir wie nie zuvor in die Modernisierung unserer Konzernflotte. Im Schnitt stellen wir bis 2030 alle zehn Tage ein neues, deutlich treibstoffeffizienteres Flugzeug in Dienst. Gleichzeitig treiben wir die Entwicklung und Nutzung

von nachhaltigen Flugkraftstoffen voran und entwickeln gemeinsam mit Partnern innovative Technologien, um CO₂ zu reduzieren. Ein Beispiel ist der treibstoffsparende Oberflächenfilm AeroSHARK, der der feinen Struktur der Haifischhaut nachempfunden ist. Als Vorreiter in der Branche statten wir damit bereits mehr als 20 Langstreckenflugzeuge aus. Zudem erweitern wir fortlaufend unsere Angebote und Services für nachhaltigeres Reisen.

Unser Verständnis von einem Premium-Produkt beinhaltet auch die Nachhaltigkeit an Bord. Hier wollen wir uns weiter deutlich verbessern und haben daher konkrete Ziele zur Abfallreduktion bei allen Passagier-Airlines vereinbart. Darüber hinaus haben wir eine Produkt- und Qualitätsoffensive gestartet, mit der wir Maßstäbe in unserer Branche setzen werden.

Bei all unseren Aktivitäten orientieren wir uns bereits seit 2002 eng an den zehn Prinzipien des UN Global Compact und dokumentieren seit 2015 auch unseren Beitrag zur Erreichung der globalen Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen.

Unsere weltweit mehr als 109.000 Mitarbeitenden aus 177 Nationen sind mit ihrem Know-how der Schlüssel für unseren nachhaltigen Unternehmenserfolg. Ihre vielseitigen Talente zu fördern und Rahmenbedingungen für ein ausgewogenes

Verhältnis von Beruf und Privatleben zu gewährleisten, sind fester Bestandteil unserer Personalstrategie. Auch das gesellschaftliche Engagement wird bei uns großgeschrieben. Viele Kolleginnen und Kollegen engagieren sich ehrenamtlich in einem der weltweit 55 Projekte unserer Hilfsorganisation help alliance. So konnten wir im vergangenen Jahr rund 38.000 benachteiligte Menschen weltweit unterstützen.

Unser Nachhaltigkeitsengagement wird von unabhängigen Rating-Organisationen positiv und über dem Branchendurchschnitt bewertet. Das bestärkt uns, mit unseren Programmen für eine nachhaltigere Luftfahrt und unserem Verständnis von unternehmerischer Verantwortung den richtigen Weg zu beschreiten.

Mit der vorliegenden Publikation informieren wir Sie in gewohnter Weise über die wichtigsten Themen und Kennzahlen des Jahres 2022 zur Nachhaltigkeit in der Lufthansa Group.

Carsten Spohr

Vorsitzender des Vorstands
Deutsche Lufthansa AG

Auf einen Blick

PERSONALKENNZAHLEN		2022	2021	Veränderung
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt		106.886	107.643	-1,0%
Beschäftigte (jeweils per 31.12.)		109.509	105.290	+4,0%
davon in Deutschland		59.295	60.517	-2,0%
davon im Ausland		50.214	44.773	+12,2%
Personalaufwand	Mio. €	8.108	6.328	+28,1%
Umsatz/Beschäftigte	€	306.580	156.174 ⁸	+96,3%
Personalaufwand/Umsatz	Prozent	24,7	37,6	-12,9 PP
Durchschnittsalter	Jahre	42,9	43,2	-0,3
Teilzeitquote absolut ¹	Prozent	30,2	32,3	-2,1 PP
Teilzeitquote Männer	Prozent	17,1	16,9	+0,2 PP
Teilzeitquote Frauen	Prozent	46,1	51,3	-5,2 PP
Anteil Frauen im Management	Prozent	20,4	18,7	+1,7 PP

TRANSPORTLEISTUNGS- KENNZAHLEN 2022		Factsheet ^{2,3} 2022			Geschäftsbericht ⁶ 2022		
		2021	Abw. VJ		2021	Abw. VJ	
Flüge ⁴		780.047	456.169	+71,0%	826.379	460.029	+79,6%
Fluggäste ⁵	Tsd.	95.946	46.126	+108,0%	101.774	46.949	+116,8%
Angebotene Sitzkilometer, SKO	Mio. pkm	250.552	144.873	+72,9%	259.381	145.139	+78,7%
Angebotene Frachtkilometer, FTKO	Mio. tkm	12.587	9.942	+26,6%	14.194	11.867	+19,6%
Passagierkilometer, PKT ⁵	Mio. pkm	201.665	89.530	+125,2%	207.035	89.397	+131,6%
Frachtkilometer (mit Fremdleistungen), FTKT	Mio. tkm	7.138	6.673	+7,0%	8.562	8.477	+1,0%
Passagiertonnenkilometer, PTKT ⁵	Mio. tkm	20.289	9.001	+125,4%	-	-	-
Tonnenkilometer TKT	Mio. tkm	27.427	15.674	+75,0%	-	-	-

¹ Geltungsbereich = Konzernkonsolidierungskreis ohne Einschränkung. ² Für das Berichtsjahr 2022 sind folgende Gesellschaften erfasst: Lufthansa (inklusive Lufthansa CityLine, Eurowings Discover und Air Dolomiti), SWISS (inklusive Edelweiss Air), Austrian Airlines, Eurowings (inklusive Germanwings), Brussels Airlines und Lufthansa Cargo. Davon ausgenommen sind sonstige Flüge (s. Fußnote 4, S. 11) und Dienste von Dritten, da auf deren Performance nur bedingt Einfluss genommen werden kann (siehe Tabelle „Anteile Dritter“,

S. 11). ³ Betrachtete Flugarten: alle Linien- und Charterflüge (ohne Bodenverkehre). ⁴ Teilstrecken (operative Sicht); Geschäftsbericht: Wegstrecke (Kundensicht). Eine Wegstrecke kann mehrere Teilstrecken enthalten, zum Beispiel Zwischenstopps. ⁵ Auf Basis aller an Bord befindlichen Passagiere. ⁶ Erfasste Gesellschaften wie 2, jedoch inklusive der Dienste von Dritten, da diese zum Ergebnis des Konzerns beitragen. ⁷ Tatsächlicher Treibstoff-

verbrauch / Kohlendioxid-Emissionen in Tonnen aus dem Flugbetrieb auf Basis aller Flugereignisse unter der jeweils operierenden Flugnummer. Erfasst sind die Verbräuche / Kohlendioxid-Emissionen von Gate zu Gate, d.h. inklusive des Rollens am Boden sowie der Warteschleifen und Umwege in der Luft. ⁸ Veränderte Berechnungsgrundlage im Vergleich zum Factsheet Nachhaltigkeit 2021.

Die Lufthansa Group legt Wert auf eine transparente und umfängliche Nachhaltigkeitsberichterstattung

WESENTLICHE NACHHALTIGKEITSASPEKTE DER LUFTHANSA GROUP

- Kundenzufriedenheit
- Finanzielle Stabilität und Resilienz
- Geschäftsethik und Compliance
- Nachhaltige Lieferketten
- Emissionen mit Klimaauswirkungen
- Energie- und Treibstoffeffizienz
- Lokale Verschmutzung (inkl. Lärm)
- Abfallmanagement
- Arbeitgeberattraktivität
- Transformationsfähigkeit
- Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz
- Vielfalt und Chancengleichheit
- Gesellschaftliches Engagement¹

Nachhaltiges und verantwortungsbewusstes unternehmerisches Handeln ist integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie der Lufthansa Group. Aus Überzeugung sieht sich die Lufthansa Group in der Verpflichtung, für Kund:innen, Mitarbeitende und Investor:innen mehr Wert zu schaffen und ihrer Verantwortung gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft gerecht zu werden.

Deshalb ist es der Lufthansa Group wichtig, transparent und umfangreich über ihre Nachhaltigkeitsaktivitäten zu berichten. Die hierfür wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte ermittelt die Lufthansa Group regelmäßig mittels einer **Wesentlichkeitsanalyse**. Hierbei bezieht sie die Ansprüche und Interessen ihrer Stakeholder mit ein. Neben dem **Factsheet Nachhaltigkeit** berichtet die Lufthansa Group über ihr Nachhaltigkeitsengagement ausführlich unter Bezugnahme auf die GRI-Standards in der **nichtfinanziellen Erklärung** im Geschäftsbericht. Diese enthält auch eine Aussage über die Anwendbarkeit der EU-Taxonomie. Die Lufthansa Group ist seit 2020 Unterzeichnerin der Task Force on Climate-related Finance Disclosures (**TCFD**)

und berichtet entsprechend. Zusätzlich berichtet die Lufthansa Group auch nach dem Sustainable Accounting Standards Board (**SASB-Standard**).

Alle Berichte werden unter lufthansagroup.com/de/verantwortung/berichte veröffentlicht. Dort stellt das Unternehmen auch seine CO₂-Bilanz im Rahmen des **CDP-Ratings** ausführlich dar und berichtet jährlich in ihrem Fortschrittsbericht (**Communication on Progress**) über ihre nachhaltige Unternehmensführung entlang der zehn Prinzipien des **UN Global Compact**.

STAKEHOLDER DER LUFTHANSA GROUP



Kund:innen
Verbraucher:innen



Investor:innen
Aktionär:innen
Analyst:innen
Rating-Agenturen



Regierung
Gesetzgebung
Politik
Behörden



Anwohnende
Öffentlichkeit
Soziale Netzwerke



Nichtregierungs-
organisationen (NGOs)
Verbände
Vereinigungen



Wissenschaft
Forschung und Bildung



Mitarbeitende
Arbeitnehmervertretungen



Lieferant:innen
Vertragspartner:innen

¹ Freiwillige Wesentlichkeit der Lufthansa Group.

Werte und Richtlinien

Die Lufthansa Group bekennt sich zu den **zehn Prinzipien des UN Global Compact** für eine nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung. Darüber hinaus unterstützt sie die 2015 von den Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen verabschiedete **Agenda 2030 für eine nachhaltige Entwicklung**, deren Kernstück 17 globale Nachhaltigkeitsziele (Sustainable

Development Goals, SDGs) bilden. Um einen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele zu leisten, fokussiert sich die Lufthansa Group auf jene SDGs, bei denen sie aufgrund ihres Geschäftsmodells negative Auswirkungen reduzieren beziehungsweise positive Auswirkungen verstärken kann. Eine Übersicht über ihre Beiträge wird im jährlichen Geschäftsbericht veröffentlicht.

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) DER LUFTHANSA GROUP

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

Verhaltenskodex

In ihrem für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden verbindlichen **Code of Conduct** dokumentiert die Lufthansa Group ihre Werte, Grundsätze und Verhaltensstandards. Er gibt den Rahmen vor für integriertes und im Einklang mit international anerkannten Werten und Standards stehendes Handeln. Die wichtigsten Grundsätze des Code of Conduct umfassen unter anderem die Einhaltung der Regeln des fairen Wettbewerbs, die Bekämpfung von Korruption und Bestechung, das Handeln in Übereinstimmung mit Menschenrechten sowie Arbeits- und Sozialstandards.

Hierauf aufbauend ergänzt der **Code of Conduct für Lieferanten**, in dem die Lufthansa Group ihre Position konkretisiert, dass sie auch von ihren Geschäftspartner:innen und Lieferant:innen die Einhaltung der in diesem Verhaltenskodex enthaltenen Grundsätze als wesentlichen Bestandteil der Geschäftsbeziehung erwartet. Die darin verankerten Grundsätze sind nicht nur Grundlage für verantwortungsvolles Verhalten und einen fairen Wettbewerb, sondern sollen auch dabei unterstützen, rechtliche Risiken und mögliche Reputationsschäden frühzeitig abzuwenden.

Zehn Prinzipien des UN Global Compact

1. Unternehmen sollen den Schutz der internationalen Menschenrechte unterstützen und achten.
2. Unternehmen sollen sicherstellen, dass sie sich nicht an Menschenrechtsverletzungen mitschuldig machen.
3. Unternehmen sollen die Vereinigungsfreiheit und die wirksame Anerkennung des Rechts auf Kollektivverhandlungen wahren.
4. Unternehmen sollen für die Beseitigung aller Formen von Zwangsarbeit eintreten.
5. Unternehmen sollen für die Abschaffung von Kinderarbeit eintreten.
6. Unternehmen sollen für die Beseitigung von Diskriminierung bei Anstellung und Erwerbstätigkeit eintreten.
7. Unternehmen sollen im Umgang mit Umweltproblemen dem Vorsorgeprinzip folgen.
8. Unternehmen sollen Initiativen ergreifen, um größeres Umweltbewusstsein zu fördern.
9. Unternehmen sollen die Entwicklung und Verbreitung umweltfreundlicher Technologien beschleunigen.
10. Unternehmen sollen gegen alle Arten der Korruption eintreten, einschließlich Erpressung und Bestechung.

Quelle: UN Global Compact

Strategie

Positionierung als führende europäische Airline Group

Die Lufthansa Group ist eine der größten Airlines weltweit und unter den europäischen Airline-Gruppen führend. Ziel der Lufthansa Group ist es, in dieser Rolle den globalen Airline-Markt weiterhin aktiv mitzugestalten. Maßgeblich dabei ist die Umsetzung des folgenden Leitbilds: Die Lufthansa Group verbindet Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise. Hierbei verfolgt sie den Anspruch, Maßstäbe in Bezug auf Kundenfreundlichkeit und Nachhaltigkeit zu setzen.

Sie nutzt gezielt Innovations- und Digitalisierungspotenziale zur Entwicklung kundenorientierter Angebote und zur Effizienzsteigerung. Unternehmerische Verantwortung und Identität werden lokal gelebt – flankiert von übergreifenden funktionalen Prozessen, die Synergien und Skaleneffekte ermöglichen. Strikter Kostenfokus, operationelle Stabilität und Zuverlässigkeit in allen Belangen sind fest in der DNA der Lufthansa Group verankert. Oberstes Primat ist und bleibt die Sicherheit im Flugbetrieb.

LEITBILD DER LUFTHANSA GROUP



Ausrichtung der Lufthansa Group auf Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung wird verstärkt

Verantwortung bildet die Grundlage des unternehmerischen Handelns der Lufthansa Group. Auch in diesem Bereich hat die Lufthansa Group den Anspruch, die Luftfahrtbranche mit hohen Standards zu prägen. Sie baut daher ihr Umweltengagement kontinuierlich aus, engagiert sich in zahlreichen gesellschaftlichen Belangen und pflegt einen verantwortungsvollen und fairen Umgang mit ihren Mitarbeitenden und Partnern in der Wertschöpfungskette.

 826.379 Flüge¹

 > 400 Ziele

 102 Mio. Fluggäste¹

 710 Flugzeuge

 5 Drehkreuze

 109.509 Mitarbeitende per 31.12.2022

 319 Gesellschaften (vollkonsolidiert)

¹ Zahlenangaben aus dem Geschäftsbericht 2022.

★★★ Externe Bewertungen

Indikatoren für die Zukunftsfähigkeit

Investor:innen am Kapitalmarkt berücksichtigen bei ihren Entscheidungen zunehmend, ob ein Unternehmen sozial und ökologisch verantwortungsvoll handelt und über eine gute Unternehmensführung verfügt. Diese Aspekte stellen ein immer bedeutsameres Indiz für die Zukunftsfähigkeit eines Unternehmens dar.

Für die Entscheidungsfindung ziehen Investor:innen auch unabhängige Unternehmensbewertungen heran. Diese Bewertungen werden zum einen von Banken, vor allem aber von sogenannten ESG-Ratingagenturen durchgeführt (Environment, Social, Governance/ESG). Bewertet wird die ESG-Leistung eines Unternehmens aufgrund zahlreicher Kriterien, die unter anderem Auskunft geben über die Werte, das Risiko-Management, die nichtfinanziellen

Ziele und ergriffenen Maßnahmen eines Unternehmens.

Eine gute Bewertung hilft einem Unternehmen dabei, die Beziehungen zu seinen Investierenden und Kund:innen zu verbessern, Investitionsmöglichkeiten zu steigern und Zugang zu kostengünstigerem Kapital zu erhalten sowie effektiver strategisch für die Zukunft zu planen. Auch auf dem Arbeitsmarkt in Bezug auf die Arbeitgeberattraktivität spielt die Nachhaltigkeitsleistung eines Unternehmens eine bedeutende Rolle.

Zu den sehr beachteten Ratingagenturen zählen zum Beispiel MSCI ESG, Sustainalytics, ISS ESG oder CDP.

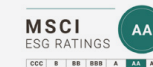
Voraussetzungen für eine gute Bewertung

Wesentlichkeit: Berücksichtigung der wesentlichen ESG-Faktoren für das Geschäft und die Branche des Unternehmens, die sich auf die finanzielle Leistung und die Nachhaltigkeit des Unternehmens langfristig auswirken können.

Datenqualität: Genaue und zuverlässige ESG-Daten, die über solide Verfahren erhoben und gesteuert werden sowie die Basis für die Berichterstattung bilden.

Transparenz: Offenlegung relevanter Informationen über ESG-Leistung.

Benchmarking: Vergleich der Unternehmensleistung mit Mitbewerbern und Branchenstandards.



AA

ecovadis



C+



44
Score
on 100



A-



27,8
Medium
Risk



Nachhaltigkeitsleistung der Lufthansa Group wird positiv, über dem Branchendurchschnitt und in Teilen führend im Sektor bewertet

Wieso kann ein Unternehmen einer schwer zu dekarbonisierenden Branche eine gute ESG-Bewertung erhalten?

Das Ziel ist, eine ganzheitliche Bewertung der ESG-Leistung eines Unternehmens vorzunehmen und dabei sowohl seine Stärken als auch seine Schwächen zu berücksichtigen. Daher können Unternehmen, die zum Beispiel fossile Brennstoffe verwenden, immer noch eine gute Bewertung erhalten, wenn sie ein hohes und effizientes Engagement sowie einen Fortschritt bei der Verringerung ihrer Umweltauswirkungen nachweisen.

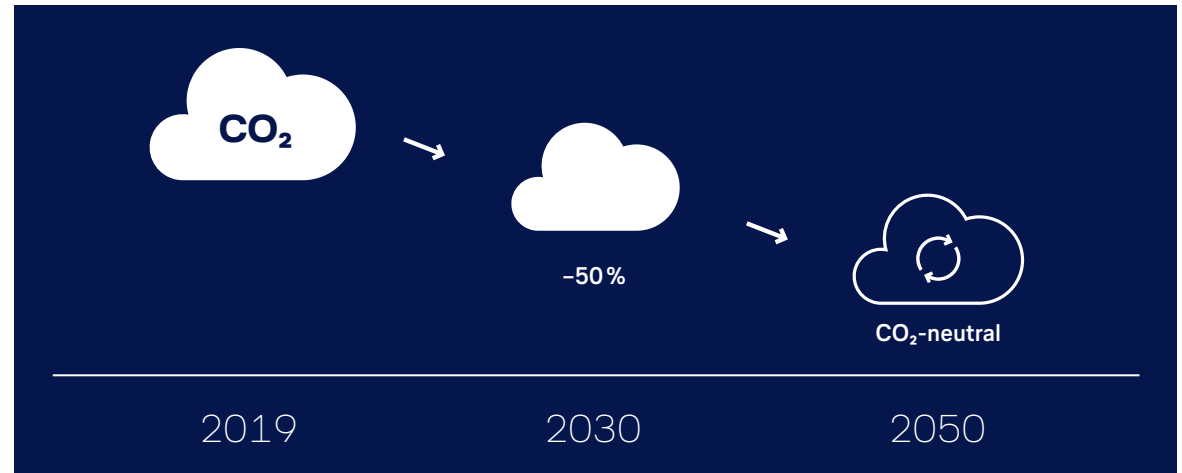
Klimaziele

Ambitionierte Klimaziele der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group hat sich ambitionierte Ziele zum Klimaschutz gesetzt. Sie strebt an, die Netto-CO₂-Emissionen aus dem Flugbetrieb bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2019 zu halbieren, und will bis zum Jahr 2050 CO₂-neutral werden.

Als weiteres Ziel will die Lufthansa Group in ihren Heimatmärkten bis 2030 auf CO₂-neutrale Mobilität am Boden umstellen.

Die Lufthansa Group hat sich der Science-based Targets initiative (SBTi) angeschlossen und verfolgt einen klar definierten CO₂-Reduktionspfad. Das Ziel, die CO₂-Intensität um 30,6 % bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2019 zu reduzieren, wurde 2022 erfolgreich durch die SBTi validiert.



HEBEL DER LUFTHANSA GROUP ZUR ERREICHUNG DER KLIMAZIELE



Flottenmodernisierung

Modernere und effizientere Flugzeuge sind in diesem Jahrzehnt der größte Hebel, um CO₂-Emissionen zu reduzieren.



Effizienz im Flugbetrieb und bei der Flugdurchführung

Intelligente Routenplanung, moderne Anflugverfahren und neueste Technik sind täglich genutzte Instrumente, um CO₂-Emissionen zu reduzieren.



Kompensation

Hochwertige und zertifizierte Kompensationsprojekte, die Klimaschutz weltweit fördern, werden ergänzt um CORSIA, das internationale Kompensationsinstrument zum CO₂-neutralen Wachstum des Luftverkehrs.



Nachhaltige Kraftstoffe

Vermehrter Einsatz von nachhaltigen Kraftstoffen ist der Schlüssel für ein klimafreundlicheres Fliegen.



Alternative Transportangebote zu den Drehkreuzen

Ausbau und Vernetzung von Flugzeug, Bahn und Bus ermöglichen reduzierte Kurzstreckenflüge und alternative Anreiseformen zum Flug.



Update Hebel zur Erreichung der Klimaziele – Highlights 2022



Flottenmodernisierung

- **24 Neuzugänge**, darunter moderne und effizientere Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900, Boeing 787-9 und Boeing 777F
- **27 Abgänge** älterer, vergleichsweise ineffizienterer Flugzeuge

FLOTTENBESTELLUNGEN LUFTHANSA GROUP

	Fest- bestellungen ¹	Auslieferungs- zeitraum	Optionen
Langstreckenflotte			
Airbus A350	28	2023 bis 2029	
Boeing 787	30	2022 bis 2026	20
Boeing 777	20	2023 bis 2027	24
Boeing 777F	9	2024	
Kurzstreckenflotte			
Airbus A220			14
Airbus A320	57	2023 bis 2026	
Airbus A321	30	2023 bis 2027	
Flugzeuge gesamt	174	2023 bis 2029	58



Nachhaltige Kraftstoffe

43.900 t fossile CO₂-Einsparung durch Sustainable Aviation Fuel (2022)

- Durch diversifiziertes Lieferantenportfolio SAF-Betankung neben Frankfurt und Wien nun auch in Lyon und Bordeaux möglich
- Finanzielle Beteiligung von SWISS an Synhelion, einem Hersteller solarer Kraftstoffe. SWISS wird die erste Airline weltweit sein, die solaren Flugkraftstoff nutzt.



Alternative Transportangebote zu den Drehkreuzen

Täglich rund 450 alternative Verbindungen von und zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group angeboten



Effizienz im Flugbetrieb und bei der Flugdurchführung

33.000 t CO₂-Einsparung und **rund 10.500 t** Kerosineinsparung durch **24 Projekte** konzernweit

Dies entspricht dem Verbrauch von circa 127 Hin- und Rückflügen auf der Strecke München–New York mit einem Flugzeug des Typs Airbus A350–900.



Kompensation

380.000 t durch Kund:innen²
50.000 t durch Lufthansa Group für Dienstreisen^{2,3}

¹ Ohne kontrahierte Leases. ² Über Projekte kompensierte CO₂-Mengen (2022). ³ Ohne SWISS aufgrund nachgelagerter Erfassung.



Wissenschaftlich basierte Ziele

Die „Science-based Targets“ (SBT)

Die **Science-based Targets initiative (SBTi)** ist ein Bündnis aus United Nations Global Compact (UNGC), CDP, World Wide Fund for Nature (WWF) sowie World Resource Institute (WRI) und setzt wissenschaftlich basierte Emissionsreduktionsziele für Unternehmen fest, die **Science-based Targets (SBT)**. Diese konzentrieren sich auf die Menge an Emissionen, die reduziert werden muss, um die Zielsetzung des **Pariser Abkommens** zu erreichen.

Der SBTi-Standard¹ verpflichtet Unternehmen, sich ein Ziel mit einer Laufzeit zwischen fünf und 15 Jahren zu setzen. Vor dem Hintergrund eines Rest-Kohlenstoffbudgets, das global zur Verfügung steht, um das Ziel des Pariser Abkommens zu erreichen, gibt es ein **Emissionsszenario**, in dem festgelegt wird, wann wie viele Emissionen reduziert werden. Auch werden **Emissionsbudgets** einzelnen Branchen und den zugehörigen Unternehmen zugeordnet. Manchen Branchen wird dabei auferlegt, ihre Emissionen schnell und drastisch zu reduzieren. Bezogen auf die Airline-Industrie wird jedoch davon ausgegangen, dass 2050 trotz deutlicher Reduzierungen weiterhin CO₂ verursacht wird. Weiterhin sind definierte **Kriterien und Empfehlungen** von Unternehmen zu erfüllen, damit SBTi die Unternehmensziele als „**science-based**“ verifiziert. So werden zum Beispiel Zahlungen für CO₂-Kompensationen nicht angerechnet.²



Das Pariser Abkommen

Am 12. Dezember 2015 haben zum ersten Mal 196 Staaten und die EU im Rahmen der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen (UNFCCC) in Paris einen völkerrechtlich bindenden Vertrag beschlossen, um den Klimawandel zu bremsen und seine Auswirkungen abzufedern. Das Abkommen hat zum Ziel, die Erderwärmung auf möglichst 1,5°C, aber in jedem Fall deutlich unter 2°C Erwärmung gegenüber dem vorindustriellen Niveau von 1850 zu begrenzen.



-30,6%

CO₂/RTK bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2019 ist das Ziel der Lufthansa Group

Lufthansa Group verfolgt einen klar definierten Reduktionspfad. Das Ziel, die CO₂-Intensität, gemessen in gCO₂/RTK, um 30,6% bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2019 zu senken, wurde in 2022 erfolgreich von der SBTi validiert. Damit war die Lufthansa Group weltweit die zweite Airline-Gruppe und die erste in Europa, deren CO₂-Intensitäts-Reduktionsziel von der SBTi validiert wurde.

¹ Die SBTi orientiert sich an den Veröffentlichungen des Weltklimarats IPCC und behält sich deshalb vor, das Kohlenstoffbudget und andere Kennzahlen zu ändern. ² Quelle: myclimate, GUTcert.

Absoluter Treibstoffverbrauch

TREIBSTOFFVERBRAUCH^{1,2}

Angaben in Tonnen

7.284.584

2022	
2021	4.324.746
2020	3.507.461
2019	10.435.324
2018	10.254.365

TREIBSTOFFVERBRAUCH¹ 2022

Angaben in Tonnen

	Passagiere	Fracht	Gesamt	Anteil
Reguläre Flüge²				
Lufthansa	3.447.563	1.089.358	4.536.921	58,8%
SWISS	896.577	324.421	1.220.998	15,8%
Austrian Airlines	527.582	57.029	584.610	7,6%
Eurowings	527.253	1.464	528.718	6,9%
Brussels Airlines	364.856	48.482	413.338	5,4%
			7.284.584	94,4%
Sonstige Flüge ⁴			25.226	0,3%
Reg. + sonst. Flüge⁵			7.309.810	94,8%
Dritte ^{6,7}	221.309	182.048	403.357	5,2%
Alle Flüge			7.713.167	100,0%

Obwohl insbesondere das erste Halbjahr teilweise noch von erheblichen Reisebeschränkungen und Unsicherheiten im Flugreisemarkt geprägt war, konnte im Gesamtjahr 2022 eine signifikante Steigerung der Nachfrage gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden.

Aufgrund der im Vergleich zum Vorjahr 2021 sehr hohen positiven Nachfrageentwicklung, verbunden mit einer deutlichen Steigerung des Angebotes im Berichtsjahr 2022, war ein entsprechend höherer Treibstoffverbrauch zu verzeichnen. So stieg die Anzahl der durchgeführten Flüge um 71%, die Transportleistung um 75% und der Kerosinverbrauch um 68%.

FUEL DUMPS² 2022

	2022	Veränderung gegenüber 2021
Ereignisse gesamt	37	+32
davon medizinische Gründe	18	+16
technische Gründe	17	+15
andere Gründe	2	+1
Menge³	1.101,8 t	+624,9%

ANTEILE DRITTER^{6,7} 2022

Flüge	6,5%
Passagiere	5,3%
Erbrachte Tonnenkilometer, TKT (tkm)	6,7%
Treibstoffverbrauch (Tonnen)	5,2%
Kohlendioxid-Emissionen (Tonnen)	5,2%

¹ Tatsächlicher Treibstoffverbrauch in Tonnen aus dem Flugbetrieb auf Basis aller Flugereignisse unter der jeweils operierenden Flugnummer. Erfasst sind die Verbräuche/Kohlendioxid-Emissionen von Gate zu Gate, d. h. inklusive des Rollens am Boden sowie der Warteschleifen und Umwege in der Luft. ² Für das Berichtsjahr 2022 sind folgende Gesellschaften erfasst: Lufthansa (inklusive Lufthansa CityLine, Eurowings Discover und Air Dolomiti), SWISS (inklusive Edelweiss Air), Austrian Airlines, Eurowings (inklusive

Germanwings), Brussels Airlines und Lufthansa Cargo. Davon ausgenommen sind sonstige Flüge (s. Fußnote 4) und Dienste von Dritten, da auf deren Performance nur bedingt Einfluss genommen werden kann (siehe Tabelle „Anteile Dritter“). ³ Teilweise Hochrechnungen. ⁴ Ferryflüge, Spezialflüge, Testflüge, Trainingsflüge, Flugabbrüche. ⁵ Die sich aus diesem Treibstoffverbrauch ergebenden CO₂-Emissionen (mal 3,15) weichen geringfügig von dem in der nichtfinanziellen Erklärung 2022 berichteten Wert von 23,1 Mio. Tonnen



ab. Grund hierfür sind Systemanpassung bei Brussels Airlines, die Hinzunahme weiterer Datensysteme zur Berechnung der spezifischen Daten im Factsheet und damit verbundene Rundungsdifferenzen. ⁶ Fluggesellschaften, die außerhalb der Datenabgrenzung dieses Factsheets liegen, aber Dienste von Lufthansa übernehmen, z. B. bei Kapazitätsengpässen. ⁷ Ohne Road Feeder Service und gecharterte Teilkapazitäten der Lufthansa Cargo, da für diese Leistungen keine Treibstoffverbräuche und -emissionen vorliegen.

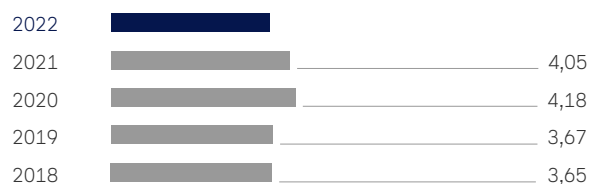
Spezifischer Treibstoffverbrauch



SPEZIFISCHER TREIBSTOFFVERBRAUCH PASSAGIERBEFÖRDERUNG^{1,2} LUFTHANSA GROUP

Angaben in Liter/100 Passagierkilometer (l/100 pkm)

3,59



Der Rückgang der spezifischen Emissionen der Konzernflotte gegenüber der Vorperiode resultiert im Wesentlichen aus einem gestiegenen Sitzladefaktor sowie einem veränderten Streckenmix mit einer damit verbundenen Erhöhung der durchschnittlichen Flugstreckenlänge. Längere Flugstrecken bewirken typischerweise niedrigere spezifische Emissionen, da Start und Landung mit ihren höheren Emissionen bei wachsender Flugdistanz immer weniger ins Gewicht fallen.

SPEZIFISCHER TREIBSTOFFVERBRAUCH PASSAGIERBEFÖRDERUNG IM VERGLEICH^{1,2}

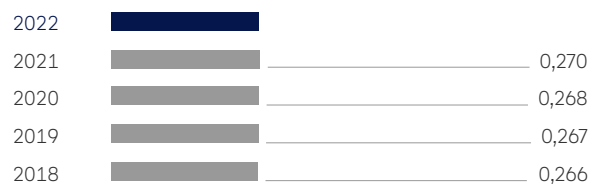
Angaben in Liter/100 pkm

	2022	2021	Veränderung in %
Konzernflotte	3,59	4,05	-11,5 %
Lufthansa	3,63	3,97	-8,6 %
SWISS	3,27	4,14	-20,9 %
Austrian Airlines	3,79	4,57	-17,0 %
Eurowings	3,71	4,10	-9,5 %
Brussels Airlines	3,61	3,87	-6,8 %

SPEZIFISCHER TREIBSTOFFVERBRAUCH FRACHTTRANSPORT^{1,2,3}

Angaben in Liter/Tonnenkilometer (l/tkm)

0,268



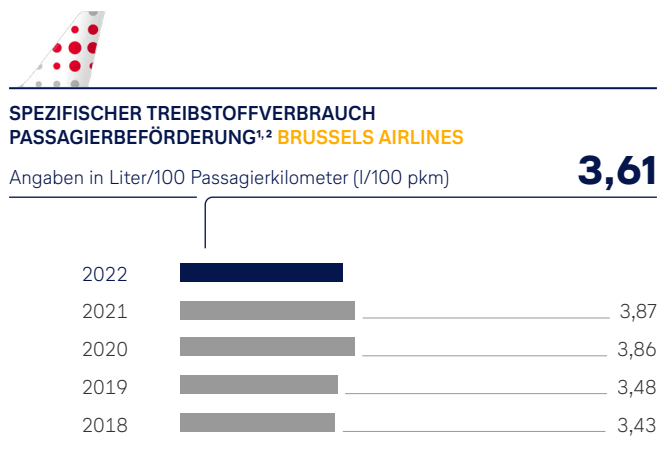
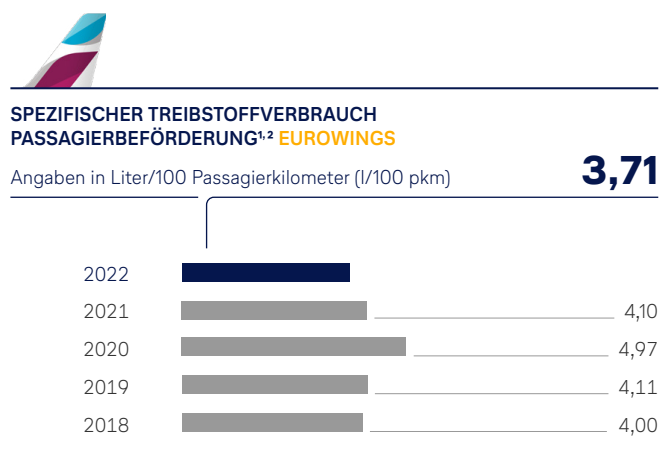
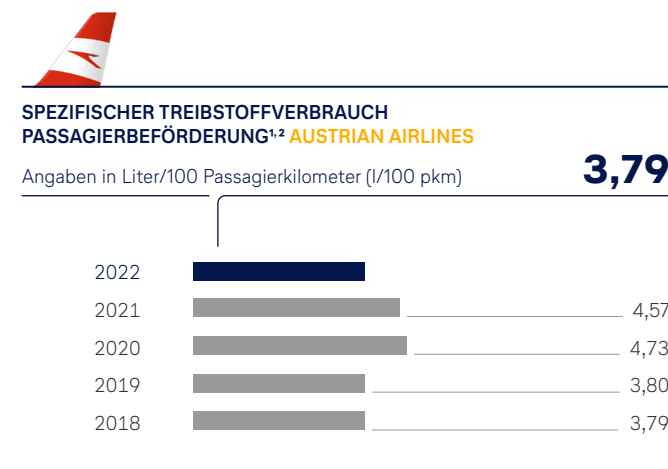
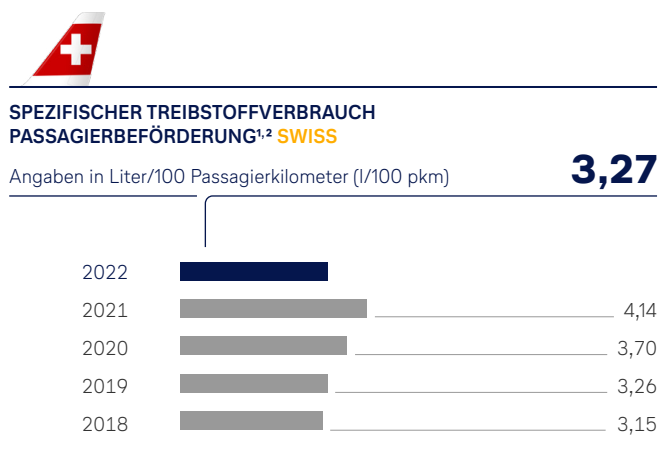
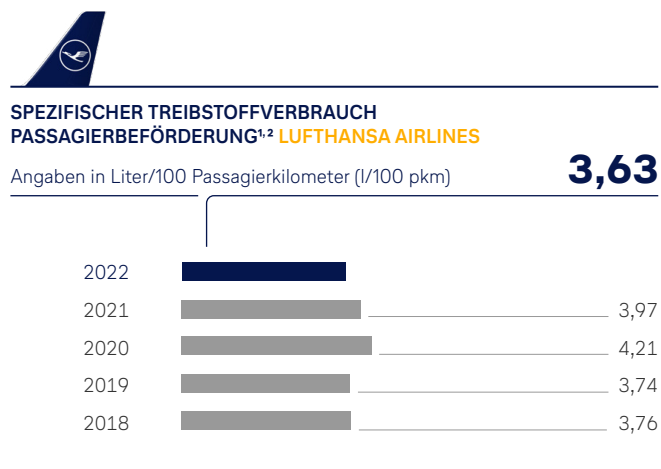
Lufthansa (inklusive Lufthansa CityLine, Eurowings Discover und Air Dolomiti), SWISS (inklusive Edelweiss Air), Austrian Airlines, Eurowings (inklusive Germanwings), Brussels Airlines und Lufthansa Cargo. Davon ausgenommen sind sonstige Flüge und Dienste von



¹ Tatsächlicher Treibstoffverbrauch in Liter aus dem Flugbetrieb auf Basis aller Flugereignisse unter der jeweils operierenden Flugnummer. Erfasst sind die Verbräuche von Gate zu Gate, d.h. inklusive des Rollens am Boden sowie der Warteschleifen und Umwege in der Luft. ² Für das Berichtsjahr 2022 sind folgende Gesellschaften erfasst:

Dritten, da auf deren Performance nur bedingt Einfluss genommen werden kann (siehe Tabellen „Treibstoffverbrauch“ und „Anteile Dritter“, S. 11). ³ Auf Basis von Frachtkilometern (FTKT), transportiert sowohl in Fracht- als auch in Passagierflugzeugen.

Spezifischer Treibstoffverbrauch der Passagier-Airlines



¹ Tatsächlicher Treibstoffverbrauch in Liter aus dem Flugbetrieb auf Basis aller Flugereignisse unter der jeweils operierenden Flugnummer. Erfasst sind die Verbräuche von Gate zu Gate, d. h. inklusive des Rollens am Boden sowie der Warteschleifen und

Umwege in der Luft. ² Für das Berichtsjahr 2022 sind folgende Gesellschaften erfasst: Lufthansa (inklusive Lufthansa CityLine, Eurowings Discover und Air Dolomiti), SWISS (inklusive Edelweiss Air), Austrian Airlines, Eurowings (inklusive Germanwings), Brussels

Airlines und Lufthansa Cargo. Davon ausgenommen sind sonstige Flüge und Dienste von Dritten, da auf deren Performance nur bedingt Einfluss genommen werden kann (siehe Tabellen „Treibstoffverbrauch“ und „Anteile Dritter“, S. 11).

Entkopplung von Treibstoff und Transport

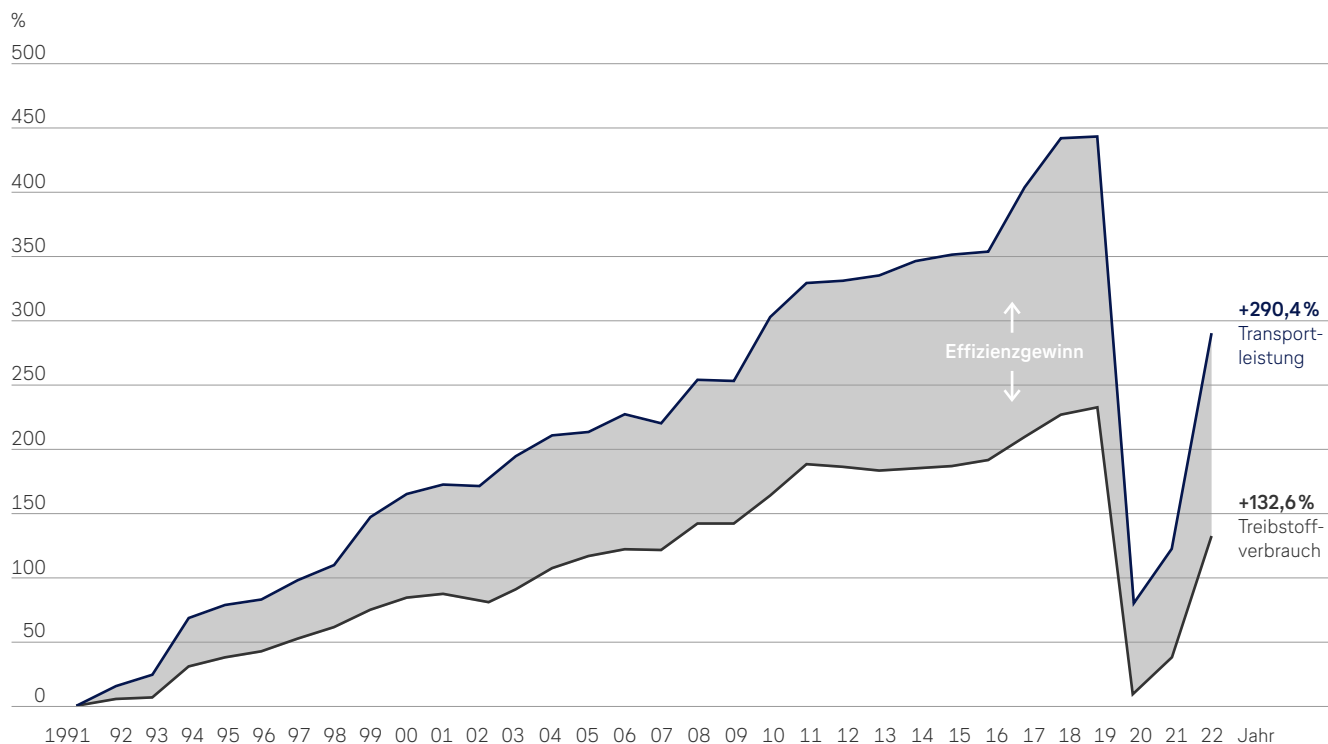
Die Effizienzsteigerung durch Entkopplung von Transportleistung und Treibstoffverbrauch

Dank zahlreicher Maßnahmen gelingt es der Lufthansa Group schon über viele Jahrzehnte hinweg, trotz steigender Transportleistung ihren Treibstoffverbrauch im Verhältnis dazu deutlich zu reduzieren.

Das Ergebnis dieser Anstrengungen zeigt sich in der Entkopplungsgrafik. So stieg die Transportleistung von 1991 bis 2022 um 290 %, der Treibstoffverbrauch jedoch nur um 133 %. Dabei betrug 1991 der spezifische Treibstoffverbrauch noch 446 g/tkm (Gramm Treibstoff pro transportiertem Tonnenkilometer), im Vorkrisenjahr 2019 bereits nur noch 276 g/tkm und im Berichtsjahr 2022 lediglich 266 g/tkm. Dies entspricht im Vergleich zum Basisjahr 1991 einer Effizienzsteigerung von über 40 %.

Insbesondere die kontinuierliche Flottenmodernisierung mit dem Einsatz von sparsameren Flugzeugen trägt hierzu bei. Beispiele hierfür sind die modernen Flugzeuge der Typen A350-900 und Boeing 787-9 sowie der A320- und A321XLR-Familie, die bis zu 30 % weniger Treibstoff verbrauchen als die jeweiligen Vorgängermodelle. So wurden im Jahr 2022 – neben weiteren neuen Flugzeugen – insgesamt 20 Flugzeuge dieser Modelle bei der Lufthansa in Dienst gestellt. Dazu haben im Jahr 2022 27 ältere Flugzeuge die Konzernflotte verlassen. Bis 2030 werden bis zu 180 neue, besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge ausgeliefert.

ENTKOPPLUNG VON TRANSPORTLEISTUNG UND TREIBSTOFFVERBRAUCH^{1,2,3,4} SEIT 1991



¹ Für das Berichtsjahr 2022 gilt: alle Linien und Charterflüge von Lufthansa (inklusive Lufthansa CityLine, Eurowings Discover und Air Dolomiti), SWISS (inklusive Edelweiss Air), Austrian Airlines, Eurowings (inklusive Germanwings), Brussels Airlines und Lufthansa Cargo. Davon ausgenommen sind Dienste von Dritten, da auf deren Performance nur bedingt Einfluss genommen werden kann (siehe Tabelle „Anteile Dritter“).

² Transportleistung in TKT. ³ Transportleistung 2020 aufgrund von Systemanpassungen korrigiert. ⁴ Darstellung der Entwicklung von Transportleistung und Treibstoffverbrauch in Prozent – basierend auf dem Ausgangswert von 1991 – in zwei Graphen. Die graue Fläche dazwischen symbolisiert den Effizienzgewinn.



Wasserstoff – zukünftiger Energieträger in der Luftfahrt?



A320 Hydrogen Aviation Lab

– ein Forschungsprojekt von Lufthansa Technik, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), dem Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung (ZAL) und Hamburg Airport – unterstützt durch die Hamburger Behörde für Wirtschaft und Innovation sowie die Hamburgische Investitions- und Förderbank

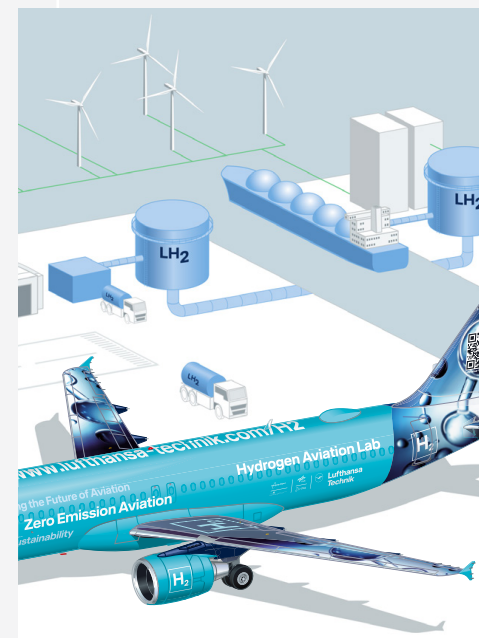
Die Luftfahrtbranche benötigt alternative Energieträger, mit denen sie ihren ökologischen Fußabdruck spürbar verringern kann. Neben nachhaltigem Treibstoff (SAF) rückt auch Wasserstoff in den Fokus der Forschung. Dieser kann unter anderem auch für die Verbrennung in einem Turbinentriebwerk eingesetzt werden. Der Vorteil hierbei ist, dass die Triebwerksarchitektur dafür nur vergleichsweise moderat modifiziert werden müsste und CO₂-Emissionen, wie aus der Verbrennung von fossilen Energieträgern, hier nicht mehr anfallen.

Der Flugzeugbauer Airbus prognostiziert erste marktreife Verkehrsflugzeuge, die ihre Antriebsenergie aus der Verbrennung von flüssigem Wasserstoff beziehen, für die Mitte des nächsten Jahrzehnts. Angesichts der langen Entwicklungs- und Produktlebenszyklen in der Luftfahrt hat das Thema aber bereits heute Relevanz. Denn die Einführung eines derart neuen Systems setzt zwei Gegebenheiten voraus:

- **neue oder angepasste Infrastrukturen und Prozesse** am Boden – unter Beibehaltung des hohen Sicherheitsniveaus in der Luftfahrt
- **wirtschaftliche Akzeptanz** bei den Nutzern, beispielsweise Airlines, Flughafenbetreibern, und Instandhaltungsunternehmen, für eine ausreichend große Marktdurchdringung



Im **A320 Hydrogen Aviation Lab** in Hamburg werden gemeinsam mit den Beteiligten umfangreiche Wartungs- und Bodenprozesse in Verbindung mit der Wasserstofftechnologie konzipiert und praktisch erprobt. Diese werden nicht nur mit dem physikalischen Reallabor, einer ausgemusterten A320 der Lufthansa Group, entwickelt und erprobt, sondern mithilfe eines „digitalen Zwillings“ zudem auf eine digitale Ebene ausgeweitet. Auf allen Ebenen soll das Reallabor so auch wertvolle Impulse an die Entwickler:innen zukünftiger Flugzeuggenerationen liefern. Lufthansa Technik wird dabei seine Expertise in der Instandhaltung von Verkehrsflugzeugen einbringen, unter anderem in die Umsetzung und Weiterentwicklung von Wartungskonzepten und Reparaturlösungen für mögliche zukünftige Wasserstoff-Jets. Die Einrüstung verschiedener Wasserstoff-Komponenten in die A320, wie zum Beispiel ein interner „Tiefkühltank“ (Wasserstoff wird in sogenannten Cryotanks bei –253 Grad Celsius flüssig gehalten), erfolgt auch durch Lufthansa Technik.



Beispiel aus der Praxis

Mit dem heutigen Stand der Technik würde allein die Betankung für einen Langstreckenflug mit Wasserstoff unter Umständen mehrere Stunden in Anspruch nehmen. Das wäre kaum praktikabel und keine Airline würde ein solches Flugzeug einsetzen wollen. Auch hier soll das **A320 Hydrogen Aviation Lab** durch praktische Forschungsarbeit wertvolle neue Erkenntnisse und Herangehensweisen liefern.

Emissionen

Absolute Emissionen¹

EMISSIONEN² 2022

Angaben in Tonnen

	Passagiere	±Vj.	Fracht ³	±Vj.	Gesamt	±Vj.
CO ₂	18.152.426	+99,5%	4.794.014	+6,0%	22.946.441	+68,4%
NO _x	81.998	+96,8%	24.898	+6,7%	106.896	+64,5%
CO	16.117	+104,4%	3.229	+2,6%	19.346	+75,4%
UHC	1.961	+172,7%	272	-5,2%	2.234	+121,9%

REDUZIERTER FOSSILER CO₂-MENGEN DURCH DEN EINSATZ VON SUSTAINABLE AVIATION FUEL

in der Lufthansa Group, Angaben in Tonnen

43.900



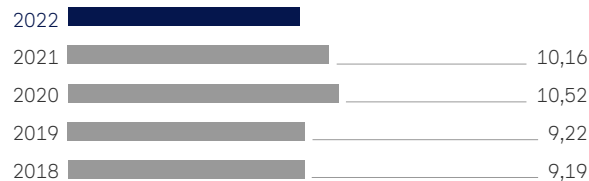
Spezifische CO₂-Emissionen¹

PASSAGIERBEFÖRDERUNG 2022

CO₂-Emissionen

Angaben in Kilogramm/100 Passagierkilometer (kg/100 pkm)

9,00

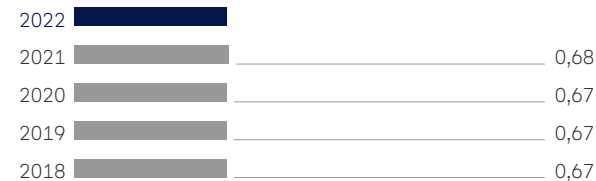


FRACHTTRANSPORT³ 2022

CO₂-Emissionen

Angaben in Kilogramm/Frachttonnenkilometer (kg/tkm)

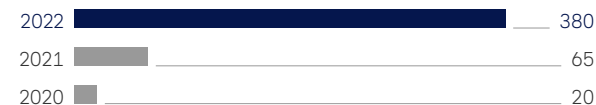
0,67



KOMPENSIERTE CO₂-MENGEN ÜBER HOCHWERTIGE KOMPENSATIONSPROJEKTE

Angaben in Tsd. Tonnen

Durch Kund:innen



Durch Lufthansa Group für Dienstreisen



¹ Für das Berichtsjahr 2022 sind folgende Gesellschaften erfasst: Lufthansa (inklusive Lufthansa CityLine, Eurowings Discover und Air Dolomiti), SWISS (inklusive Edelweiss Air), Austrian Airlines, Eurowings (inklusive Germanwings), Brussels Airlines und Lufthansa Cargo. Davon ausgenommen sind sonstige Flüge und Dienste von Dritten,

da auf deren Performance nur bedingt Einfluss genommen werden kann (siehe Tabellen „Treibstoffverbrauch“ und „Anteile Dritter“, S. 11). ² Absolute Emissionen in Tonnen aus dem Flugbetrieb (alle Linien- und Charterflüge). Erfasst sind die Emissionen von Gate zu Gate, d.h. inklusive des Rollens am Boden sowie der Warteschleifen und Umwege in der

Luft. ³ Auf Basis von Frachttonnenkilometern (FTKT), transportiert sowohl in Fracht- als auch in Passagierflugzeugen. ⁴ Ohne SWISS aufgrund nachgelagerter Erfassung. ⁵ Abweichungen zur Angabe im Factsheet 2021 aufgrund einer nachträglich zu korrigierenden Berechnungsgrundlage.

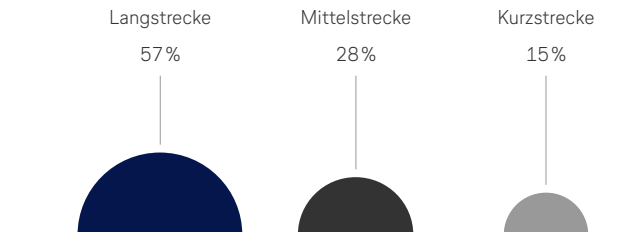
Spezifischer Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen

SPEZIFISCHER TREIBSTOFFVERBRAUCH UND SPEZIFISCHE CO₂-EMISSIONEN DER LUFTHANSA GROUP¹ 2022

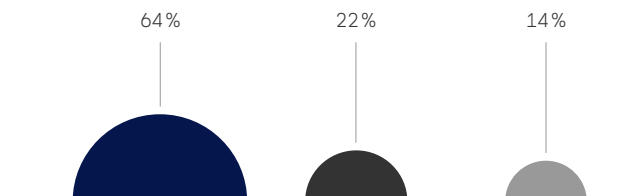
- Angabe des spezifischen Treibstoffverbrauchs in Liter/100 Passagierkilometer (l/100 pkm)
- Angabe der spezifischen CO₂-Emissionen in Kilogramm/100 Passagierkilometer (kg/100 pkm)

	Gesamt	Langstrecke	Mittelstrecke	Kurzstrecke
🔹	3,59	3,32	3,43	5,89
☁️	9,00	8,32	8,62	14,83

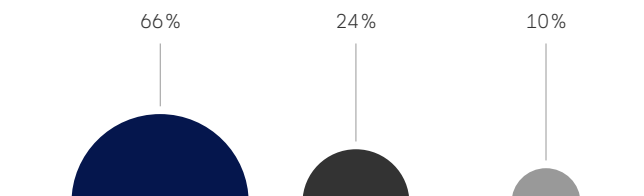
ANTEIL TREIBSTOFFVERBRAUCH NACH VERKEHRSGEBIETEN¹ 2022



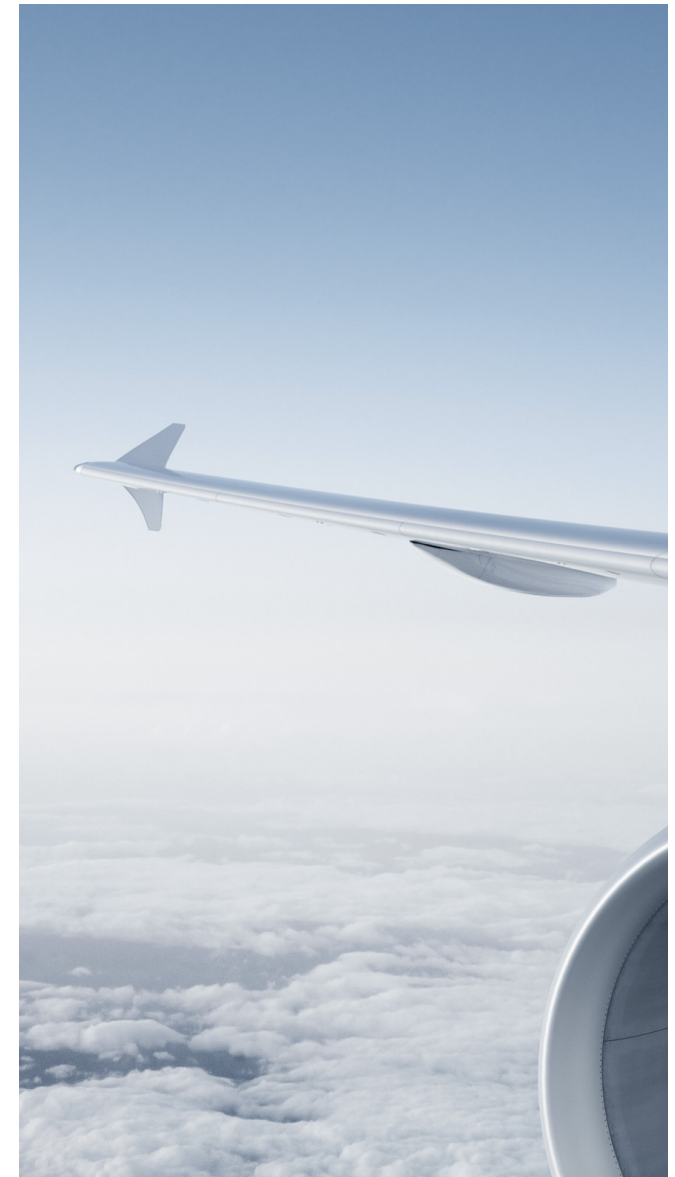
LUFTHANSA AIRLINES				
	Gesamt	Langstrecke	Mittelstrecke	Kurzstrecke
🔹	3,63	3,42	3,33	6,10
☁️	9,10	8,59	8,37	15,35



SWISS				
	Gesamt	Langstrecke	Mittelstrecke	Kurzstrecke
🔹	3,27	3,09	3,38	4,75
☁️	8,20	7,74	8,48	11,93



¹ Definition der Verkehrsgebiete: Langstrecke über 3.000 km; Mittelstrecke 800 bis 3.000 km; Kurzstrecke unter 800 km.



Spezifischer Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen



SPEZIFISCHER TREIBSTOFFVERBRAUCH UND SPEZIFISCHE CO₂-EMISSIONEN¹ 2022

- Angabe des spezifischen Treibstoffverbrauchs in Liter/100 Passagierkilometer (l/100 pkm)
- Angabe der spezifischen CO₂-Emissionen in Kilogramm/100 Passagierkilometer (kg/100 pkm)



	Gesamt	Langstrecke	Mittelstrecke	Kurzstrecke
Angabe des spezifischen Treibstoffverbrauchs	3,79	3,27	3,65	5,48
Angabe der spezifischen CO ₂ -Emissionen	9,48	8,17	9,15	13,76

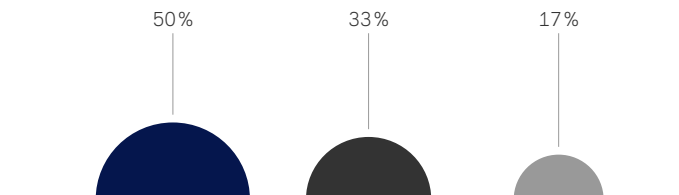
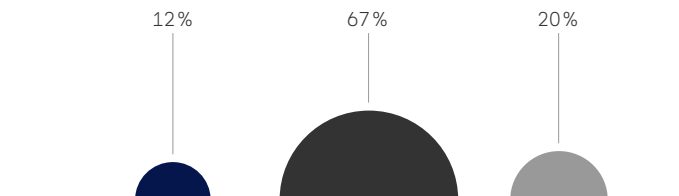
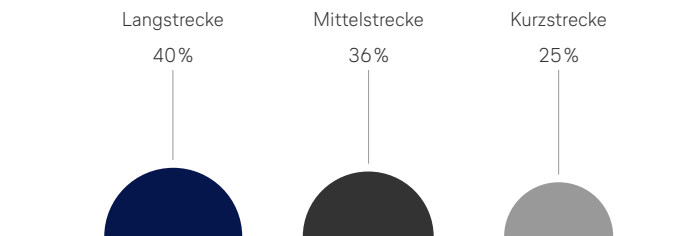


	Gesamt	Langstrecke	Mittelstrecke	Kurzstrecke
Angabe des spezifischen Treibstoffverbrauchs	3,71	2,85	3,44	6,69
Angabe der spezifischen CO ₂ -Emissionen	9,37	7,20	8,67	16,89



	Gesamt	Langstrecke	Mittelstrecke	Kurzstrecke
Angabe des spezifischen Treibstoffverbrauchs	3,61	3,15	3,70	5,90
Angabe der spezifischen CO ₂ -Emissionen	9,07	7,89	9,31	14,86

ANTEIL TREIBSTOFFVERBRAUCH NACH VERKEHRSGBIETEN¹ 2022



¹ Definition der Verkehrsgebiete: Langstrecke über 3.000 km; Mittelstrecke 800 bis 3.000 km; Kurzstrecke unter 800 km.



Politisches Engagement

Neue Wettbewerbsrealität im internationalen Luftverkehr

Im Sommer 2021 hat die EU-Kommission das „Fit for 55“-Legislativpaket vorgestellt, das darauf abzielt, die europäischen Klimaschutzziele zu erreichen. Für den Luftverkehr besonders relevant: die Reform des Emissionshandels (EU-ETS), eine Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (ReFuelEU Aviation) sowie der Vorschlag zur Einführung einer Flugkraftstoffsteuer (Energie-steuerrichtlinie, ETD). Alle drei Initiativen führen zu einer erheblichen Wettbewerbsverzerrung zulasten europäischer Netzwerk-Airlines.

¹ Quelle: SEO Amsterdam Economics, 2022; Szenario 2030.

² Quelle: eigene Berechnungen, Daten im Jahr 2022 nur von Januar bis November.

→ Emissionshandel belastet EU-Zubringerverkehr

Im ETS für die Luftfahrt soll die Gesamtzahl der CO₂-Zertifikate stärker als bislang reduziert und die bisher kostenlosen („freien“) Zuteilungen bis 2026 komplett abgeschafft werden. Dies führt zu einer erheblichen Verteuerung von Flügen innerhalb Europas, während außereuropäische Flüge vorerst ausgenommen bleiben.

→ SAF-Quote benachteiligt einseitig europäische Airlines

Die EU diskutiert eine Beimischungsquote für nachhaltige Kraftstoffe (SAF). Diese soll stetig ansteigen: nach derzeitigem Stand von 2% 2025 bis zu 5–6% 2030 und auf mindestens 63% im Jahr 2050. Dabei ist SAF aktuell 3–6 mal teurer als fossiles Kerosin. Die Regelung soll für alle Tankvorgänge in der EU gelten. Bei einem Flug über Frankfurt nach Singapur muss demnach für die gesamte Strecke SAF beigegeben werden – bei einem Flug mit Umstieg in Istanbul oder Doha hingegen nur auf der vergleichsweise kurzen ersten Teilstrecke. Die Folge: Verkehre werden umgeleitet, der CO₂-Ausstoß nur verlagert.

→ Kerosinsteuer ökologisch wirkungslos

Anders als die im Grundsatz wirkungsvollen Maßnahmen ETS und SAF-Quote führt die Besteuerung von – übrigens auch nachhaltigen – Flugkraftstoffen nicht zu einer CO₂-Reduktion. Es handelt sich um eine reine Finanzsteuer, die die Investitionsfähigkeit europäischer Airlines einseitig schwächt und in der Folge zu erheblichen Wettbewerbsverzerrungen führt.

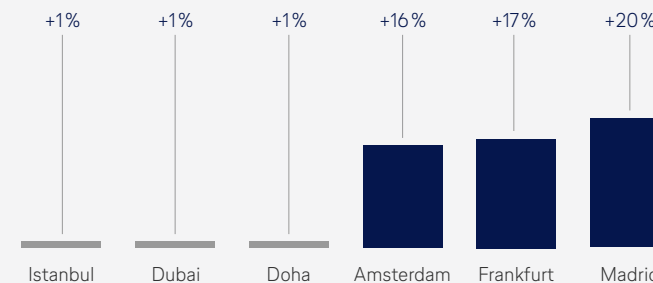


International fairen Wettbewerb gestalten

Lufthansa Group steht für fairen und gleichen Wettbewerb. Wir setzen uns in unseren Heimatmärkten und bei der EU daher für eine Nachbesserung der „Fit for 55“-Gesetzgebung ein, um die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Airlines zu erhalten und Carbon-Leakage zu vermeiden. Die „Green Deal“-Regulierungsinitiativen der EU müssen grundsätzlich so ausgestaltet werden, dass EU- und Nicht-EU-Airlines gleichbehandelt werden.

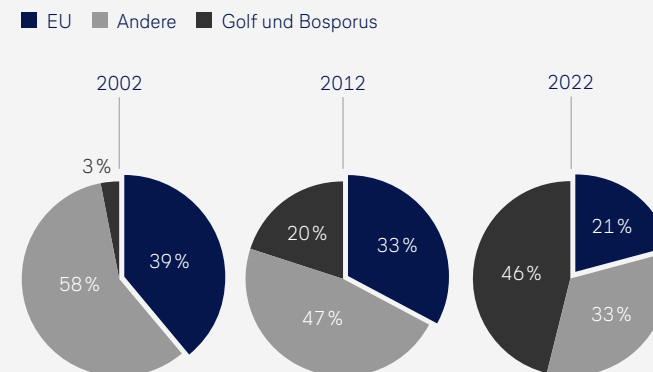
„Fit for 55“ belastet Europas Drehkreuze massiv

ENTWICKLUNG DER FLUGTICKETPREISE ÜBER EINZELNE DREHKREUZE¹



ENTWICKLUNG DER MARKTANTEILE²

Flugreisende von Europa nach Asien, nach Region und Prozent

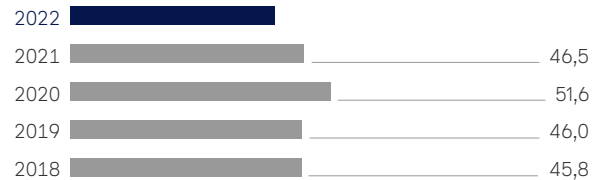


Spezifische weitere Emissionen, getrennt nach Passagier- und Frachtverkehr

NO_x-Emissionen

Angaben in Gramm/100 Passagierkilometer (g/100 pkm)

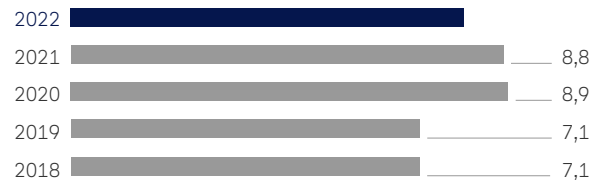
40,7



CO-Emissionen

Angaben in Gramm/100 Passagierkilometer (g/100 pkm)

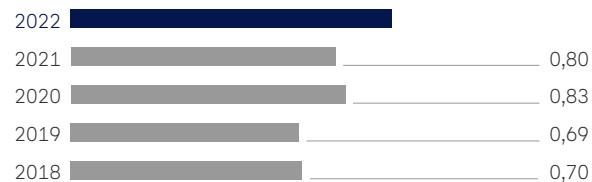
8,0



UHC-Emissionen

Angaben in Gramm/100 Passagierkilometer (g/100 pkm)

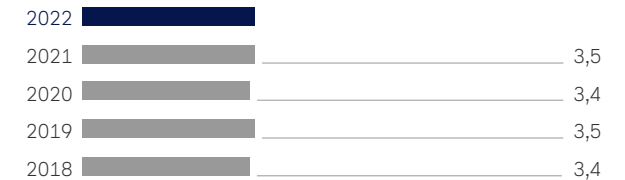
0,97



NO_x-Emissionen

Angaben in Gramm/Frachttonnenkilometer (g/tkm)

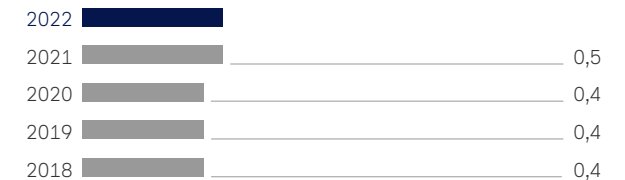
3,5



CO-Emissionen

Angaben in Gramm/Frachttonnenkilometer (g/tkm)

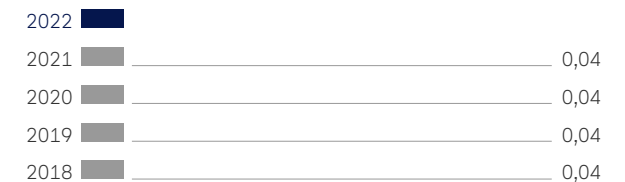
0,5



UHC-Emissionen

Angaben in Gramm/Frachttonnenkilometer (g/tkm)

0,04



Carbon Footprint

DIREKTE UND INDIREKTE CO₂-EMISSIONEN DER LUFTHANSA GROUP IM VERGLEICH¹

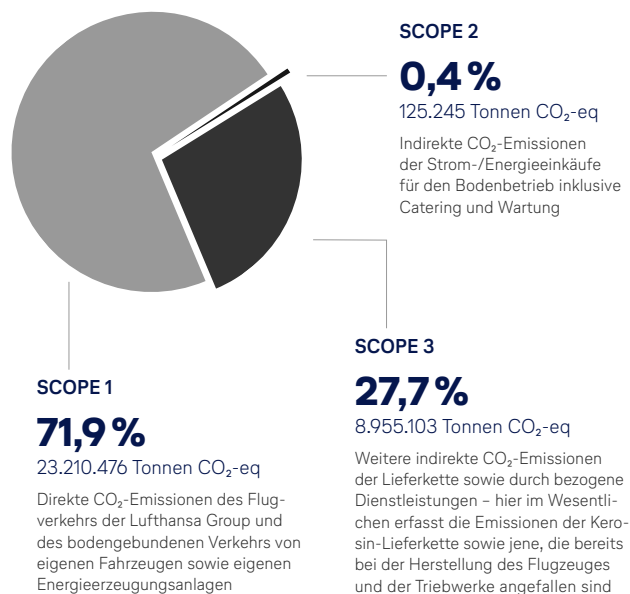
Angaben in Tonnen CO₂-eq

	2022	2021	2020
Scope 1	23.210.476 71,9%	13.823.320 74,2%	11.509.756 76,0%
Scope 2	125.245 0,4%	139.496 0,7%	135.183 0,9%
Scope 3	8.955.103 27,7%	4.667.549 25,1%	3.491.821 23,1%



¹ Scope 1 für das Berichtsjahr 2022 geprüft mit einer High Assurance. Scope 2 und 3 geprüft mit einer Limited Assurance (siehe Seite 22). ² Der Anteil der Scope-3-Emissionen der Lufthansa Group am gesamten Carbon Footprint ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen aufgrund der Ausweitung und Verbesserung der Datenerfassung der Scope-3-Emissionen.

DIREKTE UND INDIREKTE CO₂-EMISSIONEN DER LUFTHANSA GROUP 2022



Die Treibhausgasbilanz weißt die gesamten Treibhausgasemissionen (Scope 1–3) der Lufthansa Group aus (siehe Zertifikat S. 22). Durch den Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF) konnten die klimawirksamen Emissionen der Lufthansa Group im Jahr 2022 um insgesamt 43.900³ Tonnen reduziert werden (Well-to-Wheel Bilanzierung⁴).

³ Hiervon entfielen 40.400 Tonnen auf die direkte Einsparung bei der Verbrennung des SAFs (Scope 1) sowie 3.500 Tonnen Einsparung in der vorgelagerten Lieferkette (Produktion und Transport, Scope 3) – beide Werte beziehen sich auf den Vergleich zum Einsatz von fossilem Kerosin. ⁴ Die Well-to-Wheel Bilanzierung betrachtet nicht nur den CO₂-Ausstoß



Carbon Footprint – Scope-3-Emissionen

Der Begriff „Scope 3“ stammt aus dem Greenhouse Gas Protocol, einem weit verbreiteten Instrument zur Messung von Treibhausgasemissionen. Zum Scope 3 werden Emissionen gezählt, die nicht durch die eigene Geschäftstätigkeit, sondern indirekt durch Aktivitäten in der vor- und nachgelagerten Lieferkette eines Unternehmens verursacht werden. Diese machen in der Regel einen beträchtlichen Teil der Gesamtemissionen eines Unternehmens aus – in einigen Branchen bis zu 80 %. Daher wird es für Unternehmen, die ihre Umweltauswirkungen verringern wollen, immer wichtiger, sich mit diesen Emissionen zu befassen. Der Anteil der Scope-3-Emissionen am gesamten Carbon Footprint der Lufthansa Group beträgt rund 30–35 %. Der weitaus größte Teil entfällt hierbei auf die Emissionen in der Lieferkette des Kerosins (rund 60 %) – also die Emissionen, die durch die Produktion und den Transport des Kerosins bis zum Flugzeug entstehen. So reduziert sich durch jede weniger verbrauchte Tonne Kerosin auch der entsprechende Scope-3-Fußabdruck in der Kerosin-Lieferkette. Durch die Maßnahmen der Lufthansa Group, wie zum Beispiel die Flottenmodernisierung hin zu Flugzeugen mit reduziertem Treibstoffverbrauch, verringert sich auch ihr Scope 3 stetig. Auch der Einsatz von Sustainable Aviation Fuel (SAF) kann die Treibhausgasemissionen in der Lieferkette reduzieren, da die Herstellung und Lieferung von SAF in der Regel weniger Emissionen verursacht.

bei der Verbrennung des Kraftstoffs oder der Energiequelle, sondern auch die Emissionen, die bei der Gewinnung, dem Transport und der Raffination von Rohöl oder der Erzeugung von Energie aus erneuerbaren oder nicht erneuerbaren Quellen entstehen.

Berechnungsmethodik der absoluten und spezifischen Verbräuche und Emissionen

Kerosin absolut

Die Erhebung des Kerosinverbrauchs erfolgt aus dem tatsächlichen Flugbetrieb heraus, das heißt unter Berücksichtigung der realen Auslastung und Streckenführung nach dem Gate-to-Gate-Prinzip. Damit sind alle Flugphasen erfasst – vom Rollen am Boden bis hin zu Umwegen und Warteschleifen in der Luft.

Emissionen absolut

Die Berechnung der absoluten Emissionen des Flugbetriebs basiert auf der tatsächlich erbrachten Transportleistung und damit auf der realen Auslastung sowie auf dem tatsächlich absolut verbrauchten Kerosin im Berichtsjahr. Die Transportleistung wird in Tonnenkilometern gemessen. Für Passagiere und ihr Gepäck wird der Standard von durchschnittlich 100 Kilogramm angesetzt, für Fracht das gewogene Gewicht.

CO₂-Emissionen bedürfen keiner speziellen flugzeugspezifischen Berechnung, da sie in einem festen Verhältnis zur Menge des verbrannten Kerosins stehen. Durch die Verbrennung von einer Tonne Kerosin entstehen 3,15 Tonnen CO₂.

Spezifische Verbräuche und Emissionen

Die Berechnung der spezifischen Verbräuche und Emissionen setzt die Absolutwerte ins Verhältnis zur Transportleistung. Damit wird zum Beispiel die Kennzahl Liter pro 100 Passagierkilometer (l/100 pkm) auf Basis der tatsächlichen Auslastung und des tatsächlich verbrauchten Kerosins berechnet. Die zugrunde gelegten Distanzen beziehen sich auf Großkreisentfernungen. Im Kombinationsverkehr (Fracht- und Passagiertransport auf einem Flugzeug) wird die Zuordnung des Treibstoffverbrauchs zur Ermittlung passagier- oder frachtspezifischer Werte anhand ihres Anteils an der Gesamtnutzlast vorgenommen. Seit 2013 existiert mit der Norm DIN EN 16258 ein Leitfaden zur vereinheitlichten Berechnung der Treibhausgasemissionen für Transportprozesse. Die Lufthansa Group hält sich bezüglich der Allokation der Nutzlast an diesen Leitfaden. Eine vereinheitlichte, international harmonisierte und akzeptierte Methode würde die Lufthansa Group begrüßen.

Verifizierungserklärung Scope 1–3

VERIFIZIERUNG-
ERKLÄRUNG



verifiziert durch
MÜLLER-BBM
CERT GMBH

Die Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH, akkreditierte Verifizierungsstelle DAkkS D-VS-18709-01-01 bestätigt, dass die Treibhausgasbilanz gemäß GHG-Protokoll der

LUFTHANSA GROUP

Deutschen Lufthansa AG und ihren Töchtern*

nach den Anforderungen der ISO 14064-3 geprüft und die Angaben in der Abbildung „Direkte und indirekte CO₂-Emissionen der Lufthansa Group 2022“ auf Seite 21 des Factsheet Nachhaltigkeit 2022 mit folgenden Unsicherheiten verifiziert wurden:

Scope 1 fossil (reasonable assurance, 2% materiality)	23.170.076 t CO _{2eq}
Scope 1 *** biogenic (reasonable assurance, 2% materiality)	40.400 t CO _{2eq}
Scope 2** (limited assurance, 5% materiality)	125.245 t CO _{2eq}
Scope 3**** (limited assurance, 10% materiality)	8.955.103 t CO _{2eq}

Kerpen, den 14.04.2023



Müller-BBM Cert Umweltgutachter GmbH

* Gesellschaften im Anwendungsbereich:
 Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG, Lufthansa Technik AG, Lufthansa CityLine GmbH, Swiss International Air Lines AG, Edelweiss Air AG, Brussels Airlines S.A., Austrian Airlines AG, Air Dolomiti S.p.A., Linie Aéro Regional Europe, Germanwings GmbH, Eurowings Aviation GmbH, Eurowings Discover GmbH, Eurowings Europe GmbH, Eurowings Europe Limited, LSG Lufthansa Service Holding AG, Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Lufthansa, Global Business Services GmbH, Lufthansa Seelheim GmbH, Miles & More GmbH, Lufthansa Process Management GmbH, Lufthansa Systems GmbH & Co.KG, Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co.KG, Lufthansa Aviation Training GmbH, LZ-Catering GmbH, Lufthansa Global Tele Sales GmbH, EFM-Gesellschaft für Entessen und Flugzeugbeschepfen am Flughafen München GmbH zzgl. anteilig die Joint Ventures, AeroLogic GmbH, SunExpress (Güneş Ekspres Havacilik A.Ş.), N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG und EME Aero.

** market based

*** Hinweis: Diese biogenen CO₂-Emissionen spiegeln die reduzierten fossilen CO₂-Emissionen in Scope 1 durch die Verwendung von zertifiziertem biogenem nachhaltigem Flugbenzin wider. Diese Reduktionen wurden für definierte Kunden der Lufthansa Group (inkl. Kunden auf Codeshare-Flügen assoziierter LHG-Partner) realisiert und ausschließlich diesen zugerechnet. Sie können somit nicht regelmäßig und grundsätzlich von allen Kunden der Lufthansa Group in Anspruch genommen werden.

**** Einschließlich Änderungen der Emissionen aus gekauften Kraftstoffen aufgrund der Umstellung von fossilen Kraftstoffen auf nachhaltige Flugkraftstoffe.

muellerbbm-cert.de

A MEMBER OF
BBM
MÜLLER-BBM GROUP



Abfallmanagement



Maßnahmen entlang der Abfallhierarchie

Handlungsgrundlage für ein zunehmend kreislauffähiges Abfallmanagement ist die EU-Abfallhierarchie „Reduce – Reuse – Recycle – Recover – Replace“, also „reduzieren – wiederverwenden – wiederverwerten – rückgewinnen – ersetzen“.

Die Lufthansa Group hat bereits vielfältige Maßnahmen entlang dieser Hierarchie umgesetzt.

Reduktion von Bordabfällen und Förderung der Kreislaufwirtschaft

Globalisierte Lieferketten, begrenzte Verfügbarkeiten von Ressourcen und politische Rahmenbedingungen erfordern ein verantwortungsbewusstes Ressourcenmanagement. Die Lufthansa Group fokussiert sich dabei auf ein nachhaltiges und effizientes Abfallmanagement.

Der bereits geltende Rahmen für den verantwortungsvollen Umgang mit Bordabfällen wurde im Jahr 2022 auf alle Passagier-Airlines ausgeweitet. Das Ziel für alle Passagier-Airlines der Lufthansa Group ist es, bis 2025 gänzlich auf Einwegplastik und Einwegaluminium an Bord zu verzichten sowie konzernweit auf Kurzstreckenflügen 50 % der Lebensmittelabfälle im Vergleich zu 2019 zu reduzieren. Lufthansa Cargo strebt an, bis 2025 den Anteil an Abfällen am Drehkreuz Frankfurt, der zurück in den stofflichen Kreislauf geht, auf 40 % zu erhöhen.

 46 %

der Lebensmittelabfälle der Passagier-Airlines der Lufthansa Group konnten auf Kurzstreckenflügen im Vergleich zu 2019 bereits reduziert werden

 99 %

der Abfälle an den Drehkreuzen von Lufthansa Cargo werden zur Energiegewinnung genutzt oder recycelt



Beispiele aus 2022

Reduce

Reduktion von Einwegplastik durch das Entfernen von zum Beispiel Einwegplastikverpackungen, Rührstäbchen und Strohhalmen bei Lufthansa German Airlines, SWISS und Edelweiss

Reuse

Umstellung von Einweg- auf Mehrweggeschirr der „Edelweiss Box“ bei Edelweiss

Recycle

Verlängerung des Produktlebenszyklus – Kosmetikprodukte bei SWISS werden eingesammelt, gereinigt und wieder befüllt

Recover

Gewinnung von Rohstoffen – Einwegplastikbecher der Austrian Airlines werden zu synthetischem Rohöl umgewandelt

Replace

Ersatz herkömmlicher Materialien durch biologisch abbaubare Stoffe – Umstieg bei Verpackungen ausgewählter Produkte von Einwegplastik auf kompostierbare Folie aus Zellulose bei Eurowings und Edelweiss

Kundenzufriedenheit

Der Net Promoter Score (NPS) leitet sich aus der Weiterempfehlungsbereitschaft ab und ist führende Kennzahl der Kundenzufriedenheit bei den Passagier-Airlines der Lufthansa Group. Im Jahr 2022 lag der NPS für die Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines unter dem Zielwert von 55. Bei Eurowings lag der NPS unter dem Zielwert von 50. Gründe hierfür waren insbesondere pandemie-

bedingte Angebotseinschränkungen sowie die operationellen Schwierigkeiten in den Sommermonaten. Dies hatte für die Kund:innen zur Folge, dass Flüge kurzfristig ausfielen oder umgebucht werden mussten. Ebenso belastend wirkten Streiks am Flughafen und bei den Lufthansa Group Passagier-Airlines im Herbst sowie wetterbedingte Flugunregelmäßigkeiten im Dezember.



35

NPS Passagier-Airlines¹



37

NPS Eurowings

Maßnahmenpaket zur Steigerung der Produktqualität wurde etabliert

Bis 2025 sollen insgesamt 2,5 Mrd. EUR in Produkt und Service investiert werden, um das Kundenerlebnis zu jedem Zeitpunkt der Reise weiter zu verbessern. An erster Stelle steht die Rückkehr zur Erfüllung des Versprechens als Premium-Anbieter. Diverse Maßnahmen wurden bereits implementiert, wie beispielsweise:



Neue Kabinenausstattung in allen Flugklassen

- **Premium Economy Class** bei SWISS eingeführt
- **Mehr als 30.000 neue Sitze** ab 2023 in allen Klassen auf der Langstrecke

Digitale Lösungen im Kundendialog

- **Neue Selbstbedienungsoptionen** vereinfachen und beschleunigen den Kundenservice und -dialog
- **Neue „Travel ID“** – mit nur einem Login auf den Plattformen der Lufthansa Group Airlines anmelden

Speisen- und Getränkeangebot und Lounges

- **Speisenqualität und -auswahl** auf der Kurzstrecke bei Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines aufgewertet
- **Kostenfreier Aperitif-Service** sowie eine **Auswahl bei der ersten Mahlzeit** auf Langstreckenflügen von Lufthansa German Airlines in der Economy Class wieder eingeführt

- **Frische Gerichte vor der Reise bestellen** – bei SWISS in der First, Business, und Economy Class sowie bei Austrian Airlines in der Economy Class
- **Neue Bistolounge** in Frankfurt eröffnet
- **Verbesserte Speisen- und Getränkeauswahl**, renoviert und neues Mobiliar in den Lounges in Newark, Düsseldorf, Washington oder Hamburg

Freiwillige CO₂-Ausgleichsangebote und intermodale nachhaltige Reiseformen

- **Kauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen** und **Kompensation** – direkt bei der Flugbuchung und **an Bord** bei Lufthansa German Airlines, SWISS und Eurowings Discover
- **„Grüner“ Tarif** sukzessive eingeführt, der direkt einen vollständigen CO₂-Ausgleich beinhaltet
- **Täglich rund 450 intermodale Verbindungen** von und zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group mit Bus oder Bahn

¹ Ohne Eurowings.



Die operative Stabilität – ein komplexes System

Bereits vor einem Flug sind zahlreiche Schritte für eine verlässliche Durchführung notwendig. Zum Beispiel müssen, der Strecke und Buchungslage entsprechend, der passende Flugzeugtyp und die dazugehörige Crew eingeplant und verfügbar sein. Nach Ankunft des Flugzeuges, nachdem alle Passagiere ausgestiegen sind und das Gepäck entladen wurde, beginnen die Vorbereitungen für den nächsten Flug. Unter anderem wird die Flugzeugkabine gereinigt, das Flugzeug mit Essen und Trinken beladen und betankt sowie das Gepäck beladen. Anschließend steigen neue Passagiere ein, nachdem sie zuvor eingecheckt und die Sicherheits- und Passkontrollen durchlaufen sind oder, von anderen Flügen kommend, umsteigen. Nach Freigabe durch die Flugsicherung im Tower kann der Flug dann starten.

Was macht den täglichen Flugbetrieb so herausfordernd?

Für einen reibungslosen Ablauf sind verlässliche Planungen und enge Abstimmungen zwischen den Airlines und zum Beispiel den Flughafenbetreibern mit ihren umfangreichen Flugzeug- und Bodenabfertigungsprozessen oder auch der Flugsicherung unerlässlich. Schon kleinere Verzögerungen in einzelnen Prozessschritten können den normalen Betriebsablauf stören und zu Verspätungen führen. Treten zum Beispiel beeinträchtigende Wetterereignisse auf, auch an anderen Flughäfen, kann der komplette Flugbetrieb betroffen sein – Passagiere verpassen ihre Anschlussflüge und



Flugzeuge sowie Crews stehen nicht mehr an den geplanten Standorten zur Verfügung. In diesen Fällen muss eine Airline schnell reagieren und zum Beispiel Ersatzflugzeuge und neue Crews einsetzen, um vorgeschriebene Ruhezeiten für die Crews einzuhalten sowie verfügbare Kapazitäten an den Flughäfen (Sicherheitskontrollen, Gepäckabfertigung) und im Luftraum (Zeitfenster für Starts und Landungen) zu berücksichtigen. Auch müssen Passagiere eventuell auf andere Flüge umgebucht oder gar eine Unterbringung organisiert werden.

Nach den Einschränkungen durch die Corona-Pandemie haben gerade im Jahr 2022 eine signifikant angestiegene Nachfrage als auch Personalengpässe bei verschiedenen Beteiligten der Prozesskette zweitweise zu erheblichen Beeinträchtigungen im weltweiten Flugbetrieb geführt.

 66 %

Abflugpünktlichkeit

Die im Jahresdurchschnitt erzielte Abflugpünktlichkeit lag 15,3 Prozentpunkte unter dem Vorjahr. Deutlich gestiegene Passagierzahlen (+119 %) bei reduzierten Ressourcen in allen Bereichen des Luftverkehrssystems wirkten sich negativ auf das Ergebnis aus.

Maßnahmenpaket zur Steigerung der operativen Stabilität wurde etabliert

Um auch mit den Herausforderungen in diesem Jahr 2023 einen stabilen Flugbetrieb zu gewährleisten und das eigene Ziel zu erreichen, 85 % aller Flüge pünktlich¹ abzufertigen, hat die Lufthansa Group verschiedene Maßnahmen ergriffen. Darunter sind:



- **Einstellung und Schulung von Personal** entsprechend der gestiegenen Nachfrage
- **Optimierung der Flugplanung**, abgestimmt auf verfügbare Ressourcen
- **Investitionen in IT-gestützte Systeme**, um bei Flugunregelmäßigkeiten schnelle und präzise Entscheidungen treffen zu können
- **Einführung digitaler Serviceangebote** für Kund:innen, um die Kommunikation und die Bearbeitung von Anfragen zu verbessern

¹ Als pünktlich werden, wie international üblich, alle Flüge bezeichnet, die bis spätestens 15 Minuten nach der geplanten Abflugzeit zum Start rollen.



Aktiver Schallschutz

Eine starke Region

Airlines schaffen Verbindungen in andere Städte, andere Länder und in die Welt. Insbesondere internationale Drehkreuze bieten hierfür die Infrastruktur. Unternehmen siedeln sich aufgrund guter Anbindungen in diesen Regionen gerne an, aber auch regionale Zulieferer und Dienstleister profitieren. Dies ermöglicht wirtschaftliche Vorteile und schafft Arbeitsplätze und Ausbildungsmöglichkeiten. Ein Flugbetrieb kann aber auch eine Belastung darstellen. Im Wesentlichen sind es Lärmbelastungen für die Menschen in der Region durch startende und landende Flugzeuge.

Die Bestimmung der Lufthansa Group – verbinden von Menschen, Kulturen und Wirtschaftsräumen auf nachhaltige Weise

Um die lokalen Interessen zu berücksichtigen, steht die Lufthansa Group im aktiven Dialog mit Betroffenen und Interessierten und beteiligt sich an aufwändigen Forschungsprojekten zum aktiven Schallschutz. Ihr vorrangiges Ziel ist es, Fluglärm an der Quelle nachhaltig zu verringern und optimierte Flugverfahren zu entwickeln. Dabei verfolgt sie Maßnahmen entlang der fünf Hebel:

Hebel für aktiven Schallschutz



Investitionen in leisere Flugzeuge



Lärmreduzierende Technologien für die Bestandsflotte



Beteiligung an der Lärmforschung



Entwicklung optimierter Flugverfahren und Flugrouten



Dialog mit den Flughafenanrainern und weiteren Interessengruppen

99,4 %

der Flugzeuge der operativen Konzernflotte erfüllen das strenge Minus-10-dB-Kriterium des ICAO¹-Kapitel-4-Standards

Hoher Lärmstandard der ICAO¹ ist Maß für die Lufthansa Group

Die Lufthansa Group nutzt das 10-Dezibel-Kriterium des ICAO-Kapitel-4-Standards, um die Auswirkungen der Modernisierung der operativen Konzernflotte zu bewerten. Das Kriterium gibt vor, dass alle ab 2006 bis Ende 2017 neu zugelassenen Verkehrsflugzeuge die im ICAO-Kapitel-3-Standard festgelegten Grenzwerte zusätzlich um kumulativ 10 Dezibel oder mehr unterschreiten müssen.



Highlights 2022

- **Neue Flottenzugänge** mit modernsten Flugzeugen wie Airbus A321neo und Boeing 787-9 – ältere und lautere Flugzeuge haben die Flotte verlassen
- **Neues Forschungsprojekt** in Kooperation mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt zur Lärmreduzierung und Optimierung von Abflügen begonnen
- **37 Präzisionsanflüge** durchgeführt – mit veränderten Anflugskriterien konnten erfolgreiche Erkenntnisse zur Lärmreduzierung generiert werden
- **Innovatives und lärmreduziertes Anflugverfahren** wurde unter Beteiligung von Austrian Airlines entwickelt und für weitere Evaluierungen in Wien implementiert
- **Dialog erweitert** – stetige und aktive Beteiligung in regionalen Gremien und Arbeitsgruppen sowie in verschiedenen Dialogforen in Frankfurt, Wien und – neu – in Hamburg

¹ International Civil Aviation Organization/Internationale Zivilluftfahrtorganisation.

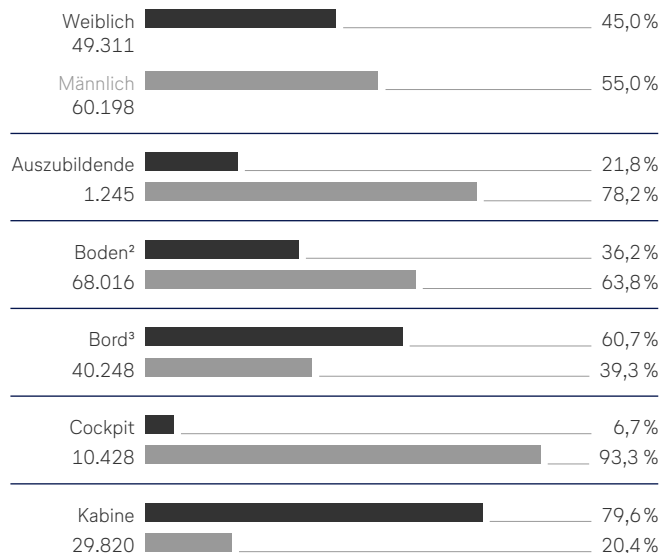
Personalstand

Die Mitarbeitenden der Lufthansa Group sind mit ihrem Know-how und ihren vielfältigen Talenten ein wesentlicher Faktor für den Erfolg des Unternehmens. Sie verkörpern den Premium-Anspruch der Lufthansa Group Airlines gegenüber den Flug-gästen und prägen das Kundenerlebnis. Außerdem sorgen sie für einen zuverlässigen und produktiven Flugbetrieb und für effiziente administrative Prozesse. Daher legt die Lufthansa Group großen Wert auf ihre Mitarbeitenden, deren Entwick-lung und Wohlbefinden.

PERSONALSTAND NACH BERUFSGRUPPEN UND GESCHLECHT¹

Lufthansa Group, Beschäftigte **per 31.12.2022**

■ Weibliche Beschäftigte ■ Männliche Beschäftigte



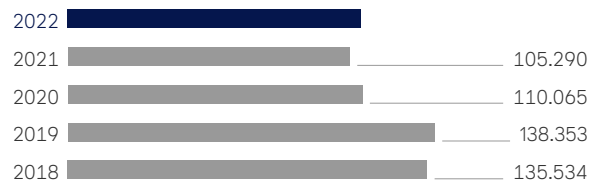
¹ Konzern-Konsolidierungskreis. ² Ohne Auszubildende.

³ Setzt sich zusammen aus Cockpit und Kabine.

PERSONALSTAND GESAMT¹

Lufthansa Group, Beschäftigte **jeweils per 31.12.**

109.509



VERTEILUNG DER BESCHÄFTIGTEN¹

Lufthansa Group, Beschäftigte **jeweils per 31.12.**

	2022	2021
Konzernbeschäftigte	109.509	105.290
davon Passagier-Airlines	56.762	56.858
davon Logistik	4.085	4.162
davon Technik	20.411	20.569
davon Catering	20.218	15.626
davon weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	8.033	8.075



Rekrutierungskampagne

Gute Aussichten für neue Mitarbeitende

Das Potenzial qualifizierter Arbeitskräfte wird in den kommenden Jahr-zehnten um bis zu 30 % zurückgehen. Zudem musste sich die Lufthansa Group in der Pandemie verkleinern – mit entsprechenden Auswirkungen auf das Arbeitgeberimage. Mit einer großangelegten Rekrutierungskam-pagne unterstreicht die Lufthansa Group deshalb jetzt ihren Anspruch, sich nachhaltig als Branchenführer zu etablieren. Mehrere tausend Men-schen hat die Lufthansa Group damit bereits an Bord geholt – insge-samt planen die Konzerngesellschaften rund 20.000 Neueinstellungen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den operativen Bereichen wie Check-in, Technik, Cockpit oder Kabine, aber auch in administrativen Funktio-nen wie der IT wird eine große Zahl neuer Mitarbeitender hinzukommen. Eine „Recruiting Task Force“ aus verschiedenen Konzerngesellschaften koordiniert diesen Rekrutierungsschub über die gesamte Lufthansa Group hinweg.

Geplante Neueinstellungen bis Ende 2023

IT 2.300

Technik 1.600

Trainees 1.000

bis Ende 2025

Cockpit 2.000

Kabine 10.000

Arbeitgeberattraktivität

Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Beruf und Privatleben, ein ganzheitlicher Ansatz im Hinblick auf Chancengleichheit und Vielfalt in allen Dimensionen sowie die intensive Förderung von Talenten sind maßgebliche Handlungsfelder, die dazu beitragen sollen, den Anspruch der Lufthansa Group an einen fairen und partnerschaftlichen Umgang mit den Beschäftigten zu erfüllen und weiterhin eine attraktive Arbeitgeberin zu bleiben.

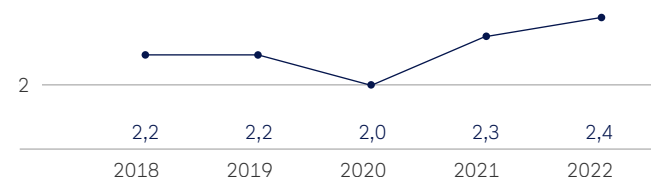
„involve me!“

Mittels der jährlichen freiwilligen Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhebt die Lufthansa Group den **Engagement-Index**.

Er gibt unter anderem Auskunft über die Arbeitgeberattraktivität. Gemessen wird die Verbundenheit der Mitarbeitenden mit dem Unternehmen und deren Einsatzbereitschaft sowie Bereitschaft zur Weiterempfehlung. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (besten Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt. Treiber für den Rückgang im Jahr 2022 sind bei den Mitarbeitergruppen sehr unterschiedlich. Einerseits sind die Sparmaßnahmen zu nennen, die nötig waren, um die Wettbewerbsfähigkeit der Lufthansa Group zu erhalten, andererseits spielten die Rahmenbedingungen und teilweise Überlastung der Mitarbeitenden durch den starken Anstieg der Nachfrage in der Ferienzeit 2022 eine Rolle.

ENGAGEMENT-INDEX⁴

Lufthansa Group, Angaben in Prozent **2022**



Tarifbeschäftigte

78% in Deutschland¹

89% in der Schweiz²

98% in Österreich³

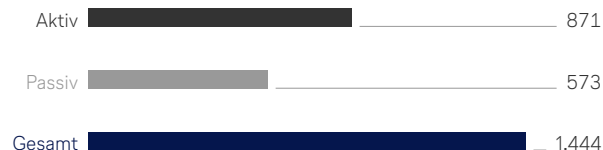
Neue Tarifvereinbarung

Die Lufthansa Group, vertreten durch die jeweils zuständigen Verbände beziehungsweise Tochtergesellschaften, konnte 2022 zahlreiche neue Tarifvereinbarungen mit den Tarifpartnern abschließen. Diese lösten zum Teil bis dahin bestehende Krisenvereinbarungen, die aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie geschlossen wurden, ab. Damit befanden sich am Jahresende alle tariflich angestellten Mitarbeitenden der Deutschen Lufthansa AG und die große Mehrheit der Beschäftigten in den wesentlichen Flugbetrieben der Lufthansa Group, wie zum Beispiel der SWISS, Austrian Airlines und Eurowings, in geschlossenen und geltenden Tarifverträgen.

ALTERSTEILZEIT AKTIV/PASSIV

Deutsche Lufthansa AG, Beschäftigte **per 31.12.2022**

Beschäftigte Deutsche Lufthansa AG Boden insgesamt: 11.876



ÜBERGANGSVERSORGUNG FLIEGENDES PERSONAL

Deutsche Lufthansa AG und Lufthansa Cargo AG, Beschäftigte **per 31.12.2022**



¹ Die verbleibenden Anteile sind größtenteils Führungskräfte und Management-Mitarbeitende in gehobenen Positionen. ² SWISS International Airlines.

³ Austrian Airlines in Europa. ⁴ Teilnehmende Unternehmen der „involve me!“-Befragung bilden 80,54% aller Mitarbeitenden der Lufthansa Group ab.



Wertversprechen eines Arbeitgebers



Neues Wertversprechen für Mitarbeitende von morgen

Digitalisierung und demografischer Wandel verändern die Arbeitsmärkte: Fachkräfte sind knapp und ihre Bereitschaft, den Arbeitgeber zu wechseln, ist wesentlich höher als noch zu Beginn des Jahrtausends. Um die Luftfahrtbranche von der Spitze aus zu führen, benötigt die Lufthansa Group die besten Leute. Diese Talente zu gewinnen und gleichzeitig diejenigen zu begeistern, die heute schon für das Unternehmen arbeiten, zählt deshalb zu den strategischen Fokusthemen der Lufthansa Group.



Mit gezielten Kampagnen macht die Lufthansa Group ihre Positionierung, Haltung und die damit verbundenen Leistungen auf dem externen Arbeitsmarkt sichtbar. Den Start markierte im November 2022 die großangelegte Kampagne „Lufthansa Group is back“.



Die so genannte „**Employer Value Proposition**“ (EVP) – das Wertversprechen eines Arbeitgebers an seine potenziellen Mitarbeitenden, ergibt sich als Schnittmenge aus dem, was sich die Zielgruppe wünscht, und dem, was das jeweilige Unternehmen einzigartig macht.

Bedürfnis nach Identität, Sinn und Flexibilität im Arbeitsumfeld

Mit einer aufgefrischten Arbeitgebermarke und einem unverwechselbaren Wertversprechen will die Lufthansa Group in die Spitzengruppe der attraktiven Arbeitgeber zurückkehren. Am Anfang des Prozesses bei der Lufthansa Group stand eine umfassende Analyse: Die Ergebnisse der jährlichen Mitarbeiterbefragung wurden ebenso ausgewertet wie Befragungen von Mitarbeitenden, die das Unternehmen verlassen haben, Marktforschungsdaten und externe qualitative Arbeitgeberbewertungen. Eine breit angelegte globale Studie gab zusätzlich Aufschluss über die Faktoren, die für Arbeitnehmende bei der Wahl ihres Arbeitgebers besonders wichtig sind.

Die „Employer Value Proposition“ der Lufthansa Group

Aus den zehn wichtigsten dieser Entscheidungskriterien hat die Lufthansa Group drei Fokusthemen für ihre Positionierung als Arbeitgeberin abgeleitet: „**Gute Beziehungen**“, die die einzigartige Lufthansa Group Community stärken, sowie „**Entwicklungsmöglichkeiten**“ und „**Vielfalt**“ bilden den Kern des zukünftigen Wertversprechens. Den daraus abgeleiteten Anspruch, ihren Beschäftigten als weltoffenes, global agierendes Unternehmen einzigartige Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten, wird die Lufthansa Group jetzt durch konkrete Maßnahmen untermauern, zum Beispiel durch die Förderung moderner Mosaik-Karrieren (Erfahrungen aus verschiedensten Perspektiven verbinden, zum Beispiel aus Führungs-, Experten- und Projektkarriere, sowohl in administrativen als auch operativen Tätigkeiten) sowie die Mobilität zwischen Ländern, Konzerngesellschaften und Abteilungen.

Arbeitgeberattraktivität

BESCHÄFTIGTE IN ELTERNZEIT (AUSLAND)¹

Lufthansa Group, Beschäftigte **jeweils per 31.12.**

Weibliche Beschäftigte



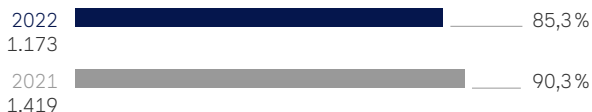
Männliche Beschäftigte



BESCHÄFTIGTE IN ELTERNZEIT (DEUTSCHLAND)²

Lufthansa Group, Beschäftigte **jeweils per 31.12.**

Weibliche Beschäftigte



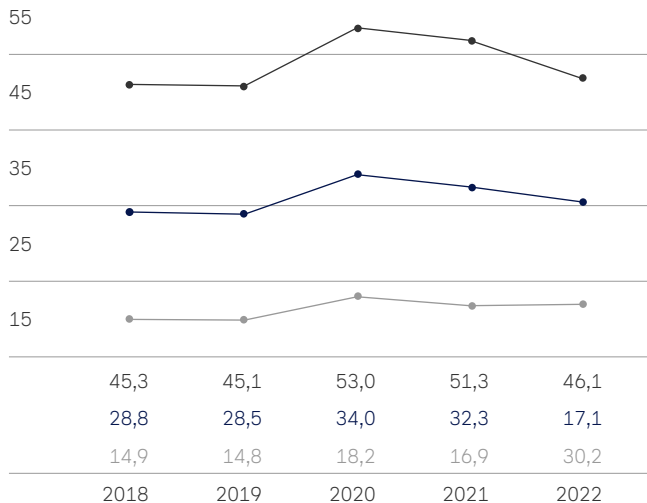
Männliche Beschäftigte



TEILZEITBESCHÄFTIGUNG^{1,3}

Lufthansa Group, Angaben in Prozent **jeweils per 31.12.**

■ Weibliche Beschäftigte ■ Gesamt ■ Männliche Beschäftigte



Flexibilisierung der Arbeit – „Cross Border Work“:

Mehr Flexibilität für Mitarbeitende ermöglicht eine bessere Vereinbarkeit von Privat- und Berufsleben. Gerade für Eltern oder Mitarbeitende, die pflegebedürftige Angehörige haben, spielt Flexibilität eine wichtige Rolle – in der Lufthansa Group hat die Ermöglichung von Flexibilität verschiedenste Ausprägungen. Neben unterschiedlichen Teilzeitmodellen bietet die Lufthansa Group in weiten Teilen des Konzerns mobiles Arbeiten für bestimmte Mitarbeitende an. Seit dem Jahr 2022 haben verschiedene Mitarbeitende oder leitende Angestellte die sehr nachgefragte Möglichkeit, in einem begrenzten Umfang auch aus dem EU-Ausland zu arbeiten. Bis zu 30 Arbeitstage im Jahr können Mitarbeitende für das sogenannte „Cross-Border-Work“ verwenden. In den letzten zwei Jahren wurde diese Form der Arbeit auch unter dem Namen „Workation“ bekannt und erfreut sich hoher Beliebtheit. Mobiles Arbeiten im Ausland ist im Zusammenhang mit privaten Aufenthalten möglich und kann Urlaubstagen oder Freizeit unmittelbar vorausgehen oder folgen. Dies ermöglicht den Mitarbeitenden längere Zeit im Ausland zu verbringen und optimal Arbeit und Freizeit zu verbinden.

¹ Geltungsbereich: Konzern-Konsolidierungskreis ohne Deutschland, ohne LSG Sky Chefs Spain, S.A.; LSG Sky Chefs Supply Chain Solutions, Inc.; Constance Food Group, Inc.; Sky Chefs, Inc.; Western Aire Chef, Inc.; SCIS Air Security Corporation. ² Konzern-Konsolidierungskreis Deutschland. ³ Teilzeit einschließlich Altersteilzeit (auch Freizeitblock).

Vielfalt und Chancengleichheit

Frauenanteil in Führungspositionen soll erhöht werden

Für den Unternehmenserfolg der Lufthansa Group sind die unterschiedlichen Fähigkeiten, Perspektiven und Erfahrungen der Mitarbeitenden von hoher Relevanz. Am leistungsstärksten und innovativsten ist eine Belegschaft, die divers aufgestellt ist und mit dieser Diversität kompetent und konstruktiv umzugehen weiß. Um diese Kultur zu fördern, ergreift das Unternehmen konkrete Maßnahmen. Ein besonderer Fokus liegt dabei zunächst auf der Erhöhung des Anteils weiblicher Führungskräfte. Die Lufthansa Group strebt bis 2025 einen Anteil von mindestens 25% Frauen

über alle Leitungsebenen hinweg an und hat entsprechende Zielquoten in den Gesellschaften der Lufthansa Gruppe etabliert. Um diese Ziele zu erreichen, ergreift das Unternehmen gezielt Maßnahmen. So wurde das etablierte „GoAhead-Programm“ für weibliche Nachwuchsführungskräfte von 16 auf 110 Teilnehmerinnen ausgeweitet. Zusätzlich ermutigt die neue Plattform „Next UP“ weibliche Talente unter 35 Jahren, eine Führungslaufbahn einzuschlagen.

 40%

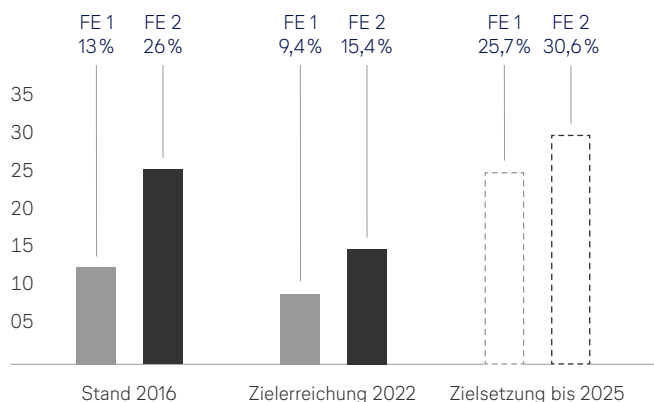
Frauenanteil im Aufsichtsrat²

 16,7%

Frauenanteil im Vorstand²

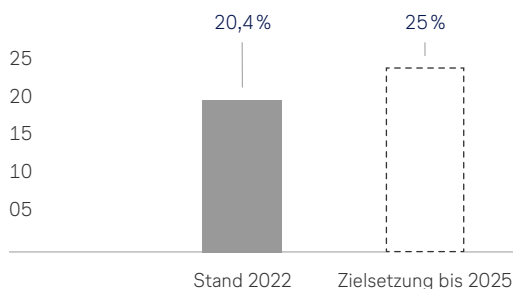
FRAUENANTEIL IN FÜHRUNGSEBENE³ 1 UND 2

(gesetzliche Anforderungen) Deutsche Lufthansa AG, Angaben in Prozent



FRAUENANTEIL IM MANAGEMENT⁴

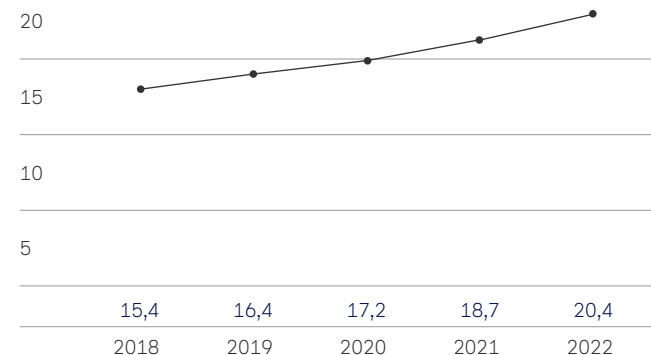
(freiwillig) Lufthansa Group, Angaben in Prozent



Zusätzlich zu den gesetzlichen Zielen der Deutschen Lufthansa AG für die Führungsebenen 1 und 2 hat sich die Lufthansa Group ein weiteres Ziel auf freiwilliger Basis gesetzt. Danach wird für die Lufthansa Group die Erhöhung des Frauenanteils bei den Führungskräften auf dem Management-Level angestrebt.

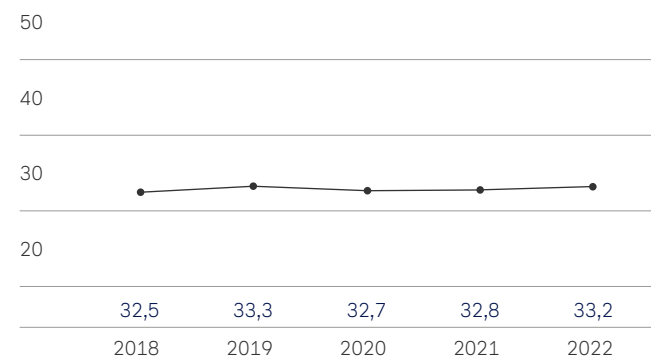
FRAUENANTEIL IM MANAGEMENT⁴

Lufthansa Group, Angaben in Prozent **jeweils per 31.12.**



FRAUENANTEIL UNTER DEN VORGESETZTEN MIT PERSONALVERANTWORTUNG¹

Lufthansa Group, Angaben in Prozent **jeweils per 31.12.**



¹ Geltungsbereich: Konzern-Konsolidierungskreis. ² Deutsche Lufthansa AG. ³ Führungsebene (FE) stellt die Berichtsebene unterhalb des Vorstands dar. ⁴ Management umfasst alle leitenden Angestellten.

Vielfalt und Chancengleichheit



 **4,3 %**
Inklusionsquote³

 **177**
verschiedenen Nationalitäten²
gehören die Mitarbeitenden der Lufthansa Group an

Entwicklungsprogramme fördern und inspirieren Talente

Entwicklungsmöglichkeiten und Karriereoptionen sind wesentliche Faktoren, nach denen Talente die Attraktivität eines Arbeitgebers bewerten. Die Lufthansa Group bietet allen Mitarbeitenden zahlreiche Fortbildungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten an, zusätzlich identifiziert sie über das Talentmanagement Leistungs- und Potenzialträger:innen aus aller Welt und macht ihnen eine Reihe attraktiver Entwicklungsangebote. Neben der Mitarbeiterbindung und der Internationalisierung verfolgt das Unternehmen damit das Ziel, die sich abzeichnenden Bedarfe der Konzerngesellschaften frühzeitig zu identifizieren und zum richtigen Zeitpunkt qualifiziert bedienen zu können. Besondere Aufmerksamkeit liegt dabei auf Engpassprofilen wie Engineering, Finanzen oder IT.

Die Einstufung als Talent und der Zugang zu den Programmen der Lufthansa Group erfolgen daten- und evidenzbasiert, um

Fairness und Chancengleichheit sicherzustellen. Alle Talentprogramme sind nach dem Prinzip „lernen, verbinden, mitwirken“ konzipiert. Diese Elemente stärken die Eigeninitiative der Teilnehmenden und bieten zugleich Chancen für persönliche Weiterentwicklung und den Aufbau neuer Fähigkeiten.

Mit „Leadership Next Level“ hat sich die Lufthansa Group ihren Anspruch an Führung und Zusammenarbeit in den Dimensionen „Ambition“, „Responsibility“ und „Empathy“ – also Ambition, Verantwortung und Empathie – neu formuliert. Wie alle Personalinstrumente des Konzerns, vom Auswahlverfahren bis hin zur Befragung beim Verlassen des Unternehmens, sind auch die Talentprogramme auf diesen Standard ausgerichtet.

¹ Geltungsbereich: Konzern-Konsolidierungskreis ohne Deutschland, ohne LSG Sky Chefs Spain, S.A.; LSG Sky Chefs Supply Chain Solutions, Inc.; Constance Food Group, Inc.; Sky Chefs, Inc.; Western Aire Chef, Inc.; SCIS Air Security Corporation. ² Konzern-Konsolidie-

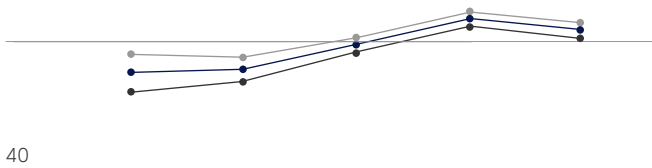
rungskreis. ³ Berichtspflichtige Gesellschaften der Lufthansa Group in Deutschland im Konsolidierungskreis zuzüglich Beteiligungen der Lufthansa Group > 50%.

DURCHSCHNITTSALTER¹

Lufthansa Group, Angaben in Jahren **jeweils per 31.12.**

■ Männliche Beschäftigte ■ Gesamt ■ Weibliche Beschäftigte

45

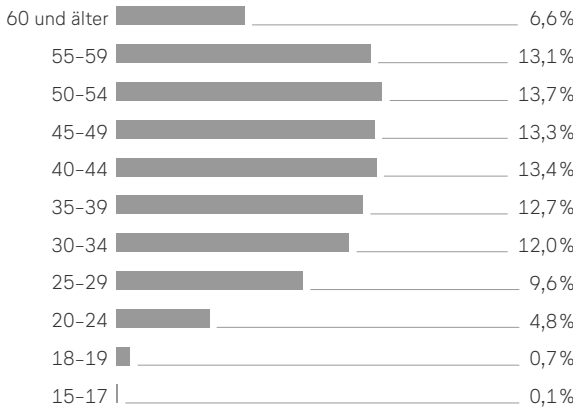


40

42,1	42,0	42,6	43,4	43,1
41,5	41,6	42,4	43,2	42,9
40,8	41,2	42,1	43,0	42,6
2018	2019	2020	2021	2022

ALTERSSTRUKTUR¹

Lufthansa Group, Angaben in Prozent **per 31.12.2021**





„Transformationsfähigkeit“



Herausforderungen für Mitarbeitende und Unternehmen

Digitalisierung, Fachkräftemangel, demografische Entwicklung und ein tief greifender Strukturwandel erfordern die Anpassung der Lufthansa Group an sich ständig verändernde Rahmenbedingungen. Die Mitarbeitenden benötigen eine kontinuierliche Lernbereitschaft zum Erwerb neuer Fähigkeiten, einen positiven Umgang mit Veränderungen und ein Streben nach Weiterentwicklung. In diesem Zusammenhang hat das Thema **„Sustainable Employability“** – also die nachhaltige Beschäftigungsfähigkeit – das Ziel, die Beschäftigungsfähigkeit der Mitarbeitenden und die Zukunftsfähigkeit der Lufthansa Group durch geeignete Maßnahmen zu sichern. Entsprechend nimmt die Transformationsfähigkeit der Mitarbeitenden eine zentrale Rolle innerhalb der Personalstrategie der Lufthansa Group ein.

Mitarbeiterprogramme mit Fokus auf Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit ist eines der großen Themen, die die Luftfahrtindustrie bewegen. Auch die Lufthansa Group steht vor der Herausforderung, jeden Aspekt des Unternehmens verantwortungsvoll und nachhaltiger zu gestalten. Damit dies gelingen kann, braucht der Konzern Mitarbeitende, die in integrierten Lösungen denken und unterschiedliche Herausforderungen meistern – aber auch Nachhaltigkeit als selbstverständliche Entscheidungs- und Handlungsprämisse in ihre täglichen Aufgabenbereiche einfließen lassen. In einer Reihe von Programmen will die Lufthansa Group Mitarbeitende mit genau diesen Fähigkeiten ausstatten.



Green Explorers – ein Talentprogramm mit klarem Fokus auf die Nachhaltigkeitsstrategie der Lufthansa Group. Auf Lernplattformen und in Exkursionen erkunden die insgesamt 150 Teilnehmenden die komplexe Welt der Nachhaltigkeit, lernen selbst, relevante Handlungsfelder zu identifizieren und Lösungen zu entwickeln.

Green Mobility Trainee – ein unternehmensübergreifendes Traineeprogramm des Mobilitäts- und Logistiksektors mit Fokus auf Nachhaltigkeit. Zwischen fünf und zehn Trainees pro Jahrgang arbeiten innerhalb von zwei Jahren jeweils an vier Projekten in verschiedenen Unternehmen von Lufthansa Cargo, Lufthansa Innovation Hub und time:matters bis hin zu Daimler Truck, DB Schenker und onomotion. Ab 2023 beteiligt sich auch Lufthansa Airlines und erweitert damit das Programm auf den Passagiersektor.

SustainABILITY – das an alle Mitarbeitende gerichtete Programm wurde 2022 erstmals durchgeführt und beinhaltete sowohl Expertenvorträge, Gastredner:innen aus anderen Großkonzernen als auch interaktive Formate für die Anwendung im Arbeitsalltag. 125 Teilnehmende aus 22 Konzerngesellschaften und verschiedenen Führungs- und Mitarbeitererebenen sind für weiteren Expertenaustausch und kollaboratives Lernen über eine Plattform vernetzt.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz



Highlights 2022

■ Re-Zertifizierung gem. ISO 9001:2015

Die Gesamtabteilung des Medizinischen Dienstes einschließlich der Psychosozialen Beratung und des Bereichs Passenger Medical Care ist gemäß dem Qualitätsmanagementsystem DIN ISO 9001:2015 zertifiziert. Dieses Zertifikat wurde durch externe Auditierung im Sommer 2022 erneuert.

■ Aktualisierte Information und Kommunikation

zu Präventionsmaßnahmen erfolgte umfangreich über etablierte Intranet-Formate wie Newsletter, Podcasts und Artikel – auch zu psychosozialen Themen.

■ Coronaschutz-Impfkationen

mit mehr als 7.000 weiteren Einzelimpfungen zur Auffrischung der persönlichen Immunität und zum Schutz vor einer schweren Corona-Erkrankung sowie die alljährliche Influenza-Impfkation wurden durchgeführt.

■ Medizinische Versorgung für Mitarbeitende im Ausland

– insbesondere für Cockpit- und Kabinenpersonal – wurde überarbeitet und somit zukunftsweisend und digital gesichert. Hierdurch werden verbesserte Standards der umfassenden medizinischen Mitarbeiterversorgung gewährleistet, mit beispielsweise einer größeren Auswahl an Ärzt:innen im Ausland.



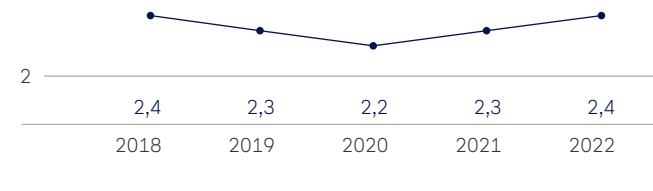
▲ 6,6

arbeitsbedingte Verletzungen bezogen auf 1 Million Arbeitsstunden²

In die Berechnung dieser Kennzahl fließen alle Ereignisse ein, die eine Ausfallzeit von mindestens einem Kalendertag zur Folge hatten. Im Jahr 2022 wurden in die Erfassung relevante Gesellschaften einbezogen, die in Deutschland bei der mehrheitlich zuständigen Berufsgenossenschaft (BG-Verkehr) versichert sind und insgesamt 50 % der Mitarbeitenden der Lufthansa Group weltweit beziehungsweise 93 % der Mitarbeitenden in Deutschland beschäftigen. Der Berichtsumfang wurde gegenüber 2021 erweitert und die Erfassung weiterer Gesellschaften wird sukzessive ausgebaut.

HEALTH INDEX¹

Lufthansa Group, Angaben in Prozent 2022



Der „Health Index“ als zentrale Kennzahl für die Gesundheit der Mitarbeitenden wird jährlich im Rahmen der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt. Der Wert verschlechterte sich auf 2,4 im Jahr 2022.

Neben der Auswertung des Gesundheitsindex werden auch Faktoren der Arbeit analysiert, die einen engen Zusammenhang mit dem Gesundheitsindex aufzeigen. Alle Führungskräfte und die Gesundheitsmanager:innen der einzelnen Konzerngesellschaften erhalten einen Ergebnisbericht, der eine Auswahl spezifischer und unterstützender Handlungshinweise und Maßnahmenangebote enthält.

¹ Teilnehmende Unternehmen der „involve me!“-Befragung bilden 80,54 % aller Mitarbeitenden der Lufthansa Group ab. ² Vorläufig für 2022/Abgleich der Daten mit der Berufsgenossenschaft erfolgt nach Berichtslegung.



Projektarbeit der help alliance

Engagement der Lufthansa Group

help alliance gGmbH ist die Hilfsorganisation der Lufthansa Group, entstanden und weitergeführt durch das Engagement der Mitarbeitenden der Lufthansa Group. Der Fokus liegt auf sozialen Hilfsprojekten mit Schwerpunkt Bildung und Einkommen. Die Lufthansa Group hat die Kosten für Administration, Fundraising und Kommunikation im Jahr 2022 vollständig abgedeckt, so dass sämtliche sonstige Spenden zu 100 % in die Projektarbeit fließen.

Welche Projekte werden gefördert?

Mitarbeitende der Lufthansa Group reichen bei help alliance eigene Projekte ein und sind ehrenamtlich hauptverantwortliche Ansprechpartner:innen während des Projektverlaufs. Die Einreichungen durchlaufen einen Auswahlprozess und werden anhand festgelegter Hauptkriterien überprüft.

Nach positiver Entscheidung wird der Förderzeitraum festgelegt und die Fördersumme ausgezahlt. Kommunikation und Wirkungsmessung erfolgen durch help alliance. Weitere Informationen unter [➤ help alliance](#)

Hauptkriterien im Auswahlprozess

- Begünstigte sind Kinder und Jugendliche
- Implementierung der Projekte über offiziell registrierte Partnerorganisationen
- Projektfortbestehen nach beendeter Förderung

Projektbeispiel 1 – geschützt lernen, Dehradun, Indien

2022 eröffnete help alliance gemeinsam mit einer lokalen Partnerorganisation ein neues Mädchenhaus für 200 Mädchen, die von ihren Eltern verstoßen wurden. Das neue Gebäude bietet einen sicheren Ort zum Lernen, zur persönlichen Selbstentfaltung und stärkt darin, ein selbstbestimmtes Leben zu führen. Die Mädchen – aber auch andere Straßenkinder – erhalten dort auch unterstützenden Unterricht für die Eingliederung in die staatliche Schule.



Highlights 2022

55

geförderte
Projekte

> 1.900

junge Menschen
erhielten Zugang zu
Aus- und Weiterbildung

~ 38.000

Begünstigte

12.000

Kinder erhielten Zugang
zu (Vor-)Schulbildung

> 150

ehrenamtlich engagierte
Mitarbeitende
der Lufthansa Group

> 1.300

junge Menschen wurden
erfolgreich in den Arbeits-
markt integriert



Projektbeispiel 2 – interkulturelle Tandems, Frankfurt, Deutschland

help alliance engagiert sich mit zwei Begegnungsprojekten für geflüchtete Menschen: Das **Karriere-Buddy-Programm** unterstützt bei der Integration und dem Einstieg in den Arbeitsmarkt, zum Beispiel mit Übungen für Bewerbungsgespräche. Das **Volunteer-Rockets-Programm** richtet sich an Beheimatete und Geflüchtete gleichermaßen, die durch eigene Begegnungsprojekte Integration aktiv gestalten – zum Beispiel Sport- oder Kochevents entwickeln und durchführen.

Glossar

CO₂ Äquivalente (CO₂eq)

Maßeinheit, die verwendet wird, um die Auswirkungen von Treibhausgasemissionen auf den Klimawandel zu bewerten. Es gibt mehrere Arten von Treibhausgasen, wie beispielsweise Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄), Lachgas (N₂O) und Fluorkohlenwasserstoffe (HFKW). Jedes dieser Gase hat eine unterschiedliche Wirkung auf das Klima. CO₂ ist das bekannteste und am häufigsten emittierte Treibhausgas, aber andere Gase können sogar noch stärkere Wirkungen haben. Das Konzept des CO₂-Äquivalents ist ein Versuch, die unterschiedlichen Wirkungen dieser Gase zu standardisieren, um sie besser vergleichen zu können. Die Maßeinheit ist in Gramm oder Tonnen CO₂-Äquivalent definiert und gibt an, wie viel CO₂ emittiert werden müsste, um die gleiche Klimawirkung wie das betreffende Treibhausgas zu erzielen.

Dezibel (dB)

Maßeinheit zur Darstellung von Schallintensität und Schalldruckpegel. Der Intensitätsunterschied zwischen dem leisesten Ton, den das menschliche Gehör wahrnehmen kann, und der Schmerzschwelle beträgt 1:10 Billionen. Um diesen riesigen Bereich objektiv darstellen zu können, verwendet man in der Akustik die logarithmische Dezibel-Skala. Auf ihr ist der Hörschwelle (eines 1.000-Hz-Tones) der Wert 0 dB und der Schmerzschwelle der Wert 130 dB zugeordnet. Eine Zunahme um 10 dB entspricht der zehnfachen Schallintensität. Für die wahrgenommene Lautstärke entspricht eine Differenz von 10 dB einer Halbierung bzw. Verdoppelung. Das menschliche Ohr ist nicht über das ganze Frequenzspektrum gleich empfindlich. Bei gleicher Schallintensität werden tiefe und hohe Töne unterschiedlich laut wahrgenommen. Bei der Messung gleicht man diesen Effekt durch international festgelegte Bewertungskurven aus. Am bekanntesten ist die sogenannte A-Bewertung, gekennzeichnet durch den Index dB(A). Für die Messung von Fluglärm benutzt man international die Einheit EPNdB (Effective Perceived Noise Decibel).

Frachttonnenkilometer (FTKO/FTKT)

Luftverkehrsgesellschaften unterscheiden die angebotene Frachtleistung (FTKO, freight tonne kilometers offered) von der verkauften Frachtleistung (FTKT, freight tonne kilometers transported), siehe auch Tonnenkilometer.

Fuel Dump

Notfallbedingtes Ablassen von Treibstoff im Flug, um bei Langstreckenflügen vor einer außerplanmäßigen Landung (zum Beispiel wegen technischer Probleme oder Erkrankung eines Passagiers) das Gewicht des Flugzeugs auf das höchstzulässige Landegewicht herabzusetzen. Dem betroffenen Flugzeug wird dazu ein besonderer Luftraum zugewiesen, möglichst über unbebautem oder dünn besiedeltem Gebiet. Das Ablassen von Treibstoff findet meist in Höhen von vier bis acht Kilometern statt. Vorgeschrieben sind eine Mindesthöhe von 1.800 Metern und eine Mindestgeschwindigkeit von 500 km/h. Es dürfen keine geschlossenen Kreise geflogen werden. Das Kerosin wird von den Ablassventilen hinter dem Flugzeug zu einem feinen Nebel verteilt. Bisher konnten nach Fuel Dumps in keinem Fall verunreinigte Pflanzen- oder Bodenproben festgestellt werden.

Großkreisentfernung

Kürzeste Entfernung zwischen zwei Punkten auf der Erdoberfläche, gemessen in Kilometern (Großkreiskilometer) oder nautischen Meilen. Der Mittelpunkt eines Großkreises ist der Erdmittelpunkt. Synonym: Great Circle Distance.

Kapitel-4- und Kapitel-14-Flugzeuge

Die ICAO unterscheidet verschiedene Lärmstandards, die in verschiedenen Kapiteln des Annex 16 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt festgelegt sind. Das Umweltkomitee (CAEP) der ICAO hat sich im September 2001 auf den Kapitel-4-Lärmstandard verständigt, nach dem alle seit 2006 neu zugelassenen Flugzeuge die Kapitel-3-Lärmgrenzwerte

kumulativ um 10 Dezibel oder mehr unterschreiten müssen. 2014 hat die ICAO den neuen Kapitel-14-Lärmstandard beschlossen, der eine Unterschreitung der Kapitel-3-Lärmgrenzwerte kumulativ um 17 Dezibel fordert. Dieser Standard gilt für neue Flugzeugtypen mit einem maximalen Abfluggewicht von mehr als 55 Tonnen, die ab dem 31. Dezember 2017 zugelassen werden. Bei leichteren Flugzeugen kommen die neuen Zertifizierungswerte ab dem 31. Dezember 2020 zur Anwendung.

Kohlendioxid (CO₂)

Gas, das bei der Verbrennung und Zersetzung von kohlenstoffhaltigen Substanzen wie zum Beispiel Pflanzen entsteht. Das Treibhausgas CO₂ verbleibt rund hundert Jahre in der Atmosphäre. Den Anstieg der CO₂-Konzentration in den letzten hundert Jahren führen Wissenschaftler:innen unter anderem auf die Verbrennung von fossilen Energieträgern (Kohle, Öl, Gas) durch den Menschen zurück. Je Tonne Treibstoff entstehen 3,15 Tonnen CO₂. Derzeit sind 2,8 % der jährlich von den Menschen verursachten CO₂-Emissionen auf den weltweiten Luftverkehr zurückzuführen (Quelle: Internationale Energieagentur (IEA), Daten für 2019).

Kohlenmonoxid (CO)

Verbindung aus einem Kohlenstoff- und einem Sauerstoffatom, die bei der unvollständigen Verbrennung von kohlenstoffhaltigen Substanzen entsteht. Bei Flugzeugtriebwerken hängt der CO-Ausstoß stark vom Lastzustand ab: Im Leerlauf, beim Rollen und beim Landeanflug sind die Emissionen je Kilogramm Treibstoff höher als im Steig- und Reiseflug.

Passagierkilometer (PKT)

Maß für die Beförderungsleistung im Passagierverkehr (Zahl der Passagiere multipliziert mit der Entfernung). Hierbei wird zwischen der angebotenen Beförderungsleistung (PKO, passenger kilometers offered, oder synonym: SKO, seat kilometers offered) und der tatsächlich erbrachten Beförderungsleistung (PKT, passenger kilometers transported) unterschieden.

Glossar

Passagiertonnenkilometer (PTKT)

Maß für die Beförderungsleistung im Passagierverkehr (Zahl der Passagiere multipliziert mit dem Passagiergewicht und der Entfernung). Hierbei wird zwischen der angebotenen Beförderungsleistung (PTKO, passenger tonne kilometers offered) und der tatsächlich erbrachten Beförderungsleistung (PTKT, passenger tonne kilometers transported) unterschieden. Bei der Berechnung werden Passagiere mit einem statistisch ermittelten Durchschnittsgewicht berücksichtigt. Dabei beträgt das Gewicht zur Ermittlung der Zuladung pro Passagier 100 kg für Kont-Strecken und 101 kg für Interkont-Strecken.

Revenue Tonne Kilometer (RTK)

Vgl. Tonnenkilometer (TKT). Maß für die erbrachte Beförderungsleistung (Zuladung mal Entfernung). Abweichend zum verwendeten Durchschnittsgewicht pro Passagier bei der TKT-Definition wird für die Definition des SBTi-Ziels (CO_2/RTK) für jeden Passagier sowohl für Kont- als auch für Interkont-Strecken 100 kg angesetzt.

Sitzkilometer (SKO)

Maß für die angebotene Beförderungsleistung (SKO, seat kilometers offered).

Stickoxide (NO_x)

Verbindungen zwischen Stickstoff- und Sauerstoffatomen. NO_x ist definiert als die Summe von NO und NO_2 . Natürliche Quellen sind Blitze und Mikroben im Erdboden. Stickoxide entstehen auch bei Verbrennungsprozessen unter hohen Drücken und Temperaturen. Durch neuartige Brennkammern könnten in Zukunft auch die NO_x -Emissionen um bis zu 85 % verringert werden. Der Anteil des Luftverkehrs an vom Menschen verursachten NO_x -Emissionen beträgt zwei bis drei Prozent. Nach Modellrechnungen ließen Stickoxide die Ozonkonzentration in Reiseflughöhe um wenige Prozent ansteigen.

Tonnenkilometer (TKT)

Maß für die erbrachte Beförderungsleistung (Zuladung mal Entfernung). Bei der Ermittlung der Zuladung werden Passagiere durch ein statistisch ermitteltes Durchschnittsgewicht berücksichtigt. Dabei beträgt das Gewicht zur Ermittlung der Zuladung pro Passagier 100 kg für Kont-Strecken und 101 kg für Interkont-Strecken.

Unverbrannte Kohlenwasserstoffe (UHC)

Organisches Gemisch aus Kohlenstoff und Wasserstoff, das entsteht, wenn kohlenstoffhaltige Brennstoffe unvollständig verbrennen oder Kraftstoffe verdunsten.



Impressum

Herausgeber

Deutsche Lufthansa AG
Venloer Str. 151–153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion und Konzept

Claudia Hügel (Leitung)
Katharina Winter

Gestaltung

Sherpa Design GmbH, Hamburg

Redaktionsschluss

20.04.2023

Verwendung, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers und mit dem Quellennachweis „Deutsche Lufthansa AG“ (Text und Bild).
Wir bitten in diesem Fall um Zusendung eines Belegexemplars.

Werte in Tabellen können Rundungsdifferenzen aufweisen.

Fotos

Titel: Laird Kay;
Jens Görlich
S. 02: Oliver Rösler
S. 07: Getty Images, 901548968
S. 09: Jens Görlich, MO CGI
S. 10: Thomas Richter
S. 11: Jens Görlich, MO CGI
S. 12: Getty Images, 1331905510
S. 15: Kai Hager, Lufthansa Technik AG;
Hamburg Marketing
S. 17: Jens Görlich, MO CGI
S. 18: Jens Görlich, MO CGI
S. 19: Dominik Mentzos, MO CGI
S. 20: Swiss International Air Lines Ltd.
S. 21: Jens Görlich, MO CGI
S. 23: Jens Görlich
S. 24: Dominik Mentzos, COWunder Models
S. 25: Jens Görlich, COWunder Models
S. 26: Getty Images, 647178884
S. 29: Claus Morgenstern;
Deutsche Lufthansa AG
S. 30: Claus Morgenstern
S. 32: Claus Morgenstern
S. 33: Jens Görlich, COWunder Models
S. 34: Claus Morgenstern
S. 35: help alliance;
Über den Tellerrand e. V.
S. 37: Dominik Mentzos, MO CGI

Ansprechpartner

Claudia Hügel
+49 69 696 54050
Deutsche Lufthansa AG
ESG-Reporting
Lufthansa Aviation Center
Airportring
60546 Frankfurt am Main
claudia.huegel@dlh.de

Weitere Informationen zum Thema „Nachhaltigkeit in der Lufthansa Group“ finden Sie unter:

➤ lufthansagroup.com/de/verantwortung

Den Geschäftsbericht 2022 inklusive der nichtfinanziellen Erklärung finden Sie unter:

➤ investor-relations.lufthansagroup.com