LUFTHANSA GROUP

Geschäftsbericht 2022

WE GROW.
WE SHAPE.
WE LEAD.

lufthansagroup.com
investor-relations.lufthansagroup.com

INHALT

2 Kennzahlen

4 Der Vorstand

5 Brief des Vorstands

7 Bericht des Aufsichtsrats

12 Lufthansa Aktie

15 Zusammengefasster Lagebericht

16 Grundlagen des Konzerns
- 16 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
- 18 Strategien und Ziele
- 26 Flotte und Streckennetz
- 29 Mitarbeitende
- 32 Forschung und Entwicklung
- 33 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

34 Wirtschaftsbericht
- 34 Gesamtwirtschaftliche Lage
- 35 Branchenentwicklung
- 37 Geschäftsverlauf
- 40 Finanzielle Entwicklung
- 50 Vergleich mit ursprünglicher Prognose und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

52 Geschäftsfelder
- 52 Geschäftsfeld Passagier-Airlines
- 63 Geschäftsfeld Logistik
- 67 Geschäftsfeld Technik
- 70 Geschäftsfeld Catering
- 73 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

75 Chancen- und Risikobericht
- 75 Chancen- und Risikomanagement
- 78 Chancen in der Einzelbetrachtung
- 80 Risiken in der Einzelbetrachtung
- 89 Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation
- 90 Beschreibung des Internen Kontrollsystems
- 92 Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB

93 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
- 94 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
- 98 Umweltbelange
- 115 Kundenbelange
- 121 Arbeitnehmerbelange
- 132 Sozialbelange
- 134 Geschäftsethik und Compliance
- 141 Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement
- 143 Anwendbarkeit der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852
- 148 Zusammenfassung

149 Prognosebericht
- 149 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
- 150 Branchenausblick
- 151 Änderungen in Geschäft und Organisation
- 151 Ausblick Lufthansa Group
- 153 Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

154 Corporate Governance
- 154 Aufsichtsrat und Vorstand
- 155 Mandate
- 156 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 1 HGB und § 315a Abs. 1 HGB
- 158 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB

159 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

164 Konzernabschluss

269 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

270 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

280 Vergütungsbericht

306 Weitere Informationen

307 GRI-Index
313 Sustainable Development Goals (SDG) Index
322 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung
325 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG
326 Zehn-Jahres-Übersicht
329 Glossar
331 Grafik- und Tabellenverzeichnis
334 Impressum/Kontakt/Finanzkalender 2023 und Disclaimer

Navigation im Bericht per Mausklick

- Suchen
- Inhaltsverzeichnis
- Zuvor besuchte Seite
- Seite zurück
- Seite vor

Weiterführende Informationen

- Seitenverweis
- Internetverweis
- Tabelle als Exel-Download

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

Die Lufthansa Group

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

XLS

T001 KENNZAHLEN LUFTHANSA GROUP

		2022	2021	Veränderung in %
Umsatz und Ergebnis				
Umsatzerlöse	Mio. €	32.770	16.811	95
davon Verkehrserlöse	Mio. €	25.846	11.876	118
Operative Aufwendungen [1]	Mio. €	33.662	20.090	68
Adjusted EBITDA [1] [2]	Mio. €	3.786	593	538
Adjusted EBIT [1] [2]	Mio. €	1.509	-1.666	
EBIT	Mio. €	1.231	-2.316	
Konzernergebnis	Mio. €	791	-2.191	
Kennzahlen zu Bilanz und Kapitalflussrechnung				
Bilanzsumme	Mio. €	43.335	42.538	2
Eigenkapitalquote	%	19,6	10,6	9,0 P.
Nettokreditverschuldung	Mio. €	6.871	9.023	-24
Pensionsrückstellungen	Mio. €	2.069	6.676	-69
Operativer Cashflow [1]	Mio. €	5.168	399	1.195
Nettoinvestitionen	Mio. €	2.286	1.119	104
Adjusted Free Cashflow [1] [2]	Mio. €	2.526	-1.049	
Rentabilitäts- und Wertschaffungskennzahlen				
Adjusted EBITDA-Marge [1] [2]	%	11,6	3,5	8,1 P.
Adjusted EBIT-Marge [1] [2]	%	4,6	-9,9	14,5 P.
EBIT-Marge	%	3,8	-13,8	17,6 P.
Adjusted ROCE [1] [2]	%	7,3	-7,4	14,7 P.

		2022	2021	Veränderung in %
Lufthansa Aktie				
Jahresschlusskurs	€	7,77	6,18	26
Ergebnis pro Aktie	€	0,66	-2,99	
Dividendenvorschlag	€	-	-	
Leistungs- und Umweltdaten				
Flüge	Anzahl	826.379	460.029	80
Fluggäste	Tsd.	101.774	46.949	117
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	259.381	145.139	79
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	207.035	89.397	132
Sitzladefaktor	%	79,8	61,6	18,2 P.
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	14.194	11.867	20
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8.562	8.477	1
Fracht-Nutzladefaktor	%	60,3	71,4	-11,1 P.
Spezifischer CO_2-Ausstoß	Gramm	90,0	101,6	-11
Mitarbeitende				
Mitarbeitende zum Stichtag	Anzahl	109.509	105.290	4
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	106.889	107.643	-1

[1] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund von Anpassungen der Kennzahlendefinition. ↗ **Finanzielle Entwicklung, S. 40 ff., Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**
[2] Herleitung ↗ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 22 ff., Finanzielle Entwicklung, S. 40 ff.**

Veröffentlichungstag: 3. März 2023.

Geschäftsfelder

Passagier-Airlines

T002 PASSAGIER-AIRLINES		2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	22.760	148
davon Verkehrserlöse	Mio. €	20.687	171
Adjusted EBIT	Mio. €	-300	91
Adjusted EBIT-Marge	%	-1,3	34,9 P.
Adjusted ROCE	%	-2,8	22,6 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	2.032	94
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	56.762	0

Zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines, die ihren Kund:innen ein Premium-Angebot mit qualitativ hochwertigem Produkt und Service bieten, sowie Eurowings, die sich als Value-Carrier mit ausschließlichem Fokus auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre positioniert.

Technik

T004 TECHNIK		2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5.550	39
davon Außenumsatz	Mio. €	4.004	28
Adjusted EBIT	Mio. €	511	41
Adjusted EBIT-Marge	%	9,2	0,2 P.
Adjusted ROCE	%	10,4	2,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	99	4
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	20.411	-1

Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. Die Lufthansa Technik AG betreut weltweit mehr als 800 Kunden, darunter neben Airlines auch Hersteller, Flugzeug-Leasinggesellschaften, VIP-Jet-Betreiber und Regierungen.

Logistik

T003 LOGISTIK		2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4.627	22
davon Verkehrserlöse	Mio. €	4.430	22
Adjusted EBIT	Mio. €	1.600	7
Adjusted EBIT-Marge	%	34,6	-4,7 P.
Adjusted ROCE	%	54,2	2,4 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	254	55
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	4.085	-2

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

Catering

T005 CATERING		2022	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.960	76
davon Außenumsatz	Mio. €	1.903	75
Adjusted EBIT	Mio. €	-11	
Adjusted EBIT-Marge	%	-0,6	-3,4 P.
Adjusted ROCE	%	-1,6	-5,0 P.
Segmentinvestitionen	Mio. €	40	74
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	20.218	29

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

Der Vorstand
Deutsche Lufthansa AG

Von links:

Michael Niggemann, Personal & Infrastruktur, Arbeitsdirektor
Geb. 1974, Jurist, Vorstandsmitglied seit 2020,
bei der Lufthansa Group seit 2007

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

Christina Foerster, Markenführung & Nachhaltigkeit
Geb. 1971, MBA, Vorstandsmitglied seit 2020,
bei der Lufthansa Group seit 2002

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

Detlef Kayser, Flotte & Technologie
Geb. 1965, Luft- und Raumfahrttechnikingenieur,
Vorstandsmitglied seit 2019,
bei der Lufthansa Group seit 2016

Harry Hohmeister, Global Markets & Network
Geb. 1964, Luftverkehrskaufmann,
Vorstandsmitglied seit 2013,
bei der Lufthansa Group seit 1985

Brief des Vorstands

Carsten Spohr,
Vorsitzender des Vorstands

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

die Lufthansa Group hat im Geschäftsjahr 2022 die Corona-Pandemie hinter sich gelassen. Die Nachfrage hat sich deutlich erholt – viel stärker und schneller, als alle Branchenexpertinnen und -experten dies noch zu Beginn des Jahres erwartet hatten. Entsprechend haben wir unser Angebot wieder deutlich ausgebaut. Insgesamt durften wir im vergangenen Jahr wieder mehr als 100 Millionen Passagiere an Bord unserer Flugzeuge begrüßen.

Dennoch war 2022 erneut ein herausforderndes Jahr. So war der Jahresbeginn noch von der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus belastet. Kurz darauf stieg die Nachfrage massiv an und die Kapazitäten wurden innerhalb nur weniger Monate so stark ausgebaut, dass das globale Luftverkehrssystem im Sommer zeitweise überlastet war. Hauptursache dafür waren Personalengpässe bei Flughäfen, Bodenverkehrsdienstleistern, Flugsicherung und Airlines. Darüber hinaus führte der Ukraine-Krieg zu einem signifikanten Anstieg der Treibstoffpreise.

Trotzdem ist die Lufthansa Group zu einem positiven Ergebnis zurückgekehrt. Dabei haben wir im Laufe des Jahres unsere Prognose mehrfach nach oben korrigiert. Mit 1,5 Mrd. EUR fiel das Adjusted EBIT im Geschäftsjahr 2022 schließlich viel besser aus als anfangs erwartet. Der Konzernumsatz lag bei rund 33 Mrd. EUR und hat sich gegenüber dem Vorjahresniveau annähernd verdoppelt.

Zu diesem erfreulichen Ergebnis haben alle unsere Kerngeschäftsfelder beigetragen. Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik erzielten jeweils Rekordergebnisse. Dabei war die Entwicklung bei Lufthansa Cargo getrieben von einer weiterhin hohen Nachfrage nach Luftfrachtkapazitäten und hohen Durchschnittserlösen. Lufthansa Technik profitierte von der starken Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen im Zuge der globalen Branchenerholung. Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group konnten den operativen Verlust im Vergleich zum Vorjahr deutlich reduzieren, SWISS und Austrian Airlines erwirtschafteten wieder einen operativen Gewinn. Aufgrund der starken Nachfrageerholung konnten wir die Durchschnittserlöse erheblich steigern.

Die Umsetzung unseres Restrukturierungsprogramms half dabei, die Auswirkungen der hohen Inflation abzumildern. So führen die bislang implementierten Maßnahmen zu jährlichen Einsparungen in Höhe von 3,2 Mrd. EUR.

Durch den erzielten Gewinn, den starken Buchungseingang und Verbesserungen im Working Capital-Management erreichte der Adjusted Free Cashflow im Geschäftsjahr 2022 rund 2,5 Mrd. EUR – ein neuer Rekordwert für den Konzern. Somit waren wir in der Lage, unsere Verschuldung deutlich zu reduzieren. Mit 6,9 Mrd. EUR haben wir das Vorkrisenniveau des Jahres 2019 schon beinahe wieder erreicht. Auch das Pensionsdefizit ist aufgrund der steigenden Zinsen erheblich kleiner geworden.

Dank der großen Fortschritte bei der Stärkung unserer Bilanz konnten wir die staatlichen Stabilisierungen infolge der Coronakrise erfolgreich abschließen. So hat der Wirtschaftsstabilisierungsfonds seine verbliebenen Aktien an der Deutschen Lufthansa AG Mitte September veräußert, nachdem wir bereits zum Jahresende 2021 alle Kredite und Einlagen des Bundes zurückgezahlt hatten. Bis Ende 2022 wurden auch die letzten zurückzuzahlenden Stabilisierungsmittel in der Schweiz, Österreich und Belgien abgelöst.

Die Lufthansa Group richtet den Blick nun nach vorne. Im Geschäftsjahr 2023 wollen wir weitere Fortschritte auf dem Weg zur Erreichung unserer Mittelfristziele machen. Insgesamt erwarten wir deutliche Anstiege von Umsatz und Ergebnis.

Das Motto unseres Geschäftsberichts drückt unseren Anspruch und unsere Ambition aus:

WE GROW. WE SHAPE. WE LEAD.

Wir wachsen wieder. Wir gestalten mit unserer Innovationskraft die Zukunft unserer Branche. Und wir bauen damit unsere Position als führende Airline-Gruppe Europas weiter aus.

Unsere Mitarbeitenden sind der Schlüssel dazu. Sie machen den Unterschied zu unseren Wettbewerbern aus. Das spüren unsere Gäste an Bord unserer Flugzeuge und am Boden jeden Tag aufs Neue. Das „Wir“ bildet die Basis all unseres Handelns. Denn nur gemeinsam werden wir unsere ambitionierten Ziele erreichen. Daher ist es unser Anspruch, einen fairen und partnerschaftlichen Umgang miteinander zu pflegen und ein attraktiver Arbeitgeber zu bleiben. Wir legen großen Wert darauf, unseren Mitarbeitenden attraktive Perspektiven zu bieten, denn wir möchten die besten Mitarbeitenden für uns gewinnen und langfristig an das Unternehmen binden.

Nach schmerzhaften Jahren der Pandemie sind wir zu Wachstum zurückgekehrt. Die Lust der Menschen am Reisen ist nach der langen Phase persönlicher Einschränkungen noch stärker geworden. Wir gehen davon aus, dass sich die wirtschaftliche Erholung vor allem im Passagiergeschäft weiter fortsetzen wird und dass wir unser Flugangebot weiter deutlich ausbauen können. Um unser geplantes Wachstum zu ermöglichen, haben wir eine der größten Recruiting-Kampagnen der Unternehmensgeschichte gestartet und stellen eine Vielzahl von neuen Kolleginnen und Kollegen, insbesondere in produktnahen und serviceorientierten Bereichen, ein. Damit werden wir bereit sein, Marktchancen konsequent zu nutzen.

Mit der Entwicklung innovativer Produkte und Services möchten wir unserem Premium-Anspruch gerecht werden und wieder Maßstäbe in unserer Branche setzen. Erste wichtige Schritte haben wir bereits unternommen. So haben wir Details unserer Produkt- und Qualitätsoffensive präsentiert. Unter dem Namen „Allegris“ führen wir ab diesem Jahr in allen Reiseklassen auf der Langstrecke ein neues Spitzenprodukt ein. Die Erneuerung von rund 30.000 Sitzen ist in der Geschichte des Konzerns einmalig. Unter den Flugzeugtypen, in denen dieses Produkt erstmalig erlebbar sein wird, wird der Boeing 787 „Dreamliner“ sein. Erst vor kurzem haben wir diesen modernen und effizienten Flugzeugtyp in unserer Flotte begrüßt. Insgesamt werden wir im Jahr 2023 über 30 neue Kurz- und Langstreckenflugzeuge erhalten.

Unserer führenden Rolle in der Branche möchten wir auch im Bereich der unternehmerischen Verantwortung gerecht werden. Wir haben uns engagierte Klimaschutzziele gesetzt und streben eine neutrale CO_2-Bilanz bis 2050 an. Bereits bis 2030 wollen wir die Netto-CO_2-Emissionen im Vergleich zu 2019 halbieren. Hierfür verfolgt die Lufthansa Group einen klar definierten Reduktionspfad, der erfolgreich durch die Science Based Targets initiative (SBTi) validiert wurde. Neben der Modernisierung unserer Flotte wird dazu vor allem die verstärkte Nutzung nachhaltiger Treibstoffe beitragen. Um deren Entwicklung voranzutreiben, arbeiten wir mit verschiedenen Partnern in Forschung und Industrie eng zusammen.

Wir freuen uns, dass Sie uns auf unserem Weg begleiten. Ebenso freuen wir uns darauf, Sie wieder an Bord unserer Flugzeuge zu begrüßen.

Frankfurt, im Februar 2023

Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands

Bericht des Aufsichtsrats

Karl-Ludwig Kley,
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

für unsere Lufthansa Group war 2022 ein Jahr großer Gegensätze. Wirtschaftlich war es ein erfolgreiches Jahr. Mit unserer operationellen Leistung konnten wir hingegen nicht zufrieden sein.

Der Jahresbeginn war noch von der Pandemie und der Ausbreitung der Omikron-Variante geprägt. Als das Reisen ab Ostern dann für viele wieder möglich wurde, zeigte sich weltweit die ungebrochen große Sehnsucht der Menschen nach Flugreisen. Die große Nachfrage resultierte in Kombination mit Rekordergebnissen der Geschäftsfelder Logistik und Technik in einer deutlichen Ergebnisverbesserung gegenüber den Vorjahren. Die erheblichen Steigerungen von Ergebnis und Cashflow erlaubten es uns bereits im Jahr 2021, die Kredite und Stillen Einlagen des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) zurückzuzahlen. Mit der Veräußerung der verbliebenen Lufthansa Aktien durch den WSF am 13. September 2022 wurden die Stabilisierungsmaßnahmen in Deutschland im Berichtsjahr dann vollständig beendet. Auch in Belgien, Österreich und der Schweiz konnten die rückzahlbaren Stabilisierungsmittel im Jahr 2022 gänzlich abgelöst werden. Damit können wir unsere Geschäfte wieder ohne Einschränkungen weiterentwickeln.

Die operationelle Stabilität hingegen bereitete uns im Geschäftsjahr 2022 viele Sorgen. Der Vorstand hat im Laufe des Jahres gegengesteuert, sodass sich die Lage in der zweiten Jahreshälfte zunehmend verbesserte. Das Geschäftsjahr 2022 war für viele Beschäftigte in der Lufthansa Group ein Jahr an der Belastungsgrenze. Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die geleistete Arbeit. Ihr Einsatz hat sich gelohnt. Es bleibt aber noch eine Menge Arbeit, um den positiven Trend des Geschäftsjahres 2022 auch in diesem Jahr durchgehend fortzusetzen.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2022 die Arbeit der Mitglieder des Vorstands überwacht und sie beratend begleitet. Dabei hat er die Aufgaben wahrgenommen, für die er nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnungen verantwortlich ist. Der Vorstand hat den Aufsichtsrat regel-

mäßig, zeitnah und umfassend über den Geschäftsverlauf, das Wettbewerbsumfeld und die beabsichtigte Geschäftspolitik sowie über alle wichtigen strategischen und operativen Entscheidungen informiert. Insbesondere wurde regelmäßig über die wirtschaftliche Lage des Unternehmens und die operationellen Herausforderungen in diesem Geschäftsjahr berichtet. Der Vorstand stellte dem Aufsichtsrat über das gesamte Jahr hinweg regelmäßig Berichte zur aktuellen Geschäftsentwicklung zur Verfügung. Als Vorsitzender des Aufsichtsrats habe ich die Protokolle der Vorstandssitzungen eingesehen und mit dem Vorstandsvorsitzenden sowie anderen Vorstandsmitgliedern laufend die aktuelle Situation und die Geschäftsentwicklung erörtert.

Im Jahr 2022 kam der Aufsichtsrat zu insgesamt fünf Sitzungen zusammen. Im Plenum und in den Sitzungen der Ausschüsse hatte der Aufsichtsrat ausreichend Gelegenheit, sich aktiv mit den Berichten und Beschlussvorschlägen des Vorstands auseinanderzusetzen. Dabei haben der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse regelmäßig auch ohne die Anwesenheit des Vorstands getagt. **https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance/aufsichtsrat.html.**

Zentrale Themen der Beratung des Aufsichtsrats

Im Mittelpunkt unserer Sitzungen standen die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Lufthansa AG und ihrer Beteiligungsgesellschaften. Fortlaufend waren insbesondere die angespannte operationelle Lage, die Auswirkungen des russischen Angriffs auf die Ukraine, das Wettbewerbsumfeld und Aspekte der Nachhaltigkeit Gegenstand der Sitzungen.

Der Aufsichtsrat stimmte in seiner Sitzung am 9. Mai 2022 dem Erwerb von sieben Boeing 787-9-Langstreckenflugzeugen inklusive eines Ersatztriebwerks, drei Boeing 777-Frachtflugzeugen (777F) sowie sieben Boeing 777-8F-Frachtflugzeugen inklusive einem Ersatztriebwerk zu. Des Weiteren stimmte der Aufsichtsrat in derselben Sitzung der Verlängerung von zwei 777F-Leases über einen Zeitraum von 84 Monaten zu.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 6. Juli 2022 befasste sich der Aufsichtsrat vor allem mit der angespannten operationellen Lage bei den Passagier-Airlines infolge der Anhäufung von Flugverspätungen und Flugstreichungen. Die Situation hat sich seither spürbar stabilisiert.

Die Sitzung am 23. September 2022, die in Zürich und damit erstmalig seit der Corona-Pandemie wieder am Standort einer Konzerngesellschaft stattfand, war der strategischen Weiterentwicklung des Konzerns, die intensiv mit dem Vorstand erörtert und diskutiert wurde, gewidmet. Die Unternehmensstrategie wurde auf dieser Basis fortgeschrieben und sodann in der Aufsichtsratssitzung am 8. Dezember 2022 genehmigt.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat am 8. Dezember 2022 das Budget 2023 und die mittelfristige Finanzplanung 2024 bis 2026 genehmigt und Investitionen zugestimmt, um 17 Airbus A350-900 und zwölf Boeing 777-300 mit dem Kabinenprodukt der künftigen Produktgeneration nachzurüsten. Ferner hat sich der Aufsichtsrat in dieser Sitzung mit Berichten zum Thema ESG (Environmental, Social & Governance), zum Risikomanagement inklusive Internen Kontrollsystemen, zu Cyber Security und zu Compliance befasst.

An den Sitzungen des Aufsichtsrats am 2. März, 9. Mai und 6. Juli 2022 sowie den Sitzungen des Prüfungsausschusses vom 24. Februar, 28. April und 28. Juli 2022 haben Annette Olschinka-Rettig, Abteilungsleiterin Beteiligungen und WSF bei der Bundesrepublik Deutschland – Finanzagentur GmbH, beziehungsweise ihr Vertreter Michael Haas das mit dem WSF vereinbarte Gastrecht im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG wahrgenommen. Mit Veräußerung der restlichen Lufthansa Aktien durch den Bund zum 13. September 2022 ist das Recht des WSF, als Gast an den Sitzungen des Aufsichtsrats und seinen Ausschüssen teilzunehmen, erloschen.

Vorstandsvergütung

In seiner Sitzung am 2. März 2022 hat der Aufsichtsrat vor dem Hintergrund der zu diesem Zeitpunkt noch bestehenden Aktienbeteiligung des Bundes und der damit geltenden Vergütungsrestriktionen des Rahmenvertrags mit dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) zunächst beschlossen, die Zusage einer einjährigen und mehrjährigen variablen Vergütung auch für das Geschäftsjahr 2022 für den Vorstand auszusetzen. Gleichzeitig hat der Aufsichtsrat wie im Vorjahr vor dem Hintergrund der Unternehmenssteuerung sowohl für das Geschäftsjahr 2022 als auch für die anstehende Vier-Jahres-Periode bis einschließlich 2025 für die Mitglieder des Vorstands konkrete Ziele festgelegt. Angesichts der Herausforderungen stellen diese für das Jahr 2022 – abweichend vom durch die Hauptversammlung 2020 gebilligten Vergütungssystem – auf den Operativen Cashflow und die Nettokreditverschuldung (anstatt auf die Adjusted EBIT-Marge und den Adjusted ROCE) ab. Im Rahmen der langfristigen Zielsetzung wurde entsprechend dem Vergütungssystem insbesondere auf den Adjusted ROCE über die vier Jahre und den relativen Total Shareholder Return im Vergleich zu den Unternehmen des DAX abgestellt. Damit wird auch für das Geschäftsjahr 2022 vorübergehend von dem durch die Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystem abgewichen.

Mit der vollständigen Rückzahlung der Stabilisierungsmaßnahmen in Deutschland bereits im Jahr 2021 und dem im September erfolgten Verkauf der verbleibenden Beteiligung an der Deutschen Lufthansa AG durch den WSF sind die Auflagen des WSF, unter anderem das Verbot der Zahlung einer variablen Vergütung an den Vorstand, entfallen. Der Aufsichtsrat hat daher auch vor diesem Hintergrund der Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage in

seiner Sitzung am 8. Dezember 2022 entschieden, zu dem von der Hauptversammlung gebilligten Vorstandsvergütungssystem zurückzukehren und den Vorstand wieder über die Erreichung finanzieller und nichtfinanzieller Ziele zu incentivieren. In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat den Mitgliedern des Vorstands die mehrjährige Vergütung für den Bemessungszeitraum 2021 bis 2024 sowie die ein- und mehrjährige variable Vergütung für den Bemessungszeitraum 2022 beziehungsweise 2022 bis 2025 zugesagt. Dabei gelten die bereits im Zeitraum der Stabilisierung, jeweils zu Beginn des Bemessungszeitraums vom Aufsichtsrat festgelegten Ziele. ↗ **Vergütungsbericht, S. 280 ff.**

Ebenfalls in der Sitzung im Dezember 2022 verabschiedete der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Präsidiums Anpassungen an dem von der Hauptversammlung 2020 gebilligten Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands. So wurde unter anderem beschlossen, den Anteil der Nachhaltigkeitsziele in der einjährigen (STI) und mehrjährigen variablen Vergütung (LTI) auf jeweils 20 % (bisher jeweils 15 %) zu erhöhen, um so der zunehmenden Bedeutung von ESG-Themen Rechnung zu tragen. Der STI soll im Übrigen zukünftig mit jeweils 40 % auf den absoluten Werten Adjusted EBIT (bisher: 42,5 % Adjusted EBIT-Marge) und Adjusted Free Cashflow (bisher: 42,5 % Adjusted ROCE) basieren, um Wachstumsanreize zu setzen und der Bedeutung der Liquiditätssteuerung (inklusive Investitionstätigkeit) Rechnung zu tragen. Im Rahmen des LTI soll zukünftig im Übrigen zu 30 % auf den relativen Total Shareholder Return im Vergleich zu einem führenden Airline-Branchenindex (bisher: 42,5 % und im Vergleich zum DAX) und zu 50 % auf den Adjusted ROCE (bisher: 42,5 %) abgestellt werden. ↗ **Vergütungsbericht, S. 280 ff.** Der Aufsichtsrat hat sich in diesem Zusammenhang ebenfalls mit der Angemessenheit der Vorstandsvergütung befasst. Er hat diese auch mit Blick auf die Lage der Gesellschaft überprüft und die Angemessenheit der Vorstandsvergütung bestätigt. Das neue System wird der Hauptversammlung 2023 zur Abstimmung vorgelegt.

Wiederbestellungen im Vorstand

In seiner Sitzung am 2. März 2022 hat der Aufsichtsrat Christina Foerster als Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG, Ressort „Markenführung & Nachhaltigkeit“, und Michael Niggemann als Mitglied des Vorstands, Ressort „Personal & Infrastruktur“, jeweils mit Wirkung zum 1. Januar 2023 für eine Laufzeit von jeweils fünf Jahren bis zum 31. Dezember 2027 wiederbestellt.

Keine Veränderungen im Aufsichtsrat

Im Geschäftsjahr 2022 gab es im Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG und seinen Ausschüssen keine personellen Veränderungen.

Sitzungsteilnahme

Die Sitzungspräsenz der Aufsichtsratsmitglieder über alle Aufsichtsrats- und Ausschusssitzungen betrug im Jahr 2022 insgesamt 99 %. Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat nur an der Hälfte oder weniger der Sitzungen des Aufsichtsrats oder der Ausschüsse, denen das Mitglied angehört, teilgenommen.

Die Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse finden in der Regel als Präsenzsitzungen mit der Möglichkeit der Videozuschaltung statt. Mit Ausnahme der Präsidiumssitzungen am 23. Mai 2022 und 1. November 2022, die als Videokonferenzen abgehalten wurden, fanden alle Sitzungen des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG und seiner Ausschüsse in Präsenz statt.

T006 INDIVIDUELLE SITZUNGSTEILNAHME 2022

	Aufsichtsrat	Präsidium	Prüfungsausschuss	Nominierungsausschuss	Teilnahme in % (alle Sitzungen)
Karl-Ludwig Kley, Vorsitz	5/5	6/6		1/1	100 %
Christine Behle, stv. Vorsitz	5/5	6/6			100 %
Alexander Behrens	5/5		5/5		100 %
Jörg Cebulla	5/5		5/5		100 %
Erich Clementi	5/5				100 %
Thomas Enders	5/5	6/6		1/1	100 %
Jürgen Jennerke	5/5				100 %
Michael Kerkloh	5/5		5/5		100 %
Carsten Knobel	5/5		5/5		100 %
Holger Benjamin Koch	4/5				80 %
Harald Krüger	5/5		5/5	1/1	100 %
Birgit Rohleder	5/5				100 %
Miriam Sapiro	5/5				100 %
Ilja Schulz	5/5	6/6			100 %
Britta Seeger	5/5				100 %
Birgit Spineux	5/5				100 %
Astrid Stange	5/5				100 %
Olivia Stelz	5/5				100 %
Angela Titzrath	5/5				100 %
Klaus Winkler	5/5		5/5		100 %

Corporate Governance

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

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

Auf der Grundlage eines detaillierten Fragebogens haben wir auch in diesem Jahr die Effizienz unserer Arbeit überprüft. Dabei hat sich gezeigt, dass die Arbeit des Aufsichtsrats insgesamt auf einem konstant hohen Niveau wahrgenommen wurde. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und insbesondere des Prüfungsausschusses haben im Geschäftsjahr darüber hinaus an mehreren durch die Gesellschaft angebotenen Weiterbildungsveranstaltungen teilgenommen. Zu den angebotenen Themen gehörte insbesondere eine Schulung der Mitglieder des Prüfungsausschusses zur EU-Taxonomie sowie zwei Veranstaltungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats zu den Themen Lufthansa Cargo am 1. März 2022 sowie Kunde und Marke am 22. September 2022. Das Thema IT und Digitalisierung stand in diesem Jahr im Fokus zweier Weiterbildungsveranstaltungen am 9. Mai und 7. Dezember 2022.

Im September 2022 hat der Aufsichtsrat gemeinsam mit dem Vorstand eine aktualisierte Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben. Darüber hinaus haben wir im September das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat mit Blick auf die im Juni 2022 veröffentlichten Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex angepasst. Eine weitere Anpassung des Anforderungsprofils haben wir im Dezember vorgenommen. Gemäß der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex 2022 hat der Aufsichtsrat für seine Mitglieder eine Qualifikationsmatrix aufgestellt und diese in seiner Sitzung am 2. März 2023 verabschiedet. **www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung.** Im Geschäftsjahr 2022 sind keine Interessenkonflikte angezeigt worden.

Arbeit der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2022 vier Ausschüsse gebildet, über deren Tätigkeiten jeweils zu Beginn der folgenden Aufsichtsratssitzung informiert wurde. Einzelheiten zur Besetzung der Ausschüsse finden sich in der Grafik ↗ G01 **Ausschüsse des Aufsichtsrats.**

Das Präsidium hat im Jahr 2022 insgesamt sechs Mal getagt. Wie in den vergangenen Geschäftsjahren bereitete das Präsidium die Aufsichtsratssitzungen vor und befasste sich intensiv mit der Geschäftsentwicklung. In der Sitzung am 23. Mai 2022 informierte der Vorstand das Präsidium daher ausführlich über die bevorstehende Abgabe eines nicht bindenden Angebots für den Erwerb einer Beteiligung an ITA Airways. Das Präsidium beschäftigte sich des Weiteren mit allen vorstandsvergütungsrelevanten Fragen. So behandelte es in seinen Sitzungen am 1. November und 30. November 2022 Vorschläge für die Anpassung der Vorstandsvergütung. Darüber hinaus gab das Präsidium dem Aufsichtsratsplenum Beschlussempfehlungen zu allen den Vorstand betreffenden Personalentscheidungen.

Der Nominierungsausschuss hat 2022 einmal, der Prüfungsausschuss fünf Mal, stets im Beisein der Abschlussprüfer, getagt. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses verfügt als unabhängiger Finanzexperte – entsprechend den Vorgaben des Aktiengesetzes und des Deutschen Corporate Governance Kodex – über besondere Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der Rechnungslegung einschließlich internationalen Kontrollverfahren und in Bezug auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung. Im Prüfungsausschuss wurden der Jahresabschluss 2021 und die Zwischenberichte 2022 vor ihrer Veröffentlichung mit dem Finanzvorstand erörtert. Ferner befasste sich der Ausschuss mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses sowie der Wirksamkeit des Internen Kontroll-, des Risikomanagement- und des internen Revisionssystems. Außerdem wurden regelmäßig Berichte über das Compliance Management System zur Kenntnis genommen.

G01 AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Stand zum 31.12.2022

Präsidium	Prüfungsausschuss	Nominierungsausschuss	Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG
Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender	**Harald Krüger,** Vorsitzender	**Karl-Ludwig Kley,** Vorsitzender	**Karl-Ludwig Kley,** Vorsitzender
Christine Behle, stellv. Vorsitzende	**Alexander Behrens**	**Thomas Enders**	**Christine Behle,** stellv. Vorsitzende
Thomas Enders	**Jörg Cebulla**	**Harald Krüger**	**Thomas Enders**
Ilja Schulz	**Michael Kerkloh**		**Ilja Schulz**
	Carsten Knobel		
	Klaus Winkler		
Sechs Sitzungen im Jahr 2022	Fünf Sitzungen im Jahr 2022	Eine Sitzung im Jahr 2022	Keine Sitzung im Jahr 2022

Eingehend erörtert wurden auch das Budget 2023 und die operative Konzernplanung 2024 bis 2026, die mittelfristige Finanzplanung sowie die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, die von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn, einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterzogen wurde.
Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 93 ff.

Der Vermittlungsausschuss ist im Berichtsjahr nicht einberufen worden.

In seiner Sitzung am 8. Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat die Einrichtung eines ESG-Ausschusses zum 1. Januar 2023 beschlossen. Der ESG-Ausschuss soll den Aufsichtsrat, seine Ausschüsse und den Vorstand in Fragen der nachhaltigen Unternehmensführung sowie der Geschäftstätigkeit des Unternehmens in den ESG-Bereichen beraten. Die Geschäftsordnungen für den Aufsichtsrat und den Prüfungsausschuss wurden vor diesem Hintergrund sowie mit Blick auf die Regelungen des im Juni 2022 veröffentlichten Deutschen Corporate Governance Kodex angepasst. Ebenfalls in der Sitzung des Aufsichtsrats am 8. Dezember 2022 wählte der Aufsichtsrat Erich Clementi, Benjamin Koch, Ilja Schulz und Angela Titzrath als Mitglieder in den ESG-Ausschuss und Erich Clementi zum Vorsitzenden des Ausschusses.
www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung.

Prüfung und Feststellung des Jahresabschlusses zum 31. Dezember 2022, Billigung des Konzernabschlusses

Die von der Hauptversammlung 2022 als Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer gewählte Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn, ist vom Aufsichtsrat beauftragt worden, den Jahres- und Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht und das Risikofrüherkennungssystem zu prüfen. Der Prüfungsausschuss hat die von Ernst & Young vorgelegte Unabhängigkeitserklärung zur Kenntnis genommen und die Schwerpunkte der Abschlussprüfung abgestimmt. Während der Prüfung sind keine möglichen Ausschluss- oder Befangenheitsgründe aufgetreten.

Der Konzernabschluss wurde nach Maßgabe der International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Die Abschlussprüfer haben den Jahres- und den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2022 entsprechend den gesetzlichen Vorschriften geprüft und den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Die Prüfer haben weiter bestätigt, dass das vom Vorstand etablierte Risikofrüherkennungssystem geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Während der Abschlussprüfung haben die Prüfer keine Tatsachen festgestellt, die der Entsprechenserklärung zuwiderlaufen.

Der Prüfungsausschuss hat am 24. Februar 2023 die Prüfungsberichte in Anwesenheit der beiden den Bestätigungsvermerk unterzeichnenden Abschlussprüfer mit dem Finanzvorstand eingehend erörtert. In der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 2. März 2023 haben die Prüfer über ihre Prüfungsergebnisse berichtet und Fragen beantwortet. Den Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und den Vergütungsbericht nach § 162 AktG haben wir geprüft und keine Einwendungen erhoben. Jahres- und Konzernabschluss wurden gebilligt. Damit ist der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss 2022 der Deutschen Lufthansa AG festgestellt. Dem Vorschlag des Vorstands, den im Geschäftsjahr 2022 gemäß HGB entstandenen Jahresfehlbetrag durch eine Entnahme aus der Kapitalrücklage auszugleichen und keine Dividende auszuschütten, haben wir uns angeschlossen.

Unser wirtschaftlicher Erfolg im Geschäftsjahr 2022 stimmt uns optimistisch. Wir haben damit eine gute Basis gelegt, um die anstehenden Herausforderungen zu bewältigen und die Lufthansa Group in eine erfolgreiche Zukunft zu führen.

Frankfurt, 2. März 2023

Für den Aufsichtsrat
Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender

Lufthansa Aktie

Kurs der Lufthansa Aktie steigt im Jahresverlauf um 26 %. | Aktienkurs übertrifft die Performance des Gesamtmarkts und die Entwicklung der maßgeblichen Wettbewerber. | Zahl der Aktionär:innen bleibt auf hohem Niveau.

Lufthansa Aktie entwickelt sich deutlich besser als das Marktumfeld

Ausgehend von einem Jahresendkurs 2021 von 6,18 EUR entwickelte sich der Kurs der Lufthansa Aktie im Geschäftsjahr 2022 deutlich positiver als der Gesamtmarkt. Auch im Vergleich zu den Wettbewerbern war die Kursentwicklung besser.

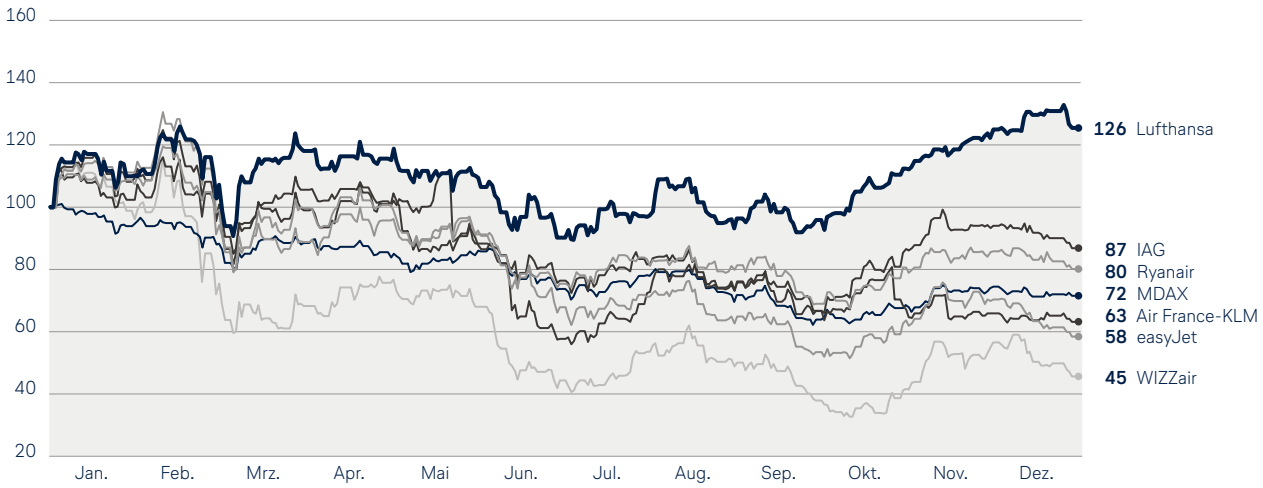
Getrieben von der Erwartung einer beginnenden Nachfrageerholung nach der Ausbreitung der Omikron-Variante in den Monaten zuvor, stieg der Kurs von Jahresbeginn bis Mitte Februar 2022 auf 7,81 EUR. Insbesondere aufgrund des Ausbruchs des Ukraine-Kriegs und des damit verbundenen Anstiegs des Ölpreises, aufkommender Konjunktursorgen in Verbindung mit der stark steigenden Inflation und der operativen Beeinträchtigungen im europäischen Luftfahrtsystem sank der Kurs in der Folge bis auf 5,51 EUR am 6. Juli 2022. Danach erholte sich der Kurs im zeitlichen Umfeld der Veröffentlichung der Halbjahresergebnisse der Lufthansa Group deutlich, bevor Sorgen, dass stark steigende Lebenshaltungskosten das Konsumentenvertrauen und damit die Nachfrage nach Flugreisen beeinträchtigen könnten, die Entwicklung belasteten. Zum Jahresende stieg der Kurs jedoch wieder deutlich. Darin kam die Erwartung zum Ausdruck, dass sich die Nachfrageerholung und der Anstieg der Durchschnittserlöse ungeachtet einer konjunkturellen Abschwächung über den Sommer hinaus fortsetzen würden. Auch die erneute Erhöhung der Gewinnprognose für das Berichtsjahr wirkte unterstützend. Der Kurs stieg somit bis auf 8,23 EUR am 27. Dezember 2022. Der Schlusskurs zum Jahresende 2022 lag bei 7,77 EUR. Damit verzeichnete der Aktienkurs im Geschäftsjahr 2022 einen Zuwachs von 26 %.

G02 KURSVERLAUF DER LUFTHANSA AKTIE

indiziert auf 31.12.2021, im Vergleich zum MDAX und zu Wettbewerbern, in %

BÖRSENKURS DER LUFTHANSA AKTIE ZUM 31.12.2022

7,77 €



Die Lufthansa Aktie schnitt damit deutlich besser ab als die Aktien der maßgeblichen Wettbewerber IAG und Air France-KLM, deren Kurse um 13 % respektive 37 % fielen. Die Kurse der europäischen Low-Cost-Carrier entwickelten sich ebenfalls schlechter als die Lufthansa Aktie. Insbesondere die Aktie von WIZZair hatte aufgrund der regionalen Ausrichtung der Airline auf Osteuropa und der mittlerweile revidierten Entscheidung, auf die Absicherung von Treibstoffaufwendungen zu verzichten, stark unter den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs zu leiden und fiel im Laufe des Geschäftsjahres 2022 um 55 %. Der Vergleichsindex MDAX fiel im gleichen Zeitraum um 28 %.

T007 KENNZAHLEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

		2022	2021	2020	2019	2018
Börsenkurs (zum Jahresende)[1]	€	7,77	6,18	7,72	11,71	14,06
Höchster Kurs[1]	€	8,23	9,12	11,90	16,78	22,05
Niedrigster Kurs[1]	€	5,51	5,36	5,03	9,17	12,35
Anzahl der Aktien	Mio.	1.195,5	1.195,5	597,7	478,2	475,2
Marktkapitalisierung (zum Jahresende)	Mrd. €	9,3	7,4	6,5	7,8	9,4
Ergebnis je Aktie	€	0,66	-2,99	-12,51	2,55	4,58
Dividende je Aktie	€	-	-	-	-	0,80
Dividendenrendite (brutto)	%	-	-	-	-	4,1
Ausschüttungssumme	Mio. €	-	-	-	-	380
Total Shareholder Return	%	25,7	-20,0	-34,1	-12,6	-33,3

[1] Kurse 2018 – 2020 bereinigt um die Effekte aus der Ausgabe neuer Aktien im Rahmen der Kapitalerhöhung im September 2021.

Wiederaufnahme von Dividendenzahlungen angestrebt

Nach Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) sind die mit der Stabilisierung verbundenen rechtlichen Beschränkungen für mögliche Dividendenzahlungen gefallen. Die Lufthansa Group hält an ihrer Dividendenstrategie fest und plant, bei entsprechender wirtschaftlicher Erholung gemäß Prognose die Aktionär:innen ab dem Geschäftsjahr 2023 wieder direkt am Unternehmenserfolg beteiligen. ↗ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 22 ff.**

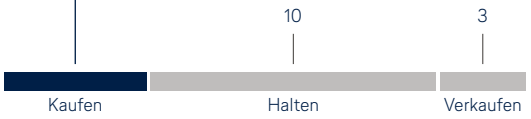
Ausgewogene Verteilung der Analystenempfehlungen

Zum Jahresende empfahlen von den 18 Aktienanalyst:innen, die regelmäßig Einschätzungen zum Unternehmen abgeben, fünf Analyst:innen, die Aktie zu kaufen, zehn Analyst:innen, die Aktie zu halten, und drei Analyst:innen, die Aktie zu verkaufen. Während die Analyst:innen vor allem die operative Erholung im Laufe des Jahres 2022, die anhaltende Stärke von Lufthansa Cargo und die erfolgreiche Stärkung der Bilanz positiv hervorheben, sehen sie in der langsameren Erholung des Geschäftsreiseverkehrs und einer potenziellen Abkühlung des Luftfrachtmarkts mögliche Belastungen für die Aktienentwicklung. Das durchschnittliche Kursziel lag am Jahresende 2022 bei 8,18 EUR bei einer Spanne von 5,25 EUR bis 10,00 EUR.

G03 ANALYSTENEMPFEHLUNGEN[1]

Stand zum 31.12.2022

KAUFEN **5**



[1] Durchschnittliches Kursziel: 8,18 EUR, Durchschnitt von 18 Analyst:innen. Spanne: 5,25 EUR bis 10,00 EUR.

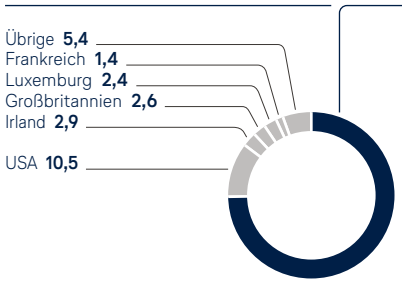
Anteil deutscher Investor:innen am Unternehmen trotz Veränderungen in der Aktionärsstruktur weiterhin hoch

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

G04 AKTIONÄRSSTRUKTUR NACH NATIONALITÄTEN

Stand zum 31.12.2022 in %

DEUTSCHLAND **74,8**



Streubesitz: 85 %

Der Anteil deutscher Investor:innen lag Ende 2022 gemäß Aktienregister bei 74,8 % (Vorjahr: 87,8 %). Der Verkauf des WSF-Aktienanteils wurde durch das Investment der Kühne Aviation GmbH teilweise ausgeglichen. Den zweitgrößten Anteil hielten Aktionär:innen aus den USA mit 10,5 %. Auf Anleger:innen aus Irland entfielen 2,9 % des Grundkapitals. Darauf folgten Großbritannien mit 2,6 %, Luxemburg mit 2,4 % und Frankreich mit 1,4 %. Die Voraussetzungen des LuftNaSiG wurden damit erfüllt.

Größter Aktionär zum Jahresende 2022 war auf Basis der erhaltenen Stimmrechtsmitteilungen die Kühne Aviation GmbH mit einem Anteilsbesitz von 15,01%, gefolgt von BlackRock, Inc. mit 3,19%.

Gemäß der Definition der Deutschen Börse befanden sich die Lufthansa Aktien zu 85% im Streubesitz (Free Float). Dabei wurden zum Bilanzstichtag 49% (Vorjahr: 49%) der Aktien von institutionellen Investoren gehalten, auf Privataktionär:innen entfielen 51% (Vorjahr: 51%). Die Zahl der Aktionär:innen blieb im historischen Vergleich sehr hoch. Im Vergleich zum Jahresende 2021 verringerte sie sich leicht von 639.000 auf 635.000 am Jahresende 2022. Die Aktionärsstruktur wird quartalsweise aktualisiert und auf der Internetseite **www.lufthansagroup.com/investor-relations** veröffentlicht. Dort sind auch die Stimmrechtsmitteilungen einsehbar, welche die Gesellschaft während des Geschäftsjahres 2022 von Anteilseigner:innen erhielt und veröffentlichte.

Lufthansa Aktie ist im MDAX sowie weiteren wichtigen Indizes vertreten

Die Lufthansa Aktie ist im MDAX gelistet. Die Gewichtung im Index betrug zum Jahresende 5,4%. Mit einer Free Floatbereinigten Marktkapitalisierung von 7,9 Mrd. EUR nahm die Lufthansa Group in der von der Deutschen Börse zum Jahresende veröffentlichten Rangordnung der DAX-Unternehmen (inklusive DAX 40) Platz 38 (Vorjahr: 48) ein. Das durchschnittliche tägliche XETRA-Handelsvolumen der Aktie belief sich 2022 auf 7.564.664 Stück (Vorjahr: 7.119.436 Stück).

T008 DATEN ZUR LUFTHANSA AKTIE

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

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

American Depositary Receipts (ADRs) bieten Alternative zum Aktieninvestment

Neben den Börsennotierungen in Deutschland können sich Investor:innen, die beispielsweise nur in Wertpapiere in US-Dollar investieren können, über das Sponsored American Depositary Receipt Program (ADR) an der Lufthansa Group beteiligen. Das Programm wird von der Deutsche Bank Trust Company Americas betreut. Lufthansa ADRs sind auch auf der standardisierten Handels- und Informationsplattform OTCQX registriert. Zum Jahresende waren 12.593.861 ADRs im Umlauf (31. Dezember 2021: 13.267.656). Gemäß dem 1:1-Verhältnis zur Aktie entspricht dies rund 1% des Grundkapitals.

Lufthansa Group setzt intensiven Anlegerdialog trotz Beschränkungen der Corona-Pandemie fort

Wie in den Vorjahren hat die Lufthansa Group ihre Anleger:innen auch im Geschäftsjahr 2022 zeitnah und ausführlich informiert. Vorstand und Investor Relations informierten 2022 über die Quartalskonferenzen hinaus auf zahlreichen Roadshows und Investorenkonferenzen institutionelle Investoren über die aktuellen Entwicklungen des Konzerns. In diesem Jahr fanden die Veranstaltungen erstmalig seit Beginn der Corona-Pandemie zum Großteil wieder in Präsenz statt. Darüber hinaus traf der Aufsichtsratsvorsitzende im Rahmen einer Roadshow am Jahresanfang 2022 Investor:innen, um vor allem Corporate Governance-Themen und die Maßnahmen des Unternehmens zur Reduktion von Emissionen zu besprechen. Auch mit Fremdkapitalinvestor:innen fand ein intensiver Austausch vor allem im Rahmen der Finanzierungsmaßnahmen statt. **Finanzierung, S. 46 f.**

Bei der ausschließlich virtuell durchgeführten ordentlichen Hauptversammlung im Mai 2022 begrüßte der Konzern über 2.300 online teilnehmende Aktionär:innen. Damit wurden die Besucherzahlen der Präsenz-Hauptversammlungen in den Jahren vor der Corona-Pandemie deutlich übertroffen. Vorab eingereichte Aktionärsfragen wurden bereits im Vorfeld der Hauptversammlung im Aktionärsservice auf der Internetseite des Unternehmens schriftlich beantwortet. Nachfragen dazu wurden von Aufsichtsrat und Vorstand per Videokommunikation in der Veranstaltung beantwortet. Ebenso konnten vorab Audio- und Videobotschaften eingereicht werden.

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

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

16 Grundlagen des Konzerns
- 16 Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur
- 18 Strategien und Ziele
  - 18 Konzernstrategie
  - 22 Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung
- 26 Flotte und Streckennetz
  - 26 Flotte
  - 28 Streckennetz
- 29 Mitarbeitende
- 32 Forschung und Entwicklung
- 33 Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

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

52 Geschäftsfelder
- 52 Geschäftsfeld Passagier-Airlines
- 63 Geschäftsfeld Logistik
- 67 Geschäftsfeld Technik
- 70 Geschäftsfeld Catering
- 73 Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

75 Chancen- und Risikobericht
- 75 Chancen- und Risikomanagement
- 78 Chancen in der Einzelbetrachtung
- 80 Risiken in der Einzelbetrachtung
- 89 Gesamtaussage zur Chancen- und Risikosituation
- 90 Beschreibung des Internen Kontrollsystems
- 92 Beschreibung des rechnungslegungsbezogenen Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems gemäß § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB

93 Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
- 94 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
- 98 Umweltbelange
- 115 Kundenbelange
- 121 Arbeitnehmerbelange
- 132 Sozialbelange
- 134 Geschäftsethik und Compliance
- 141 Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement
- 143 Anwendbarkeit der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852
- 148 Zusammenfassung

149 Prognosebericht
- 149 Gesamtwirtschaftlicher Ausblick
- 150 Branchenausblick
- 151 Änderungen in Geschäft und Organisation
- 151 Ausblick Lufthansa Group
- 153 Gesamtaussage des Vorstands zur voraussichtlichen Entwicklung der Lufthansa Group

154 Corporate Governance
- 154 Aufsichtsrat und Vorstand
- 155 Mandate
- 156 Übernahmerechtliche Angaben nach § 289a Abs. 1 HGB und § 315a Abs. 1 HGB
- 158 Erklärung zur Unternehmensführung gemäß § 289f HGB und § 315d HGB

159 Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)
- 159 Ertragslage
- 162 Finanzlage
- 162 Vermögenslage
- 163 Weitere Angaben

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

Grundlagen des Konzerns

Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur

Lufthansa Group ist eine führende europäische Airline Group. | Unternehmensportfolio besteht aus Passagier-Airlines und Aviation Services. | Sechsköpfiger Vorstand führt den Konzern.

Lufthansa Group ist eine führende europäische Airline Group

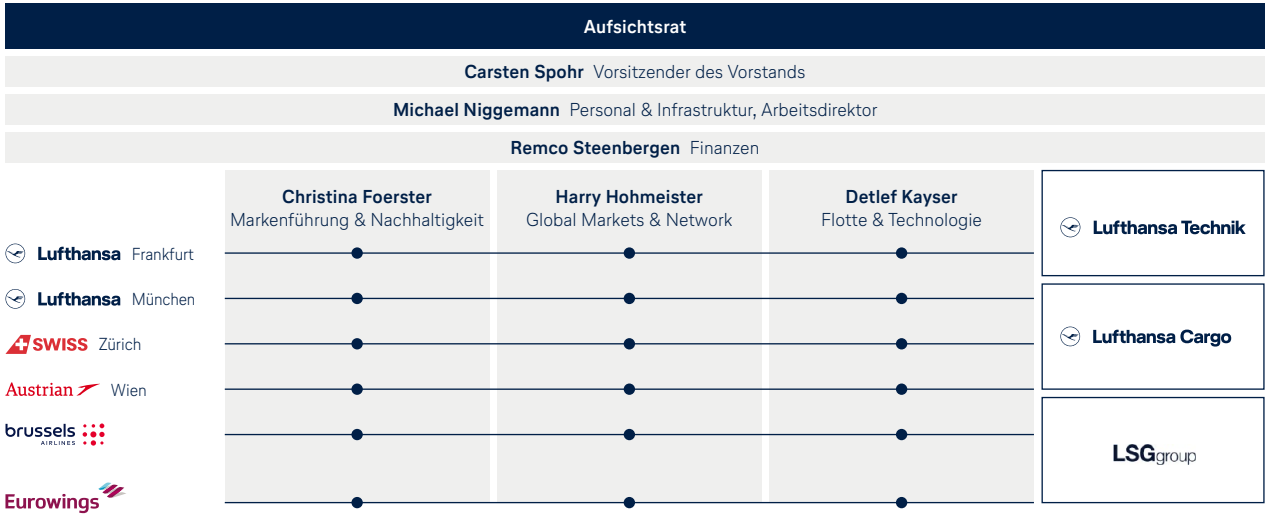
Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierendes Luftverkehrsunternehmen. In ihrem Heimatmarkt Europa nimmt sie eine führende Rolle ein.

Zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines zählen zum einen die Netzwerk-Airlines Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines, die ihren Fluggästen im Rahmen der Multi-Hub-Strategie ein umfangreiches Flugangebot über die globalen Hubs in Frankfurt, München und Zürich sowie die nationalen Hubs in Wien und Brüssel bieten. Zu Lufthansa German Airlines zählen auch die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine und Air Dolomiti sowie Eurowings Discover, der Ferienflieger der Lufthansa Group.

Neben den Netzwerk-Airlines gehört Eurowings zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines. Die Airline stellt ein umfassendes Angebot an Punkt-zu-Punkt-Verbindungen auf der europäischen Kurzstrecke bereit, insbesondere aus den deutschsprachigen Ländern heraus.

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2022 wurde die finanzielle Berichterstattung dahingehend umgestellt, dass die Passagier-Airlines der Lufthansa Group in einem Geschäftsfeld zusammengefasst werden. Dieses umfasst die vormals separat berichteten Geschäftsfelder Network Airlines und Eurowings. ↗ **Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**

G05 STRUKTUR LUFTHANSA GROUP



Neben dem Geschäftsfeld Passagier-Airlines sind auch die Aviation Services Teil der Lufthansa Group. Zu diesen zählen insbesondere die Geschäftsfelder Logistik, Technik und Catering.

Darüber hinaus gehören auch die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zur Lufthansa Group. Dies sind insbesondere die Gesellschaften Lufthansa AirPlus, Lufthansa Aviation Training und Lufthansa Systems.

Die Geschäftsfelder und Airlines der Lufthansa Group werden jeweils von einem eigenständigen Management gesteuert. Die Definition der Konzernstrategie und die Steuerung von deren Umsetzung erfolgt über den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG beziehungsweise über das Group Executive Committee, das im Kern aus den Mitgliedern des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG und den Vorstandsvorsitzenden der großen Gesellschaften besteht.
↗ **Geschäftsfelder, S. 52 ff.**

Sechsköpfiger Vorstand führt die Deutsche Lufthansa AG
Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG setzt sich aus sechs Ressorts zusammen. Die Geschäftsverteilung des Vorstands wurde mit Wirkung zum 1. Juli 2022 angepasst.

Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG ist Carsten Spohr.

Christina Foerster ist für das Ressort „Markenführung & Nachhaltigkeit“ verantwortlich. Der Vertrag mit Christina Foerster wurde am 2. März 2022 vorzeitig um fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2027 verlängert.

Harry Hohmeister ist für das Ressort „Global Markets & Network“ zuständig.

Detlef Kayser trägt die Verantwortung für das Ressort „Flotte & Technologie“.

Michael Niggemann ist für das Ressort „Personal & Infrastruktur“ verantwortlich und hat die Funktion des Arbeitsdirektors inne. Der Vertrag mit Michael Niggemann wurde am 2. März 2022 vorzeitig um fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2027 verlängert.

Remco Steenbergen verantwortet das Ressort „Finanzen“.

Die Vorstandsressorts von Christina Foerster, Harry Hohmeister und Detlef Kayser haben dabei eine funktionale Verantwortung für bestimmte, Airline-übergreifende Prozesse, um Synergien zu realisieren und die Aktivitäten der Konzern-Airlines zu koordinieren.

Strategien und Ziele

Marktposition der Lufthansa Group als führende europäische Airline Group soll durch beschleunigte Transformation gestärkt werden. | Airlines bilden den Kern der Lufthansa Group. | Fokus liegt auf konsequenter Ausrichtung an den Kundenbedürfnissen, Innovation und Digitalisierung sowie wertorientierter Unternehmenssteuerung. | Nachhaltigkeit und unternehmerische Verantwortung sind fest in der Konzernstrategie verankert.

KONZERNSTRATEGIE

G06 LEITBILD DER LUFTHANSA GROUP

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.

Die Airlines mit ihrem umfangreichen Netz in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich, der Schweiz, Belgien und Norditalien bilden den Kern der Lufthansa Group. Sie bedienen in zwei Geschäftsmodellen – Netzwerk-Airlines und Punkt-zu-Punkt-Airlines – die relevanten Kunden- und Marktsegmente mit dedizierten Marken und differenzierten Leistungsversprechen und verbinden so Europa mit der Welt. Das Passagier-Airline-Geschäft wird durch Aviation Services ergänzt, die jeweils Synergien mit den Airlines aufweisen.

Die Konzernstruktur mit Aktivitäten entlang der Airline-Wertschöpfungskette ermöglicht die Maximierung geschäftsfeldübergreifender Synergien und fördert gleichzeitig eine Skalierung des Drittmarktgeschäfts der Aviation Services. Ziel ist es, die Rolle der Airlines im Geschäftsfeldportfolio langfristig weiter zu stärken. ↗ **Geschäftsfelder, S. 52 ff.**

Transformation der Lufthansa Group soll langfristigen wirtschaftlichen Erfolg sichern

Die Luftfahrtbranche ist insbesondere infolge der Coronakrise und des Ukraine-Kriegs von dynamischen Markt- und Wettbewerbsbedingungen geprägt. Exogene Unsicherheiten, Ressourcenengpässe und veränderte Kundenanforderungen sowie Verschiebungen in der Wertschöpfungskette erfordern Wandel und eröffnen gleichzeitig Chancen. Beispiele sind deutlich kürzere Vorausbuchungsfristen als vor der Corona-Pandemie, eine deutlich gestiegene Kaufrate nachhaltiger Produkte und datenbasiert optimierte Ansätze in der Flugzeugwartung.

Die Lufthansa Group hat die Coronakrise aktiv zur Beschleunigung der Transformation genutzt und eine gute Ausgangslage geschaffen, um im zukünftigen Marktumfeld erfolgreich zu sein. Beispielsweise wurde die Komplexität durch die Vereinfachung der Basen- und Flugbetriebsstruktur reduziert – unter anderem durch die Beendigung des Flugbetriebs der SunExpress Deutschland und des Passagierflugbetriebs von Germanwings. Hierdurch werden Skaleneffekte konsequent

genutzt und Flugbetriebe mit wettbewerbsfähigen Strukturen und guter operativer Leistung skaliert.

Die Konzernstrategie zielt auf eine fortlaufende Transformation und Modernisierung der Lufthansa Group ab, um für ein verändertes geopolitisches Umfeld mit hoher Dynamik und spürbaren Auswirkungen, unter anderem auf Liefer- und Wertschöpfungsketten sowie die Rohstoffversorgung, vorbereitet und für eine hohe Volatilität der Märkte bestens aufgestellt zu sein. Hierbei wird angestrebt, Chancen, die sich aus Trends und Marktveränderungen ergeben, konsequent zu nutzen. Dienstleistungen, Geschäftsmodelle und organisatorische Strukturen sollen kontinuierlich auf das komplexe und dynamische Marktumfeld ausgerichtet werden. Ziel ist es, die führende Marktposition und den wirtschaftlichen Erfolg der Lufthansa Group abzusichern, indem sich das Unternehmen zu einer agilen, flexiblen und noch wettbewerbsfähigeren Organisation weiterentwickelt. Hierbei bilden insbesondere die weitere Steigerung der Kundenorientierung, die Beschleunigung von Innovation und Digitalisierung, unternehmerische Verantwortung und nachhaltiges Handeln, moderne Formen der Arbeitsorganisation sowie eine wertorientierte Unternehmenssteuerung die Grundlagen für eine zukunftsfähige Ausrichtung der Lufthansa Group.

Innerhalb dieses langfristig gültigen strategischen Rahmens setzt die Lufthansa Group taktische Schwerpunkte, welche sich an den spezifischen internen und externen Anforderungen orientieren. Kurzfristig steht beispielsweise die Steigerung der Arbeitgeberattraktivität sowohl in den externen Arbeitsmärkten als auch bezogen auf interne Entwicklungsmöglichkeiten für Talente im Fokus.

Darüber hinaus sollen die Kosten kontinuierlich strukturell gesenkt werden, um die Auswirkungen von inflationsbedingten Steigerungen abzumildern oder vollständig zu kompensieren. So werden beispielweise im technischen Flottenmanagement Effizienzsteigerungen angestrebt, indem die Triebwerke der Flotte zukünftig konzernweit gepoolt werden, um die Nutzungsdauer zu maximieren und Wartungen besser koordinieren zu können. Die Produktivität von Flugzeugen und Crews soll durch die Verringerung der eingesetzten Flugzeugtypen in der Langstreckenflotte und die stetige Optimierung operativer Prozesse sowie des Streckennetzes gesteigert werden. Außerdem wird eine Variabilisierung der Fixkostenbasis angestrebt, um die Auswirkungen inflationsbedingter Kostensteigerungen sowie von Saisonalitäten und Nachfrageeinbrüchen zu minimieren.

Kund:innen stehen im Mittelpunkt, Erfüllung des Premium-Anspruchs ist zentrales Handlungsfeld

Vor dem Hintergrund veränderter Angebots- und Nachfragestrukturen bildet die weitere Stärkung des Kundenfokus ein zentrales Kernelement der Konzernstrategie. Die Kund:innen stehen mit ihren individuellen Wünschen und Bedürfnissen im Mittelpunkt. Durch eine gezielte Weiterentwicklung des Produktportfolios, eine zunehmende Individualisierung von wählbaren Produktbestandteilen, ein verbessertes Reiseerlebnis an Bord und am Boden, einen interaktiven und persönlichen Dialog, einen lösungsorientierten und verfügbaren Kundenservice sowie schnelle digitale Lösungen werden sie entlang der gesamten Reisekette individuell wertgeschätzt und erhalten maßgeschneiderte Lösungen. Das gesamte Reiseerlebnis soll individuell, flexibel und intuitiv sein. Die Ambition der Lufthansa Group ist es, die Kund:innen als aufmerksamer Gastgeber und jederzeit erreichbarer Ansprechpartner zu begleiten und ihnen ein reibungsloses und nachhaltiges Serviceangebot zu bieten. Dadurch sollen langfristige Beziehungen aufgebaut werden.

Diese Ansprüche werden zukünftig durch einen integrierten Produktansatz umgesetzt. Die Fluggäste erleben ein ganzheitlich verknüpftes Angebot von physischen Produkten wie Sitzen oder Lounges, aufmerksamen Dienstleistungen der Mitarbeitenden an Bord und am Boden sowie digitalen Reiselösungen. Der Weg dorthin umfasst drei Ebenen der Verbesserung und Erweiterung des Produktangebots.

An erster Stelle steht nach der Corona-Pandemie die Rückkehr zu einer tadellosen Erfüllung des Versprechens als Premium-Anbieter an allen Kontaktpunkten entlang der Reisekette. Hierbei wird der Fokus insbesondere auf alle Themenbereiche gelegt, die eine hohe Relevanz für Kund:innen haben, den Wiederkauf mit beeinflussen und in der Folge Wertgenerierung für die Lufthansa Group sichern. Beispiele sind die Sicherstellung eines stabilen und verlässlichen Flugbetriebs, die Verbesserung des Kundenservice durch die bessere Erreichbarkeit der Callcenter, die Ausweitung digitaler Servicekanäle wie dem Chatbot sowie die Aufwertung des Catering-Angebots.

Darüber hinaus wird das Produktangebot unter Einbeziehung des Kundenanspruchs ausgebaut. Konkret bedeutet dies eine größere Auswahl an individuell wählbaren relevanten Produktbestandteilen sowie ein verbessertes Reiseerlebnis an Bord und am Boden, insbesondere im Premium-Bereich. Beispielsweise bietet Lufthansa German Airlines mit der Umrüstung auf die Sitze der Produktgeneration „Allegris“ ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke. Ebenso investiert SWISS in das Premium-Produkt mit neuen Sitzen in allen Klassen auf ihren Langstreckenflotten. Noch mehr Kund:innen der Lufthansa Group Passagier-Airlines haben zukünftig einen Wi-Fi-Zugang an Bord und können so neben dem Surfen und Kommunizieren neue Serviceoptionen im erweiterten Bordunterhaltungsprogramm nutzen. Zusätzlich wird die Automatisierung von Kundenservices weiter ausgebaut. Beispielsweise ermöglicht das digitale Kundenportal den Kund:innen, alle relevanten Informationen abzurufen und Anliegen mit neuen, interaktiven Selbstbedienungsangeboten einfach und schnell zu lösen. Auch am Boden und an Bord stärken die digitalen Kundenservices die Gastgeberrolle der Lufthansa Group Passagier-Airlines.

Abschließend hat die zukünftige Kundenbindung und persönliche Interaktion eine besondere Bedeutung. Hierzu erweitert die Lufthansa Group das bisherige, eher transaktionale

Verständnis von Kundenloyalität hin zu mehr individueller Wertschätzung für alle Reisenden. Eine größere Auswahl an exklusiven Reiseerlebnissen und Partnernetzwerken für Miles & More-Statuskunden und weitere dedizierte Angebote für Kund:innen mit wenigen Flügen pro Jahr werten das Loyalitätsprogramm auf. Die Nutzung nachhaltiger Reiselösungen wird beispielsweise durch zusätzliche Meilen oder andere Benefits belohnt. Darüber hinaus ermöglicht die Einführung einer sogenannten Travel ID, welche Kund:innen Airline-übergreifend an allen Kontaktpunkten eindeutig erkennt, die individuelle Abstimmung von Angeboten und Services auf die persönlichen Bedürfnisse der Fluggäste der Lufthansa Group Airlines.

Die Summe dieser Maßnahmen ermöglicht es der Lufthansa Group, den Kund:innen eine einzigartige Produkterfahrung anzubieten und sich damit deutlich vom Wettbewerb abzusetzen.

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. ↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 93 ff.**

So strebt die Lufthansa Group im Bereich Umweltschutz bis 2030 eine Halbierung der Netto-CO_2-Emissionen gegenüber 2019 an und unterstützt das Ziel, den Luftverkehr bis 2050 CO_2-neutral zu gestalten. Im Rahmen dieser Nettoziele setzt sich die Lufthansa Group für die CO_2-Reduktion im Kerngeschäft konkrete Effizienz-Ziele, die im Einklang mit dem Pariser Klimaschutzabkommen stehen und von der international renommierten und von der UN unterstützten Science Based Targets initiative (SBTi) validiert wurden.

Um die Ziele zu erreichen, investiert die Lufthansa Group kontinuierlich in treibstoffeffiziente Flugzeuge, begleitet von operativen Effizienzmaßnahmen der Airlines. Zusätzlich treibt die Lufthansa Group die Industrialisierung und Nutzung von nachhaltigen Kraftstoffen gemeinsam mit der Politik sowie Branchen-, Technologie- und Forschungspartnern voran. Auch wird der Intermodalverkehr systematisch in allen Heimatmärkten weiter ausgebaut.

Darüber hinaus bezieht die Lufthansa Group Nachhaltigkeitsaspekte als einen wesentlichen Faktor in die Gestaltung ihres Produkt- und Serviceangebots ein. So bietet die Lufthansa Group nicht nur ihren eigenen Fluggästen, sondern auch Reisenden anderer Fluggesellschaften die Möglichkeit, mit Compensaid und Squake CO_2-Emissionen über den Einkauf von nachhaltigen Kraftstoffen (SAF) zu verringern oder über hochwertige Klimaschutzprojekte zu kompensieren. Auch die Dienstreisen der Mitarbeitenden der Lufthansa Group werden kompensiert. Bei der Produktentwicklung und im Service orientiert sich die Lufthansa Group hinsichtlich der Vermeidung von Abfällen an den Prinzipien „Reduce – Recycle – Reuse – Replace“. Ziel hierbei ist es, Einwegprodukte aus Plastik und Aluminium soweit wie möglich durch umweltfreundliche Alternativen zu ersetzen. Außerdem steht die Vermeidung von Lebensmittelabfällen zunehmend im Fokus.

In ihrer Verantwortung für die Mitarbeitenden legt die Lufthansa Group großen Wert darauf, ihren Beschäftigten ein attraktives Arbeitsumfeld mit transparenten Strukturen, effizienten Prozessen und umfangreichen Sozialleistungen anzubieten. Hierbei strebt die Lufthansa Group einen weiteren Ausbau der aktuell bereits guten Position als Arbeitgeber im Vergleich zur gesamten Luftfahrtindustrie an. Dabei werden gleichzeitig deutsche Großkonzerne als Benchmark berücksichtigt. Beispielsweise stellt die Lufthansa Group ein umfangreiches Angebot an fachlichen und persönlichen Weiterentwicklungsmöglichkeiten für ihre Mitarbeitenden bereit und trägt so zur Mitarbeiterzufriedenheit und zur Beschäftigungssicherung bei. Diversität und Chancengleichheit werden dabei als Selbstverständlichkeit verstanden. Auf gesellschaftlicher Ebene setzt sich das Unternehmen unter anderem mit der konzerneigenen Hilfsorganisation help alliance weltweit durch die finanzielle und personelle Unterstützung von Bildungseinrichtungen und -maßnahmen für mehr Chancengleichheit benachteiligter Menschen ein.

Die zentrale Bedeutung nachhaltigen Handelns für die Lufthansa Group kommt durch die Verankerung des Themas auf Vorstandsebene zum Ausdruck. Zusätzlich wird die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie durch die Verankerung in der Vergütung der Vorstandsmitglieder und Leitungsebenen sowie die auditierte Offenlegung in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung gefördert. Die Lufthansa Group unterstützt außerdem aktiv die Bewertung durch relevante internationale ESG-Ratings wie zum Beispiel MSCI, Sustainalytics, CDP oder ecovadis, um jederzeit Transparenz über Aktivitäten und Fortschritte zu gewährleisten. Neben der gesetzlich verpflichtenden nichtfinanziellen Erklärung berichtet die Lufthansa Group auch nach TCFD- und SASB-Standards, um den vielfältigen Bedürfnissen der Stakeholder gerecht zu werden.

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

Multi-Airline-Geschäftsmodell sichert den Erfolg der Lufthansa Group

Die Airlines bilden den Kern der Lufthansa Group. Sie positionieren sich in ihren jeweiligen Marktsegmenten als Qualitätscarrier. Ihre flächendeckende Präsenz in den Heimatmärkten ermöglicht ein attraktives Flugangebot und Streckennetz. Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, auch in Zukunft mit ihren Airlines eine führende Marktposition einzunehmen.

Dazu wird die Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Lufthansa Group zu einem Multi-Traffic-System, bestehend aus Hubs, Punkt-zu-Punkt-Verkehren sowie intermodalen Angeboten, weiter vorangetrieben.

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

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

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

Die kontinuierliche Optimierung der Konzernflotte wird krisenbedingt beschleunigt umgesetzt. Wesentliche Ziele sind eine systematische Erneuerung der Flotte zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs, die Verringerung von CO_2-Emissionen sowie die Reduzierung der Mustervielfalt durch Stilllegung und Ausflottung älterer, weniger effizienter Flugzeuge. Im Gegenzug verstärken seit 2022 zusätzliche Langstreckenflugzeuge neuester Technologie vom Typ Airbus A350-900 und Boeing 787-9 die Flotte der Lufthansa Group. ↗ **Flotte, S. 26 ff.**

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

Die Kooperation mit Partner-Airlines gewinnt an Bedeutung, um die Marktpräsenz in wichtigen Verkehrsgebieten zu stärken. Dementsprechend werden die erfolgreichen Joint Ventures der Lufthansa Group weiterentwickelt sowie Partnerschaften in allen wichtigen Märkten ausgebaut. Ergänzend wird das Angebot intermodaler Transportlösungen, welche nahtlos in die Reisekette integriert sind, erweitert. Weiterhin strebt die Lufthansa Group an, die Konsolidierung der Airline-Branche entsprechend ihren strategischen und finanziellen Zielen aktiv voranzutreiben.

Aviation Services werden an den Erfordernissen des Markts ausgerichtet

Mit den Aviation Services-Gesellschaften verfügt die Lufthansa Group über mehrere Unternehmen, die in ihren jeweiligen Branchen zu den weltweit führenden Anbietern gehören. Um ihre erfolgreiche Positionierung abzusichern und auszubauen, passen die Aviation Services ihre Geschäftsmodelle fortlaufend an sich verändernde Markt- und Wettbewerbsbedingungen an. So partizipiert Lufthansa Cargo durch den Einsatz des Mittelstreckenflugzeugs A321 in der reinen Frachterversion verstärkt am Wachstum von grenzüberschreitenden E-Commerce-Sendungen. Außerdem modernisiert und erweitert das Unternehmen sein Frachtzentrum am Standort Frankfurt, um am wachsenden Luftfrachtmarkt partizipieren zu können. Lufthansa Technik nutzt zur Verbesserung des Produkt- und Serviceangebots verstärkt datenbasierte, digitale Lösungen, fokussiert das Portfolio auf höhermargige Segmente wie zum Beispiel medizinische Güter und nutzt attraktive Wachstumspotenziale.

Konsequente Ausrichtung des Konzerns als Airline Group

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

So wird nach dem Verkauf des Europageschäfts der LSG Group im Jahr 2020 auch der Verkauf des verbliebenen, internationalen Geschäfts der LSG Group und von AirPlus vorangetrieben. Der Verkaufszeitpunkt wird dabei von der Erholung der jeweiligen Märkte abhängen, die für die Erzielung einer fairen Bewertung bei einem Verkauf ausschlaggebend ist. Für Lufthansa Technik werden derzeit unter Berücksichtigung von Investitionsbedarf, Synergieeffekten und Wertschaffungspotenzial Teilverkaufs- und Partneroptionen angestrebt.

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

FINANZSTRATEGIE UND WERTORIENTIERTE STEUERUNG

G07 FINANZSTRATEGIE

Nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts

	Steigerung der Wertschaffung	Erzielung starker Free Cashflows	Sicherung der finanziellen Stabilität
Fokus	– Steigerung der Kapitalrentabilität – Steigerung der Profitabilität – Kontinuierliche Verringerung der Umweltauswirkungen	– Steigerung des operativen Ergebnisses – Working Capital Management – Fokussierte Investitionstätigkeit	– Ausreichende Liquiditätsausstattung – Verringerung der Nettoverschuldung – Rückkehr zu Investment Grade Rating – Minimierung von Finanzrisiken
Zielgrößen	– Adjusted ROCE – Adjusted EBIT-Marge [1] – Spezifischer CO_2-Ausstoß	– Adjusted Free Cashflow [1]	– Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA

[1] Herleitung ↗ Ertragslage, S. 40 ff., Finanzlage, S. 44 ff.

Finanzstrategie zielt auf Steigerung des Unternehmenswerts ab

Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet. Die drei Dimensionen Steigerung der Wertschaffung, Erzielung starker Free Cashflows und Sicherung der finanziellen Stabilität stehen hierbei im Vordergrund. Die erfolgreiche Umsetzung der Finanzstrategie soll dazu beitragen, die Bilanz der Lufthansa Group weiter zu stärken, sodass der Konzern in zukünftiges profitables Wachstum investieren und Krisen erfolgreich bewältigen kann.

Finance Transformation Program soll zu Verbesserungen im Finanzbereich führen

Die Lufthansa Group hat die unmittelbaren Auswirkungen der Coronakrise erfolgreich bewältigt. Das Finanzmanagement kann sich damit wieder stärker auf die strukturelle Weiterentwicklung der Finanzfunktion konzentrieren. Um die Leistungsfähigkeit der Finanzfunktion der Lufthansa Group weiter zu steigern und damit die Wettbewerbsfähigkeit und den Erfolg des Unternehmens zu unterstützen, wurde im Berichtsjahr das Finance Transformation Program initiiert.

Wesentliche Eckpfeiler des Programms sind die Überprüfung und Verbesserung der finanziellen Steuerung, die Steigerung der Effizienz, die Weiterentwicklung von Talenten und Mitarbeitenden sowie die Modernisierung der Finanz-IT-Landschaft.

Steigerung der Wertschaffung

Nachhaltige Wertschaffung im Unternehmen

Das Steuerungssystem der Lufthansa Group folgt einem wertorientierten Ansatz. Im Mittelpunkt steht dabei die Kapitalrentabilität. Diese wird durch den Adjusted Return on Capital Employed (Adjusted ROCE) gemessen. Ist der Adjusted ROCE höher als die durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC), schafft das Unternehmen Wert. Die Definition des Adjusted ROCE wurde im Geschäftsjahr 2022 angepasst. So wird die Kapitalbasis in der Berechnung nun um die liquiden Mittel des Konzerns bereinigt. Die angepasste Berechnungsweise entspricht dem Vorgehen der direkten Wettbewerber und trägt damit zu einer besseren Vergleichbarkeit der Kennzahlen bei. Die Lufthansa Group hat sich das Ziel gesetzt, ab dem Jahr 2024 einen Adjusted ROCE von mindestens 10 % zu erwirtschaften.

Die Profitabilität des Unternehmens wird durch das Adjusted EBIT und die Adjusted EBIT-Marge, also dem Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, gemessen. Die Adjustments bereinigen die Kennzahl um einmalige, nicht operative Einflüsse und ermöglichen damit einen verbesserten Ausweis der operativen Leistung des Unternehmens. Sachverhalte, die ein Adjustment begründen, sind in einem Katalog festgehalten. Sie umfassen Abgangsergebnisse von Vermögenswerten, außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen und periodenfremde Ergebniseffekte im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen. Seit dem Geschäftsjahr 2022 umfassen die Bereinigungen auch personalbezogene Restrukturierungsaufwendungen und nicht betrieblich bedingte, außerordentliche Kosten aus Rechtsverfahren und Unternehmenstransaktionen. Die Umstellung erfolgte im Hinblick auf eine bessere Vergleichbarkeit mit der Berichterstattung von Branchenunternehmen und zur Erhöhung der Transparenz hinsichtlich nicht nachhaltiger Ergebniselemente. Im Berichtsjahr stellen die direkt durch den Ukraine-Krieg entstandenen Aufwendungen für Wertberichtigungen, Abschreibungen und drohende Kompensationsleistungen sowie außerplanmäßige

Abschreibungen des Goodwills im Geschäftsfeld Catering wesentliche Sachverhalte dar, die aus der Adjusted EBIT-Ermittlung ausgeschlossen wurden. ↗ T021 **Überleitung Ergebnisse, S. 43.**

Die Lufthansa Group strebt ab dem Jahr 2024 eine Adjusted EBIT-Marge von über 8 % an. ↗ **Prognosebericht, S. 149 ff.**

T009 BERECHNUNG ADJUSTED ROCE

in Mio. €	2022	2021	Veränderung in %
Umsatzerlöse	32.770	16.811	95
Sonstige betriebliche Erträge	2.547	1.711	49
Betriebliche Erträge	**35.317**	**18.522**	**91**
Betriebliche Aufwendungen	34.085	20.840	64
Beteiligungsergebnis	–1	2	
EBIT	**1.231**	**–2.316**	
Adjusted EBIT	**1.509**	**–1.666**	
Steuern (pauschal 25 % des EBIT)	–308	579	
ROCE [1] in %	**5,9**	**–10,3**	**16,2 P.**
Adjusted ROCE [2] in %	**7,3**	**–7,4**	**14,7 P.**
Bilanzsumme	43.335	42.538	2
Abzugskapital			
davon Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	4.898	3.340	47
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle Verbindlichkeiten, sonstige Rückstellungen	6.189	5.136	21
davon erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten, sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	3.407	3.287	4
davon weitere	5.605	6.894	–19
davon liquide Mittel	8.301	7.666	
Eingesetztes Kapital	14.935	16.215	–8
Durchschnittlich eingesetztes Kapital	**15.574**	**16.927**	**–8**
WACC in %	7,2	4,2	3,0 P.

[1] (EBIT – 25 % Steuern)/Durchschnittlich eingesetztes Kapital.
[2] (Adjusted EBIT – 25 % Steuern)/Durchschnittlich eingesetztes Kapital.

Schließlich bezieht die Lufthansa Group den spezifischen CO_2-Ausstoß in das Steuerungssystem ein, um durch die Verringerung von Umweltauswirkungen damit verbundene Kosten zu reduzieren und eine nachhaltige Wertschaffung zu ermöglichen. Auch die Managementvergütung ist an diesem Ziel ausgerichtet. Außerdem haben Fortschritte bei der Emissionsreduktion Einfluss auf die Finanzierungskonditionen: Die im April 2022 abgeschlossene revolvierende Kreditlinie in Höhe von 2,0 Mrd. EUR berücksichtigt ebenfalls den spezifischen CO_2-Ausstoß. Die Erreichung beziehungsweise Nichterreichung des angestrebten Reduktionspfads würde hierbei eine Zinsabsenkung beziehungsweise Zinserhöhung im jeweiligen Berichtsjahr zur Folge haben. Informationen zu den langfristigen Zielsetzungen bezüglich der Verringerung von CO_2-Emissionen finden sich in der ↗ **Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung/Klimaschutz, S. 99 ff.**

Im Geschäftsjahr 2022 war die Wertschaffung des Unternehmens wieder positiv. Der Adjusted ROCE nach Steuern betrug 7,3 % (Vorjahr: –7,4 %), der WACC stieg gegenüber Vorjahr um 3,0 Prozentpunkte auf 7,2 % (Vorjahr: 4,2 %). Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2022 bei 1.509 Mio. EUR (Vorjahr: –1.666 Mio. EUR). Damit betrug die Adjusted EBIT-Marge 4,6 % (Vorjahr: –9,9 %). ↗ **Ertragslage, S. 40 ff.** Der spezifische CO_2-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, lag 2022 bei 90,0 Gramm und damit 11 % unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 101,6 Gramm). ↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Klimaschutz, S. 99 ff.**

Restrukturierung schafft Voraussetzungen für die Rückkehr zu profitablem und nachhaltigem Wachstum

Die Lufthansa Group hat ihr konzernweit implementiertes Restrukturierungs- und Transformationsprogramm annähernd abgeschlossen. Mit dem Programm hat sich das Unternehmen auf das krisenbedingt veränderte Marktumfeld ausgerichtet. Die darin verankerte Anpassung der Kostenstrukturen, insbesondere die Reduktion von Fixkosten, trug dem verringerten Marktvolumen Rechnung und schaffte die Voraussetzungen für die Rückkehr zu einem positiven operativen Ergebnis.

Durch die Restrukturierung sollen strukturelle Kosteneinsparungen von jährlich 3,5 Mrd. EUR bis 2024 erzielt werden. Dazu zählen Maßnahmen zur Reduktion der Personalkosten in Höhe von rund 1,4 Mrd. EUR sowie weitere Maßnahmen mit dem Ziel der dauerhaften Steigerung der Produktivität in Höhe von rund 2,1 Mrd. EUR. Zu letzteren zählen Maßnahmen zur Verringerung organisatorischer und operativer Komplexität sowie zur Standardisierung und Modernisierung der Konzernflotte.

Bis Ende des Geschäftsjahres 2022 wurden bereits über 90 % der Maßnahmen umgesetzt und die Kostenbasis damit strukturell um rund 3,2 Mrd. EUR jährlich reduziert. ↗ **Geschäftsfelder, S. 52 ff.**

Erzielung starker Free Cashflows

Erzielung starker Free Cashflows ist ein Hauptfokus des Finanzmanagements

Während der Corona-Pandemie ist die Nettoverschuldung des Unternehmens gestiegen. Dank eines strikten Liquiditätsmanagements und erfolgreicher Finanzierungsmaßnahmen, unter anderem einer im Oktober 2021 abgeschlossenen Kapitalerhöhung, konnten die Stabilisierungsmaßnahmen vollständig und deutlich früher als ursprünglich geplant zurückgezahlt werden. Für den weiteren Abbau der Verschuldung und die Sicherstellung der langfristigen Investitionsfähigkeit des Unternehmens ist die Erwirtschaftung starker Free Cashflows essenziell. Hierzu sind neben der Steigerung des operativen Ergebnisses ein striktes Working Capital Management und eine fokussierte Investitionstätigkeit die wesentlichen Stellhebel. Die Lufthansa Group plant so, auch in den Jahren 2023 und 2024 einen deutlich positiven Adjusted Free Cashflow zu erwirtschaften.

Die Definition des Adjusted Free Cashflows wurde im Geschäftsjahr 2022 dahingehend geändert, dass im Investitions-Cashflow verbuchte Zu- und Abflüsse von Zahlungsmitteln aus dem Verkauf und Kauf von Unternehmen beziehungsweise Unternehmensteilen nicht mehr berücksichtigt werden. Außerdem werden seit dem Geschäftsjahr 2022 alle pensionsbezogenen Cashflows, auch Dotierungen der Pensionsfonds und Ausschüttungen daraus, im Operativen Cashflow ausgewiesen.

Im Geschäftsjahr 2022 profitierte der Adjusted Free Cashflow vor allem von dem starken Anstieg der Buchungen und damit verbundener Vorauszahlungen sowie Verbesserungen im Working Capital. Er erreichte damit ein Rekordniveau von 2.526 Mio. EUR (Vorjahr: –1.049 Mio. EUR). ↗ **Finanzlage, S. 44 ff.**

Verbesserungen im Working Capital Management unterstützen die Cashflow-Generierung

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

Fokussierte Investitionstätigkeit, um Rentabilität der eingesetzten Mittel zu maximieren

Die Lufthansa Group investiert umfangreich in die Modernisierung der Flotte, des Bord- und Bodenprodukts sowie in die Infrastruktur, um langfristig profitables Wachstum sicherzustellen. Mindestens bis einschließlich 2024, also in dem Zeitraum der im Sommer 2021 vorgestellten Mittelfristplanung, sollen die Nettoinvestitionen den Wert der Abschreibungen jedoch nicht übersteigen.

Neu hinzukommende Flugzeuge dienen dabei vorwiegend dem Ersatz älterer, weniger effizienter Modelle. Die Zuordnung der bestellten Flugzeuge auf die verschiedenen Airlines und Standorte wird stetig optimiert und folgt wertorientierten Kriterien. Die verstärkte Nutzung von Leasing soll die Flexibilität in der langfristigen Flottenplanung erhöhen und den Kapitaleinsatz begrenzen. Damit wird der Leasinganteil mittelfristig gegenüber dem derzeitigen Niveau von rund 10 % steigen.

Nachdem die Investitionsausgaben aufgrund der Corona-Pandemie stark reduziert wurden, hat die Lufthansa Group ihr Investitionsvolumen im Berichtsjahr wieder deutlich erhöht. Das Investitionsvolumen blieb dabei weiterhin signifikant unter dem Vorkrisenniveau im Jahr 2019. Gegenüber Vorjahr stiegen die Nettoinvestitionen jedoch um 104 % auf 2.286 Mio. EUR (Vorjahr: 1.119 Mio. EUR). Sie entfielen im Wesentlichen auf An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen. ↗ G14 **Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen, S. 44.**

Nach Bewältigung der Coronakrise werden wieder Dividendenzahlungen angestrebt

Die Aktionär:innen sollen wieder direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden, sobald die langfristige finanzielle Stabilität des Konzerns wiederhergestellt ist. Die Dividendenpolitik der Lufthansa Group sah vor der Coronakrise die Ausschüttung von 20 % bis 40 % des Konzerngewinns, bereinigt um einmalige Gewinne und Verluste, an die Aktionär:innen vor. Voraussetzung für die Zahlung einer Dividende ist, dass der Jahresüberschuss des nach handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellenden Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG eine Ausschüttung in der entsprechenden Höhe zulässt. Der Konzern plant, für das Geschäftsjahr 2023 zu seiner ursprünglichen Dividendenpolitik zurückzukehren, sollte sich die wirtschaftliche Erholung wie für das Geschäftsjahr 2023 prognostiziert fortsetzen.

Sicherung der finanziellen Stabilität

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

Die Lufthansa Group hat beschlossen, zukünftig eine Liquidität zwischen 8 Mrd. EUR und 10 Mrd. EUR vorzuhalten, um sich gegen mögliche Krisen zu schützen. Angesichts der signifikanten Steigerung der Geschäftsaktivität wurde damit das Niveau der angestrebten Mindestliquidität nochmals erhöht. Aus Kapitaleffizienzgründen wird ein Teil der strategischen Liquiditätsreserve in Form einer revolvierenden Kreditlinie vorgehalten. Eine entsprechende Kreditlinie in Höhe von 2,0 Mrd. EUR wurde im April 2022 mit einem breit aufgestellten Konsortium von internationalen Banken vereinbart und löste damit nicht in Anspruch genommene bilaterale Kreditlinien in Höhe von rund 0,7 Mrd. EUR ab. Somit erhöhte sich die verfügbare Liquidität der Lufthansa Group um rund 1,3 Mrd. EUR. Zum Ende des Berichtsjahres lag sie bei 10,4 Mrd. EUR (Vorjahr: 9,4 Mrd. EUR). ↗ **Finanzlage, S. 44 ff.**

Lufthansa Group profitiert von gutem Kapitalmarktzugang

Im Geschäftsjahr 2022 refinanzierte sich die Lufthansa Group erfolgreich am Kapitalmarkt. Über die Begebung von zwei Schuldscheindarlehen, Flugzeugfinanzierungen und weiterer Fremdfinanzierungen wurden insgesamt 786 Mio. EUR an Fremdkapital aufgenommen. Zusammen mit den Mittelzuflüssen aus dem operativen Geschäft konnten damit auslaufende Verbindlichkeiten refinanziert und die noch verbliebenen Stabilisierungsmittel in der Schweiz, in Österreich und in Belgien vorzeitig und vollständig zurückgezahlt werden. ↗ **Finanzierung, S. 46 f.**

Weiterer Abbau der Verschuldung als Kernziel der Finanzstrategie

Die Reduktion des Verschuldungsgrads bleibt im Fokus der langfristigen Finanzstrategie. Vor allem die Erzielung starker Free Cashflows soll zur Reduktion der Nettoverschuldung beitragen. Auch Erlöse aus dem Verkauf von Geschäftsbereichen, die aus strategischen Gründen ganz oder teilweise veräußert werden sollen, können potenziell einen Beitrag zum Verschuldungsabbau leisten.

Am Ende des Geschäftsjahres 2022 betrug die Nettokreditverschuldung 6.871 Mio. EUR. Sie lag damit 24 % niedriger als im Vorjahr (Vorjahr: 9.023 Mio. EUR) und nur leicht über dem Vorkrisenniveau zum Jahresende 2019 (6.662 Mio. EUR).
↗ **Vermögenslage, S. 48 f.**

Nutzung diversifizierter Finanzierungsquellen

Bei zukünftigen Fremdfinanzierungsmaßnahmen soll ein Mix verschiedener Instrumente verwendet werden, der vor allem Flugzeugfinanzierungen, Anleihen und Schuldscheindarlehen umfasst. Durch einen optimalen Finanzierungsmix sollen die Finanzierungskosten reduziert, ein ausgeglichenes Fälligkeitsprofil bewahrt und das Portfolio der Fremdkapitalgeber der Lufthansa Group diversifiziert werden. Neu aufgenommene Mittel sollen grundsätzlich fest verzinslich sein. Die Höhe variabel verzinster Verbindlichkeiten soll die Höhe der zu einem variablen Zinssatz angelegten Finanzmittel nicht übersteigen, sodass die Nettoverschuldung fest verzinst ist und marktweite Zinsveränderungen keine wesentlichen Auswirkungen auf die Zinslast des Konzerns haben.
↗ **G17 Fälligkeitenprofil der Finanzverbindlichkeiten, S. 46.**

Rückkehr zu Investment Grade Rating angestrebt

Vor der Coronakrise bewerteten die Ratingagenturen Standard & Poor's und Moody's die Bonität der Lufthansa Group jeweils als Investment Grade (31. Dezember 2019: Standard & Poor's: „BBB", Moody's: „Baa3"). Infolge der Coronakrise und deren Auswirkungen haben die beiden Agenturen das Rating herabgesetzt. Standard & Poor's hat jedoch das Rating Ende November 2022 wieder auf „BB" mit positivem Ausblick angehoben. Moody's bewertet die Lufthansa Group mit „Ba2" und hat den Ausblick Anfang Dezember 2022 auf „stabil" angehoben. Scope Ratings stuft die Lufthansa Group mit „BBB–" und damit weiter im Investment Grade-Bereich ein. Darüber hinaus hat Scope Ratings den Ausblick im Juli 2022 auf „stabil" angehoben.

T010 ENTWICKLUNG DER RATINGS

Rating/Ausblick	**2022**	2021	2020	2019	2018
Standard & Poor's	BB/ positiv	BB–/ stabil	BB–/ negativ	BBB/ stabil	BBB–/ positiv
Moody's	Ba2/ stabil	Ba2/ negativ	Ba2/ negativ	Baa3/ stabil	Baa3/ stabil
Scope Ratings	BBB–/ stabil	BBB–/ negativ	BBB–/ negativ	BBB/ stabil	BBB–/ positiv

Der Konzern strebt an, wieder von allen maßgeblichen Ratingagenturen ein Investment Grade Rating zu erlangen. Die Beurteilung der Unternehmensbonität mit Investment Grade sichert einen guten Kapitalmarkt-Zugang und niedrige Finanzierungskosten und damit den finanziellen Handlungsspielraum des Unternehmens. Voraussetzung für ein Investment Grade Rating sind unter anderem die weitere Verbesserung des operativen Ergebnisses und die Verringerung der Verschuldung.

Der Verschuldungsgrad, gemessen an der Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA, soll auf einen Wert unter 3,5 begrenzt werden. Die Kennzahl berücksichtigt mit dem Adjusted Net Debt neben der Nettokreditverschuldung (inklusive der finanziellen Verpflichtungen aus Lease-Verträgen vor allem für Immobilien und Flugzeuge) auch Netto-Pensionsverpflichtungen. Diese verringerten sich aufgrund des marktweit steigenden Zinsniveaus im Berichtsjahr deutlich auf 2,0 Mrd. EUR (Vorjahr: 6,5 Mrd. EUR).

Ende 2022 lag die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA bei 2,3 (Vorjahr: 25,8).

T011 ADJUSTED NET DEBT/ADJUSTED EBITDA

	2022 in Mio. €	2021 in Mio. €	Veränderung in %
Nettokreditverschuldung[1]	6.624	8.776	–25
Netto-Pensionsverpflichtungen	1.993	6.540	–70
Adjusted Net Debt	**8.617**	**15.316**	**–44**
Adjusted EBIT	1.509	–1.666	
Abschreibungen	2.277	2.259	1
Adjusted EBITDA	**3.786**	**593**	**538**
Adjusted Net Debt/ Adjusted EBITDA	**2,3x**	**25,8x**	**–91**

[1] Zur Ermittlung des Adjusted Net Debt wurden hier 50 % der 2015 begebenen Hybridanleihe (247 Mio. EUR) herausgerechnet. Herleitung der Nettokreditverschuldung ↗ **S. 49.**

Strukturiertes Risikomanagement minimiert Finanzrisiken

Die finanzielle Stabilität des Konzerns wird außerdem durch ein integriertes Risikomanagement gewahrt. Die Absicherung von Treibstoff-, Währungs- und Zinsänderungsrisiken dient dazu, kurzfristige Finanzrisiken für die Lufthansa Group zu minimieren. Dabei werden Preisschwankungen durch ein regelbasiertes Vorgehen geglättet. Veränderungen der Treibstoffkosten können so frühzeitig in der Preisgestaltung berücksichtigt werden. ↗ **Chancen- und Risikobericht, S. 75 ff., Konzernanhang, Erläuterung 45, S. 235 ff.**

Flotte und Streckennetz

Erwerb von Langstreckenflugzeugen neuester Technologie treibt Modernisierung der Flotte voran. | Flottenstrategie zielt weiter konsequent auf Standardisierung und Reduktion der Flugzeugmuster. | Streckennetz deutlich ausgebaut.

FLOTTE

T012 KONZERNFLOTTE – BESTAND VERKEHRSFLUGZEUGE

Lufthansa German Airlines inklusive Regionalgesellschaften, Germanwings und Eurowings Discover (LH), SWISS inklusive Edelweiss (LX), Austrian Airlines (OS), Brussels Airlines (SN), Eurowings (EW) und Lufthansa Cargo (LCAG) am 31.12.2022

Hersteller/Typ	LH	LX	OS	SN	EW	LCAG	**Konzernflotte**	davon Lease	**davon vorübergehend stillgelegt**	Veränderung zum 31.12.2021
Airbus A220		30					30			
Airbus A319	37			15	36		88	19		-8
Airbus A320	94	31	31	16	59		231	30	5[3]	+3
Airbus A321	78	9	6		1	2[1]	96	3	4[4]	+4
Airbus A330	25	16		9			50	4	7[5]	
Airbus A340	34	9					43		7	
Airbus A350	21						21	5		+4
Airbus A380	14						14		10[6]	
Boeing 747	27						27			
Boeing 767			3				3			
Boeing 777		12	6				18	2		
Boeing 787	2						2			+2
Boeing 777F						16[2]	16	5		+1
Bombardier CRJ	28						28			-3
Bombardier Q Series							0			-6
Embraer	26		17				43			
Flugzeuge gesamt	**386**	**107**	**63**	**40**	**96**	**18**	**710**	**68**	**33**	**-3**

[1] A321P2F operiert von Lufthansa CityLine.
[2] Teilweise operiert von AeroLogic, davon zwei Flugzeuge in quotaler Zuordnung.
[3] Davon werden drei Flugzeuge im Jahr 2023 in den Flugbetrieb zurückkehren.
[4] Davon wird ein Flugzeug voraussichtlich im Jahr 2023 in den Flugbetrieb zurückkehren.
[5] Davon werden drei Flugzeuge im Jahr 2023 in den Flugbetrieb zurückkehren.
[6] Davon werden zwei Flugzeuge im Jahr 2024 in den Flugbetrieb zurückkehren.

Flottenstruktur wird weiter optimiert

Die Flotte der Lufthansa Group bestand zum Jahresende 2022 aus 710 Flugzeugen (Vorjahr: 713 Flugzeuge). Das Durchschnittsalter der Flotte betrug 13,1 Jahre (Vorjahr: 12,7 Jahre).

Gegenüber Vorjahr schrumpfte die Flotte um drei Flugzeuge. 24 neu hinzugekommenen Flugzeugen standen 27 Abgänge gegenüber. Die Flottenzugänge umfassten 16 neue Flugzeuge (zwei Boeing 787-9, fünf Airbus A321neo und neun A320neo) und acht gebrauchte Flugzeuge (vier A350-900, zwei A321P2F und ein A320-200, jeweils als Lease, sowie eine Boeing 777F). Demgegenüber wurden im Jahr 2022 zwölf ältere, vergleichsweise ineffiziente Flugzeuge verkauft (drei A321, sechs A320 und drei Bombardier CRJ900) und für 15 Flugzeuge wurde die Leasingvereinbarung beendet. Seit Beginn der Coronakrise wurden damit 110 Flugzeuge ausgemustert. Im gleichen Zeitraum, also seit Jahresende 2019, kamen 57 Flugzeuge hinzu.

Auf der Langstrecke sind weiterhin zehn A380 stillgelegt. Davon werden, wie zur Flottenoptimierung geplant, sechs Flugzeuge bis November 2023 an Airbus zurückgegeben. Eine A380 wurde bereits Ende 2022 aus dem Langzeitparkmodus reaktiviert. Drei weitere A380 werden derzeit reaktiviert und kehren ab Sommer 2023 schrittweise in die operative Flotte zurück. Neben sieben langzeitgeparkten A340-600 wurden zehn Flugzeuge des gleichen Typs im Geschäftsjahr 2022 für einen temporären Flugbetrieb reaktiviert. Um den Fluggästen auch in München ein First-Class-Angebot machen zu können, werden die A380 und fünf A340-600 dort stationiert.

Fortlaufende Modernisierung der Flotte sichert Kosteneffizienz und unterstützt die Verringerung von Emissionen

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2022 wichtige Entscheidungen zur Fortführung der Flottenmodernisierung getroffen. Dabei werden insbesondere größere vierstrahlige und damit treibstoffineffizientere Flugzeuge ausgemustert. Gleichzeitig nutzt der Konzern Marktchancen, um die Flottenmodernisierung voranzutreiben und moderne Flugzeuge kurzfristig und zu attraktiven Konditionen zu beschaffen.

Während der Coronakrise haben viele Airlines Bestellungen kurzfristig storniert und Lease-Verträge vorzeitig beendet. Das hat zu einem erhöhten Angebot an modernen Flugzeugen zu attraktiven Konditionen und kurzfristigen Liefermöglichkeiten geführt. Die Lufthansa Group hat diese Chancen genutzt und im Jahr 2021 fünf Boeing 787-9 aus einer stornierten Bestellung sowie vier Airbus A350-900 aus frühzeitig beendeten Lease-Verträgen beschafft. Diese Bestellungen profitierten von günstigen Kaufpreisen und niedrigen Lease-Raten sowie von kurzfristigen Lieferterminen. Alle vier Flugzeuge vom Typ A350-900 wurden im ersten Halbjahr 2022 und zwei 787-9 im zweiten Halbjahr 2022 ausgeliefert.

Um die Flottenmodernisierung weiter voranzutreiben, wurden im Berichtsjahr sieben zusätzliche Flugzeuge vom Typ 787-9 bestellt, die ebenfalls aus einer stornierten Bestellung kurzfristig auf dem Markt verfügbar waren. Darüber hinaus wurden neun Frachtflugzeuge beschafft, darunter zwei weitere Flugzeuge vom Typ 777F sowie sieben neue 777-8F. Dieser Flugzeugtyp wird als Frachter der nächsten Generation und Teil von Boeings 777X-Flugzeugfamilie neu entwickelt und soll der Flotte ab 2027 zugehen. Zusätzlich wurde eine weitere 777F im Rahmen eines Leases beschafft, die seit Juni 2022 in der Flotte von Lufthansa Cargo operiert.

Mit der Beschaffung dieser insgesamt 17 hochmodernen Langstreckenflugzeuge wird die Effizienz der Flotte weiter nachhaltig gesteigert. Die Flugzeuge senken den Treibstoffverbrauch beziehungsweise den CO_2-Ausstoß im Vergleich zu ihren direkten Vorgängermodellen um bis zu 30 %. Sie leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Langstreckenflotte hin zu geringeren Betriebskosten, reduzierter Flottenvielfalt und nachhaltigerem Fliegen.

Ende 2022 standen 174 Flugzeuge auf der Bestellliste der Lufthansa Group. Darüber hinaus bestehen Optionen auf weitere 58 Flugzeuge.

T013 FLOTTENBESTELLUNGEN LUFTHANSA GROUP

	Fest-bestellungen [1]	Auslieferungs-zeitraum	Optionen
Langstreckenflotte			
Airbus A350	28	2023 bis 2029	
Boeing 787	30	2023 bis 2026	20
Boeing 777	20	2025 bis 2028	24
Boeing 777F	9	2023 bis 2030	
Kurzstreckenflotte			
Airbus A220			14
Airbus A320	57	2023 bis 2027	
Airbus A321	30	2023 bis 2027	
Flugzeuge gesamt	**174**	**2023 bis 2030**	**58**

[1] Ohne kontrahierte Leases.

Flexible Flottenplanung ermöglicht Anpassung an Marktentwicklungen

Im Geschäftsjahr 2023 erwartet die Lufthansa Group die Auslieferung von mindestens 30 Flugzeugen, darunter Kurzstreckenflugzeuge der A320neo-Familie, Langstreckenflugzeuge der Typen A350 und Boeing 787 sowie drei Frachtflugzeuge. Dabei wird ein Teil der Flugzeuge über Leases beschafft. Entsprechend der aktuellen Planung sollen im Jahr 2023 rund 20 Flugzeuge verkauft beziehungsweise deren Lease beendet werden. Diese Planung wird kontinuierlich überprüft. Der Konzern kann die angebotene Kapazität durch die Verlängerung oder Verkürzung temporärer Stilllegungen und die Verzögerung oder Vorziehung geplanter Ausflottungen an eine im Vergleich zur Planung stärkere oder schwächere Nachfrage anpassen.

Langfristige Flottenstrategie zielt auf Standardisierung und Reduktion der Flugzeugmuster

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

Im Rahmen der langfristigen Flottenstrategie wird die Anzahl der betriebenen Flugzeugmuster zur Komplexitätsreduzierung konzernübergreifend kontinuierlich verringert. Bis Ende des Jahrzehnts wird sich die Anzahl der im Konzern betriebenen Langstreckenmuster reduzieren. Die im Jahr 2019 getätigte Bestellung von 20 neuen A350-900 und 20 neuen 787-9 bleibt dabei die Basis für die strukturelle Modernisierung und Optimierung der Langstreckenflotte.

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

2021 wurde mit dem vollständigen Phase-out der MD-11F die Flottenvielfalt bereits um ein weiteres Muster reduziert. Im Jahr 2022 übernahm Lufthansa Cargo konvertierte Frachter des Typs A321P2F, um langfristig zusätzliche Frachtkapazität innerhalb Europas und auf der Mittelstrecke anzubieten.

Großer Anteil der Flotte befindet sich weiterhin im Eigentum der Lufthansa Group

Insgesamt befinden sich rund 90 % der Gesamtflotte im Eigentum der Lufthansa Group, rund 10 % sind geleast. Mehr als 84 % der Eigentumsflotte sind unbelastet, also nicht als Sicherheit im Rahmen von Finanzierungen genutzt.

Die im Eigentum befindlichen Flugzeuge gewähren ein hohes Maß an operativer Flexibilität. Um flexibel auf Nachfrageschwankungen reagieren und das Angebot kurzfristig anpassen zu können, können abgeschriebene Flugzeuge kurzfristig länger betrieben oder vor dem geplanten Phase-out stillgelegt werden. Zudem können die Flugzeuge bei Finanzierungsmaßnahmen als Sicherheit eingebracht werden. Leases hingegen erlauben eine schnellere Reaktion auf marktseitige und technologische Veränderungen. Außerdem mindern sie im Vergleich zum Kauf neuer Flugzeuge den Kapitaleinsatz. Der Konzern beabsichtigt, den Leasing-Anteil der Flotte mittel- und langfristig auszubauen. ↗ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 22 ff.**

STRECKENNETZ

Streckennetz der Lufthansa Group deutlich ausgebaut

Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines bieten ihren Fluggästen im Rahmen der Multi-Hub-Strategie ein umfangreiches Flugangebot über die Drehkreuze der Airlines in Frankfurt, München, Zürich sowie Wien und Brüssel. Dieses wird durch die komplementären Streckennetze der Allianz- und Joint Venture-Partner mit umfangreichen Umsteigeverbindungen ergänzt. Eurowings stellt ein umfassendes Angebot an Punkt-zu-Punkt-Verbindungen auf der europäischen Kurzstrecke bereit. Mit den Standorten Stockholm und Prag hat Eurowings seine Präsenz außerhalb des deutschsprachigen Raums weiter etabliert. Eurowings Discover, der Ferienflieger der Lufthansa Group sowie Edelweiss fokussieren sich auf touristische Destinationen auf der Kurz-, Mittel- und Langstrecke und ergänzen damit das Angebot aus den Drehkreuzen.

Nachdem das Streckennetz der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2021 noch stark von der Corona-Pandemie beeinträchtigt war, wurde es im Berichtsjahr wieder ausgebaut. Im Laufe des Berichtsjahres erreichte die Anzahl der angebotenen Destinationen annähernd das Vorkrisenniveau.

Dabei wurde der Ausbau touristischer Ziele weiter vorangetrieben. Vor allem mit Beginn des zweiten Quartals 2022 wurde auch die Kapazität wieder deutlich erhöht.

Begünstigt vom sukzessiven Wegfall coronabedingter Einreiserestriktionen haben sich auch die Interkontinental-Verkehre weiter deutlich erholt. Zum Ende des Berichtsjahres lag die Anzahl der angebotenen Flüge nach Afrika und in den Nahen Osten bereits wieder bei über 90 % des Vorkrisenniveaus. Das Flugangebot nach Nord- und Südamerika wurde auf rund 85 % des Vorkrisenniveaus ausgebaut. Einzig Asien – getrieben durch eine lange, strikte Null-Covid-Politik in China und die nur schrittweise Marktöffnung in Japan – bildet eine Ausnahme. Zum Jahresende lag der angebotene Verkehr bei nur rund 65 % des Vorkrisenniveaus.

Infolge der Sanktionen durch den Ukraine-Krieg bleibt der russische Luftraum für die Airlines der Lufthansa Group gesperrt. Dadurch verlängern sich die Flugrouten nach Japan, Korea, China und Zentralasien teilweise deutlich. Kontinentale Direktverkehre nach Russland und in die Ukraine sind seit Ende Februar 2022 ausgesetzt.

Mitarbeitende

Lufthansa Group schafft Perspektiven für Mitarbeitende. | Umfangreiche Recruitingmaßnahmen laufen erfolgreich an. | Zahlreiche Vereinbarungen mit Sozial- und Tarifpartnern schaffen Stabilität und Planbarkeit. | Neues Miteinander zwischen Sozialpartnern im Fokus.

Personalmanagement richtet das Unternehmen auf die Zukunft aus und schafft Perspektiven für Mitarbeitende
Die Coronakrise und ihre Auswirkungen haben die Entwicklung der Lufthansa Group maßgeblich beeinflusst. Im Laufe der Krise hat das Unternehmen sowohl die Flotte als auch den Personalbestand an die strukturell veränderte Marktsituation angepasst.

Die Mitarbeitenden der Lufthansa Group sind mit ihrem Know-how und ihren vielfältigen Talenten ein wesentlicher Faktor für den Erfolg des Unternehmens. Sie verkörpern den Premium-Anspruch der Lufthansa Group Airlines gegenüber den Fluggästen und prägen das Kundenerlebnis. Außerdem sorgen sie für einen zuverlässigen Flugbetrieb und effiziente administrative Prozesse. Dies gilt insbesondere auch in der aktuellen Zeit, die nach krisenbedingt belastetem Geschäftsverlauf durch einen deutlichen Ausbau der Geschäftstätigkeit und operationelle Herausforderungen im gesamten Luftverkehrssystem geprägt ist.

Die Lufthansa Group legt großen Wert darauf, sowohl den Mitarbeitenden, die bereits in der Lufthansa Group arbeiten, als auch zukünftigen Mitarbeitenden attraktive Perspektiven zu bieten. Die Rahmenbedingungen müssen so ausgestaltet sein, dass die Lufthansa Group die besten Mitarbeitenden anzieht und dauerhaft an das Unternehmen binden kann.

Im Geschäftsjahr 2023 sind umfangreiche Neueinstellungen geplant, um den weiteren Ausbau des Geschäftsbetriebs nach der Corona-Pandemie zu ermöglichen. Vor allem im Flugbetrieb und den Bereichen IT und Technik werden wieder Stellen aufgebaut. Die dazu notwendigen Recruitingmaßnahmen sind bereits erfolgreich angelaufen.

Wesentliche Belange der Mitarbeitenden wurden im Berichtsjahr erneut im Rahmen der durchgeführten unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung „involve me!“ analysiert. Die in den Vorjahren identifizierten strategischen Handlungsfelder werden mit der konzernweiten HR-Strategie verfolgt. Dazu gehören ein ganzheitlicher Ansatz im Hinblick auf Chancengleichheit und Vielfalt, Weiterbildungsmöglichkeiten für alle Mitarbeitenden, die intensive Förderung von Talenten sowie ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Beruf und Privatleben. Sie tragen dazu bei, den Anspruch der Lufthansa Group an einen fairen und partnerschaftlichen Umgang mit den Beschäftigten zu erfüllen und ein attraktiver Arbeitgeber zu bleiben. ↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/ Arbeitnehmerbelange, S. 121 ff.**

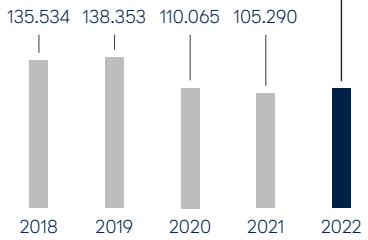
Zahl der Mitarbeitenden steigt im Berichtsjahr
Zum Jahresende 2022 waren bei der Lufthansa Group weltweit 109.509 Mitarbeitende beschäftigt (Vorjahr: 105.290). Damit stieg die Zahl der Beschäftigten im Berichtsjahr um 4.219 beziehungsweise 4 %. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau lag die Zahl der Beschäftigten um 28.844 beziehungsweise 21 % niedriger (31. Dezember 2019: 138.353). Der Anstieg der Beschäftigten im Vergleich zum Vorjahr resultiert aus der Entwicklung im Geschäftsfeld Catering. Hier stieg die Anzahl der Mitarbeitenden gegenüber Vorjahr aufgrund der hohen Zahl von Neueinstellungen infolge der Geschäftserholung vor allem in Nordamerika um 29 %. In allen anderen Geschäftsfeldern war die Anzahl der Mitarbeitenden jeweils rückläufig.

In Vollzeitstellen umgerechnet lag die Beschäftigung zum Jahresende 2022 bei 93.690 (Vorjahr: 89.607). Dies entspricht einem Anstieg von 4.083 beziehungsweise 5 % gegenüber Vorjahr.

In Deutschland arbeiteten 59.295 Mitarbeitende, 1.222 beziehungsweise 2 % weniger als im Vorjahr (Vorjahr: 60.517). Der Rückgang wurde durch Fluktuation, Renteneintritte und Unternehmensaustritte auf Basis von Freiwilligenprogrammen getrieben. Bis Ende Juni des Berichtsjahres wurde außerdem das Instrument der Kurzarbeit genutzt, allerdings in wesentlich geringerem Umfang als im Jahr 2021. Damit konnten in der Krise betriebsbedingte Kündigungen vermieden werden. Die Zahl der Mitarbeitenden in Deutschland entspricht 54 % der Gesamtbelegschaft (Vorjahr: 57 %). Die Zahl der Beschäftigten außerhalb von Deutschland stieg um 5.441 beziehungsweise 12 % auf 50.214 (Vorjahr: 44.773).

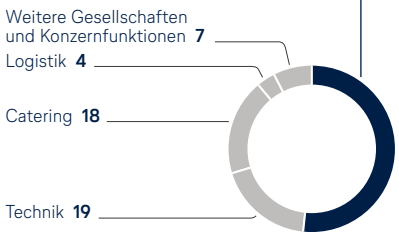
G08 ANZAHL DER MITARBEITENDEN 2022

zum 31.12. **109.509**



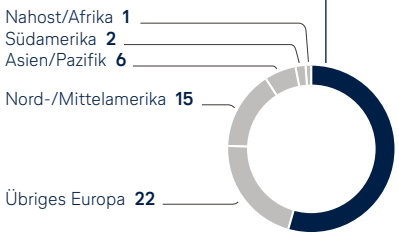
G09 MITARBEITENDE NACH GESCHÄFTSFELDERN PASSAGIER-AIRLINES

in % **52**



G10 MITARBEITENDE NACH REGIONEN DEUTSCHLAND

in % **54**



Zum Stichtag lag das Durchschnittsalter der Belegschaft bei 42,9 Jahren (Vorjahr: 43,2 Jahre). Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit betrug 13,4 Jahre (Vorjahr: 14,3 Jahre). 30 % der Mitarbeitenden arbeiteten im Berichtsjahr in Teilzeit (Vorjahr: 32 %). Die Fluktuation lag bei 15 % (Vorjahr: 15 %).

In den weltweit von der Lufthansa Group angebotenen rund 30 Ausbildungsberufen sowie in verschiedenen dualen Studiengängen waren zum Jahresende 1.245 Auszubildende beschäftigt (Vorjahr: 1.046).

Wesentliche Vereinbarungen mit Tarifpartnern geschlossen

Die Lufthansa Group, vertreten durch die jeweils zuständigen Verbände beziehungsweise Tochtergesellschaften, konnte im Geschäftsjahr 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 in geschlossenen und geltenden Tarifverträgen.

Mit der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft e.V. (ver.di) hat sich der Arbeitgeberverband Luftverkehr (AGVL) am 4. August 2022 auf einen neuen Vergütungstarifvertrag für die rund 20.000 tariflichen Bodenmitarbeitenden in Deutschland, insbesondere der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Technik AG und Lufthansa Cargo AG, geeinigt. Die Einigung sieht eine mehrstufige Erhöhung der Grundvergütung mit einem Schwerpunkt in den unteren Vergütungsgruppen bei einer Laufzeit von 18 Monaten bis mindestens zum 31. Dezember 2023 vor. Dabei erfolgt die Erhöhung rückwirkend zum 1. Juli 2022 um 200 EUR, zum 1. Januar 2023 um 2,5 %, mindestens jedoch 125 EUR sowie zum 1. Juli 2023 um 2,5 %. Mit dieser Vereinbarung haben die Sozialpartner den Fokus auf eine überproportionale Entwicklung der unteren Gehaltsgruppen gelegt.

Mit der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit e.V. (VC) hat der AGVL für die Mitgliedsunternehmen der Lufthansa Group, Lufthansa German Airlines und Lufthansa Cargo, am 18. Oktober 2022 vereinbart, die Grundvergütung der Pilot:innen von Lufthansa German Airlines und Lufthansa Cargo in zwei Schritten um insgesamt bis zu 980 EUR zu erhöhen. Durch die Vereinbarung profitieren vor allem die Einstiegsgehälter. Die Grundvergütung von Berufseinsteiger:innen als Copilot:in erhöht sich so über die Laufzeit um rund 20 %, Kapitän:innen in der Endstufe erhalten 5,5 % mehr. Die Vereinbarung beinhaltet auch eine Friedenspflicht bis Ende Juni 2023.

Mit der Kabinengewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) hat sich der AGVL für sein Mitgliedsunternehmen der Lufthansa Group, die Deutsche Lufthansa AG, am 31. Oktober 2022 auf einen neuen Vergütungs- und Manteltarifvertrag sowie einen neuen Tarifvertrag Teilzeit für das Kabinenpersonal der Deutschen Lufthansa AG geeinigt.

Der Vergütungstarifvertrag hat eine Mindestlaufzeit bis zum 31. Dezember 2023 und sieht eine zweistufige Erhöhung der Grundvergütung vor. Durch die Vereinbarung profitieren vor allem die Einstiegsgehälter. Berufseinsteiger:innen in der Kabine erhalten so knapp 17 % zusätzliche Grundvergütung, Kabinenbeschäftigte in der Endstufe noch knapp 9 %. Bereits im August 2022 wurden mit der UFO für alle Kabinenbeschäftigten von Lufthansa German Airlines fünf Einmalzahlungen von insgesamt 1.200 Euro (für Teilzeitbeschäftigte anteilig) vereinbart. Der neue Manteltarifvertrag bietet unter anderem Arbeitszeitmodelle mit Flexibilität für höhere Produktivität in den nachfragestarken Sommermonaten. Mit dem neuen Vergütungs- und Manteltarifvertrag wird der im Juni 2020 aufgrund der Corona-Pandemie geschlossene Krisenvertrag formal beendet.

SWISS und der Pilotenverband AEROPERS haben sich am 24. Oktober 2022 auf die Eckpunkte eines neuen Gesamtarbeitsvertrags (GAV) geeinigt. Diese beinhalten unter anderem Verbesserungen in den Bereichen Planbarkeit des Soziallebens und Vergütung. Am 13. Januar 2023 nahmen die Pilot:innen den im Dezember 2022 zur Abstimmung vorgelegten Tarifvertrag an. Der neue GAV tritt rückwirkend zum 1. Januar 2023 in Kraft.

Auch für das Kabinenpersonal hatte sich SWISS am 8. Dezember 2022 mit der Kabinengewerkschaft kapers auf einen neuen GAV verständigt. Dieser wurde jedoch in einer Abstimmung von einer Mehrheit der kapers-Mitglieder abgelehnt. In den kommenden Wochen wird das Ergebnis der Abstimmung analysiert und über das weitere Vorgehen entschieden. Bis auf Weiteres bleibt der bestehende, ungekündigte Gesamtarbeitsvertrag in Kraft.

Für die Bodenmitarbeitenden von SWISS in der Schweiz wurde eine Lohnanpassung für 2023 vereinbart und der bestehende GAV bis zum 31. Dezember 2026 verlängert. Die Verlängerung war Bestandteil der Krisenvereinbarung aus dem Jahr 2021. Alle zu Beginn der Coronakrise mit den Sozialpartnern in der Schweiz vereinbarten Krisenmaßnahmen wurden ab dem 1. Januar 2023 vorzeitig beendet, mit Ausnahme weniger operationeller Anpassungen, die schrittweise im Jahresverlauf zurückgenommen werden.

Aufgrund der hohen Inflation im Jahr 2022 haben die Betriebs- und Kollektivvertragsparteien der Austrian Airlines AG vereinbart, den im Jahr 2020 vereinbarten Gehaltsverzicht per 31. Dezember 2022 zu beenden und in einigen Berufsgruppen eine Anhebung der Einstiegsgehälter zu evaluieren. Außerdem wird für 2022 eine weitere Teuerungsprämie ausgeschüttet.

Die Beschäftigten von Brussels Airlines in Belgien profitieren von einer gesetzlich verankerten Indexierung. So erhielten alle Beschäftigten eine Gehaltserhöhung von 12 %. Für einen Teil der Beschäftigten gilt seit 2021 außerdem ein Cafeteria-Modell. Das Cafeteria-Modell ermöglicht es Mitarbeitenden, aus individuellen Sozialleistungen des Unternehmens zu wählen. Hierzu erhalten sie Punkte, welche flexibel eingelöst werden können. Die gesetzlich verankerte Indexierung greift für den Gehaltsbestandteil des Cafeteria-Modells nicht. Aktuell wird daher über einen entsprechenden Ausgleich für dieses Instrument verhandelt.

Aktuell ausstehend ist noch eine Einigung mit den Pilot:innen von Eurowings Deutschland zu dem gekündigten Manteltarifvertrag. Die Forderung nach mehr freien Tagen und längeren Ruhezeiten ist weiterhin Gegenstand von Verhandlungen.

Mit der Gewerkschaft ver.di wurde am 19. Januar 2022 ein neuer Vergütungstarifvertrag für die Kabinenmitarbeitenden der Eurowings GmbH unterzeichnet. Für die Eurowings Technik GmbH und die Eurowings Aviation GmbH wurden am 17. August 2022 beziehungsweise am 30. November 2022 Eckpunkte für neue Vergütungstarifverträge vereinbart.

Neues Miteinander zwischen Sozialpartnern soll entwickelt werden

Ziel der Lufthansa Group im Rahmen der Sozial- und Tarifpolitik ist es, in allen Konzernbereichen gute Arbeitsbedingungen und eine faire Entlohnung, welche die Interessen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmenden ausbalanciert, zu erreichen. Länger laufende Vereinbarungen schaffen dabei Planungssicherheit für beide Seiten. Dies konnte durch die im Berichtsjahr abgeschlossenen Vereinbarungen in großem Umfang erreicht werden. Streiks sollen grundsätzlich vermieden werden. Dazu beitragen soll ein neues Verständnis der Sozial- und Tarifpartnerschaft innerhalb der Lufthansa Group sowie zwischen dem Unternehmen und den Gewerkschaften.

Forschung und Entwicklung

Die Lufthansa Group und ihre Konzerngesellschaften arbeiten sowohl individuell als auch geschäftsfeldübergreifend fortlaufend an Service- und Produktinnovationen. Der Großteil dieser Aktivitäten wird, bedingt durch die unterschiedlichen Tätigkeitsschwerpunkte, dezentral in den Geschäftsfeldern betrieben. ↗ **Geschäftsfelder, S. 52 ff.**

Dabei fokussieren sich die Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf die weitere Verbesserung des Reiseerlebnisses für die Kund:innen entlang der gesamten Reisekette und auf den Ausbau der Nachhaltigkeitsaktivitäten.

So bietet die Lufthansa Group ihren Kund:innen im Rahmen der Umrüstung auf die Sitze der Produktgeneration „Allegris“ ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke. Weitere Beispiele sind die Ausweitung digitaler Servicekanäle wie dem Chatbot sowie die Automatisierung von Kundenservices. Das digitale Kundenportal ermöglicht den Kund:innen, alle relevanten Informationen abzurufen und Anliegen mit neuen, interaktiven Selbstbedienungsangeboten einfach und schnell zu lösen. Die im Berichtsjahr neu eingeführte Travel-ID, die als Kundenkonto für alle Netzwerk-Airlines fungiert, bietet Kund:innen eine einfache und reibungslose Anmeldung und Buchung bei Reisen mit Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines.

Darüber hinaus haben die Passagier-Airlines im Berichtsjahr Möglichkeiten zum klimafreundlicheren Fliegen direkt in den Buchungsprozess integriert. So können die Kund:innen die CO_2-Emissionen ihrer Flugreise nun noch einfacher ausgleichen. Fluggäste von Lufthansa German Airlines haben auch die Möglichkeit, die CO_2-Emissionen ihrer Flugreise direkt an Bord über ihre mobilen Endgeräte beziehungsweise über das Onboard-Entertainmentsystem zu kompensieren.

Lufthansa Cargo verfolgt den Ausbau von digitalen Services. Neben der Weiterentwicklung der digitalen Vertriebskanäle lag der Fokus im Jahr 2022 auf Verbesserungen der Datenqualität und der damit verbundenen Effizienzsteigerung der Handling-Prozesse. Dadurch soll die Zusammenarbeit mit allen Partnern entlang der gesamten Lieferkette effizienter gestaltet werden. Die Implementierung der „Mobile Digital Handling“-Initiative von Lufthansa Cargo beispielsweise ist ein bedeutender Schritt, um papierbasierte Prozesse durch digitale Lösungen zu ersetzen.

Weiterhin bietet Lufthansa Cargo ihren Kunden über den Service „Sustainable Choice“ die Möglichkeit, die Fracht CO_2-neutral befördern lassen.

Die von Lufthansa Technik eigens entwickelte, eigenständige Plattform AVIATAR unterstützt Kunden weltweit in Echtzeit beim Management des komplexen Flottenbetriebs, hilft bei der Fehlerprognose von Einzelkomponenten und unterstützt so die digitale Transformation der Luftfahrt.

Darüber hinaus bringt Lufthansa Technik zusammen mit BASF die treibstoffsparende Oberflächentechnologie „AeroSHARK“ in Serie. Dabei werden zunächst Flugzeuge von Lufthansa Cargo und SWISS mit der neuartigen Oberfläche ausgerüstet.

Lufthansa Technik hat im Berichtsjahr zudem das Hydrogen Aviation Lab, Hamburgs neues Reallabor zur Erprobung von Wartungs- und Bodenprozessen zukünftiger wasserstoffbetriebener Flugzeuge, vorgestellt. Ein Airbus A320 wird hierzu in ein Reallabor umgebaut, mit dem der sichere Umgang mit einem potenziellen Energieträger der zukünftigen Luftfahrt schon frühzeitig und realitätsnah erforscht werden kann.

Auch bei der LSG Group steht Innovationskraft im Fokus. So implementierte das Unternehmen im Berichtsjahr das Innovationsprogramm „next“, dessen kontinuierlicher, schneller Innovationsansatz im Unternehmen verfestigt werden soll. Anlässlich der Airline-Catering-Messe WTCE präsentierte die LSG Group Innovationen wie Consumption Analytics, die Inflight Management Suite sowie Neuheiten und Weiterentwicklungen im Bereich Bordverkauf, etwa die Pre-Order- respektive Pre-Select-Technologie und Virtual Try-On.

Innovationen und Digitalisierung werden von der Lufthansa Group aber auch in enger Zusammenarbeit mit dem Lufthansa Innovation Hub vorangetrieben. Dieser arbeitet an neuen digitalen Geschäftsmodellen, Partnerschaften sowie strategischen Investments entlang der gesamten Reise- und Mobilitätskette.

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

Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren

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

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

Im Sommer 2021 hat die EU-Kommission mit ihrem „Fit for 55"-Legislativpaket regulatorische Vorschläge präsentiert, wie die europäischen Klimaschutzziele erreicht werden sollen. Von den insgesamt 13 Gesetzesinitiativen sind drei für den Luftverkehr besonders relevant: die Reform des Emissionshandels (EU-ETS), eine Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe (ReFuelEU Aviation) sowie der Vorschlag zur Einführung einer Kerosinsteuer (Energiesteuerrichtlinie). Vorbehaltlich der formalen Verabschiedung haben sich die Co-Gesetzgeber, das Europäische Parlament sowie der Europäische Rat im Dezember 2022 darauf geeinigt, die Gesamtzahl der CO_2-Zertifikate schrittweise zu reduzieren und die bisherigen kostenlosen („freien") Zuteilungen ab 2026 komplett abzuschaffen. Dies wird den Zubringerverkehr europäischer Airlines verteuern und birgt das Risiko, dass Langstreckenverbindungen verstärkt auf außereuropäische Drehkreuze verlagert werden und der Wettbewerb zwischen EU-Airlines und ihrer Konkurrenz aus dem Mittleren und Nahen Osten weiter verzerrt wird. Um einen Anreiz für das Tanken nachhaltiger Kraftstoffe (SAF) zu schaffen, die um ein Mehrfaches teurer als fossiles Kerosin sind, wurde beschlossen, zeitlich befristet ein begrenztes Kontingent an CO_2-Zertifikaten als Ausgleich für die Mehrkosten von SAF zur Verfügung zu stellen. Hierdurch können jedoch weder die Mehrkosten in hinreichendem Maße ausgeglichen noch die notwendigen gleichen Wettbewerbsbedingungen mit Fluggesellschaften außerhalb der EU erreicht werden. Auch die absehbar zu beschließende Beimischungsquote für nachhaltige Flugkraftstoffe sowie eine diskutierte Einführung der Kerosinsteuer würden zu erheblichen Wettbewerbsnachteilen und stark steigenden Kosten für europäische Fluggesellschaften führen. Im weiteren Gesetzgebungsprozess sind aus Sicht der Lufthansa Group Nachbesserungen erforderlich, um die Wettbewerbsfähigkeit der in der EU beheimateten Airlines zu erhalten und die Verlagerung von Verkehren und Emissionen – der sogenannte Carbon-Leakage-Effekt – zu vermeiden. ↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/ Klimaschutz, S. 99 ff.**

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

Der im September 2020 veröffentlichte Entwurf der EU-Kommission zur Neuregulierung des einheitlichen europäischen Luftraums (Single European Sky) soll die Effizienz der Luftsicherung in der EU steigern und bietet damit das Potenzial, nicht nur CO_2-Emissionen zu reduzieren und Treibstoff zu sparen, sondern auch Flugverspätungen zu vermeiden. Die politischen Diskussionen hierzu sind noch nicht abgeschlossen und es ist offen, ob und in welcher Form eine Revision erfolgt.

Im Zusammenhang mit der Nutzung von Start- und Landerechten (Slots) gilt grundsätzlich die Regelung, dass das Recht auf Wiederzuteilung von Slots in der Folgeperiode verloren geht, wenn sie in einer Flugperiode zu weniger als 80 % genutzt wurden. Diese Regel wurde von Behörden weltweit aufgrund des krisenbedingten Einbruchs des Flugaufkommens zunächst bis März 2021 ausgesetzt und für die nächsten Perioden abgesenkt. Für den Winter 2022/2023 hat die EU neben der Corona-Pandemie auch den Ukraine-Krieg berücksichtigt, 75 % als Minimum-Slot-Nutzungsrate festgelegt und die EU-Kommission ermächtigt, diese unter bestimmten Umständen während der Periode anzupassen. Für den Sommer 2023 werden die gleichen Ausnahmeregeln („Force Majeure") wie im Winter 2022/2023 gelten, allerdings mit einer 80 %-Slot-Nutzungsquote. Die EU-Kommission hat zudem mit dem Konsultationsprozess für eine grundlegende Revision der Slot-Verordnung begonnen. Die EU-Kommission plant, im dritten Quartal 2023 einen neuen Entwurf des seit 2012 stockenden Reformvorhabens zu veröffentlichen. Umfang und Inhalt hängen von den Erkenntnissen der Konsultation ab. ↗ **Chancen- und Risikobericht, S. 75 ff.**

Wirtschaftsbericht
Gesamtwirtschaftliche Lage

Weltwirtschaft wächst im Jahr 2022 deutlich langsamer als im Vorjahr. | Wachstum in Deutschland niedriger als in anderen Regionen. | Euro wertet gegenüber den meisten Hauptwährungen ab. | Inflationsrate und Zinsen steigen stark an. | Ölpreis legt deutlich zu.

Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2022 auf deutlich verlangsamtem Erholungspfad

Nach einer robusten Erholung im Jahr 2021 hat sich das Weltwirtschaftswachstum im Berichtsjahr aufgrund des Ukraine-Kriegs und stark gestiegener Energiepreise auf 3,0 % deutlich verlangsamt (Vorjahr: 6,0 %). Lediglich der Nahe Osten wies im Jahr 2022 mit 6,8 % ein höheres Wachstum als im Jahr 2021 auf (Vorjahr: 4,3 %). In Europa wuchs die Wirtschaft um 3,6 % (Vorjahr: 5,8 %). Mit einem Anstieg um 1,9 % war das Wachstum der deutschen Wirtschaft deutlich geringer (Vorjahr: 2,6 %).

T014 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)

in %	**2022**[1]	2021	2020	2019	2018
Welt	3,0	6,0	-3,1	2,6	3,3
Europa	3,6	5,8	-6,0	1,7	2,1
Deutschland	1,9	2,6	-4,1	1,1	1,0
Nordamerika	2,2	5,9	-2,9	2,3	2,9
Südamerika[2]	3,7	6,8	-6,5	0,8	1,6
Asien/Pazifik	3,2	6,4	-0,8	3,9	4,9
China	2,8	8,4	2,2	6,0	6,7
Naher Osten	6,8	4,3	-4,7	1,3	1,6
Afrika	3,8	5,7	-2,5	2,2	3,1

Quelle: Global Insight World Overview per 17.01.2023.
[1] Prognosewerte.
[2] Exklusive Venezuela.

Euro wertet gegenüber meisten Hauptwährungen ab

Der Euro verlor im Jahresdurchschnitt gegenüber den meisten Hauptwährungen an Wert. Der durchschnittliche Wechselkurs zum US-Dollar lag um 11 % unter dem Vorjahresniveau. Gegenüber dem Chinesischen Renminbi und dem Schweizer Franken fiel der Euro jeweils um 7 %. Zum Britischen Pfund verzeichnete der Euro nur eine leichte Abwertung um 1 %. Gegenüber dem Japanischen Yen wertete der Euro im Durchschnitt um 6 % auf.

T015 WÄHRUNGSENTWICKLUNG 1 EUR zu Fremdwährung

	2022	2021	2020	2019	2018
USD	1,0510	1,1821	1,1402	1,1192	1,1800
JPY	137,86	129,84	121,77	122,01	130,33
CHF	1,0040	1,0807	1,0704	1,1122	1,1548
CNY	7,0754	7,6243	7,8688	7,7320	7,8083
GBP	0,8523	0,8595	0,8888	0,8769	0,8848

Quelle: Bloomberg, Tagesendkurse im Jahresdurchschnitt.

Inflationsrate steigt deutlich an

Die Inflationsrate ist im Berichtsjahr deutlich angestiegen. Ende des Jahres lag sie im weltweiten Durchschnitt bei 9,7 % (Vorjahr: 5,7 %). In Europa lag die Inflationsrate bei 9,2 %, in Deutschland bei 8,6 %. Als Maßnahme gegen die hohen Inflationsraten hat die US-Notenbank Fed im Berichtsjahr den Leitzins sieben Mal auf 4,5 % am Jahresende 2022 erhöht. Auch die Europäische Zentralbank hat den Leitzins vier Mal erhöht, Ende des Berichtsjahres lag er bei 2,5 %.

Kurz- und langfristige Zinsen steigen stark an

Sowohl die kurz- als auch die langfristigen Zinsen sind im Jahresdurchschnitt stark gestiegen. Die kurzfristigen Zinssätze waren 2022 mit einem durchschnittlichen 6-Monats-Euribor von 0,68 % seit über sechs Jahren erstmalig wieder positiv. Im langfristigen Bereich legte der durchschnittliche 10-Jahres-Euro-Swap gegenüber dem Vorjahr signifikant von 0,05 % auf 1,93 % zu.

T016 ZINSENTWICKLUNG in %

Instrument	**2022**	2021	2020	2019	2018
6-Monats-Euribor Durchschnittskurs	0,68	-0,52	-0,37	-0,30	-0,27
6-Monats-Euribor Jahresendwert	2,69	-0,55	-0,53	-0,32	-0,24
10-Jahres-Euro-Swap Durchschnittskurs	1,93	0,05	-0,14	0,26	0,96
10-Jahres-Euro-Swap Jahresendwert	3,20	0,30	-0,26	0,21	0,81

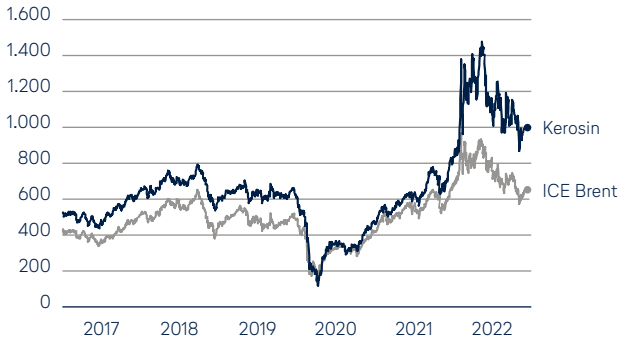
Quelle: Bloomberg.

Der Rechnungszins für die Diskontierung der Pensionsverbindlichkeiten der Deutschen Lufthansa AG, der sich aus dem Durchschnittszinssatz eines Korbs hochwertiger Unternehmensanleihen ableitet, folgte der Entwicklung des allgemeinen Zinsniveaus und lag mit 4,2 % um 2,9 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert von 1,3 %.

Ölpreis liegt deutlich über Vorjahresniveau
Infolge des Ukraine-Kriegs ist es im Geschäftsjahr 2022 zu einer weiteren Verknappung des Ölangebots gekommen. Mit Preisen zwischen 76,10 USD/bbl und 127,98 USD/bbl lag der Durchschnittspreis 2022 bei 99,03 USD/bbl und damit 40 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 70,92 USD/bbl). Gegen Ende des Berichtsjahres ist der Preis aufgrund der gesunkenen Gasnachfrage deutlich gefallen. Zum 31. Dezember 2022 kostete ein Barrel Rohöl der Sorte Brent 85,91 USD (Jahresende 2021: 77,78 USD).

Der Jet Fuel Crack, die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, bewegte sich 2022 innerhalb einer Bandbreite von 9,79 USD/bbl und 70,18 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt notierte er bei 40,41 USD/bbl und damit 556 % höher als im Vorjahr. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung sind der Krieg in der Ukraine, damit einhergehende anhaltende Angebotsverknappungen, knappe Raffineriekapazitäten sowie die starke Erholung der Luftverkehrsnachfrage im Berichtsjahr. Zum 31. Dezember 2022 lag der Jet Fuel Crack bei 39,34 USD/bbl (Jahresende 2021: 10,99 USD/bbl).

G11 PREISENTWICKLUNG BRENT UND KEROSIN
in USD/t



Quelle: Lufthansa auf Basis von Marktdaten.

Branchenentwicklung

Globaler Passagierverkehr erholt sich im Laufe des Geschäftsjahres 2022 deutlich von den Folgen der Corona-Pandemie. | Markt für Luftfracht weiterhin auf im historischen Vergleich sehr hohem Niveau. | MRO- und Airline-Catering-Märkte erholen sich ebenfalls.

Globaler Passagierverkehr verbessert sich deutlich, rasante Erholung führt zu operationellen Schwierigkeiten
Die Absatzentwicklung im globalen Passagierverkehr verbesserte sich im Laufe des Geschäftsjahres 2022 deutlich. Anfang des Jahres war die Entwicklung noch durch die Auswirkungen der Omikron-Variante des Coronavirus und des Kriegs in der Ukraine belastet. Im Laufe des Jahres führte die weitere Lockerung von internationalen Reisebeschränkungen und die damit steigende Nachfrage nach Flugreisen zu einem signifikanten Anstieg des Absatzes im Passagierverkehr.

Gegen Ende des ersten Halbjahres 2022 führte der marktweite Ausbau des Angebots zu einer temporären Überlastung des Luftfahrtsystems, unter anderem aufgrund von Personalknappheiten bei den Bodenverkehrsdiensten der Flughäfen, den Sicherheitskontrollen, den internationalen Flugsicherungen und den Airlines. Um das System zu entlasten, strichen viele Airlines Flüge. Im Verlauf des dritten Quartals 2022 stabilisierte sich die Lage wieder.

Insgesamt stieg der weltweite Absatz (verkaufte Passagierkilometer) im Berichtsjahr gemäß Berechnungen der International Air Transport Association (IATA) gegenüber Vorjahr um 64 % (Vorjahr: 22 %). Den größten Zuwachs verzeichneten Fluggesellschaften aus dem Mittleren Osten mit 144 % (Vorjahr: 8 %), gefolgt von Fluggesellschaften aus Europa mit 100 % (Vorjahr: 27 %).

T017 ABSATZENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT

in % gegenüber Vorjahr	Passagierkilometer	Fracht-Tonnenkilometer
Europa	100	–12
Nordamerika	46	–5
Mittel- und Südamerika	63	13
Asien/Pazifik	34	–9
Mittlerer Osten	144	–11
Afrika	85	–2
Global	**64**	**–8**

Quelle: IATA Air Passenger/Air Freight Market Analysis (12/2022).

Im Vergleich zum Vorkrisenniveaus des Geschäftsjahres 2019 lagen die verkauften Passagierkilometer um 32 % niedriger. Fluggesellschaften aus Europa wiesen dabei einen Rückgang um 22 % auf.

Die Durchschnittserlöse im globalen Passagierverkehr stiegen gemäß Schätzungen der IATA im Geschäftsjahr 2022 um 8,4 % (Vorjahr: 3,8 %), insbesondere aufgrund eines deutlichen Anstiegs im zweiten Halbjahr 2022. Damit lagen die Durchschnittserlöse im Geschäftsjahr 2022 um 2,3 % über Vorkrisenniveau.

Globaler Luftfrachtverkehr weiter auf hohem Niveau

Der globale Markt für Luftfracht entwickelte sich im Geschäftsjahr 2022 leicht rückläufig, blieb jedoch auf einem im historischen Vergleich hohen Niveau. So sank gemäß Angaben der IATA das weltweite Luftfrachtaufkommen (gemessen in verkauften Fracht-Tonnenkilometern) im Jahr 2022 gegenüber Vorjahr um 8 % (Vorjahr: Anstieg um 19 %). Europäische Anbieter verzeichneten einen Rückgang um 12 % (Vorjahr: Anstieg um 22 %).

Die Durchschnittserlöse im globalen Luftfrachtverkehr stiegen gemäß Schätzungen der IATA jedoch um 7,2 % (Vorjahr: 24,2 %), getrieben durch starke Anstiege in der ersten Jahreshälfte aufgrund gestörter Lieferketten und Engpässen in der Seefracht. In der zweiten Jahreshälfte begannen sich die Durchschnittserlöse zu normalisieren, vor allem aufgrund der gestiegenen Passagierströme und eines dementsprechend größeren Angebots an Belly-Frachtkapazitäten in den Passagierflugzeugen. Dies war vor allem in der zweiten Jahreshälfte auf den Nordatlantik-Routen ersichtlich. Auf das Gesamtjahr gesehen, lagen die Durchschnittserlöse im Luftfrachtverkehr branchenweit 103,0 % über Vorkrisenniveau.

Verlustrückgang für globale Airline-Industrie erwartet

Für die weltweite Airline-Industrie wird aufgrund der positiven Entwicklung im Passagierverkehr im Berichtsjahr ein deutlicher Rückgang der Verluste gegenüber Vorjahr erwartet. So prognostiziert die IATA für das Geschäftsjahr 2022 einen branchenweiten Nettoverlust in Höhe von 7 Mrd. USD (Vorjahr: 42 Mrd. USD). Vor Ausbruch der Coronakrise erzielte die Airline-Industrie im Geschäftsjahr 2019 einen Nettogewinn in Höhe von 26 Mrd. USD.

In der regionalen Betrachtung wird für europäische Fluggesellschaften ein Nettoverlust in Höhe von 3 Mrd. USD erwartet (Vorjahr: Verlust von 12 Mrd. USD). Für Nordamerika wird dagegen ein Nettogewinn in Höhe von 10 Mrd. USD erwartet (Vorjahr: Verlust von 2 Mrd. USD).

T018 ERGEBNISENTWICKLUNG IN DER LUFTFAHRT

in Mrd. USD	**2022**[1]	2021
Europa	–3	–12
Nordamerika	10	–2
Mittel- und Südamerika	–2	–7
Asien/Pazifik	–10	–15
Mittlerer Osten	–1	–5
Afrika	–1	–1
Industrie	**–7**	**–42**

[1] Prognosewerte
Quelle: IATA Industry Statistics (12/2022).

MRO- und Airline-Catering-Märkte erholen sich im Jahresverlauf

Die Nachfrage nach Wartungs-, Reparatur- und Überholungsdienstleistungen für Flugzeuge (MRO) stieg im Berichtsjahr infolge der Erholung im Passagierverkehr weiter an. Das Beratungsunternehmen ICF prognostiziert für 2022 ein Marktvolumen in Höhe von 85 Mrd. USD, was einem Zuwachs von 8 % im Vergleich zum Vorjahr und rund 90 % des Vorkrisenniveaus entspricht. Davon entfallen circa 30 Mrd. USD auf die Region Amerika (106 % des Vorkrisenniveaus), 28 Mrd. USD auf die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika, 78 % des Vorkrisenniveaus) und 27 Mrd. USD auf die Region APAC (Asien/Pazifik, 90 % des Vorkrisenniveaus). Die sich bereits zu Jahresbeginn 2022 andeutende Nachfrageerholung nach MRO-Leistungen bestätigte sich im Jahresverlauf in Form von steigenden Flugstunden, allerdings mit regionalen Unterschieden. Die Region Amerika erwies sich als überaus robust und relativ unbeeinflusst von der Ukraine- und Energiekrise. In der Region EMEA kam es nach einem rückläufigen Effekt im Februar und März 2022 aufgrund des Ukraine-Kriegs zu einer deutlichen Erholung im Sommer 2022, während sich die Region APAC insbesondere aufgrund der restriktiven Null-Covid-Maßnahmen in China nur abgeschwächt erholen konnte.

Die Airline-Catering-Branche erholte sich im Berichtsjahr aufgrund der weltweit gestiegenen Nachfrage im Passagierverkehr. Infolge des Ukraine-Kriegs hatte die Branche jedoch neben den Folgen der Corona-Pandemie mit zusätzlichen Herausforderungen zu kämpfen. So mussten steigende Material- und Energiekosten und hohe Inflationsraten kompensiert werden. Der angespannte Arbeitsmarkt, insbesondere in den USA, erschwerte das Hochfahren der Produktion. Die Digitalisierung der Services vor und nach dem Flug sowie an Bord nahm weiter zu. Insbesondere auf Kurzstrecken-, Economy Class- und Freizeitreisen bleibt der Trend hin zu Pre-Order- und Onboard-Retail-Lösungen bestehen.

Geschäftsverlauf

Lufthansa Group lässt Coronakrise hinter sich. | Adjusted EBIT liegt bei 1,5 Mrd. EUR. | Passagier-Airlines weiten Angebot im Verlauf des Jahres wieder deutlich aus. | Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik erzielen Rekordergebnisse. | Alle Stabilisierungsmaßnahmen erfolgreich beendet. | Deutliche Verbesserung der Bilanzkennzahlen. | Wesentliche Vereinbarungen mit Tarif- und Sozialpartnern geschlossen.

ÜBERBLICK ÜBER DIE GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Geschäftsverlauf der Lufthansa Group verbessert sich im Laufe des Berichtsjahres deutlich

Die operative und finanzielle Entwicklung der Lufthansa Group verbesserte sich im Verlauf des Geschäftsjahres 2022 deutlich. Während die ersten Monate des Jahres noch von der Ausbreitung der Omikron-Variante belastet waren, zeigte sich im weiteren Verlauf des Jahres trotz des Kriegs in der Ukraine und der anhaltenden Reisebeschränkungen in Asien ein signifikanter Anstieg der Nachfrage nach Flugreisen. Dabei stieg sowohl die Nachfrage nach touristischen Reisen als auch nach geschäftlichen Reisen an. Entsprechend wurde die Kapazität der Passagier-Airlines kontinuierlich ausgebaut.

Die angebotene Kapazität im Passagiergeschäft, gemessen in Sitzkilometern, lag im Geschäftsjahr 2022 insgesamt 79 % über Vorjahr und damit bei 72 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Flugstreichungen infolge einer marktweiten Überlastung des Luftfahrtsystems verhinderten eine noch stärkere Erholung der angebotenen Kapazität. Angesichts der deutlichen Nachfrageerholung gelang es den Passagier-Airlines, die Durchschnittserlöse erheblich zu steigern.

Das Frachtgeschäft der Lufthansa Group im Geschäftsfeld Logistik entwickelte sich im Geschäftsjahr 2022 weiterhin positiv, getrieben von einer weiterhin starken Nachfrage nach Frachtkapazitäten und hohen Durchschnittserlösen. Auch im Geschäftsfeld Technik führte die global steigende Nutzung der Flotten zu einer höheren Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen. Im Geschäftsfeld Catering unterstützte die weltweite Erholung der Airline-Branche die positive Geschäftsentwicklung der LSG Group.

Die Lufthansa Group konnte im Laufe des Berichtsjahres außerdem deutliche Fortschritte bei der Umsetzung ihres Restrukturierungsprogramms machen und dieses annähernd abschließen. Die bis zum 31. Dezember 2022 implementierten Maßnahmen sorgen für über 90 % der insgesamt 3,5 Mrd. EUR an jährlichen Einsparungen, die ab dem Jahr 2024 erzielt werden sollen. Damit konnten die Auswirkungen eines starken Anstiegs der Treibstoffkosten und inflationsbedingter Steigerungen in anderen Bereichen im Berichtsjahr begrenzt werden. ↗ **Konzernstrategie, S. 18 ff.**

Lufthansa Group erzielt Adjusted EBIT in Höhe von 1.509 Mio. EUR

Die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines stiegen im Berichtsjahr aufgrund der ausgebauten Geschäftstätigkeit gegenüber Vorjahr um 118 % auf 25.846 Mio. EUR (Vorjahr: 11.876 Mio. EUR). Die Umsatzerlöse des Konzerns lagen mit 32.770 Mio. EUR um 95 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 16.811 Mio. EUR).

Die Lufthansa Group konnte im Geschäftsjahr 2022 wieder ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 1.509 Mio. EUR erzielen (Vorjahr: –1.666 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge lag bei 4,6 % (Vorjahr: –9,9 %). Das EBIT betrug 1.231 Mio. EUR (Vorjahr: –2.316 Mio. EUR).

Positiv zum Ergebnis trugen vor allem die Geschäftsfelder Logistik und Technik bei, die beide im Berichtsjahr ein Rekordergebnis erzielten. Das Geschäftsfeld Passagier-Airlines konnte den operativen Verlust im Vergleich zum Vorjahr deutlich reduzieren. Dabei erzielten SWISS und Austrian Airlines ein positives operatives Ergebnis. Im Geschäftsfeld Catering sank das operative Ergebnis primär aufgrund des Wegfalls der Zuschüsse im Rahmen des US CARES Act im Vorjahr und der anhaltend herausfordernden Marktsituation in Asien. ↗ **Geschäftsfelder, S. 52 ff.**

Das auf die Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallende Konzernergebnis lag im Berichtsjahr bei 791 Mio. EUR (Vorjahr: –2.191 Mio. EUR).

Die Nettoinvestitionen stiegen um 104 % auf 2.286 Mio. EUR (Vorjahr: 1.119 Mio. EUR). Der Operative Cashflow stieg gegenüber Vorjahr primär aufgrund der Verbesserung des EBITDA, höherer Kundenvorauszahlungen infolge des Anstiegs der Buchungszahlen und Verbesserungen im Management des restlichen Working Capitals auf 5.168 Mio. EUR (Vorjahr: 399 Mio. EUR). Der Adjusted Free Cashflow, der neben dem Investitions-Cashflow auch den Mittelabfluss aus Leasingverhältnissen berücksichtigt, lag bei 2.526 Mio. EUR (Vorjahr: –1.049 Mio. EUR).

Die Eigenkapitalquote stieg im Geschäftsjahr 2022 um 9,0 Prozentpunkte auf 19,6 % (Vorjahr: 10,6 %), bedingt durch den Rückgang der Netto-Pensionsverpflichtungen und die positive Ergebnisentwicklung. Die Nettokreditverschuldung lag aufgrund des positiven Free Cashflows mit 6.871 Mio. EUR um 24 % unter dem Niveau vom Jahresende 2021 (31. Dezember 2021: 9.023 Mio. EUR).

Ende des Geschäftsjahres 2022 standen dem Konzern liquide Mittel in Höhe von 10,4 Mrd. EUR zur Verfügung. ↗ **Finanzlage, S. 44 ff.**

WESENTLICHE EREIGNISSE

Ukraine-Krieg belastet die Weltwirtschaft, die Branche und den Konzern

Der Angriffskrieg, den Russland am 24. Februar 2022 gegen die Ukraine begann, hat die Entwicklung der Weltwirtschaft, der Airline-Branche und der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2022 stark belastet. Für die Lufthansa Group war in diesem Zusammenhang insbesondere der stark gestiegene Kerosinpreis relevant. Außerdem belasteten der Wegfall der Märkte in der Ukraine und Russland, die notwendige Anpassung der Flugrouten Richtung Asien und sanktionsbedingte Abschreibungen auf Firmenwerte und Vorräte in Russland die Geschäftsentwicklung. Auswirkungen auf die Flugbuchungen waren nur kurzzeitig zu erkennen.

Verträge von Christina Foerster und Michael Niggemann werden vorzeitig verlängert

Der Aufsichtsrat der Deutschen Lufthansa AG hat in seiner Sitzung am 2. März 2022 beschlossen, die Verträge mit Christina Foerster und Michael Niggemann vorzeitig um jeweils fünf Jahre bis zum 31. Dezember 2027 zu verlängern.

Der Aufsichtsrat hat außerdem Veränderungen im Zuschnitt der Vorstandsressorts mit Wirkung zum 1. Juli 2022 beschlossen. ↗ **Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur, S. 16 f.**

Lufthansa Group schließt erstmals revolvierende Kreditlinie in Höhe von 2,0 Mrd. EUR ab

Die Lufthansa Group hat am 8. April 2022 erstmalig gemeinsam mit einem breit aufgestellten Konsortium von internationalen Banken eine revolvierende Kreditlinie mit einem Kreditrahmen in Höhe von 2,0 Mrd. EUR vereinbart. Diese löste bestehende, nicht in Anspruch genommene bilaterale Kreditlinien in Höhe von rund 0,7 Mrd. EUR ab. Somit erhöhte sich die verfügbare Liquidität der Lufthansa Group um rund 1,3 Mrd. EUR. ↗ **Finanzlage, S. 44 ff.**

Lufthansa Group kauft weitere hochmoderne Langstreckenflugzeuge

Die Lufthansa Group hat am 9. Mai 2022 beschlossen, sieben Langstrecken-Passagierflugzeuge vom Typ Boeing 787-9, drei Frachtflugzeuge vom Typ Boeing 777F und sieben Frachtflugzeuge vom Typ 777-8F zu kaufen. Außerdem wurde entschieden, bis 2024 laufende Leasingvereinbarungen über zwei Frachtflugzeuge vom Typ Boeing 777F zu verlängern. ↗ **Flotte, S. 26 ff.**

Kühne Aviation GmbH hält 15 % des Grundkapitals

Die Kühne Aviation GmbH hat der Deutschen Lufthansa AG per Stimmrechtsmitteilung vom 6. Juli 2022 mitgeteilt, dass ihr Anteil an den Aktien der Deutschen Lufthansa AG am 5. Juli 2022 die Schwelle von 15 % des Grundkapitals überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 15,01 % betrug. ↗ **Lufthansa Aktie, S. 12 ff.**

WSF verkauft verbliebene Aktien und schließt Stabilisierung der Deutschen Lufthansa AG erfolgreich ab

Am 14. September 2022 hat die Bundesrepublik Deutschland der Deutschen Lufthansa AG per Stimmrechtsmitteilung mitgeteilt, dass der verbliebene Anteil des Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) an den Aktien der Deutschen Lufthansa AG am 13. September 2022 komplett veräußert wurde. Zuvor hatte die Bundesrepublik Deutschland der Deutschen Lufthansa AG per Stimmrechtsmitteilung vom 27. Juli 2022 mitgeteilt, dass der Anteil des WSFs an den Aktien der Deutschen Lufthansa AG am 26. Juli 2022 die Schwelle von 10 % des Grundkapitals unterschritten hatte.

Bereits im November 2021 hatte die Deutsche Lufthansa AG alle Kredite und Einlagen des Bundes vorzeitig zurückgezahlt. Mit dem Verkauf der verbliebenen Aktien wurde die Stabilisierung der Deutschen Lufthansa AG in Deutschland somit erfolgreich abgeschlossen. Auch endeten dadurch sämtliche noch verbliebene Auflagen aus den Stabilisierungsmaßnahmen.

Nach Abschluss der Stabilisierung hat die Deutsche Lufthansa AG am 10. Oktober 2022 die Zinsrückstände der Hybridanleihe 2015 nachgezahlt.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2022 auch sämtliche zurückzuzahlenden Stabilisierungsmittel in der Schweiz, in Österreich und in Belgien vorzeitig und vollständig zurückgezahlt. ↗ **Finanzlage, S. 44 ff.**

Lufthansa Group schließt neue Vereinbarungen mit ver.di, VC und UFO

Am 4. August 2022 haben sich die Lufthansa Group beziehungsweise ihr Arbeitgeberverband Luftverkehr (AGVL) und die Gewerkschaft ver.di auf einen neuen Vergütungstarifvertrag für die rund 20.000 tariflichen Bodenmitarbeitenden der Deutschen Lufthansa AG geeinigt. Die Einigung sieht eine mehrstufige Erhöhung der Grundvergütung vor allem in den unteren Vergütungsgruppen vor und hat eine Laufzeit von 18 Monaten. Zuvor hatte ver.di zu einem eintägigen Streik Ende Juli aufgerufen.

Die Lufthansa Group beziehungsweise der AGVL und die Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit (VC) haben am 18. Oktober 2022 unter anderem vereinbart, die Grundvergütung der Pilot:innen von Lufthansa German Airlines und Lufthansa Cargo um insgesamt 980 EUR zu erhöhen. Die Vereinbarung beinhaltet auch eine Friedenspflicht für den Vergütungs- und Manteltarifvertrag bis Ende Juni 2023. Zuvor hatten die Pilot:innen nach Aufruf der VC einen eintägigen Streik am 2. September 2022 durchgeführt.

Am 31. Oktober 2022 haben sich die Lufthansa Group beziehungsweise der AGVL und die Gewerkschaft Unabhängige Flugbegleiter Organisation e.V. (UFO) auf einen neuen Vergütungs- und Manteltarifvertrag sowie einen Tarifvertrag Teilzeit für das Kabinenpersonal der Deutschen Lufthansa AG geeinigt. Der Vergütungstarifvertrag hat eine Laufzeit bis mindestens 31. Dezember 2022 und sieht eine zweistufige Erhöhung der Grundvergütung vor.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr zahlreiche weitere Vereinbarungen für verschiedene Berufsgruppen unter anderem bei SWISS, Austrian Airlines und Eurowings geschlossen. ↗ **Mitarbeitende, S. 29 ff.**

Die Pilot:innen von Eurowings Deutschland haben nach Aufruf der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit am 6. Oktober 2022 einen eintägigen Streik und vom 17. Oktober bis zum 19. Oktober 2022 einen dreitägigen Streik durchgeführt, um ihre Forderung unter anderem nach mehr freien Tagen, stärkerer Begrenzung der Arbeitszeit und längeren Ruhezeiten durchzusetzen.

SBTi validiert Klimaziele der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group hat sich ambitionierte Klimaschutzziele gesetzt und strebt eine neutrale CO_2-Bilanz bis 2050 an. Bereits bis 2030 will der Luftfahrtkonzern die Netto-CO_2-Emissionen im Vergleich zu 2019 halbieren. Hierfür verfolgt die Lufthansa Group einen klar definierten Reduktionspfad. Dieser wurde im August 2022 erfolgreich durch die Science Based Target initiative (SBTi) validiert. Damit war die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa mit einem wissenschaftlich fundierten CO_2-Reduktionsziel im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015. ↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Umweltbelange, S. 98 ff.**

Lufthansa Group investiert in Premium-Produkt

Am 14. Oktober 2022 hat die Lufthansa Group ihre aktuelle Premium- und Qualitätsoffensive kommuniziert. So führt die Fluggesellschaft auf der Langstrecke unter dem Namen „Allegris“ in allen Reiseklassen, also in Economy, Premium Economy, Business und First Class ein neues Spitzenprodukt ein, das exklusiv für die Lufthansa Group entwickelt wurde. ↗ **Geschäftsfeld Passagier-Airlines, S. 52 ff.**

Ratingagenturen heben Bonitäts-Rating der Deutschen Lufthansa AG an

Die Ratingagentur Standard & Poor’s hat das Bonitäts-Rating der Deutschen Lufthansa AG am 30. November 2022 von „BB-“ und stabilem Ausblick auf „BB“ und positiven Ausblick angehoben.

Darüber hinaus hat die Ratingagentur Moody’s den Rating-Ausblick für die Deutsche Lufthansa AG am 7. Dezember 2022 von „negativ“ auf „stabil“ angehoben. ↗ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 22 ff.**

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Lufthansa gibt Angebot für den Erwerb einer Beteiligung an ITA Airways ab

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 18. Januar 2023 ein Angebot in Form einer Absichtserklärung beim italienischen Ministerium für Wirtschaft und Finanzen für den Erwerb einer Beteiligung an der italienischen Nationalfluglinie ITA Airways eingereicht. Die Absichtserklärung wurde am 27. Januar 2023 vom italienischen Ministerium für Wirtschaft und Finanzen und von ITA Airways unterschrieben. Damit werden die weiteren Verhandlungen und Gespräche exklusiv geführt.

Es ist vorgesehen, dass die Deutsche Lufthansa AG zunächst einen Minderheitsanteil erwirbt. Darüber hinaus sollen Optionen zum Kauf der verbleibenden Anteile zu einem späteren Zeitpunkt vereinbart werden. Bei einem Vertragsabschluss stünde die Umsetzung der Transaktion unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen Behörden.

Finanzielle Entwicklung

Lufthansa Group kehrt in die Gewinnzone zurück: Adjusted EBIT erreicht 1,5 Mrd. EUR. | Umsatzerlöse steigen um 95 %. | Adjusted Free Cashflow liegt bei 2,5 Mrd. EUR. | Bilanzkennzahlen deutlich verbessert: Eigenkapital steigt auf 8,5 Mrd. EUR, Nettokreditverschuldung sinkt um 2,2 Mrd. EUR auf 6,9 Mrd. EUR. | 10,4 Mrd. EUR Liquidität verfügbar.

Wesentliche Kennzahlen wurden angepasst
Zu Beginn des Geschäftsjahres 2022 wurde die Definition wesentlicher finanzieller Kennzahlen angepasst, um dem Marktstandard zu entsprechen und die Transparenz der Berichterstattung weiter zu verbessern. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

In der Überleitung vom EBIT zum Adjusted EBIT werden nun auch Restrukturierungsaufwendungen in Form von Abfindungen sowie signifikante, nicht aus der normalen Geschäftstätigkeit stammende Kosten aus Rechtsverfahren und Unternehmenstransaktionen sowie sonstige materielle einmalige Aufwendungen, die unmittelbar durch außerordentliche, externe Faktoren verursacht werden, bereinigt. Im Berichtsjahr betraf dies die direkten Effekte aus dem Ukraine-Krieg. Die Umstellung erfolgte im Hinblick auf eine bessere Vergleichbarkeit mit der Berichterstattung von Branchenunternehmen und zur Erhöhung der Transparenz hinsichtlich nicht nachhaltiger Ergebniselemente. ↗ **Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**

Darüber hinaus wurde die Definition des Adjusted ROCE angepasst. So wird die Kapitalbasis in der Berechnung nun um die liquiden Mittel des Konzerns bereinigt. Die angepasste Berechnungsweise entspricht dem Vorgehen der direkten Wettbewerber und trägt damit zu einer besseren Vergleichbarkeit der Kennzahlen bei.

Die Definition des Adjusted Free Cashflow wurde dahingehend geändert, dass im Investitions-Cashflow verbuchte Zu- und Abflüsse von Zahlungsmitteln aus dem Verkauf und Kauf von Unternehmen beziehungsweise Unternehmensteilen nicht berücksichtigt werden.

Außerdem werden seit dem Geschäftsjahr 2022 alle pensionsbezogenen Cashflows, auch Dotierungen der Pensionsfonds und Ausschüttungen daraus, im Operativen Cashflow ausgewiesen.

ERTRAGSLAGE

Umsatz und Erträge

T019 UMSATZ UND ERTRÄGE

	2022 in Mio. €	2021 in Mio. €	Veränderung in %
Verkehrserlöse	25.846	11.876	118
Andere Betriebserlöse	6.924	4.935	40
Umsatzerlöse	**32.770**	**16.811**	**95**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	354	109	225
Sonstige operative Erträge[1]	2.031	1.502	35
Summe operative Erträge	**35.155**	**18.422**	**91**

[1] Ohne Zuschreibungen Anlagevermögen und Buchgewinne.

Verkehrsleistung im Laufe des Berichtsjahres ausgeweitet, Verkehrserlöse steigen um 118 %
Die operative Entwicklung der Lufthansa Group verbesserte sich im Verlauf des Geschäftsjahres 2022 deutlich, insbesondere getrieben durch den signifikanten Anstieg der Nachfrage nach Flugreisen.

Die Verkehrsleistung der Passagier-Airlines der Lufthansa Group ist im Verlauf des Berichtsjahres deutlich angestiegen. Die Kapazität (angebotene Sitzkilometer) wurde im Jahresverlauf 2022 ausgebaut. Im ersten Quartal lag sie bei 57 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019, im zweiten Quartal bei 74 %, im dritten und vierten Quartal jeweils bei 78 %. Im gesamten Berichtsjahr lag die Kapazität bei 72 % des Vorkrisenniveaus.

Im Vergleich zum Vorjahr wurde die Kapazität um 79 % ausgebaut, wobei die Zahl der Flüge um 81 % gesteigert wurde. Der Absatz (verkaufte Sitzkilometer) stieg um 132 %. Insgesamt beförderten die Airlines der Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2022 rund 102 Mio. Passagiere, 117 % mehr als im Vorjahr. Der Sitzladefaktor stieg um 18,2 Prozentpunkte auf 79,8 %. Die Verkehrserlöse im Passagiergeschäft stiegen um 171 % auf 20.687 Mio. EUR (Vorjahr: 7.622 Mio. EUR).

Das Frachtgeschäft der Lufthansa Group bewegte sich im Berichtsjahr weiterhin auf hohem Niveau. Aufgrund der globalen Störungen von Lieferketten blieb die Nachfrage nach Luftfrachttransporten groß, was sich angesichts des immer noch eingeschränkten Angebots in hohen Frachtraten

niederschlug. Das Angebot (angebotene Fracht-Tonnenkilometer) stieg um 20 %, der Absatz (verkaufte Fracht-Tonnenkilometer) legte um 1 % zu. Der Nutzladefaktor sank um 11,1 Prozentpunkte auf 60,3 %. Die Verkehrserlöse im Frachtgeschäft stiegen vor allem infolge deutlich höherer Durchschnittserlöse um 21 % auf 5.159 Mio. EUR (Vorjahr: 4.254 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen die Verkehrserlöse der Lufthansa Group Airlines im Berichtsjahr gegenüber Vorjahr um 118 % auf 25.846 Mio. EUR (Vorjahr: 11.876 Mio. EUR).

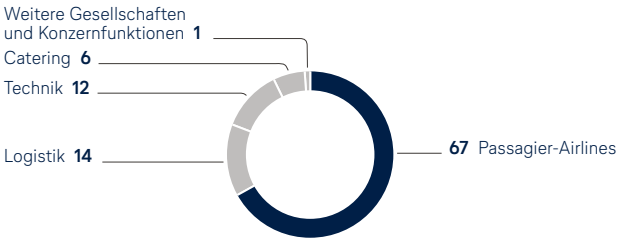
Weiterführende Informationen zu den regionalen Aufteilungen der Verkehrserlöse für die Geschäftsfelder Passagier-Airlines und Logistik finden sich in den Kapiteln ↗ **Geschäftsfelder, S. 52 ff.**

Andere Betriebserlöse steigen um 40 %

Die anderen Betriebserlöse stiegen gegenüber Vorjahr um 40 % auf 6.924 Mio. EUR (Vorjahr: 4.935 Mio. EUR). Dies war im Wesentlichen bedingt durch die gestiegene externe Geschäftstätigkeit und damit einhergehend höhere Erlöse in den Geschäftsfeldern Technik (+28 % auf 4.004 Mio. EUR) und Catering (+75 % auf 1.903 Mio. EUR).

G12 ANTEIL DER GESCHÄFTSFELDER AM KONZERNAUSSENUMSATZ

in %



Umsatzerlöse steigen um 95 %

In der Summe von Verkehrserlösen und anderen Betriebserlösen stiegen die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2022 um 95 % auf 32.770 Mio. EUR (Vorjahr: 16.811 Mio. EUR).

Weiterführende Informationen zu der regionalen Aufteilung der Umsatzerlöse finden sich im ↗ **Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**

Bestandsveränderungen und sonstige aktivierte Eigenleistungen stiegen aufgrund des höheren Volumens an Großwartungsereignissen um 225 % auf 354 Mio. EUR (Vorjahr: 109 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Erträge stiegen aufgrund von höheren Währungsumrechnungsgewinnen um 35 % auf 2.031 Mio. EUR (Vorjahr: 1.502 Mio. EUR).

Insgesamt stiegen damit die operativen Erträge im Geschäftsjahr 2022 um 91 % auf 35.155 Mio. EUR (Vorjahr: 18.422 Mio. EUR).

Aufwendungen

Materialaufwand steigt aufgrund ausgebauter Geschäftstätigkeit und höheren Kerosinpreisen um 108 %

Der Materialaufwand der Lufthansa Group lag im Geschäftsjahr 2022 mit 18.634 Mio. EUR um 108 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 8.946 Mio. EUR). Dies war bedingt durch den Ausbau der Geschäftstätigkeit sowie gestiegene Preise, insbesondere für Kerosin.

Innerhalb des Materialaufwands stiegen die Aufwendungen für Treibstoff um 216 % auf 7.601 Mio. EUR (Vorjahr: 2.409 Mio. EUR). Die Veränderung basiert auf höheren Preisen sowohl für Rohöl als auch für Jet Crack (Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin). Daneben machten sich die um 82 % gestiegene Menge und negative Währungseffekte bemerkbar. Die Auswirkung des deutlich gestiegenen Preisniveaus wurde durch Preissicherungsmaßnahmen verringert. Das Preissicherungsergebnis betrug 929 Mio. EUR (Vorjahr: 174 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren stiegen aufgrund des gewachsenen Geschäftsvolumens und des damit einhergehenden höheren Materialeinsatzes sowie gestiegener Kosten für Emissionszertifikate um 61 % auf 2.829 Mio. EUR (Vorjahr: 1.754 Mio. EUR).

Die Aufwendungen für Gebühren nahmen aufgrund der gestiegenen Verkehrsleistung und Preissteigerungen um 73 % auf 3.730 Mio. EUR (Vorjahr: 2.155 Mio. EUR) zu.

Die Aufwendungen für Fremdleistungen Technik lagen aufgrund des Ausbaus der Flugaktivitäten und des damit einhergehenden verstärkten Einsatzes von externen Dienstleistern mit 1.756 Mio. EUR um 49 % über Vorjahr (Vorjahr: 1.181 Mio. EUR).

Die Charteraufwendungen stiegen um 109 % auf 855 Mio. EUR (Vorjahr: 409 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte aus der gegenüber Vorjahr höheren Anzahl gecharterter Passagierflugzeuge.

Operativer Personalaufwand steigt um 38 %

Der operative Personalaufwand lag im Berichtsjahr mit 8.053 Mio. EUR um 38 % über Vorjahr (Vorjahr: 5.836 Mio. EUR). Der Anstieg resultiert insbesondere aus geringeren Effekten aus der Kurzarbeit, aus der gestiegenen variablen Vergütung infolge der wirtschaftlichen Erholung des Unternehmens sowie aus dem Wegfall von Einsparungen aus Krisentarifverträgen. Im Berichtsjahr wurden staatliche Unterstützungsleistungen für Kurzarbeit in Höhe von 141 Mio. EUR (Vorjahr: 865 Mio. EUR) in Anspruch genommen. Teilweise kompensierend wirkte sich die im Vergleich zum Vorjahr um 1 % niedrigere durchschnittliche Zahl der Mitarbeitenden aus.

T020 AUFWENDUNGEN

	2022 in Mio. €	2021 in Mio. €	Veränderung in %	Anteil am Gesamtaufwand in %
Materialaufwand	18.634	8.946	108	55
davon Treibstoff	7.601	2.409	216	23
davon Gebühren	3.730	2.155	73	11
davon Fremdleistungen Technik	1.756	1.181	49	5
davon Charteraufwand	855	409	109	3
Personalaufwand[1]	8.053	5.836	38	24
Abschreibungen[2]	2.277	2.259	1	7
Sonstiger operativer Aufwand[3]	4.698	3.049	54	14
davon personalabhängiger Aufwand	778	479	62	2
davon Miet- und Erhaltungsaufwand	648	531	22	2
Summe operative Aufwendungen	**33.662**	**20.090**	**68**	**100**

[1] Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung ↗ T021, S. 43.
[2] Ohne außerplanmäßige Abschreibung ↗ T021, S. 43.
[3] Ohne Buchverluste und Wertberichtigungen auf zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte ↗ T021, S. 43.

Planmäßige Abschreibungen liegen auf Vorjahresniveau

Die planmäßigen Abschreibungen lagen im Berichtsjahr mit 2.277 Mio. EUR in etwa auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 2.259 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke (1.708 Mio. EUR, Vorjahr: 1.691 Mio. EUR).

Sonstige operative Aufwendungen steigen um 54 %

Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen um 54 % auf 4.698 Mio. EUR (Vorjahr: 3.049 Mio. EUR), insbesondere aufgrund höherer Fremdwährungsverluste, gestiegener Marketing- und Vertriebsaufwendungen, höherer Reise- und Fremdpersonalkosten, gestiegener Mietaufwendungen für kurzfristige beziehungsweise geringwertige Mietobjekte und des Anstiegs allgemeiner Instandhaltungskosten.

Operative Aufwendungen steigen um 68 %

Insgesamt stiegen die operativen Aufwendungen der Lufthansa Group um 68 % auf 33.662 Mio. EUR (Vorjahr: 20.090 Mio. EUR).

Ergebnisentwicklung

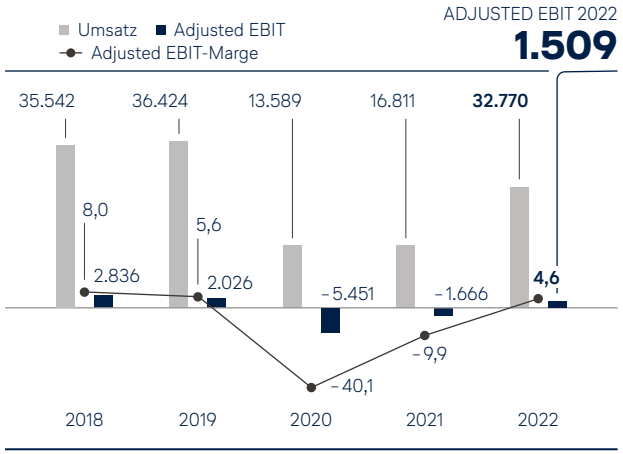
Adjusted EBIT liegt bei 1.509 Mio. EUR

Das operative Beteiligungsergebnis lag im Geschäftsjahr 2022 bei 16 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR). Es wurde um außerplanmäßige Abschreibungen auf Beteiligungen im Geschäftsfeld Catering (17 Mio. EUR) bereinigt.

Die Lufthansa Group erzielte im Geschäftsjahr 2022 ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 1.509 Mio. EUR (Vorjahr: –1.666 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge, also das Verhältnis von Adjusted EBIT zum Umsatz, verbesserte sich um 14,5 Prozentpunkte auf 4,6 % (Vorjahr: –9,9 %).

Im Geschäftsfeld Passagier-Airlines lag das Adjusted EBIT bei –300 Mio. EUR (Vorjahr: –3.324 Mio. EUR). Das Geschäftsfeld Logistik erreichte mit einem Adjusted EBIT von 1.600 Mio. EUR ein neuerliches Rekordergebnis (Vorjahr: 1.495 Mio. EUR). Das Geschäftsfeld Technik erzielte mit einem Adjusted EBIT in Höhe von 511 Mio. EUR (Vorjahr: 362 Mio. EUR) ebenfalls ein Rekordergebnis. Das Geschäftsfeld Catering verzeichnete ein negatives Adjusted EBIT in Höhe von –11 Mio. EUR (Vorjahr: 31 Mio. EUR). Die übrigen, nach IFRS 8 nicht separat berichtspflichtigen Konzerngesellschaften sowie die Konzernfunktionen gingen mit insgesamt –255 Mio. EUR (Vorjahr: –309 Mio. EUR) in das Adjusted EBIT des Konzerns ein.

G13 ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. € **UND ADJUSTED EBIT-MARGE** in %



EBIT liegt bei 1.231 Mio. EUR

Auf Basis des EBIT wird das Adjusted EBIT als wesentliche Ergebniskennzahl zur besseren Vergleichbarkeit um eindeutig definierte, nicht planbare Ergebnisbestandteile bereinigt. Die Adjustments beziehen sich auf außerplanmäßige Ab- und Zuschreibungen, Ergebniseffekte aus Abgängen von Anlagevermögen sowie Effekte aus Pensionsplanänderungen. Seit dem Geschäftsjahr 2022 werden auch Restrukturierungsaufwendungen in Form von Abfindungen sowie signifikante, nicht aus der normalen Geschäftstätigkeit stammende

Kosten aus Rechtsverfahren und Unternehmenstransaktionen sowie sonstige materielle einmalige Aufwendungen, die unmittelbar durch außerordentliche, externe Faktoren verursacht werden, bereinigt.

Das EBIT lag im Geschäftsjahr 2022 bei 1.231 Mio. EUR (Vorjahr: –2.316 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT betrug damit –278 Mio. EUR (Vorjahr: –650 Mio. EUR).

Die Adjustments beinhalten im Wesentlichen unmittelbar mit dem Ukraine-Krieg in Verbindung stehende Aufwendungen in Höhe von 113 Mio. EUR, sonstige außerplanmäßige Abschreibungen von 202 Mio. EUR, davon 156 Mio. EUR auf Goodwill des Geschäftsfelds Catering, sowie einen Nettoertrag von 63 Mio. EUR im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen (Vorjahr: Nettoaufwand von 581 Mio. EUR). Der Nettoertrag resultiert aus der Saldierung von Restrukturierungsaufwendungen mit der Auflösung von nicht genutzten Rückstellungen nach dem erfolgreichen Abschluss von Restrukturierungsmaßnahmen.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit lag im Geschäftsjahr 2022 bei 1.232 Mio. EUR (Vorjahr: –2.318 Mio. EUR).

Finanzergebnis liegt bei –182 Mio. EUR

Das Finanzergebnis lag im Berichtsjahr bei –182 Mio. EUR (Vorjahr: –288 Mio. EUR). Das darin enthaltene Beteiligungsergebnis lag bei –1 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR).

Das Zinsergebnis lag bei –419 Mio. EUR (Vorjahr: –441 Mio. EUR), wobei aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus höhere Zinsaufwendungen auf variabel verzinste Verbindlichkeiten durch gestiegene Zinserträge aus kurzfristigen Geldanlagen überkompensiert wurden. Damit wirkte sich die Finanzierungsstrategie des Konzerns, Verbindlichkeiten in Höhe der Nettoverschuldung festverzinslich aufzunehmen, positiv aus.
↗ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 22 ff.**

T021 ÜBERLEITUNG ERGEBNISSE

in Mio. €	2022 GuV	2022 Überleitung Adjusted EBIT	2021 GuV	2021 Überleitung Adjusted EBIT
Umsatzerlöse	**32.770**		**16.811**	
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	354		109	
Sonstige betriebliche Erträge	2.193		1.602	
davon Erträge aus Buchgewinnen u. a.		–59		–30
davon Zuschreibungen Anlagevermögen		–4		–70
davon Auflösung aus Rückstellungen für Restrukturierung/ M&A-Projekte und wesentliche Rechtsstreitigkeiten		–98		–
davon außerordentliche sonstige Erträge		–		–
davon Badwill	–	–	–	–
Summe betriebliche Erträge	**35.317**	**–161**	**18.522**	**–100**
Materialaufwand	–18.676		–8.946	
davon außerordentlicher Materialaufwand		42		–
Personalaufwand	–8.108		–6.328	
davon nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Planabgeltung		20		–89
davon Aufwendungen aus Restrukturierung		35		581
Abschreibungen	–2.478		–2.351	
davon außerplanmäßige Abschreibungen		202		92
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–4.823		–3.215	
davon außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögen zum Verkauf		13		8
davon Aufwendungen aus Buchverlusten		28		56
davon Aufwendungen aus wesentlichen Rechtsstreitigkeiten		6		102
davon Aufwendungen aus M&A-Projekten		37		–
davon außerordentliche sonstige betriebliche Aufwendungen		39		–
Summe betriebliche Aufwendungen	**–34.085**	**422**	**–20.840**	**750**
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**1.232**		**–2.318**	
Beteiligungsergebnis	–1		2	
Außerplanmäßige Abschreibung auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte		17		–
EBIT	**1.231**		**–2.316**	
Summe Überleitung Adjusted EBIT		278		650
Adjusted EBIT		**1.509**		**–1.666**
Planmäßige Abschreibungen		2.277		2.259
Adjusted EBITDA		**3.786**		**593**

Die übrigen Finanzposten verbesserten sich auf 238 Mio. EUR (Vorjahr: 151 Mio. EUR) und betrafen insbesondere positive Effekte aus der erfolgswirksamen Bewertung der Wandelanleihe, der strategischen Zins-Swaps und des Währungshedgings.

Die Ertragsteuern beliefen sich auf –246 Mio. EUR (Vorjahr: 413 Mio. EUR). Bei Gesellschaften mit Verlusthistorie wurden für Verluste des laufenden Geschäftsjahres nur dann latente Steuern aktiviert, wenn es hinreichend wahrscheinlich war, dass diese in Zukunft auch genutzt werden können. Die effektive Steuerquote lag bei 23 %.

Zuzüglich der auf Minderheiten entfallenden Ergebnisanteile von –13 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR) ergab sich ein auf die Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis von 791 Mio. EUR (Vorjahr: –2.191 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie betrug 0,66 EUR (Vorjahr: –2,99 EUR).
↗ **Konzernanhang, Erläuterung 16, S. 193.**

T022 ERGEBNISSTRUKTUR LUFTHANSA GROUP

	2022 in Mio. €	2021 in Mio. €	Veränderung in %
Betriebliche Erträge	35.317	18.522	91
Betriebliche Aufwendungen	–34.085	–20.840	–64
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**1.232**	**–2.318**	
Finanzergebnis	–182	–288	37
Ergebnis vor Ertragsteuern	**1.050**	**–2.606**	
Ertragsteuern	–246	413	
Ergebnis nach Ertragsteuern	**804**	**–2.193**	
Auf Minderheiten entfallendes Ergebnis	–13	2	
Auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	**791**	**–2.191**	

Keine Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2022 vorgesehen
Die Dividendenpolitik der Lufthansa Group sieht grundsätzlich die Ausschüttung von 20 % bis 40 % des Konzerngewinns, bereinigt um einmalige Gewinne und Verluste, an die Aktionär:innen vor. Voraussetzung für die Zahlung einer Dividende ist, dass der Jahresüberschuss des nach handelsrechtlichen Vorschriften zu erstellenden Einzelabschlusses der Deutschen Lufthansa AG eine Ausschüttung in der entsprechenden Höhe zulässt. Im Berichtsjahr war dies aufgrund der negativen Ergebnisse der letzten Jahre, bedingt durch die Corona-Pandemie, nicht der Fall. Ab dem Geschäftsjahr 2023 sollen die Aktionär:innen bei entsprechender wirtschaftlicher Erholung gemäß Prognose wieder direkt am Unternehmenserfolg beteiligt werden. ↗ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 22 ff., und Prognosebericht, S. 149 ff.**

FINANZLAGE

Investitionen

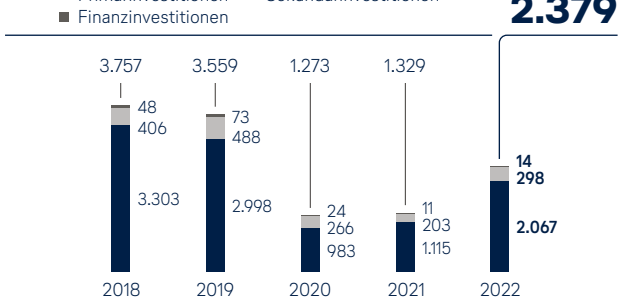
Investitionsvolumen steigt gegenüber Vorjahr
Die Lufthansa Group hat ihre Investitionen im Geschäftsjahr 2022 wieder gesteigert. Die Bruttoinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) der Lufthansa Group stiegen gegenüber Vorjahr um 79 % auf 2.379 Mio. EUR (Vorjahr: 1.329 Mio. EUR).

Die Primärinvestitionen in An- und Schlusszahlungen für Flugzeuge, Flugzeugzubehör sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungen stiegen dabei um 85 % auf 2.067 Mio. EUR (Vorjahr: 1.115 Mio. EUR). Sie machten damit 87 % der Gesamtinvestitionen aus. 821 Mio. EUR entfielen dabei auf Anzahlungen für zukünftige Auslieferungen (Vorjahr: 510 Mio. EUR).

Die Sekundärinvestitionen, zusammengesetzt aus Investitionen in andere Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, stiegen um 47 % auf 298 Mio. EUR (Vorjahr: 203 Mio. EUR). Davon entfielen 217 Mio. EUR (Vorjahr: 129 Mio. EUR) auf Sachanlagen, wie etwa technische Anlagen und Maschinen, sowie auf Betriebs- und Geschäftsausstattung. In immaterielle Vermögenswerte wie Lizenzen und Software wurden 81 Mio. EUR (Vorjahr: 74 Mio. EUR) investiert.

Finanzinvestitionen (ohne Erwerb von Anteilen) von insgesamt 14 Mio. EUR (Vorjahr: 11 Mio. EUR) betrafen im Wesentlichen Mittelabflüsse aus Darlehensgewährungen an Dritte.

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



[1] Ohne Erwerb von Anteilen.

Mit 2.032 Mio. EUR (+94 % gegenüber Vorjahr) entfiel der größte Teil der Investitionen auf die Passagier-Airlines.
↗ **Flotte, S. 26 ff.**

Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik in Höhe von 254 Mio. EUR (+55 %) betrafen im Wesentlichen die Abschlusszahlung für ein zugegangenes Frachtflugzeug sowie weitere Anzahlungen für zukünftige Auslieferungen. Im Geschäftsfeld Technik entfielen Investitionen von 99 Mio. EUR (+4 %) vor allem auf die Finanzierung von Joint Venture-Gesellschaften sowie auf sonstige Sachanlagen. Die Investitionen im Geschäftsfeld Catering von 40 Mio. EUR (+74 %) betrafen im Wesentlichen betriebsnotwendige Ersatzinvestitionen in Produktionsstätten.

Die Nettoinvestitionen der Lufthansa Group betrugen unter Berücksichtigung von Zahlungen für Flugzeugersatzteile, Erlösen aus Anlagenverkäufen – vor allem Flugzeugen – sowie Dividenden- und Zinserträgen 2.286 Mio. EUR (Vorjahr: 1.119 Mio. EUR).

Cashflow

Operativer Cashflow steigt auf 5.168 Mio. EUR

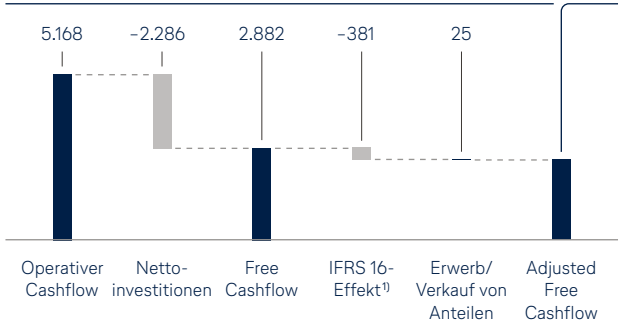
Die Lufthansa Group konnte im Berichtsjahr einen positiven Operativen Cashflow in Höhe von 5.168 Mio. EUR erzielen (Vorjahr: 399 Mio. EUR). Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr basiert im Wesentlichen auf der Verbesserung des EBITDA. Weiterhin stiegen der Zufluss aus der Veränderung des Working Capital (1.694 Mio. EUR, Vorjahr: 1.347 Mio. EUR) sowie aus den sonstigen Bilanzposten (402 Mio. EUR, Vorjahr: –481 Mio. EUR). Die Verbesserung bei den sonstigen Bilanzposten stand insbesondere im Zusammenhang mit niedrigeren pensionsbezogenen Zahlungsabflüssen sowie nicht wiederkehrenden Effekten aus der Rückzahlung von gestundeten sonstigen Steuern und Abgaben im Vorjahr.

Der Zufluss aus der Veränderung des Working Capitals resultierte insbesondere aus gestiegenen Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und einem erfolgreichen Management von Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten stiegen im Berichtsjahr um 1.558 Mio. EUR (Vorjahr: Anstieg um 1.276 Mio. EUR).

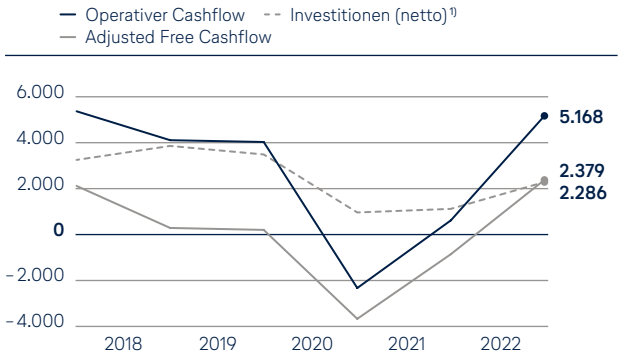
Die operative Erholung führte zu einem Anstieg von sowohl Forderungen als auch Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Der Anstieg der Verbindlichkeiten (1.158 Mio. EUR) überstieg jedoch den Anstieg der Forderungen (591 Mio. EUR).

G15 ADJUSTED FREE CASHFLOW in Mio. €



[1] Tilgungsanteil operative Leasingverbindlichkeiten im Finanzierungs-Cashflow.

G16 CASHFLOW UND INVESTITIONEN in Mio. €



[1] Ohne Erwerb von Anteilen.

Dies spiegelt vor allem die Aushandlung längerer Zahlungsziele bei Lieferanten sowie ein striktes Forderungsmanagement wider.

Innerhalb des Operativen Cashflows betrafen 748 Mio. EUR Zahlungen an ehemalige Mitarbeitende aus Pensionsverpflichtungen (Vorjahr: 630 Mio. EUR). Weiterhin wurden Dotierungen von Pensionsplänen in Höhe von 394 Mio. EUR (Vorjahr: 486 Mio. EUR) vorgenommen und gegenläufige Rückflüsse aus Planvermögen im Zusammenhang mit gezahlten Pensionen in Höhe von 970 Mio. EUR (Vorjahr: 270 Mio. EUR) verwendet. Die Zahlungsflüsse in die beziehungsweise aus den Planvermögen wurden im Berichtsjahr erstmalig ebenfalls im Operativen Cashflow ausgewiesen, sodass sich im Zusammenhang mit Pensionen ein Netto-Zahlungsabfluss in Höhe von –172 Mio. EUR ergab. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Der Nettoabfluss 2021 belief sich hiernach auf –846 Mio. EUR.

Adjusted Free Cashflow liegt bei 2.526 Mio. EUR

Die Bruttoinvestitionen (ohne Anteilskäufe) der Lufthansa Group betrugen 2.379 Mio. EUR (Vorjahr: 1.329 Mio. EUR) und enthielten die zuvor angeführten Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen. Gegenläufig wirkte sich der Aufbau von reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen in Höhe von 143 Mio. EUR aus (Vorjahr: Abbau von 21 Mio. EUR). Für Anteilskäufe wurden Ausgaben von 46 Mio. EUR (Vorjahr: 27 Mio. EUR) getätigt.

Die Erlöse aus der Veräußerung von Anlagevermögen in Höhe von 175 Mio. EUR (Vorjahr: 192 Mio. EUR) betrafen überwiegend den Verkauf von insgesamt zwölf Flugzeugen. Die Zins- und Dividendeneinnahmen erhöhten sich um 346 % auf 107 Mio. EUR (Vorjahr: 24 Mio. EUR). Die für die Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel betrugen somit insgesamt 2.286 Mio. EUR. Sie lagen 104 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 1.119 Mio. EUR).

Nach Abzug dieser Nettozahlungsabflüsse aus Investitionstätigkeit ergab sich für das Geschäftsjahr 2022 ein positiver Free Cashflow von 2.882 Mio. EUR (Vorjahr: –720 Mio. EUR).

Der Adjusted Free Cashflow verbesserte sich auf 2.526 Mio. EUR (Vorjahr: –1.049 Mio. EUR). Er berücksichtigt den Mittelabfluss aus Leasingverhältnissen (Tilgungsanteil), der im Finanzierungs-Cashflow gezeigt wird. Dieser betrug im Berichtsjahr 381 Mio. EUR (Vorjahr: 354 Mio. EUR). Darüber hinaus erfolgt eine Korrektur der Zahlungsflüsse aus dem Erwerb beziehungsweise dem Verkauf von Gesellschaftsanteilen, die sich im Berichtsjahr auf netto –25 Mio. EUR beliefen (Vorjahr: –25 Mio. EUR).

Finanzierung

Stabilisierung erfolgreich abgeschlossen

Am 13. September 2022 hat der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) den verbliebenen Anteil an den Aktien der Deutschen Lufthansa AG komplett veräußert. Damit wurde die Stabilisierung der Deutschen Lufthansa AG in Deutschland erfolgreich abgeschlossen. Auch endeten dadurch sämtliche noch verbliebene Auflagen aus den Stabilisierungsmaßnahmen.

Nach Abschluss der Stabilisierung hat die Deutsche Lufthansa AG am 10. Oktober 2022 die Zinsrückstände der Hybridanleihe 2015 nachgezahlt.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2022 auch sämtliche Stabilisierungsmittel in der Schweiz, in Österreich, Belgien und den Vereinigten Staaten vorzeitig und vollständig zurückgezahlt. Somit wurden die staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen erfolgreich beendet.

Finanzierungstätigkeit führt zu Mittelabfluss in Höhe von 2.266 Mio. EUR

Die Finanzierungstätigkeit im Geschäftsjahr 2022 führte zu einem Abfluss an Nettozahlungsmitteln in Höhe von 2.266 Mio. EUR (Vorjahr: Zufluss von 2.874 Mio. EUR).

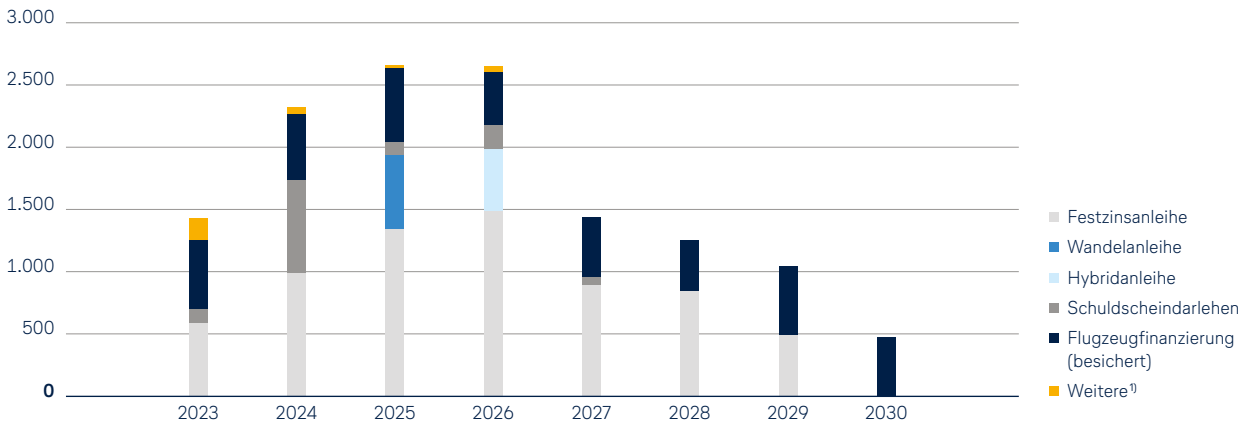
Dieser resultierte aus der Tilgung von Finanzverbindlichkeiten und der Rückzahlung von Stabilisierungsmaßnahmen in Höhe von insgesamt 2.664 Mio. EUR. Dabei wurden neben den regelmäßigen Tilgungen aus Flugzeugfinanzierungen und Leasing (932 Mio. EUR) vier endfällige Schuldscheindarlehen in Höhe von insgesamt 525 Mio. EUR getilgt.

Darüber hinaus wurden die von der LSG Group im Rahmen des US CARES Act erhaltenen Darlehen in Höhe von 157 Mio. EUR und die staatlichen Kredite in der Schweiz (419 Mio. EUR), in Österreich (240 Mio. EUR) und in Belgien (340 Mio. EUR) jeweils vollständig zurückgezahlt. Außerdem wurde der ungenutzte Teil des staatlichen Kredits in der Schweiz in Höhe von 1.074 Mio. EUR gekündigt.

Zins- und Dividendenzahlungen beliefen sich auf 387 Mio. EUR (Vorjahr: 291 Mio. EUR).

G17 FÄLLIGKEITENPROFIL DER FINANZVERBINDLICHKEITEN

Stand zum 31.12.2022 in Mio. €



[1] Hauptsächlich bilaterale Darlehen – enthält keine Zahlungen aus Operating Leases.

Demgegenüber stand der Mittelzufluss aus neuen Finanzierungsmaßnahmen am Kapitalmarkt in Höhe von 786 Mio. EUR. Dabei handelte es sich insbesondere um zwei Schuldscheindarlehen in Höhe von insgesamt 165 Mio. EUR, Japanese Operating Leases für neun Flugzeuge in Höhe von 469 Mio. EUR und Asset Backed Securities (ABS)-Finanzierungsmaßnahmen von AirPlus in Höhe von 120 Mio. EUR.

Darüber hinaus unterhält die Lufthansa Group bilaterale Kreditlinien mit Banken. Insbesondere wurde im April 2022 eine zentrale revolvierende Kreditlinie in Höhe von 2,0 Mrd. EUR abgeschlossen. Diese war zum Ende des Geschäftsjahres 2022 nicht genutzt. Zum 31. Dezember 2022 betrugen die nicht in Anspruch genommenen Kreditlinien insgesamt 2.119 Mio. EUR (Vorjahr: 735 Mio. EUR).

Wesentliche Finanzierungen außerhalb der Bilanz gab es im Berichtsjahr nicht.

Liquidität

Verfügbare Gesamtliquidität liegt bei 10,4 Mrd. EUR
Die bilanzielle Liquidität (Summe aus Zahlungsmitteln, kurzfristigen Wertpapieren und Termingeldern) stieg gegenüber Jahresende 2021 trotz der Netto-Rückführung von Finanzschulden aufgrund des positiven Adjusted Free Cashflows um 8 % auf 8.301 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 7.666 Mio. EUR). Davon waren am Jahresende 2022 7.087 Mio. EUR zentral bei der Deutschen Lufthansa AG verfügbar.

Unter Berücksichtigung der frei verfügbaren Kreditlinien standen dem Unternehmen damit am Jahresende 2022 10,4 Mrd. EUR an Liquidität zur Verfügung (31. Dezember 2021: 9,4 Mrd. EUR).

T023 VERKÜRZTE KAPITALFLUSSRECHNUNG LUFTHANSA GROUP

	2022 in Mio. €	2021 in Mio. €	Veränderung in %
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.050	–2.606	
Abschreibungen/Zuschreibungen	2.444	2.255	8
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	–30	30	
Zinsergebnis/Beteiligungsergebnis	420	439	–4
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern	–288	–101	185
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge	–524	–484	8
Veränderung des Trade Working Capitals	1.694	1.347	26
Veränderung übriger Aktiva/Passiva	402	–481	
Operativer Cashflow	**5.168**	**399**	**1.195**
Investitionen und Zugänge reparaturfähige Ersatzteile und Ausgaben aus Käufen von Anteilen	–2.568	–1.335	–92
Einnahmen aus Verkäufen von Anteilen/Abgang von Anlagevermögen	175	192	–9
Zinseinnahmen und Dividenden	107	24	346
Für Investitionstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	**–2.286**	**–1.119**	**–104**
Free Cashflow	**2.882**	**–720**	
Erwerb/Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds	**–1.155**	**–1.686**	**31**
Kapitalerhöhung	–	3.309	–100
Kapitalherabsetzung	–	–1.218	–100
Transaktionen durch Minderheiten	–1	–	
Aufnahme/Rückführung langfristiger Finanzschulden	–1.878	1.074	
Dividenden	–8	–19	58
Zinsausgaben	–379	–272	–39
Für Finanzierungstätigkeit eingesetzte Nettozahlungsmittel	**–2.266**	**2.874**	
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	18	33	–45
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.	**2.305**	**1.804**	**28**
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.	**1.784**	**2.305**	**–23**

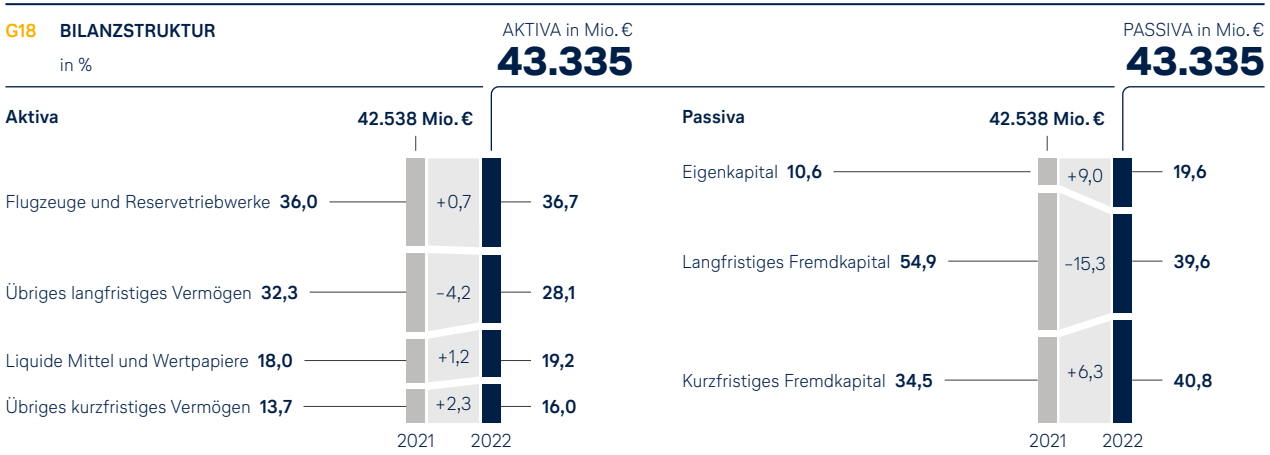
VERMÖGENSLAGE

Bilanzsumme steigt um 797 Mio. EUR
Die Konzernbilanzsumme stieg zum 31. Dezember 2022 gegenüber Jahresende 2021 um 797 Mio. EUR auf 43.335 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 42.538 Mio. EUR).

Dabei sanken die langfristen Vermögenswerte um 983 Mio. EUR auf 28.080 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 29.063 Mio. EUR). Sie machten damit 65 % der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2021: 68 %). Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 1.780 Mio. EUR auf 15.255 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 13.475 Mio. EUR). Ihr Anteil an der Bilanzsumme lag damit bei 35 % (31. Dezember 2021: 32 %).

Das Eigenkapital stieg um 3.984 Mio. EUR auf 8.474 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 4.490 Mio. EUR). Insgesamt machten die langfristigen Mittel 59 % der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2021: 65 %). Die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel deckten die langfristigen Vermögenswerte zu 91 % (31. Dezember 2021: 96 %). Der Anteil der kurzfristigen Mittel an der Bilanzsumme lag bei 41 % (31. Dezember 2021: 35 %).

G18 BILANZSTRUKTUR
in %



Aktiva

Langfristiges Vermögen sinkt um 1,0 Mrd. EUR
Die langfristigen Vermögenswerte lagen zum Jahresende 2022 mit 28.080 Mio. EUR um 983 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2021 (31. Dezember 2021: 29.063 Mio. EUR).

Die Veränderung resultiert aus dem Rückgang von aktivierten latenten Steuern (–1.733 Mio. EUR) im Wesentlichen aufgrund der Steuereffekte aus bewertungsbedingt gesunkenen Pensionsverpflichtungen. Kompensierend wirkten sich der Anstieg von Flugzeugen und Reservetriebwerken (+572 Mio. EUR) und reparierbaren Ersatzteilen für Flugzeuge (+187 Mio. EUR) sowie der Wertzuwachs bei derivativen Finanzinstrumenten (+226 Mio. EUR) aus.

Der Wert der Flugzeuge und Reservetriebwerke belief sich zum Jahresende 2022 auf 15.890 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 15.318 Mio. EUR). Dabei wurden Anzahlungen auf bestehende Bestellungen sowie Investitionen in Großwartungsereignisse und neue Flugzeuge (zwei Boeing 787, eine B777F, fünf Airbus A321 und acht A320) getätigt. Die Flotte der Lufthansa Group umfasste zum 31. Dezember 2022 insgesamt 710 Flugzeuge. ↗ **Flotte, S. 26 ff.**

Kurzfristiges Vermögen steigt um 1,8 Mrd. EUR
Die kurzfristigen Vermögenswerte stiegen zum 31. Dezember 2022 um 1.780 Mio. EUR auf 15.255 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 13.475 Mio. EUR). Die Veränderung ist im Wesentlichen bedingt durch die Erhöhung der liquiden Mittel inklusive kurzfristiger Wertpapiere (+635 Mio. EUR), den Anstieg von kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Forderungen aufgrund der Ausweitung der Geschäftstätigkeit (+416 Mio. EUR) sowie den Anstieg von derivativen Finanzinstrumenten (+319 Mio. EUR).

Die zum Verkauf stehenden Vermögenswerte in Höhe von 319 Mio. EUR betrafen im Wesentlichen sechs Flugzeuge, die zur Veräußerung vorgesehen sind.

Passiva

Eigenkapital steigt um 4,0 Mrd. EUR, Eigenkapitalquote steigt auf 19,6 %
Das Eigenkapital ist zum 31. Dezember 2022 gegenüber Jahresende 2021 um 3.984 Mio. EUR auf 8.474 Mio. EUR gestiegen (31. Dezember 2021: 4.490 Mio. EUR), primär bedingt durch die erfolgsneutralen Bewertungsanpassungen der Pensionen (+3.028 Mio. EUR) und den Gewinn im Berichtsjahr (+804 Mio. EUR).

Die Eigenkapitalquote stieg damit gegenüber Jahresende 2021 um 9,0 Prozentpunkte auf 19,6 % (31. Dezember 2021: 10,6 %).

T024 ENTWICKLUNG VON KONZERNERGEBNIS, EIGENKAPITAL, EIGENKAPITALQUOTE UND EIGENKAPITALRENDITE

		2022	2021	2020	2019	2018
Ergebnis nach Ertragsteuern[1]	Mio. €	804	-2.193	-6.766	1.245	2.196
Eigenkapital[1]	Mio. €	8.474	4.490	1.387	10.256	9.573
Eigenkapitalquote[1]	%	19,6	10,6	3,5	24,0	25,1
Eigenkapital-rendite[1]	%	9,5	-48,8	-487,8	12,1	22,9

[1] Inkl. Minderheiten.

Langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen liegen 6,2 Mrd. EUR unter Vorjahr

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sanken um 6.213 Mio. EUR auf 17.153 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 23.366 Mio. EUR).

Die langfristigen Finanzschulden lagen mit 13.270 Mio. EUR um 1.771 Mio. EUR unter dem Wert vom Jahresende 2021 (31. Dezember 2021: 15.041 Mio. EUR). Der Rückgang basiert neben fristigkeitsbedingten Umgliederungen im Wesentlichen auf der Rückzahlung der langfristigen Stabilisierungsmaßnahmen im Rahmen des US CARES Act sowie der Mittel des belgischen Staates und der staatlich garantierten Kredite in der Schweiz. ↗ **Finanzierung, S. 46 f.**

Die Netto-Pensionsverpflichtungen, also die Pensionsrückstellungen abzüglich Vermögensüberhängen bei einzelnen Pensionsplänen, welche separat in den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesen werden, sanken um 4.547 Mio. EUR auf 1.993 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 6.540 Mio. EUR). Die Pensionsrückstellungen sanken um 4.607 Mio. EUR auf 2.069 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 6.676 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund des um 2,9 Prozentpunkte auf 4,2 % gestiegenen Zinssatzes zur Abzinsung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und Österreich (Vorjahr: 1,3 %). Der Effekt wurde teilweise durch die rückläufige Wertentwicklung der Planvermögen kompensiert.

Kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen steigen um 3,0 Mrd. EUR

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen zum 31. Dezember 2022 um 3.026 Mio. EUR auf 17.708 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 14.682 Mio. EUR). Die Veränderung ist bedingt durch den Anstieg der Verbindlichkeiten aus noch nicht genutzten Flugtickets (+1.558 Mio. EUR) sowie höheren kurzfristigen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten (+1.474 Mio. EUR).

Nettokreditverschuldung liegt 2,2 Mrd. EUR unter Vorjahr

Die Nettokreditverschuldung lag zum Jahresende 2022 aufgrund des positiven Free Cashflows mit 6.871 Mio. EUR um 2.152 Mio. EUR unter dem Niveau vom Jahresende 2021 (31. Dezember 2021: 9.023 Mio. EUR).

Das Adjusted Net Debt, die Summe von Nettokreditverschuldung und Netto-Pensionsverpflichtungen abzüglich 50 % der 2015 begebenen Hybridanleihe, sank gegenüber Jahresende 2022 um 6.699 Mio. EUR auf 8.617 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 15.316 Mio. EUR).

Die Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA lag damit bei 2,3 (Vorjahr: 25,8).

T025 BERECHNUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG

	2022 in Mio. €	2021 in Mio. €	Veränderung in %
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	1.558	2.461	-37
Anleihen	6.659	6.697	-1
Leasingverbindlichkeiten	2.444	2.370	3
Übrige langfristige Finanzschulden	4.490	5.142	-13
	15.151	**16.670**	**-9**
Übrige Bankverbindlichkeiten	21	19	11
Konzernkreditverschuldung	**15.172**	**16.689**	**-9**
Bankguthaben und Kassenbestände	1.790	2.307	-22
Wertpapiere	6.511	5.359	21
Nettokreditverschuldung	**6.871**	**9.023**	**-24**
Pensionsrückstellungen	2.069	6.676	-69
Pensionsüberschüsse	76	136	-44
Netto-Pensionsverpflichtung	**1.993**	**6.540**	**-70**
Nettokreditverschuldung und Netto-Pensions-verpflichtungen	**8.864**	**15.563**	**-43**

Vergleich mit ursprünglicher Prognose und Gesamtaussage des Vorstands zur wirtschaftlichen Lage

Umsatz und Adjusted EBIT der Lufthansa Group entwickeln sich deutlich besser als ursprünglich prognostiziert. | Lufthansa Cargo und Lufthansa Technik erzielen Rekordergebnisse. | Starke Cashflow-Entwicklung sorgt für signifikanten Rückgang der Verschuldung. | Bilanzverbesserung stärkt die Resilienz des Konzerns gegenüber zukünftigen Krisen.

VERGLEICH MIT URSPRÜNGLICHER PROGNOSE

Umsatz und Adjusted EBIT der Lufthansa Group entwickeln sich deutlich besser als ursprünglich prognostiziert
Die Lufthansa Group hat ihren Ausblick für das Geschäftsjahr 2022 mit der Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2021 am 3. März 2022 aufgestellt und bekannt gegeben. Aufgrund der Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und des Ukraine-Kriegs war es nicht möglich, einen detaillierten Ausblick für das Geschäftsjahr 2022 zu geben. Erst im Laufe des Geschäftsjahres 2022 wurde der Finanzausblick konkretisiert. Die Ergebnisprognose wurde dabei mehrmals angehoben.

Im März 2022 prognostizierte die Lufthansa Group für das Geschäftsjahr 2022 einen Anstieg der Umsatzerlöse und eine Verbesserung des Adjusted EBIT im Vergleich zum Vorjahr. Im August 2022 konkretisierte der Konzern seinen Ergebnisausblick, indem er die Erwartung äußerte, ein positives Adjusted EBIT von mindestens 0,5 Mrd. EUR zu erzielen. Im November 2022 wurde die Prognose angehoben, mit der Erwartung eines Adjusted EBIT in Höhe von über 1 Mrd. EUR. Im Dezember 2022 wurde die Prognose ein weiteres Mal auf rund 1,5 Mrd. EUR angehoben. Die Prognosen trafen mit einem Anstieg der Umsatzerlöse um 95 % und mit einem Adjusted EBIT in Höhe von 1.509 Mio. EUR (Vorjahr: –1.666 Mio. EUR) zu. Dank der Ergebnisverbesserung war auch die Kapitalrendite (Adjusted ROCE) mit 7,3 % im Berichtsjahr positiv (Vorjahr: –7,4 %).

Wesentliche KPIs der Lufthansa Group entwickeln sich im Rahmen der Prognose
Die Lufthansa Group prognostizierte für das Geschäftsjahr 2022 eine Verbesserung des Operativen Cashflows. Die Bruttoinvestitionen sollten bei rund 2,5 Mrd. EUR liegen. Damit wurde auch für den Adjusted Free Cashflow ein besserer Wert als im Vorjahr erwartet. Diese Prognosen trafen mit einem Anstieg des Operativen Cashflows auf 5.168 Mio. EUR (Vorjahr: 399 Mio. EUR), Bruttoinvestitionen in Höhe von 2.379 Mio. EUR und einem Adjusted Free Cashflow von 2.526 Mio. EUR (Vorjahr: –1.049 Mio. EUR) zu. Aufgrund des deutlich positiven Free Cashflows konnte die Nettokreditverschuldung signifikant reduziert werden.

Prognose für spezifischen CO_2-Ausstoß wird erreicht
Die Lufthansa Group erwartete für den spezifischen CO_2-Ausstoß einen Rückgang im Geschäftsjahr 2022 gegenüber Vorjahr. Mit einem Rückgang der CO_2-Emissionen pro Passagierkilometer um 11 % wurde diese Prognose erreicht. Ausschlaggebend hierfür war im Wesentlichen die bessere Auslastung der Flüge.

T026 ENTWICKLUNG WESENTLICHER KPIS

		Ergebnis 2021[1]	**Prognose 2022[1]**	**Ergebnis 2022**
Umsatz	Mio. €	16.811	über Vorjahr	32.770
Adjusted EBIT	Mio. €	–1.666	Verbesserung ggü. Vorjahr	1.509
Operativer Cashflow	Mio. €	399	über Vorjahr	5.168
Bruttoinvestitionen	Mio. €	1.329	rund 2.500	2.379
Adjusted Free Cashflow	Mio. €	–1.049	Verbesserung ggü. Vorjahr	2.526
Nettokreditverschuldung	Mio. €	9.023	Abhängig von Entwicklung des Adj. Free Cashflow	6.871
Adjusted ROCE	%	–7,4	Abhängig von Entwicklung des Adj. EBIT	7,3
Spezifischer CO_2-Ausstoß	Gr.	101,6	unter Vorjahr	90,0

[1] Gemäß neuer Kennzahlendefinition.
[2] Wie im Geschäftsbericht 2021 aufgeführt; gemäß neuer Kennzahlendefinition.
[3] Ergebnis 2019.

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Nach den beiden maßgeblich von der Corona-Pandemie belasteten Geschäftsjahren 2020 und 2021 konnte die Lufthansa Group im Berichtsjahr wieder eine positive Entwicklung erzielen und damit die Coronakrise endgültig hinter sich lassen.

Aufgrund des deutlichen Anstiegs der Nachfrage nach Flugreisen konnte die Lufthansa Group 2022 ihre Kapazitäten auf 72 % des Vorkrisenniveaus ausbauen, ihren Umsatz gegenüber Vorjahr annähernd verdoppeln und wieder ein deutlich positives Adjusted EBIT in Höhe von 1,5 Mrd. EUR erzielen.

Getrieben wurde die positive Ergebnisentwicklung von den Geschäftsfeldern Logistik und Technik, in denen jeweils Rekordergebnisse erzielt wurden. Auch die Passagier-Airlines konnten ihren operativen Verlust im Vergleich zum Vorjahr deutlich reduzieren, obwohl die Ausbreitung der Omikron-Variante am Jahresanfang 2022 für erhebliche Verluste sorgte. Angesichts der starken Nachfrageerholung konnten die Durchschnittserlöse im Jahresverlauf deutlich gesteigert werden. Mit strukturellen Kosteneinsparungen aus dem erfolgreich umgesetzten Restrukturierungsprogramm konnten die gestiegenen Treibstoffkosten und weitere inflationsbedingte Anstiege in anderen Bereichen kompensiert werden.

Im Berichtsjahr konnte die Lufthansa Group auch die Bilanz weiter stärken und die Verschuldung reduzieren. Neben der Ergebnisverbesserung und höheren Vorauszahlungen infolge der positiven Buchungsentwicklung trugen dazu Verbesserungen im Working Capital-Management und eine disziplinierte Investitionstätigkeit bei. Die staatliche Stabilisierung infolge der Coronakrise wurde im Berichtsjahr durch den Verkauf der verbliebenen Anteile des WSF an der Deutschen Lufthansa AG sowie durch die Tilgung der verbliebenen staatlichen Kredite in der Schweiz, Österreich und Belgien endgültig abgeschlossen. Die Liquiditätsausstattung wurde deutlich über das Vorkrisenniveau gesteigert, um die Auswirkungen zukünftiger Krisen zu verringern.

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

Geschäftsfelder
Geschäftsfeld Passagier-Airlines

Modernisierung der Flotte und Verbesserungen von Produkt und Services stehen im Fokus der Passagier-Airlines. | Nachhaltigkeitsaktivitäten werden weiter ausgebaut. | Operative und finanzielle Entwicklung verbessert sich im Jahresverlauf deutlich. | Adjusted EBIT-Verlust deutlich reduziert.

T027 KENNZAHLEN PASSAGIER-AIRLINES[1]

		2022	2021[1]	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	22.760	9.194	148
davon Verkehrserlöse	Mio. €	20.687	7.622	171
Operative Erträge	Mio. €	23.785	9.785	143
Operative Aufwendungen[2]	Mio. €	24.100	13.114	84
Adjusted EBITDA[2]	Mio. €	1.466	-1.554	
Adjusted EBIT[2]	Mio. €	-300	-3.324	91
EBIT	Mio. €	-279	-3.598	92
Adjusted EBIT-Marge[2]	%	-1,3	-36,2	34,9 P.
Adjusted ROCE[2]	%	-2,8	-25,4	22,6 P.
Segment-investitionen	Mio. €	2.032	1.049	94
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	56.762	56.858	0
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	56.054	58.208	-4

[1] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund der Änderung in der Segmentberichterstattung.
↗ **Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**
[2] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund von Anpassungen der Kennzahlendefinition.
↗ **Finanzielle Entwicklung, S. 40 ff., Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**

Geschäftstätigkeit

Passagier-Airlines bieten ihren Kund:innen ein differenziertes und hochwertiges Angebot

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2022 wurde die finanzielle Berichterstattung dahingehend umgestellt, dass die Passagier-Airlines der Lufthansa Group in einem Geschäftsfeld zusammengefasst werden. Dieses umfasst die vormalig separat berichteten Geschäftsfelder Network Airlines und Eurowings. Damit gehören die Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings, deren Ergebnisse zusätzlich einzeln ausgewiesen werden, zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines.

Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines bieten ihren Kund:innen ein Premium-Angebot mit qualitativ hochwertigem Produkt und Service. Durch die Multi-Hub-Strategie wird den Passagieren ein umfassendes Streckennetz bei gleichzeitig höchster Reiseflexibilität geboten. Eurowings positioniert sich als Value-Carrier mit ausschließlichem Fokus auf Punkt-zu-Punkt-Verkehre.

Weiterhin zählen auch die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine und Air Dolomiti, Edelweiss Air, Eurowings Discover, Germanwings, deren Passagierflugbetrieb mittlerweile eingestellt wurde, sowie die Beteiligung an SunExpress, dem Joint Venture mit Turkish Airlines, zum Geschäftsfeld Passagier-Airlines.

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

Geschäftsverlauf

Umsetzung der Restrukturierungsprogramme annähernd abgeschlossen

Die Passagier-Airlines haben die Umsetzung ihrer jeweiligen Restrukturierungsprogramme im Berichtsjahr nahezu abgeschlossen. Dabei standen die Senkung der Kosten, die Sicherung der Liquidität und die Steigerung der Profitabilität im Fokus.

Ausbau des Angebots führt zu zeitweiser Überlastung des Luftfahrtsystems

Aufgrund des deutlichen Anstiegs der Nachfrage nach Flügen haben die Passagier-Airlines ihr Angebot innerhalb kurzer Zeit deutlich ausgebaut. Dies führte im Sommer 2022 zu einer zeitweiligen Überlastung des Luftfahrtsystems. Um das System zu entlasten, strichen die Passagier-Airlines ebenso wie viele Wettbewerber Flüge. Zusammen mit zahlreichen operativen Maßnahmen zur Optimierung des Flugbetriebs, die in Abstimmung mit den Systempartnern umgesetzt wurden, konnte damit im Verlauf des dritten Quartals 2022 eine deutliche Verbesserung erzielt werden.

Flottenmodernisierung wird fortgeführt

Die Passagier-Airlines treiben die Modernisierung und Vereinheitlichung ihrer Flotten weiter voran. Dabei werden ältere Flugzeugmodelle ausgeflottet und neue, effiziente und damit treibstoff- und CO_2-sparende Flugzeuge in die Flotte aufgenommen. Die Investitionen in moderne und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge und Triebwerkstechnologien stellen aktuell den wichtigsten Hebel zur Reduzierung der CO_2-Emissionen aus dem Flugbetrieb dar. ↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Umweltbelange, S. 98 ff., und Klimaschutz, S. 99 ff.**

Ende des Geschäftsjahres 2022 bestand die Flotte der Passagier-Airlines aus insgesamt 692 Flugzeugen (Vorjahr: 698 Flugzeuge). ↗ **Flotte, S. 26 ff.**

Produkt und Services werden weiter ausgebaut

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group bauen ihr Produktangebot unter Einbeziehung des Kundenanspruchs weiter aus. So wird den Kund:innen eine größere Auswahl an individuell wählbaren relevanten Produktbestandteilen sowie ein verbessertes Reiseerlebnis an Bord und am Boden, insbesondere im Premium-Bereich, angeboten. Unter anderem bietet die Umrüstung der Sitze auf die Produktgeneration „Allegris“ ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke. Mit dem „Allegris“-Angebot werden über 100 neue Flugzeuge der Lufthansa Group wie Boeing 787-9, Airbus A350 und Boeing 777-9 Ziele in der ganzen Welt anfliegen. Zusätzlich werden auch bereits für Lufthansa German Airlines eingesetzte Flugzeuge wie die Boeing 747-8 umgerüstet. Die gleichzeitige Verbesserung des Reiseerlebnisses in allen Klassen und der konzernweite Austausch von über 30.000 Sitzen sind in der Geschichte der Lufthansa Group einmalig. Dadurch unterstreicht das Unternehmen seinen klaren Premium- und Qualitätsanspruch.

Weitere Beispiele sind die Verbesserung des Kundenservice, beispielsweise durch die bessere Erreichbarkeit der Callcenter, und die Ausweitung digitaler Servicekanäle wie dem Chatbot sowie die Aufwertung des Catering Angebots. Zusätzlich wird die Automatisierung von Kundenservices weiter ausgebaut. So ermöglicht beispielsweise das digitale Kundenportal den Kund:innen, alle relevanten Informationen abzurufen und Anliegen mit neuen, interaktiven Selbstbedienungsangeboten einfach und schnell zu lösen.

Passagier-Airlines integrieren Möglichkeit zum klimafreundlicheren Fliegen direkt in den Buchungsprozess

Die Passagier-Airlines des Lufthansa Group bauen ihre Nachhaltigkeitsaktivitäten weiter aus. Unter anderem können Kund:innen von Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines die CO_2-Emissionen ihrer Flugreise nun noch einfacher ausgleichen. Direkt nach Auswahl des Flugtickets auf der Internetseite erhalten sie bei allen Buchungsvorgängen drei konkrete Angebote zum klimafreundlicheren Fliegen.

Fluggäste der Airlines können sich zum einen für den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe entscheiden, die gegenwärtig aus biogenen Reststoffen hergestellt werden. Die CO_2-Emissionen werden dadurch unmittelbar reduziert. Eine weitere Variante ist die CO_2-Kompensation über hochwertige Klimaschutzprojekte der Non-Profit-Organisation myclimate in Deutschland und anderen Ländern der Welt. Diese fördern messbaren Klimaschutz, indem sie CO_2 einsparen sowie die Lebensqualität und Biodiversität vor Ort verbessern. Als dritte Möglichkeit steht eine Kombination beider Optionen zur Auswahl.

Fluggäste von Lufthansa German Airlines haben auch die Möglichkeit, die CO_2-Emissionen ihrer Flugreise direkt an Bord über ihre mobilen Endgeräte beziehungsweise über das Onboard-Entertainmentsystem zu kompensieren.

Weitere Nachhaltigkeitsaktivitäten der Passagier-Airlines finden sich in den nachfolgenden Kapiteln der Airlines und in der ↗ **Zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung, S. 93 ff.**

Operative Entwicklung

Operative Entwicklung verbessert sich im Laufe des Berichtsjahres deutlich

Die operative Performance der Passagier-Airlines der Lufthansa Group hat sich im Verlauf des Geschäftsjahres 2022 deutlich verbessert. Nachdem die Passagier-Airlines im ersten Quartal 2022 nachfrageseitig noch stark von der Ausbreitung der Omikron-Variante belastet waren, stieg die Nachfrage nach Flugreisen im weiteren Verlauf des Jahres trotz des Kriegs in der Ukraine und der anhaltenden Reisebeschränkungen in Asien stark an.

T028 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE
Passagier-Airlines

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2022 in Mio. €	Veränderung in %	**2022** in Tsd.	Veränderung in %	**2022** in Mio.	Veränderung in %	**2022** in Mio.	Veränderung in %	**2022** in %	Veränderung in P.
Europa	8.821	142	82.627	110	104.940	78	82.485	99	78,6	+8,5
Amerika	6.012	235	9.864	163	92.158	84	74.914	161	81,3	+24,1
Asien/Pazifik	1.854	281	2.869	261	27.935	98	22.393	276	80,2	+38,0
Nahost/Afrika	2.089	148	6.414	109	34.348	58	27.243	104	79,3	+18,0
Nicht zuordenbar	1.911	126								
Gesamtverkehr	**20.687**	**171**	**101.774**	**117**	**259.381**	**79**	**207.035**	**132**	**79,8**	**+18,2**

Verkehrsleistung wird im Jahresverlauf ausgebaut
Die angebotene Kapazität der Passagier-Airlines wurde entsprechend der Erholung der Nachfrage im Verlauf des Berichtsjahres kontinuierlich ausgebaut. Im ersten Quartal lag sie bei 57 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019, im zweiten Quartal bei 74 %, im dritten und vierten Quartal bei jeweils 78 %.

Insgesamt lag die angebotene Kapazität im Geschäftsjahr 2022 bei 72 % des Vorkrisenniveaus und 79 % über Vorjahr. Die Zahl der Flüge wurde um 81 % gesteigert. Der Absatz stieg um 132 %. Die Passagier-Airlines beförderten im Geschäftsjahr 2022 insgesamt 101,8 Mio. Passagiere, 117 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 46,9 Mio.). Der Sitzladefaktor lag mit 79,8 % um 18,2 Prozentpunkte über Vorjahr (Vorjahr: 61,6 %).

Die Durchschnittserlöse erhöhten sich auf währungsbereinigter Basis um 15,0 %. Die Verkehrserlöse der Passagier-Airlines stiegen aufgrund der gestiegenen Verkehrsleistung und der höheren Durchschnittserlöse gegenüber Vorjahr um 171 % auf 20.687 Mio. EUR (Vorjahr: 7.622 Mio. EUR).

T029 LEISTUNGSDATEN PASSAGIER-AIRLINES

		2022	2021	Veränderung in %
Flüge	Anzahl	816.903	451.854	81
Fluggäste	Tsd.	101.774	46.949	117
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	259.381	145.139	79
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	207.035	89.397	132
Sitzladefaktor	%	79,8	61,6	18,2 P.

Finanzielle Entwicklung

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 148 %
Die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Passagier-Airlines stiegen im Berichtsjahr aufgrund der gestiegenen Verkehrserlöse im Vergleich zum Vorjahr um 148 % auf 22.760 Mio. EUR (Vorjahr: 9.194 Mio. EUR). Die operativen Erträge lagen mit 23.785 Mio. EUR um 143 % über Vorjahr (Vorjahr: 9.785 Mio. EUR).

Die währungsbereinigten Stückerlöse (RASK) stiegen aufgrund der höheren Durchschnittserlöse und der gestiegenen Auslastung gegenüber Vorjahr um 31,2 %. Damit lagen sie 10,8 % über dem Vorkrisenniveau des Jahres 2019.

T030 OPERATIVE KENNZAHLEN PASSAGIER-AIRLINES

	2022 in € Cent	2021 in € Cent	Veränderung in %	Währungsbereinigte Veränderung in %
Durchschnittserlöse	9,1	7,6	19,6	15,0
Stückerlöse (RASK)	9,0	6,5	37,1	31,2
Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff und Emissionsaufwendungen	6,3	7,3	-14,1	-17,1

Aufwendungen steigen um 84 %

Die operativen Aufwendungen lagen mit 24.100 Mio. EUR um 84 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 13.114 Mio. EUR).

Die währungsbereinigten Stückkosten (CASK) ohne Treibstoff- und Emissionsaufwendungen sanken aufgrund positiver Skaleneffekte infolge der gesteigerten Verkehrsleistung und weiterer Fortschritte bei der Umsetzung des Kostensenkungsprogramms um 17,1 % gegenüber Vorjahr. Gegenüber dem Vorkrisenniveau lagen sie um 9,8 % höher.

T031 AUFWENDUNGEN PASSAGIER-AIRLINES

	2022 in Mio. €	2021 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	14.492	6.240	132
davon Treibstoff	7.106	2.157	229
davon Gebühren	3.467	1.905	82
davon Charteraufwand	385	97	297
davon Technikleistungen	1.636	1.070	53
Personalaufwand[1]	4.584	3.154	45
Abschreibungen[2]	1.766	1.770	0
Sonstiger operativer Aufwand[3]	3.258	1.950	67
Summe operative Aufwendungen	**24.100**	**13.114**	**84**

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

Der Materialaufwand lag mit 14.492 Mio. EUR um 132 % über Vorjahr (Vorjahr: 6.240 Mio. EUR). Dabei stiegen insbesondere die Treibstoffkosten aufgrund des ausgeweiteten Flugbetriebs und trotz der Absicherung höherer Kerosinpreise um 229 % gegenüber Vorjahr auf 7.106 Mio. EUR (Vorjahr: 2.157 Mio. EUR). Die Aufwendungen im Zusammenhang mit Flugunregelmäßigkeiten beliefen sich auf 223 Mio. EUR (Vorjahr: 51 Mio. EUR). In dieser Position nicht enthalten sind Kompensationszahlungen an Passagiere, die sich im Berichtsjahr auf 331 Mio. EUR beliefen (Vorjahr: 25 Mio. EUR). Diese werden mit den Umsatzerlösen saldiert. Die Aufwendungen für Gebühren erhöhten sich mengen- und preisbedingt um 82 % auf 3.467 Mio. EUR (Vorjahr: 1.905 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen stiegen trotz der um 4 % geringeren durchschnittlichen Anzahl an Mitarbeitenden insbesondere aufgrund der stark reduzierten Kurzarbeit um 45 % auf 4.584 Mio. EUR (Vorjahr: 3.154 Mio. EUR).

Die planmäßigen Abschreibungen lagen mit 1.766 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.770 Mio. EUR).

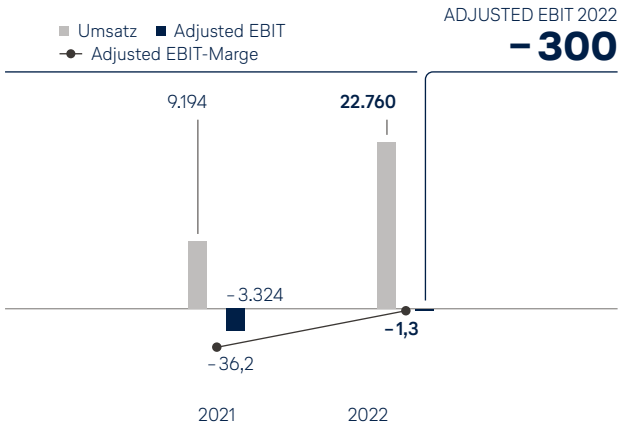
Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen aufgrund der Ausweitung des Flugbetriebs um 67 % auf 3.258 Mio. EUR (Vorjahr: 1.950 Mio. EUR).

Adjusted EBIT liegt bei –300 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2022 entsprechend bei –300 Mio. EUR (Vorjahr: –3.324 Mio. EUR). Somit wurde der operative Verlust im Vergleich zum Vorjahr deutlich reduziert. Nachdem vor allem der Jahresanfang noch von der Ausbreitung der Omikron-Variante belastet war, erzielten die Passagier-Airlines im dritten und vierten Quartal des Berichtsjahres ein positives Adjusted EBIT. Die Adjusted EBIT-Marge betrug –1,3 % (Vorjahr: –36,2 %).

Das EBIT lag im Berichtsjahr bei –279 Mio. EUR (Vorjahr: –3.598 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Nettoerträgen aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen nach Abschluss der jeweiligen Maßnahmen sowie gegenläufig außerplanmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge. Im Vorjahr hatten vor allem Restrukturierungsaufwendungen das Ergebnis belastet.
↗ **Ertragslage, S. 40 ff.**

G19 PASSAGIER-AIRLINES: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. € **UND ADJUSTED EBIT-MARGE** in %



Segmentinvestitionen steigen um 94 % gegenüber Vorjahr

Die Segmentinvestitionen stiegen im Berichtsjahr um 94 % auf 2.032 Mio. EUR (Vorjahr: 1.049 Mio. EUR).

Anzahl der Mitarbeitenden annähernd unverändert

Die Anzahl der Mitarbeitenden blieb zum Jahresende 2022 mit 56.762 annähernd auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 56.858).

LUFTHANSA GERMAN AIRLINES

T032 KENNZAHLEN LUFTHANSA GERMAN AIRLINES[1]

		2022	2021	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	13.173	5.061	160
Operative Erträge	Mio. €	13.781	5.499	151
Operative Aufwendungen[2]	Mio. €	14.228	7.748	84
Adjusted EBITDA[2]	Mio. €	403	-1.397	
Adjusted EBIT[2]	Mio. €	-466	-2.268	79
EBIT	Mio. €	-432	-2.587	83
Adjusted EBIT-Marge[2]	%	-3,5	-44,8	41,3 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	34.408	35.738	-4
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	34.402	36.545	-6
Flüge	Anzahl	408.419	227.427	80
Fluggäste	Tsd.	51.784	23.544	120
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	149.412	82.962	80
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	119.363	50.067	138
Sitzladefaktor	%	79,9	60,3	19,6 P.

[1] Inkl. Regionalpartnern und Eurowings Discover.
[2] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund von Anpassungen der Kennzahlendefinition.
↗ **Finanzielle Entwicklung, S. 40 ff., Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**

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

Die Regionalfluggesellschaften Lufthansa CityLine und Air Dolomiti sowie Eurowings Discover und Germanwings, deren Passagierflugbetrieb mittlerweile eingestellt wurde, sind ebenfalls Teil von Lufthansa German Airlines. Darüber hinaus zählen auch Miles & More und die Beteiligung an der Terminal 2 Gesellschaft in München zu Lufthansa German Airlines.

Ende des Berichtsjahres umfasste die Flotte von Lufthansa German Airlines 386 Flugzeuge.

Flottenmodernisierung wird vorangetrieben

Lufthansa German Airlines treibt die Modernisierung ihrer Flotte weiter voran. So wurden im Geschäftsjahr 2022 die ersten beiden Boeing 787 in Frankfurt in Empfang genommen. Der hochmoderne „Dreamliner“ verbraucht nur noch rund 2,5 Liter Kerosin pro Passagier und 100 Kilometer Flugstrecke, was eine Reduktion von rund 30 % gegenüber dem Vorgängermodell darstellt und damit zur Verminderung des CO_2-Ausstoßes beiträgt.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr vier geleaste A350 mit einer modernen Business Class sowie sieben Flugzeuge der Airbus A320-Familie in die Flotte übernommen. ↗ **Flotte, S. 26 ff.**

Intermodaler Verkehr wird ausgebaut

Zur Verbesserung der Umweltbilanz baut Lufthansa German Airlines den intermodalen Verkehr weiter aus. Seit 1. August 2022 ist die Deutsche Bahn der erste intermodale Partner der Star Alliance und bietet somit ein Angebot für klimafreundliche An- und Abreisen zu Flugreisen. Damit setzen die Deutsche Bahn und Lufthansa German Airlines ein weiteres starkes Zeichen auf dem Weg hin zu mehr Nachhaltigkeit im Mobilitätssektor.

Premium- und Qualitätsoffensive bei Lufthansa German Airlines

Lufthansa German Airlines investiert in den Ausbau ihrer Premium-Positionierung. So führt die Airline auf der Langstrecke unter dem Namen „Allegris“ in allen Reiseklassen, also in Economy, Premium Economy, Business und First Class, ein neues Spitzenprodukt ein, das exklusiv für die Lufthansa Group entwickelt wurde.

Die größte Investition der Unternehmensgeschichte in Premium-Produkte untermauert den Anspruch von Lufthansa German Airlines, die führende westliche Premium-Airline zu sein.

Lufthansa German Airlines treibt Digitalisierung voran

Lufthansa German Airlines hat sich zum Ziel gesetzt, ein führendes digitales Kundenerlebnis zu etablieren und damit einen substanziellen wirtschaftlichen Wert zu generieren. Der dazu im Berichtsjahr implementierte „Lufthansa Digital Hangar“ schafft eine neue Kultur und neue Arbeitsweisen, zieht digitale Talente an und baut Wissen und Fähigkeiten auf, um die Entwicklung digitaler Lösungen zu beschleunigen. Darüber hinaus wurden erhebliche Investitionen in die Digitalisierung der Airline-Kernprozesse, zum Beispiel Crew Management und Technical Fleet Management, genehmigt.

Wesentliche Vereinbarungen mit den Tarif- und Sozialpartnern geschlossen

Im Berichtsjahr wurden wichtige Tarifvereinbarungen mit Tarif- und Sozialpartnern geschlossen. Diese umfassen die tariflichen Bodenmitarbeitenden, die Pilot:innen und das Kabinenpersonal der Deutschen Lufthansa AG.
↗ **Mitarbeitende, S. 29 ff.**

Veränderungen in der Führung von Lufthansa German Airlines

Seit dem 1. April 2022 ist Jens Ritter neuer Chief Executive Officer von Lufthansa German Airlines. Zuvor war er Mitglied der Geschäftsführung und Chief Operating Officer von Eurowings. Er folgte auf Klaus Froese, der wieder als Kapitän für Lufthansa German Airlines tätig ist.

Ebenfalls seit dem 1. April 2022 ist Jörg Beißel neuer Chief Financial Officer von Lufthansa German Airlines. Er war zuvor Leiter des Corporate Controlling der Lufthansa Group und folgte auf Patrick Staudacher, der das Unternehmen Ende April 2022 verlassen hat.

Seit dem 1. September 2022 ist Karl-Hermann Brandes neuer Chief Operating Officer von Lufthansa German Airlines. Zuvor war er Flugbetriebsleiter bei Lufthansa German Airlines. Er folgte auf Ola Hansson, der sich entschieden hat, zu SWISS zurückzukehren.

Verkehrsleistung im Berichtsjahr deutlich ausgebaut

Im Geschäftsjahr 2022 beförderte Lufthansa German Airlines 51,8 Mio. Fluggäste, 120 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 23,5 Mio.). Das Angebot wurde im Vergleich zum Vorjahr um 80 % ausgebaut. Es lag damit bei 70 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Der Absatz stieg gegenüber Vorjahr um 138 %. Der Sitzladefaktor lag mit 79,9 % um 19,6 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 60,3 %). Die Durchschnittserlöse stiegen währungsbereinigt um 18,9 %. Die Verkehrserlöse stiegen aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung um 182 % auf 11.961 Mio. EUR (Vorjahr: 4.241 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 160 %, Adjusted EBIT beträgt –466 Mio. EUR

Die Umsatzerlöse von Lufthansa German Airlines stiegen im Berichtsjahr aufgrund des Anstiegs der Verkehrserlöse gegenüber Vorjahr um 160 % auf 13.173 Mio. EUR (Vorjahr: 5.061 Mio. EUR). Die operativen Erträge erhöhten sich insgesamt um 151 % auf 13.781 Mio. EUR (Vorjahr: 5.499 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen mit 14.228 Mio. EUR um 84 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 7.748 Mio. EUR). Dabei stiegen die Materialaufwendungen um 133 %, im Wesentlichen bedingt durch mengen-, preis- und währungsbedingt gestiegene Aufwendungen für Treibstoff (+249 %) und höhere Gebühren (+86 %). Die Personalaufwendungen lagen infolge der stark reduzierten Kurzarbeit und der tariflich vereinbarten Gehaltssteigerungen um 47 % über Vorjahr.

Das Adjusted EBIT lag im Geschäftsjahr 2022 entsprechend bei –466 Mio. EUR (Vorjahr: –2.268 Mio. EUR). Somit konnte der operative Verlust im Vergleich zum Vorjahr deutlich reduziert werden. Dabei erzielte Lufthansa German Airlines im dritten und vierten Quartal des Berichtsjahres ein positives Adjusted EBIT. Die Adjusted EBIT-Marge betrug –3,5 % (Vorjahr: –44,8 %). Das EBIT lag bei –432 Mio. EUR (Vorjahr: –2.587 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Nettoerträgen aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen nach Abschluss der jeweiligen Maßnahmen sowie gegenläufig außerplanmäßigen Abschreibungen auf Flugzeuge.

SWISS

T033 KENNZAHLEN SWISS[1]

		2022	2021	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4.805	2.098	129
Operative Erträge	Mio. €	4.977	2.186	128
Operative Aufwendungen[2]	Mio. €	4.501	2.581	74
Adjusted EBITDA[2]	Mio. €	923	51	1.710
Adjusted EBIT[2]	Mio. €	476	–395	
EBIT	Mio. €	472	–349	
Adjusted EBIT-Marge[2]	%	9,9	–18,8	28,7 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	9.045	8.743	3
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	8.730	9.301	–6
Flüge	Anzahl	123.118	66.285	86
Fluggäste	Tsd.	15.050	7.133	111
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	44.423	26.420	68
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	35.467	15.007	136
Sitzladefaktor	%	79,8	56,8	23,0 P.

[1] Inkl. Edelweiss Air.
[2] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund von Anpassungen der Kennzahlendefinition.
↗ **Finanzielle Entwicklung, S. 40 ff., Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**

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

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

Die Flotte von SWISS bestand Ende des Berichtsjahres aus 107 Flugzeugen.

SWISS feiert 20-jähriges Jubiläum
Im Geschäftsjahr 2022 hat SWISS ihr 20-jähriges Firmenjubiläum gefeiert. Seit dem ersten Flug am 31. März 2002 hat sich SWISS zu einer der führenden europäischen Airlines entwickelt und leistet einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Wirtschafts- und Tourismusstandorts Schweiz.

Restrukturierungsprogramm trägt zur finanziellen Stabilität bei
Das im Rahmen der Corona-Pandemie implementierte Restrukturierungsprogramm hat im Berichtsjahr wesentlich zur finanziellen Stabilität von SWISS beigetragen. Dadurch konnte SWISS Ende Mai 2022 den vom Bund verbürgten Bankkredit vor Ende der Laufzeit zurückzahlen.

Wesentliche Vereinbarungen mit Sozialpartnern wurden getroffen
SWISS hat die Verhandlungen mit ihren Sozialpartnern im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen. Mit dem Pilotenverband AEROPERS hat sich SWISS auf einen neuen Gesamtarbeitsvertrag (GAV) für die Pilot:innen von SWISS geeinigt. Mit der Gewerkschaft für das Kabinenpersonal kapers wurde zwar eine Einigung über einen neuen GAV erzielt, diese wurde jedoch in einer Abstimmung von einer Mehrheit der Mitglieder abgelehnt. Bis auf Weiteres bleibt daher der bestehende, ungekündigte Gesamtarbeitsvertrag in Kraft. Für die Bodenmitarbeitenden von SWISS wurde der bestehende GAV bis zum 31. Dezember 2026 verlängert. ↗ **Mitarbeitende, S. 29 ff.**

Premium-Positionierung weiter gestärkt
SWISS hat ihre Premium-Positionierung im wachsenden Freizeitreisebereich gestärkt und auf ihrer Boeing 777-300ER-Langstreckenflotte eine Premium Economy Class eingeführt. Die Fluggäste profitieren von mehr Privatsphäre und größerem Komfort, wozu auch ein neu entwickelter Sitz im Hartschalen-Design beiträgt. Darüber hinaus können die Fluggäste aus einem vielfältigen kulinarischen Angebot auswählen, doppelt so viel Freigepäck aufgeben sowie ein bevorzugtes Boarding in Anspruch nehmen. Seit Juli 2022 ist die neue Reiseklasse auf allen zwölf Flugzeugen dieses Typs verfügbar.

Nachhaltigkeitsstrategie konsequent weiterverfolgt
SWISS hat weiterhin intensiv an der Umsetzung ihrer Nachhaltigkeitsstrategie gearbeitet. So haben SWISS und die Lufthansa Group mit Synhelion eine strategische Zusammenarbeit zur Markteinführung von solarem Treibstoff vereinbart. SWISS wird die weltweit erste Fluggesellschaft sein, die CO_2-neutralen „Sun-to-Liquid"-Treibstoff nutzt. SWISS hat zudem im Rahmen einer Finanzierungsrunde in Synhelion investiert und setzt sich damit ganzheitlich für die Beschleunigung der Markteinführung von solaren Treibstoffen ein.

Darüber hinaus nutzt SWISS die neuartige „AeroSHARK"-Technologie als weltweit erste Fluggesellschaft auf Passagierflügen ihrer Boeing 777-Flotte. Durch die optimierte Aerodynamik, welche die Eigenschaften der besonders strömungsgünstigen Haifischhaut nachbildet, können jährlich bis zu 15.200 Tonnen CO_2 eingespart werden.

In Zusammenarbeit mit der SBB hat SWISS schließlich ihr intermodales Angebot erweitert. Seit Juli 2022 steht den Fluggästen von SWISS mit der Strecke München Hauptbahnhof – Zürich Flughafen zum ersten Mal eine internationale Verbindung von Zug und Flug zur Verfügung. Zudem wurden die Tourismusorte Luzern und Interlaken im Berichtsjahr in das Streckennetz integriert.

Kapazität und Passagierzahlen steigen deutlich
Im Geschäftsjahr 2022 stieg die Zahl der von SWISS beförderten Passagiere um 111 % auf 15,0 Mio. (Vorjahr: 7,1 Mio.). Das Angebot wurde gegenüber Vorjahr um 68 % ausgebaut, damit lag es bei 70 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Die Zahl der Flüge stieg um 86 % gegenüber Vorjahr. Der Absatz erhöhte sich um 136 %, der Sitzladefaktor lag mit 79,8 % um 23,0 Prozentpunkte über Vorjahresniveau (Vorjahr: 56,8 %). Die Durchschnittserlöse stiegen währungsbereinigt um 16,9 %. Die Verkehrserlöse stiegen um 185 % auf 3.958 Mio. EUR (Vorjahr: 1.389 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 129 %, positives Adjusted EBIT von 476 Mio. EUR erzielt
Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse von SWISS aufgrund des ausgeweiteten Flugbetriebs und höherer Durchschnittserlöse um 129 % auf 4.805 Mio. EUR (Vorjahr: 2.098 Mio. EUR). Mit rund 15 % trug das Cargo-Geschäft weiterhin wesentlich zum Gesamtumsatz von SWISS bei. Die operativen Erträge lagen mit 4.977 Mio. EUR um 128 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 2.186 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen stiegen gegenüber Vorjahr um 74 % auf 4.501 Mio. EUR (Vorjahr: 2.581 Mio. EUR). Die Materialaufwendungen stiegen dabei um 113 %, primär aufgrund mengen-, preis- und währungsbedingt gestiegener Aufwendungen für Treibstoff (+187 %) und höherer Gebühren (+66 %). Die Personalaufwendungen lagen um 44 % über Vorjahr.

Somit konnte SWISS im Geschäftsjahr 2022 ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 476 Mio. EUR erzielen (Vorjahr: –395 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug 9,9 % (Vorjahr: –18,8 %). Das EBIT lag bei 472 Mio. EUR (Vorjahr: –349 Mio. EUR).

AUSTRIAN AIRLINES

T034 KENNZAHLEN AUSTRIAN AIRLINES

		2022	2021	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.871	743	152
Operative Erträge	Mio. €	1.949	775	151
Operative Aufwendungen[1]	Mio. €	1.946	1.024	90
Adjusted EBITDA[1]	Mio. €	121	–111	
Adjusted EBIT[1]	Mio. €	3	–249	
EBIT	Mio. €	–1	–239	100
Adjusted EBIT-Marge[1]	%	0,2	–33,5	33,7 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	5.659	5.793	–2
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	5.609	6.039	–7
Flüge	Anzahl	95.040	56.201	69
Fluggäste	Tsd.	11.142	5.008	122
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	21.700	11.324	92
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	17.240	7.011	146
Sitzladefaktor	%	79,4	61,9	17,5 P.

[1] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund von Anpassungen der Kennzahlendefinition.
↗ **Finanzielle Entwicklung, S. 40 ff., Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**

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

Die Flotte von Austrian Airlines umfasste Ende des Berichtsjahres 63 Flugzeuge.

Austrian Airlines investiert in Flottenexpansion und setzt auf Nachhaltigkeit

Austrian Airlines hat im Berichtsjahr die ersten beiden von insgesamt vier Airbus A320neo in Empfang genommen. Mit der Einflottung des modernen und effizienten Kurz- und Mittelstreckenflugzeugs bekräftigt Austrian Airlines ihr Bekenntnis zu einer ressourcenschonenden Luftfahrt. Dank innovativer Technologie der Pratt & Whitney-Triebwerke und verbesserter Aerodynamik liegt der Treibstoffverbrauch des A320neo bis zu 20 % unter dem vergleichbarer Flugzeuge älterer Generation. Zudem ist der Lärmteppich beim Start rund 50 % kleiner als bei vergleichbaren Flugzeugtypen. Damit leisten die neuen Maschinen einen wichtigen Beitrag zur Umwelteffizienz von Austrian Airlines, erhöhen die Wirtschaftlichkeit und sind zugleich eine wichtige und langfristige Investition in den Standort Wien.

Austrian Airlines zahlt staatlichen Kredit zurück

Im November 2022 hat Austrian Airlines die zu diesem Zeitpunkt noch offenen 210 Mio. EUR des aufgenommenen Konsortialkredits vorzeitig getilgt. Damit hat die Airline die staatliche Stabilisierung erfolgreich abgeschlossen.

Änderungen im Vorstand von Austrian Airlines

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

Passagierzahlen und Auslastung steigen im Berichtsjahr

Mit einer Passagierzahl von 11,1 Mio. hat Austrian Airlines im Berichtsjahr 122 % mehr Passagiere befördert als im Vorjahr (Vorjahr: 5,0 Mio.). Das Angebot wurde gegenüber Vorjahr um 92 % erhöht, damit lag es bei 76 % des Niveaus vor Ausbruch der Corona-Pandemie im Jahr 2019. Der Absatz stieg im Vergleich zum Vorjahr um 146 %. Der Sitzladefaktor lag mit 79,4 % um 17,5 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 61,9 %). Die Durchschnittserlöse stiegen währungsbereinigt um 8,0 %. Die Verkehrserlöse stiegen um 166 % auf 1.777 Mio. EUR (Vorjahr: 669 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 152 %, positives Adjusted EBIT in Höhe von 3 Mio. EUR erzielt

Die Umsatzerlöse von Austrian Airlines stiegen im Geschäftsjahr 2022 aufgrund der ausgebauten Verkehrsleistung und höherer Durchschnittserlöse um 152 % auf 1.871 Mio. EUR (Vorjahr: 743 Mio. EUR). Die operativen Erträge stiegen gegenüber Vorjahr um 151 % auf 1.949 Mio. EUR (Vorjahr: 775 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen lagen im Geschäftsjahr 2022 mit 1.946 Mio. EUR um 90 % über Vorjahresniveau (Vorjahr: 1.024 Mio. EUR). Positive Effekte aus dem Kostensenkungsprogramm dämpften den Anstieg der Aufwendungen. Der Materialaufwand stieg um 142 %, primär aufgrund mengen-, preis- und währungsbedingt gestiegener Aufwendungen für Treibstoff (+243 %) sowie mengen- und preisbedingt höherer Gebühren (+86 %). Die Personalaufwendungen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 35 %.

Somit konnte Austrian Airlines im Geschäftsjahr 2022 ein positives Adjusted EBIT in Höhe von 3 Mio. EUR erzielen (Vorjahr: –249 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug 0,2 % (Vorjahr: –33,5 %). Das EBIT lag bei –1 Mio. EUR (Vorjahr: –239 Mio. EUR).

BRUSSELS AIRLINES

T035 KENNZAHLEN BRUSSELS AIRLINES

		2022	2021	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.217	560	117
Operative Erträge	Mio. €	1.289	599	115
Operative Aufwendungen[1]	Mio. €	1.363	777	75
Adjusted EBITDA[1]	Mio. €	35	–65	
Adjusted EBIT[1]	Mio. €	–74	–178	58
EBIT	Mio. €	–75	–189	60
Adjusted EBIT-Marge[1]	%	–6,1	–31,8	25,7 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	3.235	3.021	7
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	3.200	3.035	5
Flüge	Anzahl	52.571	29.645	77
Fluggäste	Tsd.	6.829	3.479	96
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	16.267	10.525	55
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	12.690	7.073	79
Sitzladefaktor	%	78,0	67,2	10,8 P.

[1] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund von Anpassungen der Kennzahlendefinition.
↗ **Finanzielle Entwicklung, S. 40 ff., Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**

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

Ende des Berichtsjahres bestand die Flotte von Brussels Airlines aus 40 Flugzeugen.

Brussels Airlines baut Mittelstreckenflotte aus

Brussels Airlines hat ihre Flotte im Geschäftsjahr 2022 um zwei Mittelstreckenflugzeuge und ein Langstreckenflugzeug erweitert und damit auf die rasche Erholung ihrer Märkte reagiert. Somit besteht die Mittelstreckenflotte von Brussels Airlines nun aus 31 Flugzeugen, während die Langstreckenflotte neun Flugzeuge umfasst. Die Airline strebt im Jahr 2023 mit der geplanten Einflottung von drei Airbus A320neo und zwei saisonalen CRJ1000 Wet-Leases ein weiteres deutliches Wachstum im Mittelstreckensegment an. 2023 wird die Airline auch ihre Flottenmodernisierung beginnen, mit der geplanten Einführung von drei A320neo. Zwei weitere A320neo sollen im Jahr 2024 folgen. ↗ **Flotte, S. 26 ff.**

Brussels Airlines schließt Sanierungsprogramm erfolgreich ab und strebt zukünftiges Wachstum an

Brussels Airlines hat das Turnaround-Programm REBOOT Plus im Geschäftsjahr 2022 erfolgreich abgeschlossen. Die erzielten Kosteneinsparungen haben die Voraussetzungen für zukünftiges Wachstum und die weitere Stärkung der Marktposition geschaffen. Gleichzeitig werden die Bemühungen fortgesetzt, die Stückkostenposition von Brussels Airlines weiter zu verbessern.

Brussels Airlines tilgt staatlichen Kredit vorzeitig

Im Dezember 2022 hat Brussels Airlines den im Juli 2020 aufgenommenen staatlichen Kredit in Höhe von 290 Mio. EUR vorzeitig zurückgezahlt. Damit wurde die staatliche Stabilisierung erfolgreich abgeschlossen.

Änderungen im Vorstand von Brussels Airlines

Seit dem 1. Juli 2022 ist Tilman Reinshagen Mitglied des Vorstands von Brussels Airlines als Chief Operating Officer (COO). Er war zuvor Vice President Ground Operations Hub Airlines Frankfurt und folgte auf Edi Wolfensberger, der zum 1. April 2022 die Position des COO bei Eurowings übernommen hat.

Am 31. Januar 2023 hat Peter Gerber, CEO von Brussels Airlines, sein Amt niedergelegt und die Lufthansa Group verlassen. Christina Foerster, Mitglied des Vorstands der Lufthansa Group, übernimmt kommissarisch die Führung der Airline, bis über die langfristige Nachfolge entschieden ist.

Operative Entwicklung verbessert sich deutlich

Mit einer Passagierzahl von 6,8 Mio. hat Brussels Airlines im Berichtsjahr 96 % mehr Passagiere befördert als im Vorjahr (Vorjahr: 3,5 Mio.). Das Angebot wurde gegenüber Vorjahr um 55 % ausgebaut, damit lag es bei 74 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Der Absatz stieg gegenüber Vorjahr um 79 %. Der Sitzladefaktor lag mit 78,0 % um 10,8 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 67,2 %). Die Durchschnittserlöse stiegen währungsbereinigt um 18,9 %. Die Verkehrserlöse stiegen aufgrund des Ausbaus der Verkehrsleistung um 127 % auf 1.140 Mio. EUR (Vorjahr: 503 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 117 %, Adjusted EBIT liegt bei –74 Mio. EUR

Im Geschäftsjahr 2022 stiegen die Umsatzerlöse von Brussels Airlines aufgrund des ausgeweiteten Flugbetriebs und höherer Durchschnittserlöse um 117 % auf 1.217 Mio. EUR (Vorjahr: 560 Mio. EUR). Die operativen Erträge erhöhten sich um 115 % auf 1.289 Mio. EUR (Vorjahr: 599 Mio. EUR).

Im Zuge des Ausbaus des Flugbetriebs stiegen die operativen Aufwendungen um 75 % auf 1.363 Mio. EUR (Vorjahr: 777 Mio. EUR). Dabei lag der Materialaufwand 105 % über Vorjahr, primär aufgrund des mengen-, preis- und währungsbedingten Anstiegs der Aufwendungen für Treibstoff (+175 %) sowie mengen- und preisbedingt gestiegener Aufwendungen für Gebühren (+68 %). Die Personalaufwendungen lagen 34 % über Vorjahr.

Brussels Airlines konnte somit den operativen Verlust im Geschäftsjahr 2022 gegenüber Vorjahr deutlich reduzieren. Das Adjusted EBIT lag bei –74 Mio. EUR (Vorjahr: –178 Mio. EUR). Die Adjusted EBIT-Marge betrug –6,1 % (Vorjahr: –31,8 %). Das EBIT lag bei –75 Mio. EUR (Vorjahr: –189 Mio. EUR).

EUROWINGS

T036 KENNZAHLEN EUROWINGS

		2022	2021	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.857	822	126
Operative Erträge	Mio. €	2.032	926	119
Operative Aufwendungen[1]	Mio. €	2.262	1.176	92
Adjusted EBITDA[1]	Mio. €	-17	-21	19
Adjusted EBIT[1]	Mio. €	-197	-226	13
EBIT	Mio. €	-200	-227	12
Adjusted EBIT-Marge[1]	%	-10,6	-27,5	16,9 P.
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	4.415	3.563	24
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4.113	3.290	25
Flüge[2]	Anzahl	137.755	72.420	90
Fluggäste[2]	Tsd.	16.969	7.792	118
Angebotene Sitzkilometer[2]	Mio.	27.579	13.914	98
Verkaufte Sitzkilometer[2]	Mio.	22.276	10.240	118
Sitzladefaktor[2]	%	80,8	73,6	7,2 P.

[1] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund von Anpassungen der Kennzahlendefinition.
↗ **Finanzielle Entwicklung, S. 40 ff., Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**
[2] Vorjahreszahlen angepasst.

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

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

Das Streckennetz von Eurowings ist fokussiert auf den europäischen Punkt-zu-Punkt-Verkehr und trägt dem strukturell wachsenden Segment der Privatreisen Rechnung. Mit 96 Flugzeugen, elf internationalen Basen und einem attraktiven Streckennetz ist Eurowings eine der größten Ferienfluggesellschaften in Europa.

Eurowings besteht aus zwei Flugbetrieben. Während Eurowings Deutschland Flüge von Deutschland aus zu europäischen Zielen anbietet, führt Eurowings Europe Flüge auf paneuropäischen Strecken durch. Dabei operiert Eurowings Europe von ihren internationalen Basen in Palma de Mallorca, Salzburg, Prag, Stockholm und Pristina und bietet Reisenden eine wachsende Auswahl an Urlaubszielen und attraktiven Städteverbindungen in Europa. Im Sommer 2023 wird Eurowings in Graz eine weitere Basis eröffnen.

Gründung der Eurowings Europe Limited zur Fortsetzung des paneuropäischen Wachstums

Zur Fortsetzung des europaweiten Wachstums und zur Verringerung der Komplexität wurde mit der Gründung der neuen Gesellschaft Eurowings Europe Limited in Malta im Mai 2022 ein wichtiges Etappenziel erreicht. Die neue Gesellschaft ermöglicht die Ausrichtung auf das strukturell wachsende Segment der Privatreiseverkehre über die bisherigen Heimatmärkte hinaus und erlaubt es, das Angebot zu skalieren.

Der erste kommerzielle Flug der neuen Gesellschaft fand am 3. November 2022 statt. Bis April 2023 soll der Flugbetrieb von Eurowings Europe sukzessive auf die neue Gesellschaft Eurowings Europe Limited übertragen werden.

Eurowings eröffnet neue Basis in Stockholm

Mit der Eröffnung einer neuen Basis in der schwedischen Hauptstadt Stockholm baute Eurowings ihr Angebot im Norden Europas weiter aus und stationierte dort im März 2022 zunächst zwei Flugzeuge des Typs Airbus A320. Damit bietet Eurowings erstmals auch von Skandinavien aus attraktive Direktverbindungen zu Urlaubs- und Städtezielen in ganz Europa.

Codeshare-Abkommen mit Smartwings begonnen

Eurowings hat mit Smartwings, der führenden tschechischen Fluggesellschaft, die erste Phase ihres Codeshare-Abkommens gestartet. Seit März 2022 werden Eurowings-Verbindungen von der Basis in Prag auch unter Smartwings-Flugnummern angeboten und über die Smartwings-Internetseite und andere Kanäle vertrieben.

Eurowings startet Einflottung des Airbus A320neo

Im Geschäftsjahr 2022 hat Eurowings die ersten sechs von insgesamt 13 Flugzeugen der Airbus A320neo-Familie eingeflottet. Der hocheffiziente und leise Kurz- und Mittelstrecken-Jet zeichnet sich durch 50 % reduzierte Lärmemissionen und bis zu 20 % niedrigeren Kerosinverbrauch bei gleichermaßen reduzierten CO_2-Emissionen aus. Eurowings hat insgesamt acht A320neo und fünf A321neo bestellt.
↗ **Flotte, S. 26 ff.**

Eurowings stellt Mitarbeitende ein und schließt neue Tarifvereinbarungen ab

Eurowings hat mit steigendem Flugangebot im Berichtsjahr rund 750 Stellen im Cockpit und in der Kabine der beiden Flugbetriebe aufgebaut. Damit setzt Eurowings den bereits im Jahr 2021 begonnenen Personalaufbau konsequent fort und trägt der erwarteten Geschäftserholung, die sich 2023 voraussichtlich beschleunigt fortsetzen wird, Rechnung. Infolge der Coronakrise hat die Airline eine umfassende Neuausrichtung erfolgreich vollzogen und sich dabei verstärkt auf touristische Ziele und das wachsende Privatreisegeschäft fokussiert. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr auch die Geschäftsbereiche am Boden personell aufgestockt.

Im Berichtsjahr hat Eurowings neue Vereinbarungen mit Tarif- und Sozialpartnern geschlossen, die den besonderen Rahmenbedingungen des Jahres 2022 Rechnung tragen und Mitarbeitenden eine klare Perspektive bieten. Diese umfassen die Mitarbeitenden von Eurowings Technik, Eurowings Deutschland, Eurowings Europe sowie von Eurowings Aviation.
↗ **Mitarbeitende, S. 29 ff.**

Miles & More ist neues Loyalitätsprogramm von Eurowings

Der Eurowings Boomerang Club, das bisherige Bonusprogramm der Airline, wurde Ende Juni 2022 eingestellt. Kund:innen von Eurowings profitieren seitdem ausschließlich von Miles & More, dem Loyalitätsprogramm der Lufthansa Group. Die Fokussierung auf Miles & More zahlt gleichzeitig auf die Positionierung von Eurowings als Value-Airline ein und bietet ein weiteres klares Differenzierungsmerkmal gegenüber Low-Cost-Wettbewerbern.

Änderungen in der Geschäftsführung

Seit dem 1. Februar 2022 ist Kai Duve Teil der Geschäftsführung von Eurowings und dort für die Bereiche Personal und Finanzen zuständig. Er war zuvor Leiter des Bereichs Kabinencrews von Lufthansa German Airlines. Er folgte auf Frank Bauer, der die Leitung des Bereichs Controlling der Lufthansa Group übernommen hat.

Zum 1. April 2022 hat Edi Wolfensberger die Position des Chief Operating Officer von Eurowings angetreten. Er folgte auf Jens Ritter, der Eurowings Ende März 2022 verließ, um als Chief Executive Officer in die Geschäftsleitung von Lufthansa German Airlines zu wechseln. Edi Wolfensberger war zuvor Chief Operating Officer von Brussels Airlines.

Kapazität und Passagierzahlen steigen deutlich

Im Geschäftsjahr 2022 stieg die Zahl der von Eurowings beförderten Passagiere um 118 % auf 17,0 Mio. (Vorjahr: 7,8 Mio.). Das Angebot wurde mit einem Anstieg von 98 % nahezu verdoppelt und lag bei 85 % des Vorkrisenniveaus, bei einem Anstieg der Anzahl der Flüge um 90 %. Die Engpässe im europäischen Luftverkehrssystem in den Sommermonaten führten zu kurzfristigen Fluganpassungen und verhinderten damit ein noch stärkeres Wachstum. Dennoch erhöhte sich der Absatz um 118 %, der Sitzladefaktor lag mit 80,8 % um 7,2 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 73,6 %). Die Durchschnittserlöse pro verkauftem Sitzkilometer stiegen währungsbereinigt um 8,0 %. Die Verkehrserlöse stiegen um 126 % auf 1.851 Mio. EUR (Vorjahr: 820 Mio. EUR).

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 126 %, Adjusted EBIT liegt bei –197 Mio. EUR

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse von Eurowings mengen- und preisbedingt um 126 % auf 1.857 Mio. EUR (Vorjahr: 822 Mio. EUR). Die operativen Erträge lagen mit 2.032 Mio. EUR um 119 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 926 Mio. EUR).

Die operativen Aufwendungen stiegen im Zuge des Kapazitätsausbaus deutlich um 92 % auf 2.262 Mio. EUR (Vorjahr: 1.176 Mio. EUR). Der Materialaufwand lag 149 % über Vorjahr. Dabei stiegen die Treibstoffaufwendungen mengen-, preis- und währungsbedingt deutlich (+238 %). Die Aufwendungen für Gebühren erhöhten sich vor allem mengenbedingt (+101 %), die Aufwendungen für Flugzeugcharter stiegen im Zuge der saisonalen Einbindung externer Wet-Lease-Partner (+492 %).

Die Personalaufwendungen stiegen infolge des Personalaufbaus im Zuge der laufenden Ausweitung des Flugprogramms nach der Coronakrise sowie der Beendigung der Kurzarbeit um 54 %.

Trotz der umfangreichen Investitionen in das zukünftige Wachstum konnte der operative Verlust im Geschäftsjahr 2022 gegenüber Vorjahr verringert werden. Das Adjusted EBIT lag bei –197 Mio. EUR (Vorjahr: –226 Mio. EUR). Dabei konnte im dritten Quartal 2022 ein positives Adjusted EBIT erzielt werden. Die Adjusted EBIT-Marge betrug –10,6 % (Vorjahr: –27,5 %). Das EBIT lag im Berichtsjahr bei –200 Mio. EUR (Vorjahr: –227 Mio. EUR).

Geschäftsfeld Logistik

Lufthansa Cargo profitiert von anhaltend starker Nachfrage nach Luftfracht und erzielt erneut Rekordergebnis. | Frachterflotte wird erweitert. | Digitale Services werden ausgebaut. | Nachhaltige Logistiklösungen verbessern die Umweltbilanz.

T037 KENNZAHLEN LOGISTIK

		2022	2021	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	4.627	3.800	22
davon Verkehrserlöse	Mio. €	4.430	3.644	22
Operative Erträge	Mio. €	4.733	3.865	22
Operative Aufwendungen[1]	Mio. €	3.171	2.394	32
Adjusted EBITDA[1]	Mio. €	1.770	1.644	8
Adjusted EBIT[1]	Mio. €	1.600	1.495	7
EBIT	Mio. €	1.575	1.497	5
Adjusted EBIT-Marge[1]	%	34,6	39,3	–4,7 P.
Adjusted ROCE[1]	%	54,2	51,8	2,4 P.
Segment-investitionen	Mio. €	254	164	55
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	4.085	4.162	–2
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	4.088	4.210	–3

[1] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund von Anpassungen der Kennzahlendefinition.
↗ **Finanzielle Entwicklung, S. 40 ff., Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**

Geschäftstätigkeit

Lufthansa Cargo ist eine der führenden Fracht-Airlines Europas

Das Geschäftsfeld Logistik umfasst neben der Lufthansa Cargo AG, dem Spezialisten für das Logistikgeschäft der Lufthansa Group, auch die auf das Management von Luftfrachtcontainern spezialisierte Jettainer-Gruppe, die auf besonders eilige Sendungen spezialisierte Tochter time:matters, die auf maßgeschneiderte Lösungen für die E-Commerce-Branche spezialisierte Tochter Heyworld, Customs Broker, den Spezialisten für alle Bereiche rund um Zoll und Zollabwicklung und die fünfzigprozentige Beteiligung an der Frachtfluggesellschaft AeroLogic. Lufthansa Cargo hält darüber hinaus Beteiligungen an verschiedenen Abfertigungsgesellschaften und kleineren, auf Digitalisierungsaspekte der Branche ausgerichteten Unternehmen.

Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit von Lufthansa Cargo liegt im Airport-to-Airport-Luftfrachtgeschäft. Das Produktportfolio umfasst sowohl Standard- und Expressfracht als auch hoch spezialisierte Produkte. Grenzüberschreitende E-Commerce-Sendungen sind dabei das am stärksten wachsende Luftfrachtsegment. Unter den Spezialprodukten, wie dem Transport von lebenden Tieren, Wertfracht, Post und Gefahrgut, nimmt vor allem die Nachfrage nach der Beförderung temperaturgeführter Fracht im Markt kontinuierlich zu.

Um den Anforderungen dieser Güter gerecht zu werden, verfügt das Unternehmen über eine spezielle Infrastruktur am Frankfurter Flughafen, unter anderem die Animal Lounge und den Lufthansa Cargo Pharma Hub.

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

Darüber hinaus betreibt das in Leipzig ansässige Joint Venture AeroLogic im Auftrag der beiden Anteilseigner Lufthansa Cargo und DHL Express 21 Frachtflugzeuge vom Typ 777F. Dabei vermarktet Lufthansa Cargo die Kapazität von fünf dieser Flugzeuge.

Weiterhin unterhält Lufthansa Cargo erfolgreiche internationale Kooperationen mit den Cargo-Sparten von All Nippon Airways, Cathay Pacific und United Airlines.

Geschäftsverlauf

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

Als weitere Investition in die Kapazitätserweiterung der Frachterflotte hat Lufthansa Cargo im Berichtsjahr drei 777F der aktuellen Technologie sowie sieben 777-8F der kommenden Boeing-Frachtergeneration bestellt. Die erste 777F wurde im Juni 2022 ausgeliefert und wird bei AeroLogic eingesetzt.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr bis 2024 laufende Leasingvereinbarungen über zwei Frachtflugzeuge vom Typ 777F um jeweils sieben Jahre bis 2031 verlängert.

Führende Position soll durch Digitalisierung weiter ausgebaut werden
Über den Ausbau von digitalen Services soll die führende Position von Lufthansa Cargo in der Luftfrachtindustrie ausgebaut werden. Neben der Weiterentwicklung der digitalen Vertriebskanäle lag der Fokus im Jahr 2022 auf Verbesserungen der Datenqualität und der damit verbundenen Effizienzsteigerung der Handling-Prozesse. Dies bietet enorme Möglichkeiten, die Zusammenarbeit mit allen Partnern entlang der gesamten Lieferkette effizienter zu gestalten und damit Luftfracht noch schneller zu machen. So ist die Implementierung des „Mobile Digital Handlings“ von Lufthansa Cargo ein bedeutender Schritt, um papierbasierte Prozesse durch digitale Lösungen zu ersetzen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden erstmals 100 % aller Luftfrachtbriefe digital durch elektronische Luftfrachtbriefe (eAWB) bearbeitet.

Bodeninfrastruktur am Hub Frankfurt wird modernisiert
Im Geschäftsjahr 2022 wurde das umfassende Infrastrukturprogramm, welches die Weiterentwicklung und Erneuerung des Logistikzentrums am Heimatdrehkreuz Frankfurt beinhaltet, weiter umgesetzt. Das Programm wurde so konzipiert, dass es im Ergebnis flexibel auf Marktentwicklungen sowie sich ändernde Bedürfnisse der Kunden reagieren kann.

Die komplette Modernisierung des Lufthansa Cargo Centers hat im Januar 2021 begonnen und soll 2030 abgeschlossen sein. Im Berichtsjahr startete der Interimsbetrieb und die Sanierung des RFS-Hochregallagers.

Lufthansa Cargo verringert CO_2-Emissionen und entwickelt nachhaltige Logistiklösungen
Lufthansa Cargo bietet seit April 2021 einen mit nachhaltigen Kraftstoffen betriebenen und damit CO_2-neutralen Frachtflug wöchentlich an. Im Geschäftsjahr 2022 fand der 150. CO_2-neutrale Flug statt.

Weiterhin können alle Kunden von Lufthansa Cargo ihre Fracht CO_2-neutral befördern lassen, indem sie sich für den Service „Sustainable Choice“ entscheiden. Insgesamt betrug der Anteil von Sustainable Aviation Fuels am Gesamtverbrauch der Flotte im Geschäftsjahr 2022 1,8 %.

Um die CO_2-Bilanz der Flotte weiter zu verbessern, werden ab dem Jahr 2023 alle 777F mit einer neuartigen Oberflächentechnologie ausgestattet. Die innovative, der Haifischhaut nachempfundene „AeroSHARK“-Folie verringert den Reibungswiderstand der Flugzeuge in der Luft und reduziert so den Treibstoffverbrauch. ↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung/Klimaschutz, S. 99 ff.**

Veränderungen im Management von Lufthansa Cargo
Am 1. März 2022 ist Dietmar Focke in den Vorstand der Lufthansa Cargo AG eingetreten und verantwortet den Bereich Operations und Personal. Zuvor war er Leiter Engine Services bei Lufthansa Technik. Er folgt auf Harald Gloy, der zum 28. Februar 2022 bei Lufthansa Cargo ausgeschieden ist und zum 1. Juli 2022 neuer Chief Operating Officer und Chief Human Resources Officer von Lufthansa Technik wurde.

Operative Entwicklung

Lufthansa Cargo zeigt starke operative Entwicklung
Die Entwicklung im Geschäftsfeld Logistik blieb im Geschäftsjahr 2022 weiter auf Rekordniveau. Das marktweite Angebot von Frachtkapazitäten war infolge der Corona-Pandemie weiterhin durch den Wegfall von Kapazitäten in den Bellys der Passagierflugzeuge reduziert. Die Nachfrage nach Frachtkapazitäten blieb trotz einer beginnenden Normalisierung in der zweiten Jahreshälfte auf einem hohen Niveau. Die operative Stabilität konnte trotz widriger Rahmenbedingungen wie Lockdowns in China sowie Umwegen, die durch das Umfliegen des russischen Luftraums verursacht waren, gewährleistet werden.

T038 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE
Lufthansa Cargo

	Nettoverkehrserlöse Außenumsatz		Angebotene Fracht-Tonnenkilometer		Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer		Fracht-Nutzladefaktor	
	2022 in Mio. €	Veränderung in %	**2022** in Mio.	Veränderung in %	**2022** in Mio.	Veränderung in %	**2022** in %	Veränderung in P.
Europa	294	25	607	24	271	9	44,7	-6,1
Amerika	2.033	18	6.288	27	3.519	4	56,0	-12,2
Asien/Pazifik	1.808	25	3.933	1	2.913	-5	74,1	-4,4
Nahost/Afrika	295	26	999	26	528	3	52,8	-11,6
Gesamtverkehr	**4.430**	**22**	**11.827**	**17**	**7.231**	**0**	**61,1**	**-9,9**

Lufthansa Cargo verdoppelt Durchschnittserlöse im Vergleich zum Vorkrisenniveau

Lufthansa Cargo baute ihr Angebot im Geschäftsjahr 2022 vor allem aufgrund der Erholung des Passagierflugbetriebs und des damit verbundenen Anstiegs von Belly-Kapazitäten um 17 % gegenüber Vorjahr aus. Die Frachterkapazitäten hingegen sanken trotz der Einflottung einer Boeing 777F im Jahr 2022 und zweier 777F im Vorjahr in Verbindung mit der vollständigen Ausflottung der MD11-Flotte im Laufe des Vorjahres, die damit zusammenhing, dass der russische und der ukrainische Luftraum umflogen werden mussten. Im Vergleich zum Vorkrisenjahr 2019 lag die Kapazität 18 % niedriger. Der Absatz blieb gegenüber Vorjahr unverändert. Der Nutzladefaktor sank vor allem aufgrund der Ausweitung von Belly-Kapazitäten auf Routen mit vergleichsweise geringer Nachfrage nach Luftfracht um 9,9 Prozentpunkte auf 61,1 % (Vorjahr: 71,0 %). Die währungsbereinigten Durchschnittserlöse stiegen in allen Verkehrsgebieten von Lufthansa Cargo und lagen insgesamt um 17,7 % über Vorjahr. Sie erreichten damit einen neuen Höchststand in der Geschichte von Lufthansa Cargo. Im Vergleich zum Vorkrisenniveau des Jahres 2019 lagen sie um 132,5 % höher.

Die Verkehrserlöse erhöhten sich aufgrund der höheren Durchschnittserlöse um 22 % auf 4.430 Mio. EUR (Vorjahr: 3.644 Mio. EUR). Dabei konnten die Verkehrserlöse in allen Verkehrsgebieten gesteigert werden.

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

Das Angebot wurde in allen Verkehrsgebieten ausgebaut, der Absatz konnte in allen Verkehrsgebieten außer Asien/Pazifik gesteigert werden. Dennoch war der Nutzladefaktor in allen Verkehrsgebieten im Vorjahresvergleich rückläufig.

T039 LEISTUNGSDATEN UND OPERATIVE KENNZAHLEN LOGISTIK

		2022	2021	Veränderung in %
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	11.827	10.134	17
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	7.231	7.198	0
Nutzladefaktor	%	61,1	71,0	-9,9 P.
Durchschnittserlöse	€ Cent	61,3	50,6	21,1[1]

[1] Währungsbereinigte Veränderung: 17,7 %.

Finanzielle Entwicklung

Umsatz steigt um 22 % gegenüber Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2022 sind die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Logistik um 22 % auf 4.627 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 3.800 Mio. EUR). Ausschlaggebend für den Anstieg waren insbesondere die höheren Durchschnittserlöse infolge der branchenweiten Angebotsverknappung. Die operativen Erträge sind insgesamt um 22 % auf 4.733 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 3.865 Mio. EUR).

Aufwendungen steigen um 32 %

Die operativen Aufwendungen in Höhe von 3.171 Mio. EUR lagen im Berichtsjahr um 32 % über Vorjahr (Vorjahr: 2.394 Mio. EUR).

T040 AUFWENDUNGEN LOGISTIK

	2022 in Mio. €	2021 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	2.295	1.665	38
davon Treibstoff	486	251	94
davon Gebühren	274	259	6
davon Charteraufwand	1.287	945	36
davon Technikleistungen	111	95	17
Personalaufwand[1]	425	367	16
Abschreibungen[2]	170	149	14
Sonstiger operativer Aufwand[3]	281	213	32
Summe operative Aufwendungen	**3.171**	**2.394**	**32**

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

Der Materialaufwand erhöhte sich gegenüber Vorjahr um 38 % auf 2.295 Mio. EUR (Vorjahr: 1.665 Mio. EUR). Dabei stiegen die Aufwendungen für Treibstoff preis- und währungsbedingt um 94 % auf 486 Mio. EUR (Vorjahr: 251 Mio. EUR).

Der Charteraufwand nahm durch die steigenden Kapazitäten in den Bellys der Passagierflugzeuge und damit einhergehend gestiegenen Belly-Aufwendungen gegenüber Konzerngesellschaften um 36 % auf 1.287 Mio. EUR (Vorjahr: 945 Mio. EUR) zu.

Der Personalaufwand stieg im Geschäftsjahr 2022 um 16 % auf 425 Mio. EUR (Vorjahr: 367 Mio. EUR). Dem Rückgang der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 3 % standen neben der Beendigung der Kurzarbeit in Deutschland Lohn- und Gehaltssteigerungen aufgrund von Tarifabschlüssen sowie Vergütungsrunden gegenüber.

Die Abschreibungen erhöhten sich gegenüber Vorjahr um 14 % auf 170 Mio. EUR (Vorjahr: 149 Mio. EUR).

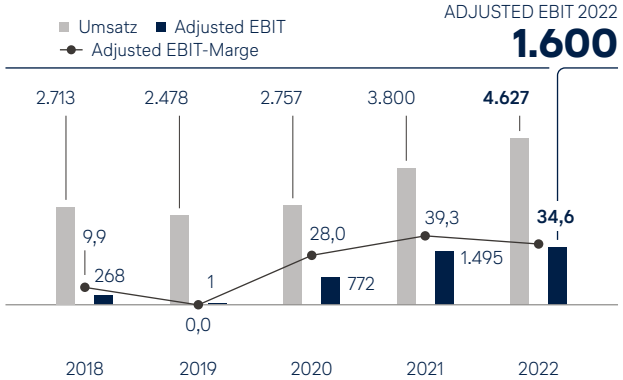
Die sonstigen operativen Aufwendungen stiegen insbesondere aufgrund von Währungseffekten um 32 % auf 281 Mio. EUR (Vorjahr: 213 Mio. EUR).

Lufthansa Cargo erzielt neuerliches Rekordergebnis in Höhe von 1.600 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT stieg dementsprechend im Geschäftsjahr 2022 um 7 % auf 1.600 Mio. EUR (Vorjahr: 1.495 Mio. EUR). Damit verbesserte Lufthansa Cargo das im Vorjahr erzielte Rekordergebnis erneut. Die Adjusted EBIT-Marge sank um 4,7 Prozentpunkte auf 34,6 % (Vorjahr: 39,3 %).

Das EBIT stieg gegenüber Vorjahr um 5 % auf 1.575 Mio. EUR (Vorjahr: 1.497 Mio. EUR).

G20 LOGISTIK: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. € **UND ADJUSTED EBIT-MARGE** in %



Segmentinvestitionen liegen 55 % über Vorjahr

Die Investitionen im Geschäftsfeld Logistik sind im Berichtsjahr um 55 % auf 254 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 164 Mio. EUR). Sie entfielen hauptsächlich auf den Zugang eines Boeing 777F-Frachtfugzeugs sowie geleistete Anzahlungen für zwei weitere 777F-Frachtflugzeuge im Berichtsjahr.

Anzahl der Mitarbeitenden sinkt um 2 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum Jahresende sank um 2 % auf 4.085 (Vorjahr: 4.162).

Geschäftsfeld Technik

Höhere Nachfrage nach Flugreisen führt zu steigender Nachfrage nach MRO-Leistungen. | Umsatz legt gegenüber Vorjahr deutlich zu. | Neugeschäftsvolumen liegt auf Rekordhoch. | Adjusted EBIT erreicht Rekordniveau. | Lufthansa Technik baut digitale Angebote deutlich aus.

T041 KENNZAHLEN TECHNIK

		2022	2021	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	5.550	4.003	39
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	1.546	886	74
Operative Erträge	Mio. €	5.951	4.408	35
Operative Aufwendungen[1]	Mio. €	5.384	4.021	34
Adjusted EBITDA[1]	Mio. €	689	536	29
Adjusted EBIT[1]	Mio. €	511	362	41
EBIT	Mio. €	456	163	180
Adjusted EBIT-Marge[1]	%	9,2	9,0	0,2 P.
Adjusted ROCE[1]	%	10,4	8,4	2,0 P.
Segment-investitionen	Mio. €	99	95	4
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	20.411	20.569	–1
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	20.116	21.328	–6
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	25	25	–

[1] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund von Anpassungen der Kennzahlendefinition.
↗ **Finanzielle Entwicklung, S. 40 ff., Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**

Geschäftstätigkeit

Lufthansa Technik ist weltweit führender MRO-Anbieter
Lufthansa Technik ist der weltweit führende herstellerunabhängige Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen (Maintenance, Repair & Overhaul – MRO) für zivile, kommerziell betriebene Flugzeuge. Zur Lufthansa Technik-Gruppe gehören weltweit 30 Betriebe, welche luftfahrttechnische Dienstleistungen anbieten. Das Unternehmen ist direkt und indirekt an 64 Gesellschaften beteiligt. Die Lufthansa Technik AG betreut weltweit mehr als 800 Kunden, darunter neben Airlines auch Hersteller, Flugzeug-Leasinggesellschaften, VIP-Jet-Betreiber, Regierungen und Streitkräfte. Dabei wird rund ein Drittel des Geschäfts mit Gesellschaften der Lufthansa Group und zwei Drittel mit Kunden außerhalb der Lufthansa Group erzielt.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Nachfrageanstieg nach MRO-Leistungen und vorteilhafter US-Dollar sorgen für Rekordergebnis
Lufthansa Technik verzeichnete im Berichtsjahr einen durchgehend positiven Geschäftsverlauf. Die steigende Nachfrage nach Flugreisen insbesondere in den Sommermonaten führte zu einer steigenden Nachfrage nach Wartungs- und Reparaturleistungen, was sich wiederum positiv auf die Umsatz- und Ergebnisentwicklung auswirkte. Die vorteilhafte Dollarkursentwicklung unterstützte das Ergebnis, sodass trotz steigender Material- und Lohnkosten sowie weltweit gestörter Lieferketten ein Rekordergebnis erzielt werden konnte. Die während der Coronakrise zur Sicherung einer langfristig gestärkten Position im unabhängigen MRO-Markt umgesetzten Restrukturierungsmaßnahmen wurden im Wesentlichen abgeschlossen und trugen nachhaltig zu einer verbesserten Kostenbasis bei. Das mit Beginn des Ukraine-Kriegs vollständig eingestellte Russland-Geschäft konnte durch den Anstieg des nationalen und internationalen Geschäfts überkompensiert werden.

Rekrutierung neuer Fachkräfte liegt im Fokus
Der Bedarf nach qualifiziertem Fachpersonal, sowohl in produktiven als auch in administrativen Bereichen, hat im Berichtsjahr deutlich zugenommen. Lufthansa Technik begegnet diesem Bedarf mit unterschiedlichen nationalen und internationalen Recruiting-Maßnahmen unter dem Motto „Wir sind Aviationeers“. Beispielsweise hat Lufthansa Technik einen neuen Standort in Valencia eröffnet, um der hohen Nachfrage nach digitalen Services gerecht zu werden.

Ebenso ist der Ausbildungsbetrieb von Lufthansa Technik im Berichtsjahr zahlenmäßig wieder annähernd auf dem Vorkrisenniveau angekommen. So begannen im Jahr 2022 186 Auszubildende ihre Lehre an den deutschen Standorten des Unternehmens. Zusätzlich wurden 23 dual Studierende eingestellt.

Strategische Zukunftsentscheidungen zur Schaffung eines „Digital Tech Ops Ecosystem“

Neben dem starken Nachfrageanstieg bei physischen MRO-Leistungen ist auch der Trend einer steigenden Nachfrage nach digitalen MRO-Dienstleistungen ungebrochen, mit denen physische Wartungsereignisse zukünftig günstiger und zuverlässiger organisiert werden können. Lufthansa Technik gestaltet diese digitale Transformation im technischen Betrieb von Flugzeugen bereits mit ihren beiden Produkten AVIATAR als Plattform für datenbasierte Analytics Solutions sowie flydocs als Digital Records & Asset Solution. Zum Ausbau der digitalen Wettbewerbsposition wurde Ende 2022 die Swiss Aviation Software AG, die Weltmarktführerin im Bereich Maintenance & Engineering-/MRO-Software, mit ihrem Produkt AMOS erworben.

Lufthansa Technik schafft mit der Zusammenführung dieser drei Produkte ein „Digital Tech Ops Ecosystem“. Die drei Einheiten bleiben unabhängig, werden aber die bisher modular aufgebauten Produkte verbinden. Zum ersten Mal wird eine umfassende Datenabdeckung entlang des gesamten Wertstroms im technischen Betrieb gegeben sein. Diese Daten, kombiniert mit dem digitalen Know-how aller drei unabhängigen Lösungsanbieter und den umfassenden Ingenieursleistungen von Lufthansa Technik, werden zu neuen Angeboten, beschleunigter Digitalisierung und damit einem Mehrwert für die Kunden führen. So wird das neue, integrierte System für reduzierte MRO-Kosten sorgen, die Prozesseffizienz und Betriebsstabilität weiter verbessern, die Verfügbarkeit der Flugzeuge erhöhen sowie deren Wert steigern.

Zum Ende des Berichtsjahres waren bereits die Daten von 2.683 Flugzeugen (31% mehr als im Vorjahr) über monetarisierte Verträge an die Plattform AVIATAR angebunden.

Ebenso hat Lufthansa Technik das auf künstliche Intelligenz und Data Analytics spezialisierte IT-Beratungs- und Systemintegrationsunternehmen Lufthansa Industry Solutions übernommen. Das Unternehmen unterstützt die Digitalisierungsinitiativen von Unternehmen innerhalb und außerhalb der Lufthansa Group und konnte den Anteil des Geschäfts mit Kunden außerhalb der Lufthansa Group im vergangenen Jahr weiter steigern.

Technologien zum nachhaltigeren Fliegen liegen im Fokus von Lufthansa Technik

Neben digitalen Produkten stehen auch Technologien zur Verbesserung der Treibstoffeffizienz und zur Erreichung von Nachhaltigkeitszielen im Fokus.

So bringen Lufthansa Technik und BASF die kraftstoffsparende Oberflächentechnologie „AeroSHARK“ in Serie. „AeroSHARK“ imitiert gezielt die Eigenschaften der besonders strömungsgünstigen Haifischhaut und optimiert so die Aerodynamik an relevanten Stellen des Flugzeugs, wodurch weniger Treibstoff benötigt wird. Der erste Passagierflug einer Boeing 777 mit „AeroSHARK“ startete bereits im Oktober 2022. Im Dezember 2022 erhielt Lufthansa Technik mit der ergänzenden Musterzulassung (Supplemental Type Certificate) von der EASA die Genehmigung für die serielle Modifikation von Boeing 777-Flugzeugen. Damit kann nun der teilflottenweite Roll-out der Haifischhaut-Technologie bei den Erstkunden Lufthansa Cargo und SWISS beginnen.

Zudem wurde im Berichtsjahr das Hydrogen Aviation Lab, Hamburgs neues Reallabor zur Erprobung von Wartungs- und Bodenprozessen zukünftiger wasserstoffbetriebener Flugzeuge, vorgestellt. Ein früherer Lufthansa Airbus A320 wird hierzu in einem Gemeinschaftsprojekt mit Partnern in ein Reallabor umgebaut, mit dem der sichere Umgang mit einem potenziellen Energieträger der zukünftigen Luftfahrt schon frühzeitig und realitätsnah erforscht werden kann.

Wichtige Verträge werden verlängert und neu abgeschlossen

Zum Ende des Geschäftsjahres 2022 betreute Lufthansa Technik 4.242 Flugzeuge im Rahmen von langfristigen Komponentenverträgen. Im Laufe des Jahres konnten 28 neue Kunden gewonnen und 706 neue Verträge mit einem Vertragsvolumen von 9,6 Mrd. EUR, davon 3,6 Mrd. EUR mit Gesellschaften der Lufthansa Group, abgeschlossen werden.

Unter anderem wurden neue langfristige Verträge für die strategische Komponentenversorgung der Airlines WIZZair, Frontier Airlines und Volaris abgeschlossen. Die neuen Verträge tragen den schnell wachsenden Flotten der drei Fluggesellschaften Rechnung und bieten damit neue Synergien und Flexibilität für weiteres Wachstum. Ausgehend von den aktuellen Flottenplänen der drei Kunden werden die neuen Total Component Support (TCS)-Verträge in einigen Jahren rund 1.000 Flugzeuge der Airbus A320-Familie abdecken. Neben der Komponentenversorgung beinhalten die Verträge strategische Lösungen für die Teileversorgung, zugeschnitten auf den individuellen Airline-Bedarf sowie den intensiven Einsatz von Predictive Maintenance und anderen intelligenten AVIATAR-Lösungen.

Neben klassischen MRO-Leistungen und digitalen Services für zivile und kommerzielle Luftfahrzeugbetreiber haben im Jahr 2022 auch Sicherheitsprodukte für Regierungskunden eine erhöhte Nachfrage erfahren. So hat Lufthansa Technik den neuen Geschäftsbereich „Defense Programs“ etabliert, um die Aktivitäten mit militärischen Kunden weiter zu verstärken. Im Berichtsjahr wurde zusammen mit Boeing und der ESG Elektroniksystem- und Logistik-GmbH eine Vereinbarung zur Unterstützung der neuen P-8A Poseidon-Flotte der deutschen Marineflieger unterzeichnet. Mit der Royal New Zealand Air Force konnte im Dezember bereits ein weiterer P-8A-Betreiber als Kunde für die Komponentenversorgung gewonnen werden.

Ebenso konnten zwei Airbus A321LR (Long Range) an die Bundeswehr ausgeliefert werden, die ab sofort der Luftwaffe für den Truppentransport sowie den parlamentarischen Flugbetrieb zur Verfügung stehen. Auch wurde das zweite Regierungsflugzeug vom Typ Airbus A350-900 formell an die Bundeswehr übergeben und bei dem dritten ist der Kabinenumbau bereits weit fortgeschritten.

Personelle Neubesetzung im Vorstand von Lufthansa Technik

Seit dem 1. Juli 2022 ist Harald Gloy neuer Chief Operating Officer und Arbeitsdirektor. Er vervollständigt damit den Vorstand von Lufthansa Technik, dem bereits der CEO und Vorstandsvorsitzende Sören Stark sowie der CFO Dr. William Willms angehören.

Finanzielle Entwicklung

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 39 %

Im Geschäftsjahr 2022 stiegen die Umsatzerlöse im Geschäftsfeld Technik um 39 % auf 5.550 Mio. EUR (Vorjahr: 4.003 Mio. EUR). Dabei profitierte Lufthansa Technik von der Erholung der Flugstunden auf Kundenseite, der Sicherung von langfristigen Kundenverträgen sowie von der Aufwertung des US-Dollars im Jahresverlauf 2022.

Sowohl die konzerninternen als auch die konzernexternen Erlöse konnten gegenüber Vorjahr gesteigert werden. Die Entwicklung wurde insbesondere durch die MRO-Bereiche Engine Services und Aircraft Component Services getrieben. Die operativen Erträge stiegen um 35 % auf 5.951 Mio. EUR (Vorjahr: 4.408 Mio. EUR).

Aufwendungen steigen unterproportional um 34 %

Die operativen Aufwendungen erhöhten sich im Berichtsjahr im Vergleich zu den Umsatzerlösen unterproportional um 34 % auf 5.384 Mio. EUR (Vorjahr: 4.021 Mio. EUR).

T042 AUFWENDUNGEN TECHNIK

	2022 in Mio. €	2021 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	3.066	2.075	48
davon Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.806	1.195	51
davon Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.260	880	43
Personalaufwand[1]	1.379	1.082	27
Abschreibungen[2]	178	174	2
Sonstiger operativer Aufwand[3]	761	690	10
Summe operative Aufwendungen	**5.384**	**4.021**	**34**

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

Der Materialaufwand erhöhte sich mengen- und preisbedingt um 48 % auf 3.066 Mio. EUR (Vorjahr: 2.075 Mio. EUR). Ausschlaggebend hierfür war die positive Geschäftsentwicklung, die sowohl eine Zunahme des Materialverbrauchs als auch einen Anstieg der Fremdleistungen zur Folge hatte.

Der Personalaufwand lag mit 1.379 Mio. EUR um 27 % über Vorjahr (Vorjahr: 1.082 Mio. EUR).

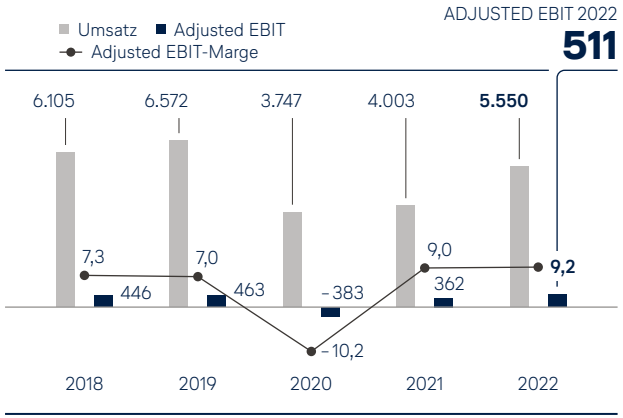
Die planmäßigen Abschreibungen erhöhten sich um 2 % auf 178 Mio. EUR (Vorjahr: 174 Mio. EUR).

Adjusted EBIT mit 511 Mio. EUR auf Rekordniveau

Das Adjusted EBIT verbesserte sich im Berichtsjahr um 41 % auf 511 Mio. EUR (Vorjahr: 362 Mio. EUR) und lag damit auf Rekordniveau. Die Adjusted EBIT-Marge verbesserte sich um 0,2 Prozentpunkte auf 9,2 % (Vorjahr: 9,0 %).

Das EBIT stieg gegenüber Vorjahr um 180 % auf 456 Mio. EUR (Vorjahr: 163 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Wertminderungen infolge der Einstellung des Russlandgeschäfts. Der Vorjahreswert war durch erhebliche Restrukturierungsaufwendungen und Abschreibungen im Zusammenhang mit zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten belastet.

G21 TECHNIK: ENTWICKLUNG UMSATZ, ADJUSTED EBIT in Mio. € **UND ADJUSTED EBIT-MARGE** in %



Segmentinvestitionen steigen um 4 %

Die Segmentinvestitionen im Geschäftsfeld Technik stiegen um 4 % auf 99 Mio. EUR (Vorjahr: 95 Mio. EUR). Dies resultierte aus einer weiterhin restriktiven Investitionspolitik. Die Investitionen bezogen sich vor allem auf die Finanzierung von Joint Venture-Gesellschaften sowie auf sonstige Sachanlagen.

Anzahl der Mitarbeitenden bleibt auf stabilem Niveau

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum Jahresende sank gegenüber Vorjahr um 1 % auf 20.411 (Vorjahr: 20.569), insbesondere getrieben durch die im Berichtsjahr abgeschlossenen Restrukturierungsmaßnahmen und den Einstellungsstopp im Vorjahr. Durch verstärkte Neueinstellungen konnte die Mitarbeiterzahl im vierten Quartal 2022 wieder gesteigert werden.

Geschäftsfeld Catering

Geschäftsentwicklung profitiert von weltweiter Branchenerholung. | Ergebnis liegt aufgrund des Wegfalls positiver Sondereffekte unter Vorjahr. | Neue Partnerschaften erweitern Produktportfolio. | Globale Nachhaltigkeitsagenda nimmt Gestalt an.

T043 KENNZAHLEN CATERING

		2022	2021	Veränderung in %
Umsatz	Mio. €	1.960	1.113	76
davon mit Gesellschaften der Lufthansa Group	Mio. €	57	28	104
Operative Erträge	Mio. €	2.011	1.352	49
Operative Aufwendungen[1]	Mio. €	2.015	1.299	55
Adjusted EBITDA[1]	Mio. €	66	112	-41
Adjusted EBIT[1]	Mio. €	-11	31	
EBIT	Mio. €	-182	-24	-658
Adjusted EBIT-Marge[1]	%	-0,6	2,8	-3,4 P.
Adjusted ROCE[1]	%	-1,6	3,4	-5,0 P.
Segment-investitionen	Mio. €	40	23	74
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	20.218	15.626	29
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	18.709	15.546	20
Vollkonsolidierte Gesellschaften	Anzahl	79	79	-

[1] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund von Anpassungen der Kennzahlendefinition.
↗ **Finanzielle Entwicklung, S. 40 ff., Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**

Geschäftstätigkeit

LSG Group bietet umfangreiches Produkt- und Serviceangebot

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

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

Die LSG Group hat ihre Geschäftstätigkeit in die drei Regionen Emerging Markets, Asien/Pazifik und Amerika gegliedert. Das Europageschäft der LSG Group wurde im Jahr 2020 veräußert.

Geschäftsverlauf und operative Entwicklung

Weltweite Erholung der Airline-Branche unterstützt positive Geschäftsentwicklung der LSG Group

Im Berichtsjahr stellten die Folgen der Corona-Pandemie, steigende Material- und Energiekosten, hohe Inflationsraten und ein angespannter Arbeitsmarkt die Catering-Branche und die LSG Group vor Herausforderungen.

Aufgrund des globalen Aufwärtstrends bei den Flugbuchungen und eines strikten Kostenmanagements verzeichnete die LSG Group im Berichtsjahr dennoch eine positive Geschäftsentwicklung. Sie war auf dem nordamerikanischen Markt, auch bedingt durch Währungseffekte, besonders stark. In Lateinamerika und in der Region Emerging Markets zeigte sich eine zunehmende Markterholung. In Asien hingegen erholte sich das Geschäft aufgrund bestehender Reiserestriktionen und Quarantänevorschriften in manchen Ländern zögerlich.

Vertragsabschlüsse und -verlängerungen in allen Regionen und Geschäftsfeldern

LSG Sky Chefs verlängerte im Berichtsjahr wesentliche Airline-Catering-Verträge, beispielsweise mit Delta Airlines an 28 Stationen, mit Air France-KLM an elf Stationen und mit Copa Airlines an 22 Stationen. Zudem schloss das Unternehmen an mehreren Standorten weltweit Neuverträge,

unter anderem mit Condor, Greater Bay Airline, Turkish Airlines, Virgin Atlantic und Air New Zealand. Im Berichtsjahr lag die Anzahl der Airline-Kunden bei 185 (Vorjahr: ebenfalls 185).

Retail inMotion verlängerte den Onboard Retail-Vertrag mit Aer Lingus um drei Jahre sowie mit Spirit Airlines um fünf Jahre und gewann Eurowings Discover sowie Greater Bay Airline als Neukunden. Zudem relaunchte die Expertenmarke das Boutique-Geschäft (Inflight Shopping) auf allen Interkontinentalflügen von Lufthansa German Airlines mit neuem Produktsortiment.

Im Bereich Convenience Retail (Einzelhandel) wurde das Geschäft mit 7-Eleven in den USA um 3,5 Jahre verlängert und Fifth Season als Neukunde gewonnen. Im Bereich Ghost Kitchen, bei dem virtuelle Marken bei Lieferdiensten zur Generierung von Zusatzerlösen erstellt werden, wurde das Netzwerk im Berichtsjahr um zwölf neue Standorte erweitert, vor allem in der Region Americas (USA und Lateinamerika).

Partnerschafts-Netzwerk und Innovationskraft im Fokus
Im ersten Halbjahr 2022 schloss die LSG Group strategische Partnerschaften mit NotCo, Kaelis und Cuisine Solutions. Ziel ist es, das Angebot in den Bereichen Food-Technologie sowie nachhaltige Food- und Equipment-Lösungen zu erweitern.

Gleichzeitig startete das Innovationsprogramm „next“, dessen kontinuierlicher, schneller Innovationsansatz im Unternehmen verfestigt werden soll. Anlässlich der größten Airline Catering-Messe WTCE in Hamburg präsentierte die LSG Group im Juni Innovationen wie Consumption Analytics, die Inflight Management Suite sowie Neuheiten und Weiterentwicklungen im Bereich Bordverkauf, etwa die Pre-Order- respektive Pre-Select-Technologie und Virtual Try-on.

Globale Nachhaltigkeitsstrategie wird weiter ausgestaltet
Die Nachhaltigkeitsstrategie der LSG Group – basierend auf den drei Säulen People, Planet und Prosperity – wurde im Berichtsjahr in regionalen Arbeitsgruppen weiter ausgestaltet. Gemeinsam wurden diverse Projekte mit messbaren Zielen erarbeitet. Die Aktivitäten der Säule „People“ konzentrierten sich auf die Diversität der Mitarbeitenden. Die „Planet“-Dimension betonte nachhaltiges Produkt- und Produktionsmanagement, während die Aktivitäten zu „Prosperity“ sich um verbessertes Waste-Management drehten.

Retail inMotion hat seine Nachhaltigkeitsstrategie „Prism“ im Berichtsjahr lanciert, die über alle IT-Lösungen und Bereiche hinweg langfristig Wirkung zeigen soll. Alle Initiativen der LSG Group und ihrer Expertenmarken werden unter dem Dach der übergreifenden Nachhaltigkeitsstrategie zusammengeführt. Ziel ist es, Sustainability im Kern aller Unternehmensaktivitäten zu verankern.

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

Finanzielle Entwicklung

Umsatz steigt gegenüber Vorjahr um 76 %
Die Umsatzerlöse der LSG Group stiegen im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung in allen Regionen, insbesondere in Nordamerika, um 76 % auf 1.960 Mio. EUR (Vorjahr: 1.113 Mio. EUR).

Die sonstigen Erträge sanken vor allem aufgrund des Wegfalls von Zuschüssen, die im Vorjahr im Rahmen des US CARES Act vereinnahmt wurden, um 79 % auf 51 Mio. EUR (Vorjahr: 239 Mio. EUR).

Die operativen Erträge stiegen insgesamt um 49 % auf 2.011 Mio. EUR (Vorjahr: 1.352 Mio. EUR).

Aufwendungen liegen um 55 % über Vorjahresniveau
Die operativen Aufwendungen stiegen im Berichtsjahr um 55 % auf 2.015 Mio. EUR (Vorjahr: 1.299 Mio. EUR).

Der Materialaufwand stieg mengen- und preisbedingt um 88 % auf 784 Mio. EUR (Vorjahr: 416 Mio. EUR).

Die Personalaufwendungen erhöhten sich mengen- und preisbedingt um 35 % auf 833 Mio. EUR (Vorjahr: 615 Mio. EUR). Dabei stieg die durchschnittliche Anzahl von Mitarbeitenden um 20 %.

Die planmäßigen Abschreibungen reduzierten sich um 5 % auf 77 Mio. EUR (Vorjahr: 81 Mio. EUR).

Die sonstigen operativen Aufwendungen erhöhten sich um 72 % auf 321 Mio. EUR (Vorjahr: 187 Mio. EUR) unter anderem bedingt durch gestiegene umsatzabhängige Flughafenentgelte.

T044 AUFWENDUNGEN CATERING

	2022 in Mio. €	2021 in Mio. €	Veränderung in %
Materialaufwand	784	416	88
Personalaufwand[1]	833	615	35
Abschreibungen[2]	77	81	–5
Sonstiger operativer Aufwand[3]	321	187	72
Summe operative Aufwendungen	**2.015**	**1.299**	**55**

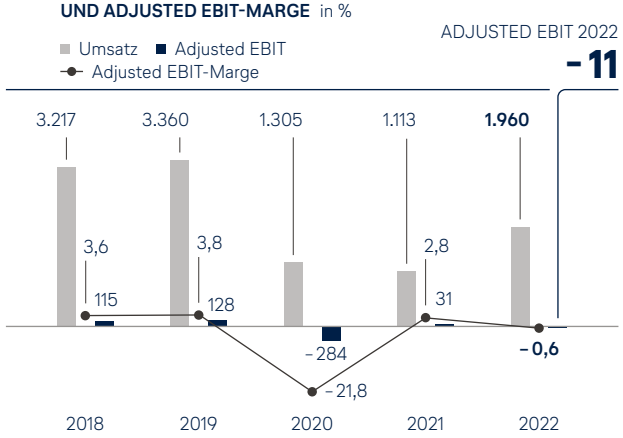
[1] Ohne nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand/Planabgeltung.
[2] Ohne außerplanmäßige Abschreibung.
[3] Ohne Buchverluste.

Adjusted EBIT liegt bei –11 Mio. EUR

Das Adjusted EBIT sank aufgrund des Wegfalls der Zuschüsse im Rahmen des US CARES Act auf –11 Mio. EUR (Vorjahr: 31 Mio. EUR). Ohne Berücksichtigung dieser Zuschüsse im Vorjahr hätte das Adjusted EBIT den Vorjahreswert übertroffen. Die Adjusted EBIT-Marge lag bei –0,6 % (Vorjahr: 2,8 %).

Das EBIT sank auf –182 Mio. EUR (Vorjahr: –24 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert vorrangig aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf Geschäfts- und Firmenwerte in Höhe von 156 Mio. EUR sowie weiteren außerplanmäßigen Abschreibungen und Aufwendungen, die im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg stehen.

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



Segmentinvestitionen steigen um 74 %

Die Segmentinvestitionen lagen mit 40 Mio. EUR um 74 % über dem Vorjahreswert (Vorjahr: 23 Mio. EUR) und entfielen im Wesentlichen auf betriebsnotwendige Ersatzinvestitionen in Produktionsstätten.

Anzahl der Mitarbeitenden steigt um 29 %

Die Anzahl der Mitarbeitenden zum 31. Dezember 2022 stieg gegenüber Vorjahr aufgrund der hohen Zahl von Neueinstellungen infolge der Geschäftserholung insbesondere in Nordamerika um 29 % auf 20.218 (Vorjahr: 15.626).

Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen

AirPlus erzielt Fortschritte bei Erneuerung der IT- und Produktlandschaft. | Lufthansa Aviation Training profitiert von Erholung im Luftverkehr. | Lufthansa Systems weiter erfolgreich im Airline-IT-Markt. | Ergebnis der Konzernfunktionen liegt auf Vorjahresniveau.

T045 KENNZAHLEN WEITERE GESELLSCHAFTEN UND KONZERNFUNKTIONEN

		2022	2021	Veränderung in %
Operative Erträge	Mio. €	2.768	1.732	60
Operative Aufwendungen[1]	Mio. €	3.050	2.060	48
Adjusted EBITDA[1]	Mio. €	–138	–189	27
Adjusted EBIT[1]	Mio. €	–255	–309	17
EBIT	Mio. €	–301	–434	31
Segment-investitionen	Mio. €	45	49	–8
Mitarbeitende zum 31.12.	Anzahl	8.033	8.075	–1
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	Anzahl	7.922	8.351	–5

[1] Vorjahreszahlen angepasst aufgrund von Anpassungen der Kennzahlendefinition.
↗ **Finanzielle Entwicklung, S. 40 ff., Konzernanhang, Erläuterungen zur Segmentberichterstattung, S. 228 ff.**

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

AirPlus bietet Lösungen für das Corporate Payment

Die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH (AirPlus) ist ein führender internationaler Anbieter im globalen Markt für Zahlungs- und Abrechnungsdienstleistungen. Unter der Marke AirPlus International werden Lösungen in weltweit 55 Ländern angeboten. Insgesamt betreute das Unternehmen 2022 rund 53.000 Firmenkunden.

Die Erholung des Business-Travel-Managements machte im Geschäftsjahr 2022 große Fortschritte. Waren die ersten Monate des Jahres noch von den Belastungen der Corona-Pandemie geprägt, führten die Lockerungen der weltweiten Reisebeschränkungen im weiteren Verlauf des Jahres zu einer starken Nachfrage nach Geschäftsreisen. Das AirPlus-Abrechnungsvolumen stieg somit im Berichtsjahr um 111 % gegenüber Vorjahr.

Große Fortschritte machte 2022 die Erneuerung der IT- und Produktlandschaft. Erstmals wurden Kunden mit der zentralen Reisestellenkarte (AirPlus Company Account) und dem AirPlus Merchant Agreements auf die neue, hochmoderne Plattform migriert, sodass nun alle AirPlus-Bezahllösungen auf der neuen Plattform im Livebetrieb verfügbar sind. Mit Apple Pay bietet AirPlus seit 2022 zudem eine mobile Bezahllösung für die Firmenkreditkarte AirPlus Corporate Card an. Im Wachstumsfeld rund um B2B-Zahlungen konnte ein deutlicher Zuwachs bei Kunden und Transaktionsvolumen verzeichnet werden. Zudem etablierte AirPlus im Berichtsjahr mit dem Start des Asset-Backed Commercial Paper-Programms eine wichtige eigenständige Quelle der Finanzierung.

Das Adjusted EBIT von AirPlus lag im Berichtsjahr bei –74 Mio. EUR (Vorjahr: –150 Mio. EUR).

Lufthansa Aviation Training profitiert von der schnellen Erholung im Luftverkehr

Die Lufthansa Aviation Training GmbH (LAT) gehört mit ihrer Kompetenz in der Aus- und Weiterbildung von Cockpit- und Kabinenpersonal an zwölf Ausbildungs- und Trainingsstandorten zu den führenden Unternehmen im Bereich Flight Training. Zum Kundenportfolio der LAT gehören die Gesellschaften der Lufthansa Group sowie mehr als 250 nationale und internationale Airlines.

Durch den sich rasant erholenden Luftverkehr ist der Trainingsbedarf für Cockpit- und Kabinenbesatzungen weiter angestiegen und LAT konnte ihr Trainingsvolumen im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr weiter steigern. Die Nachfrage im

Geschäftsbereich Pilot Training erreichte dabei knapp 90 % des Vorkrisenniveaus im Jahr 2019. Auch 2022 wurde in neue Trainingsgeräte investiert. Neben einem Cabin Emergency Evacuation Trainer (CEET) für die Typen Boeing 777 und 787 wurde im Juni 2022 ein Full-Flight-Simulator für den bei Lufthansa German Airlines eingeflotteten Typ Boeing 787-9 in Betrieb genommen.

Nach über zwei Jahren pandemiebedingter Pause konnte die European Flight Academy im Sommer 2022 wieder den Betrieb aufnehmen und neue Schulungen für die Ausbildung von Verkehrsflugzeugführenden starten. Während der Pause wurde das Ausbildungskonzept moderner, effizienter und marktgerechter gestaltet. Priorität hatte dabei, dass die hohen und weltweit anerkannten Qualitätsstandards bei Auswahl und Schulung bestehen bleiben. Die circa 24-monatige Schulung findet für den Theorieteil in Bremen oder Zürich statt, die praktische Schulung wird an Standorten in Goodyear, USA, Grenchen, Schweiz, beziehungsweise Rostock-Laage durchgeführt.

Das Adjusted EBIT der LAT lag im Geschäftsjahr 2022 bei –1 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR).

Lufthansa Systems weiter auf Erfolgskurs im Airline-IT-Markt

Die Erholung der Airline-Branche nach der Corona-Pandemie setzt sich fort und auch Lufthansa Systems konnte ihre Position im internationalen Airline-IT-Markt weiter stärken. Das Thema Digitalisierung bleibt bei den rund 350 Kunden eines der wichtigsten Handlungsfelder, in dem die Expert:innen von Lufthansa Systems stark gefragt sind. Auch innerhalb der Lufthansa Group unterstützt das Unternehmen bei zahlreichen Projekten, die zur weiteren Harmonisierung der IT-Landschaft beitragen. Um der steigenden Nachfrage nach IT-Know-how gerecht zu werden, stellt der IT-Dienstleister weltweit rund 300 neue Mitarbeitende ein.

Unter Einbeziehung der zugehörigen Beteiligungen erzielte die IT-Gesellschaft im Berichtszeitraum ein Adjusted EBIT in Höhe von 3 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR).

Ergebnis der Konzernfunktionen liegt auf Vorjahresniveau

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

Die Gesamterlöse der Konzernfunktionen stiegen im Berichtsjahr aufgrund höherer Kurserträge sowie Weiterverrechnungen zentraler Konzerndienstleistungen um 77 % auf 1.663 Mio. EUR (Vorjahr: 937 Mio. EUR). Die betrieblichen Aufwendungen lagen aufgrund korrespondierend gestiegener Kursaufwendungen sowie Personal- und Sachkosten mit 1.870 Mio. EUR um 64 % über Vorjahr (Vorjahr: 1.143 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT lag mit –207 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: –206 Mio. EUR).

Ergebnis der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen liegt unter Vorjahr

Die Gesamterlöse der Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen stiegen im Geschäftsjahr 2022 um 60 % auf 2.768 Mio. EUR (Vorjahr: 1.732 Mio. EUR). Die betrieblichen Aufwendungen nahmen um 48 % auf 3.050 Mio. EUR zu (Vorjahr: 2.060 Mio. EUR). Das Adjusted EBIT lag bei –255 Mio. EUR (Vorjahr: –309 Mio. EUR). Dabei wurde der Rückgang des Verlusts von AirPlus teilweise durch den Ergebnisrückgang bei der LAT kompensiert. Das EBIT lag im Berichtsjahr bei –301 Mio. EUR (Vorjahr: –434 Mio. EUR). Die Differenz zum Adjusted EBIT resultiert im Wesentlichen aus Aufwendungen im Zusammenhang mit der angestrebten Veräußerung von Geschäftsaktivitäten des Konzerns.

Chancen- und Risikobericht

Das Management von Chancen und Risiken ist in alle Geschäftsprozesse integriert. | Risiken werden frühzeitig identifiziert, proaktiv gesteuert und überwacht. | Chancen werden gezielt genutzt.

CHANCEN- UND RISIKOMANAGEMENT

Chancenmanagement-Prozess

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

Mitarbeitende und Management der Lufthansa Group identifizieren Chancen im Rahmen der täglichen Prozesse und Marktbeobachtungen. Darüber hinaus ist das Chancenmanagement integraler Bestandteil der jährlichen Strategie- und Planungsprozesse. In Szenario-Analysen und fundierten Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen werden die Chancen und die mit ihnen einhergehenden Risiken genau untersucht. Chancen, die im Rahmen einer Gesamtbetrachtung für die Entwicklung der Lufthansa Group als vorteilhaft erachtet werden, werden mittels gezielter Maßnahmen verfolgt und umgesetzt. Die Steuerung erfolgt durch etablierte Planungs- und Prognoseprozesse ebenso wie durch Projekte. Chancen mit konzernweiter Relevanz fließen in die Konzernstrategie ein. ↗ **Konzernstrategie, S. 18 ff.** Darüber hinaus identifizieren die einzelnen Geschäftsfelder individuelle Chancen. ↗ **Geschäftsfelder, S. 52 ff.**

Ziele und Strategie des Risikomanagement-Systems

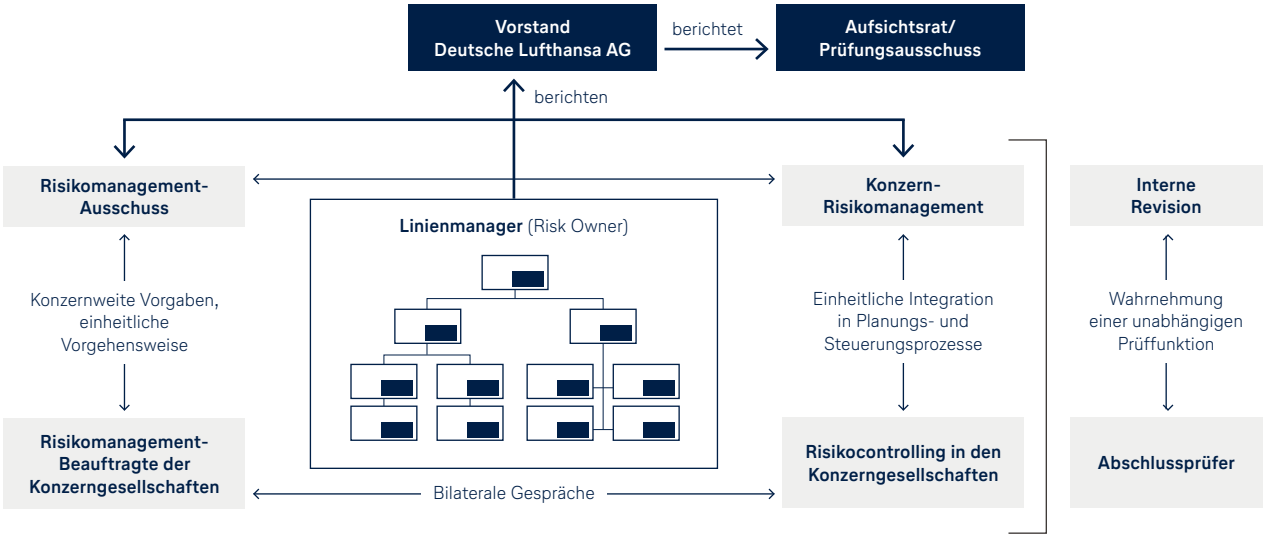
Das Risikomanagement der Lufthansa Group verfolgt das Ziel, wesentliche Risiken vollständig zu identifizieren, transparent und vergleichbar darzustellen, zu bewerten und zu steuern. Risk Owner sind verpflichtet, Risiken proaktiv zu überwachen und zu steuern sowie relevante Informationen in den Planungs-, Steuerungs- und Kontrollprozessen zu berücksichtigen. Die vom Vorstand erlassene Konzernrichtlinie Risikomanagement legt alle methodischen und organisatorischen Standards im Umgang mit Chancen und Risiken verbindlich fest.

Aufbau des Risikomanagement-Systems

In den Betrachtungsbereich des Risikomanagement-Systems werden neben allen Fluggesellschaften der Lufthansa Group auch die Geschäftsfelder Logistik, Technik und Catering sowie die Gesellschaften Lufthansa Aviation Training, AirPlus, Miles & More, Lufthansa Global Business Services, die IT-Gesellschaften sowie die Delvag-Gruppe einbezogen.

Die Beteiligten werden in der Abbildung ↗ **G23 Risikomanagement bei der Lufthansa Group** dargestellt.

G23 RISIKOMANAGEMENT BEI DER LUFTHANSA GROUP



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

Der Risikomanagement-Ausschuss stellt im Auftrag des Vorstands sicher, dass Prozesse, Strukturen und Regelwerke etabliert sind, um Geschäftsrisiken laufend über alle Funktionen und Prozesse hinweg frühzeitig zu erkennen, zu steuern und zu bewerten. Außerdem ist er dafür verantwortlich, die Effektivität und Effizienz des Risikomanagements zu verbessern. Die Besetzung und die Verantwortung des Gremiums sind in einer Geschäftsordnung festgelegt.

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

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

Als sogenannte Risk Owner sind namentlich Führungskräfte mit Budget- und/oder disziplinarischer Verantwortung benannt. Diese sind für die Umsetzung des bereichsbezogenen Risikomanagements zuständig. Somit gehört es zu den elementaren Aufgaben jeder Managementfunktion, Risiken zu erkennen, zu bewerten, zu überwachen und zu steuern. In den „Risikopolitischen Grundsätzen“ ist unter anderem festgelegt, dass der Eintritt wesentlicher vorhersehbarer Risiken, über die in der Vergangenheit nicht berichtet wurde, als schwerwiegender Managementfehler angesehen wird.

Die interne Revision führt unternehmensinterne, unabhängige Systemüberprüfungen mit Fokus auf Angemessenheit, Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit des praktizierten Risikomanagement-Systems der Lufthansa Group durch. Die letzte Angemessenheitsprüfung erfolgte 2022, eine Wirksamkeitsprüfung soll im Jahr 2023 erfolgen.

Im Rahmen der Jahresabschlussprüfung wird das Risikofrüherkennungssystem der Deutschen Lufthansa AG hinsichtlich der aktienrechtlichen Anforderungen vom Abschlussprüfer untersucht. Die Prüfung im Geschäftsjahr 2022 kam zu dem Ergebnis, dass die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG uneingeschränkt erfüllt werden.

Ablauf des Risikomanagement-Prozesses

Der geschlossene, kontinuierliche und IT-gestützte Risikomanagement-Prozess beginnt mit der Identifikation aktuell und zukünftig bestehender und potenzieller Chancen und Risiken aus allen wesentlichen internen und externen Bereichen. Als Chancen und Risiken definiert die Lufthansa Group mögliche positive beziehungsweise negative Abweichungen von einem Planwert, einer Prognose oder einer Zielvorstellung. Identifizierte Risiken werden von den Risikokoordinierenden der Gesellschaften plausibilisiert und im konzernweiten Risikoportfolio zusammengestellt. Das Risikoportfolio dokumentiert die systematische Gesamtheit aller Einzelrisiken und stellt das qualitätsgesicherte Ergebnis der Identifikationsphase dar. Aufgrund der sich dynamisch verändernden Risikolandschaft setzen sich die Risk Owner kontinuierlich mit der Identifikation von Risiken auseinander.

Risk Owner sind verpflichtet, die von ihnen verantworteten Risiken mindestens quartalsweise auf Vollständigkeit und Aktualität zu überprüfen. Sie beziehen dabei auch ein, in welchem Maß risikobezogene Sachverhalte bereits in der Ergebnisprognose berücksichtigt sind und inwieweit darüber hinaus Chancen beziehungsweise Risiken bestehen, ein im Vergleich zur Prognose besseres oder schlechteres Ergebnis zu erreichen. Sie managen Chancen und Risiken aktiv durch risikomitigierende Steuerungsinstrumente und Maßnahmen.

Hierauf aufbauend wird der Vorstand regelmäßig über die aktuelle Risikolage der Lufthansa Group und ihrer Geschäftsfelder informiert.

Der Vorstand berichtet jährlich an den Prüfungsausschuss über die Entwicklung des Risikomanagement-Systems, die aktuelle Risikosituation der Lufthansa Group sowie über wesentliche Einzelrisiken und deren Management. Ergänzend zu diesen Standardberichten bestehen im Fall von wesentlichen Veränderungen bereits identifizierter oder neu erkannter Top-Risiken verbindlich geregelte Ad-hoc-Meldeprozesse.

Bewertungssystematik im Risikomanagement-Prozess

Im Anschluss an die Risikoidentifikation erfolgt die Bewertung aller erfassten Einzelrisiken nach einheitlichen Bewertungsprinzipien. Die Risikobewertung erfolgt grundsätzlich auf Nettobasis, also unter Berücksichtigung von implementierten und wirksamen Steuerungs- und Überwachungsinstrumenten. Es wird dabei methodisch zwischen qualitativen und quantitativen Risiken unterschieden. Unabhängig von der Risikoart werden dabei, soweit möglich, objektive Kriterien oder Erfahrungswerte zugrunde gelegt. Die Risikobewertung bildet so die Basis für die Konsolidierung gleichartiger Einzelrisiken zu einem aggregierten Risiko. Mit dem Ziel, die Risikoposition proaktiv zu begrenzen, werden geeignete Instrumente zur Risikosteuerung definiert. Durch eine fortlaufende Risikoüberwachung werden Veränderungen von Einzelrisiken sowie Anpassungsbedarfe bei der Risikosteuerung frühzeitig erkannt. Sofern erforderlich werden zur Risikosteuerung und -überwachung notwendige Maßnahmen initiiert. Darunter sind zeitlich befristete, hinsichtlich Verantwortlichkeit und Zeitbezug klar definierte Aktivitäten zu verstehen, die dem Aufbau von Regelinstrumenten dienen.

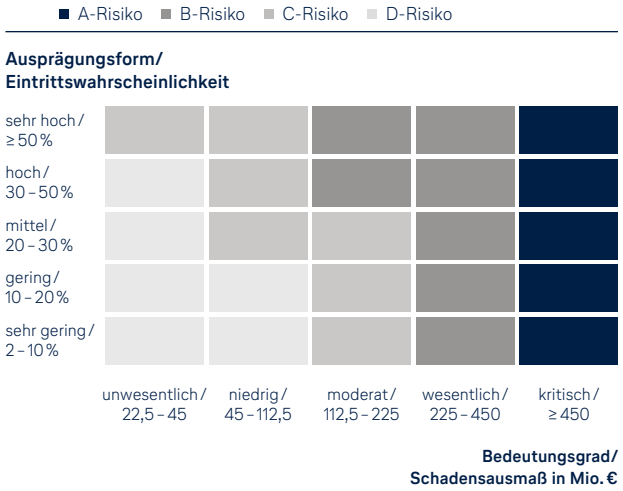
Bei qualitativen Risiken handelt es sich meist um langfristige Entwicklungen mit potenziell nachteiliger Auswirkung auf die Lufthansa Group. Aufgrund häufig noch unkonkreter Informationslage lassen sich diese Risiken nicht oder noch nicht quantifizieren. Im Kontext von qualitativen Risiken erfolgt das Risikomanagement im Sinne eines strategischen Umgangs mit Unsicherheiten. Um diese Risiken dennoch einer möglichst systematischen Bewertung zu unterziehen, werden Einschätzungen zum Bedeutungsgrad und zur Ausprägungsform getroffen. Der Bedeutungsgrad beschreibt den möglichen Einfluss des Einzelrisikos beispielsweise auf die Reputation, das Geschäftsmodell oder das Ergebnis. Bei der Ausprägungsform wird beurteilt, wie ausgeprägt oder verdichtet die (schwachen) Informationen sind, die auf das potenzielle Risiko der Lufthansa Group beziehungsweise der jeweiligen Gesellschaft hinweisen. Die Einstufungen sind der Abbildung ↗ **G24 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken** zu entnehmen.

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

Zur Wesentlichkeitsbeurteilung der qualitativen und quantitativen Einzelrisiken werden diese in A-, B-, C-, D- oder sonstige Risiken klassifiziert. Als wesentlich gemäß DRS 20 gelten für die Lufthansa Group alle quantitativen A-Risiken und B-Risiken sowie alle qualitativen A-Risiken und B-Risiken, die mindestens dem Bedeutungsgrad „wesentlich“ und der Ausprägungsform „hoch“ entsprechen. ↗ **G24 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken.**

Risiken der Lufthansa Group, die dieses Wesentlichkeitskriterium erfüllen, werden im Abschnitt ↗ **Risiken in der Einzelbetrachtung, S. 80 ff.,** tabellarisch in der Reihenfolge ihrer Bedeutung für die Lufthansa Group dargestellt sowie im Folgenden detailliert beschrieben. Teilweise werden gleichartige Risiken im Vergleich zur internen Steuerung stärker aggregiert dargestellt. Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die beschriebenen Risiken in unterschiedlichem Ausmaß auf sämtliche Geschäftsfelder der Lufthansa Group.

G24 LUFTHANSA RISIKOBEWERTUNG FÜR QUALITATIVE UND QUANTITATIVE RISIKEN



Darstellung der Risikotragfähigkeit

Das Risikomanagement der Lufthansa Group beinhaltet ein Konzept zur Risikotragfähigkeitsermittlung. In diesem wird eine Risikotragfähigkeitskennzahl auf Basis der Liquidität den aggregierten Top-Risiken gegenübergestellt, um sicherzustellen, dass ausreichende Mittel zur Risikodeckung zur Verfügung stehen. Die quantitativen Top-Risiken werden dafür gewichtet und auf Basis des Risikowerts aggregiert, zusätzlich werden die qualitativen Top-Risiken ebenso in das Modell überführt und in der Aggregation bewertet. Diese Darstellung ist Bestandteil der quartalsweisen Berichterstattung an den Vorstand. Dieses Vorgehen erfüllt die Anforderungen des IDW PS340 n. F.

Berücksichtigung des Finanzmarktintegritätsstärkungsgesetzes (FISG)

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

Berücksichtigung des CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetzes im Risikomanagement

Gemäß dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) umfasst das Konzern-Risikomanagement der Lufthansa Group auch CSR-relevante Aspekte (Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelange, Menschenrechte, die Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie die Lieferkette) und deren Risiken für externe Stakeholder. Eine Überführung der Risiken in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung erfolgt gemäß CSR-RUG, sofern Risiken schwerwiegende negative Auswirkungen auf die Gesellschaft haben und ihr Eintritt sehr wahrscheinlich ist. 2022 erfolgte eine Aktualisierung der CSR-Inhalte mit ihren mitigierenden Instrumenten und Maßnahmen. Wie im Vorjahr gibt es keine CSR-Risiken von so hoher Wesentlichkeit, dass sie in die Einzelbetrachtung aufgenommen wurden.

Internes Kontrollsystem zur Überwachung des Risikomanagement-Prozesses

Der Risikomanagement-Prozess der Lufthansa Group wird durch ein Internes Kontrollsystem (IKS) überwacht. Hierbei wird die Wirksamkeit der Kontrollmaßnahmen wesentlicher Risiken im Rahmen des IKS der Lufthansa Group systematisch überprüft. Die Auswahl der relevanten Risiken erfolgt jährlich. Die Prüfung beinhaltet die Bewertung des Aufbaus und der Funktionsfähigkeit des IKS. Die Berichterstattung über die Prüfungsergebnisse ist Bestandteil des Berichts über die Wirksamkeit des IKS an die jeweiligen Aufsichtsgremien der Gesellschaften beziehungsweise gesellschaftsübergreifend an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG.

CHANCEN IN DER EINZELBETRACHTUNG

Mitarbeitende und Management der Lufthansa Group identifizieren Chancen im Rahmen der etablierten Prozesse und kontinuierlicher Marktbeobachtungen. Darüber hinaus ist das Chancenmanagement integraler Bestandteil der jährlichen Strategie- und Planungsprozesse.

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

Als Chance im Sinne dieses Berichts werden mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse verstanden, die zu einer für das Unternehmen positiven Abweichung von der Planung führen können.

Gesamtwirtschaftliche Chancen

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für das Jahr 2023 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im ↗ **Prognosebericht, S. 149 ff.,** entsprechen. So rechnet die Lufthansa Group auf Basis der Prognosen von Global Insight für das Jahr 2023 mit einem Wachstum der Weltwirtschaft um 1,9 %. Sollte sich die Weltwirtschaft besser als prognostiziert entwickeln, wird dies den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group voraussichtlich positiv beeinflussen. Zukünftige Umsatzerlöse und Ergebnisse der Lufthansa Group könnten in diesen Fällen die aktuelle Prognose übertreffen. Als global agierendes Unternehmen kann die Lufthansa Group auch von positiven Entwicklungen außerhalb der eigenen Heimatmärkte profitieren.

Chancen, die über den konkreten planerischen Ansatz der Lufthansa Group für die kommenden Jahre hinausgehen, könnten sich aus einer schnelleren Erholung der Weltwirtschaft nach der Corona-Pandemie sowie einer raschen Beendigung des Ukraine-Kriegs und der damit verbundenen Beschränkungen des internationalen Luftverkehrs ergeben. Daraus könnte eine stärkere Nachfrage nach Flugreisen und Frachtkapazitäten resultieren.

Auch die infolge des Ukraine-Kriegs eingetretenen Verwerfungen insbesondere an den Energiemärkten, mit teilweise drastischen Preissteigerungen und ihren Auswirkungen auf globale Lieferketten belasten weite Teile der Wirtschaft und Konsument:innen. Eine Beruhigung der Märkte könnte sich für die Lufthansa Group positiv auf die Kosten- und Nachfragesituation auswirken.

Anhaltende Konjunkturstützungsmaßnahmen in den wichtigsten Volkswirtschaften der Welt könnten darüber hinaus zu einer weiteren Belebung der Nachfrage und somit zu höheren Erlösen für die Lufthansa Group führen.

Branchenspezifische Chancen

Markt- und Wettbewerbsentwicklung

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

Eine bessere Marktentwicklung als prognostiziert, beispielsweise durch eine schnellere Rückkehr der Nachfrage nach Geschäftsreisen oder eine schnellere Erholung der Nachfrage nach Langstreckenflügen, stellt eine zusätzliche Chance für das Unternehmen dar und könnte zu einer besseren Erlösentwicklung führen. Voraussetzung dafür ist, dass die angebotene Kapazität nicht stärker steigt als die Nachfrage, beispielsweise durch eine Reaktivierung von Flugzeugen, die aufgrund der Krise temporär stillgelegt worden waren.

Marktkonsolidierung

Im fragmentierten europäischen Airline-Sektor war in den Jahren vor der Corona-Pandemie ein Konsolidierungstrend zu beobachten, der durch die Pandemie und deren Auswirkungen auf die finanzielle Situation fast aller Airlines unterbrochen wurde.

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

Unternehmensspezifische Chancen

Restrukturierungsprogramm
Die Lufthansa Group richtet sich auf das krisenbedingt veränderte Marktumfeld aus. Unter anderem sollen durch Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen die Voraussetzungen für die dauerhafte Erwirtschaftung angemessener Gewinne geschaffen werden.

Zusätzliche Chancen bestehen für die Lufthansa Group darin, dass die implementierten Maßnahmen erfolgreicher als geplant verlaufen und zusätzliche Maßnahmen mit positivem Ergebniseffekt identifiziert und umgesetzt werden. In beiden Fällen könnte sich das Konzernergebnis insgesamt besser als prognostiziert entwickeln. ↗ **Nichterreichung unterstellter Verbesserung im Rahmen des Restrukturierungsprogramms, S. 83.**

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

Für die Lufthansa Group bieten sich weitere Chancen, wenn die Optimierung der Konzernflotte aufgrund von günstigen Beschaffungsopportunitäten und der Auflösung von Engpässen in den Lieferketten schneller als erwartet umgesetzt und so der positive Ergebniseffekt früher realisiert werden kann.

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

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

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

Digitalisierung und technische Innovationen
Die konsequente Ausnutzung von Innovations- und Digitalisierungspotenzialen ist von hoher Bedeutung, um zukünftig in einem Marktumfeld bestehen zu können, das durch gesteigerte Kundenerwartungen an digitale Services sowie Effizienzdruck im Wettbewerb bestimmt ist. Über die Planung hinausgehende Effizienzgewinne, Kosteneinsparungen und Mehrerlöse durch Innovationen und Digitalisierungsmaßnahmen stellen eine Chance dar.

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

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

Durch das besondere Engagement der Lufthansa Group im Bereich Nachhaltigkeit, das auch durch ein überdurchschnittliches Abschneiden in den wichtigsten CSR-Ratings bestätigt wurde, ergeben sich für das Unternehmen Chancen in mehreren Bereichen, da Nachhaltigkeitsaspekte sowohl für Kund:innen als auch am Kapitalmarkt eine zunehmend wichtige Rolle spielen. So könnte die zunehmende Relevanz der Thematik bei Investitionsentscheidungen dazu führen, dass die Lufthansa Group im Vergleich zu weniger engagierten Unternehmen günstigere Finanzierungskonditionen realisieren kann.

Auf der Kundenseite ergeben sich zusätzliche Chancen, da nachhaltigkeitsorientierte Kund:innen die Lufthansa Group anderen Wettbewerbern aufgrund ihres Engagements und der Möglichkeit der CO_2-Kompensation vorziehen könnten. Die Bedienung der Nachfrage nach zertifizierbarer Kompensation spielt vor allem im Segment der Geschäftsreisenden und in der Luftfracht eine zunehmend wichtige Rolle. Hier bietet die Vorreiterrolle der Lufthansa Group besondere Chancen.

Chancen aus regulatorischen Rahmenbedingungen

Politische Entscheidungen auf nationaler und europäischer Ebene beeinflussen die internationale Luftfahrtbranche und damit auch die Lufthansa Group unverändert stark. Chancen aus der Verbesserung regulatorischer Rahmenbedingungen könnten sich für die Airlines der Lufthansa Group aus einer beschleunigten Umsetzung des „Single European Sky"-Projekts zur Harmonisierung der europäischen Flugsicherung ergeben. Neben der Reduktion der Flugsicherungskosten

führt die Umsetzung des Projekts zu deutlich kürzeren Flugrouten innerhalb Europas und damit zu Einsparungen bei Treibstoffverbrauch und Emissionen. ↗ **Rechtliche und regulatorische Einflussfaktoren, S. 33.**

Darüber hinaus könnte die Lockerung der verbliebenen coronabedingten Reiseeinschränkungen zu einer Steigerung der Nachfrage nach Flugreisen führen und damit für das Unternehmen zu einem besseren Geschäftsverlauf als geplant beitragen. Besonders die Öffnung Chinas könnte sich insgesamt positiv auf die Erlösentwicklung auswirken.

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

Finanzwirtschaftliche Chancen

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

Da die Entwicklung der Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen wesentliche Risiken gemäß dem Risikomanagement-System der Lufthansa Group darstellen, finden sich die Erläuterungen hierzu im Kapitel ↗ **Finanzwirtschaftliche Risiken, S. 88 f.**

RISIKEN IN DER EINZELBETRACHTUNG

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

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Unsichere wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Prognose der Lufthansa Group für das Jahr 2023 basiert auf der Erwartung, dass die künftigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Branchenentwicklungen der Darstellung im ↗ **Prognosebericht, S. 149 ff.,** entsprechen. Sollte sich die Weltwirtschaft schlechter als prognostiziert entwickeln, wird dies die Geschäftsentwicklung der Lufthansa Group voraussichtlich negativ beeinflussen.

T046 TOP-RISIKEN LUFTHANSA GROUP

	Bedeutungsgrad	Ausprägungsform	Veränderung zum Vorjahr	Erläuterung
Quantitative Risiken				
Treibstoffpreisänderungen	kritisch	sehr hoch	→	↗ S. 88 f.
Erlösrisiken	kritisch	sehr hoch	→	↗ S. 82
Risiko der Nichterreichung der Kosteneinsparungsziele	kritisch	sehr hoch	↑	↗ S. 83
Cyber- und IT-Risiken	kritisch	hoch	→	↗ S. 85 f.
Krisen, Krieg, politische Unruhen, Terroranschlag oder Naturkatastrophen	kritisch	hoch	↑	↗ S. 81 f.
Verstöße gegen Compliance-Anforderungen und Datenschutzvorschriften	kritisch	mittel	→	↗ S. 86
Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen	kritisch	sehr gering	→	↗ S. 89
Risiken aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb (inkl. Reputation)	wesentlich	sehr hoch	↑	↗ S. 82
Wechselkursänderungen	wesentlich	sehr hoch	→	↗ S. 89
Lieferantenrisiko	wesentlich	hoch	↑	↗ S. 84
Kontrahentenrisiko	wesentlich	sehr gering	↑	↗ S. 89
Qualitative Risiken				
Pandemische Erkrankungen	kritisch	hoch	→	↗ S. 82
Flugbetriebsrisiken (mit Risiken der Informationssicherheit)	kritisch	gering	→	↗ S. 84 f.
Regulative Risiken, die aus dem Klimawandel resultieren	wesentlich	sehr hoch	→	↗ S. 87 f.
Personalrisiken	wesentlich	sehr hoch	↑	↗ S. 83 f.
Strategische Flottendimensionierung	wesentlich	hoch	→	↗ S. 84
Verschärfung der Lärmgesetzgebung	wesentlich	hoch	→	↗ S. 88
Digitale Transformation – Markteintritt neuer Wettbewerber (Lufthansa Technik)[1]	kritisch	mittel	→	↗ S. 83
Verletzung von Hygiene- und Lebensmittelsicherheitsstandards (Catering)[1]	kritisch	gering	→	↗ S. 85

[1] Risikobewertung auf Geschäftsfeldebene.

Risiken mit potenzieller Auswirkung auf das weltweite Wachstum und damit den Absatz der Lufthansa Group entstehen insbesondere aus dem weiteren Verlauf der globalen Corona-Pandemie, dem Krieg in der Ukraine, einer möglichen weltweiten Rezession, einer längerfristig hohen Inflation, dem Energiewandel hin zu erneuerbaren Energien und den damit verbundenen staatlichen Auflagen sowie gestörten Lieferketten.

Krisen, Kriege, politische Unruhen und Naturkatastrophen
Die Sicherheitslage aufgrund des Ukraine-Kriegs, die weiterhin kritische Sicherheitslage in Nahost und Nordafrika sowie das latente Risiko terroristischer Eingriffe in den Luftverkehr und dessen Infrastruktur auch in Deutschland können konkrete Auswirkungen auf Geschäftsaktivitäten sowie die Sicherheit von Flugbetrieb, Kund:innen und Mitarbeitenden der Lufthansa Group haben.

Darüber hinaus erhöht die Corona-Pandemie unter anderem das Risiko eines Mitarbeitermangels sowie finanzieller Engpässe an Flughäfen, was sich auch zulasten der Qualität von Sicherheitsmaßnahmen auswirken kann. Dies trifft vor allem auf Staaten zu, die auch schon vor der Pandemie Defizite im Bereich der Luftsicherheit aufgewiesen haben. Identifizierte Mängel werden durch zusätzliche Maßnahmen der Lufthansa Group mitigiert.

Der Ukraine-Krieg und dadurch ausgelöste Sanktionen, inklusive eventueller Gegenmaßnahmen, können Auswirkungen auf die Entwicklung der Weltwirtschaft, einen weiteren Anstieg der Preise wichtiger Energieträger wie Öl und Gas sowie anderer Ressourcen haben. Eine Destabilisierung der Region sowie anhaltende Spannungen zwischen Russland und den Staaten der NATO beziehungsweise der EU können auch mittel- und langfristig zu Belastungen führen.

Potenzieller finanzieller Schaden kann durch Primäreffekte wie den Ausfall einzelner Zielgebiete, aber auch durch signifikante Sekundäreffekte wie einen Passagierrückgang, höhere Versicherungsprämien, Mehraufwand für Treibstoff wegen Luftraumsperrungen, höhere Kosten durch Verknappung der Energie- und Rohstoffversorgung oder höhere gesetzliche Sicherheitsanforderungen entstehen.

Eine mögliche weitere Eskalation des Ukraine-Kriegs könnte Auswirkungen auf den Versicherungsschutz von Fluggesellschaften weltweit haben. Insbesondere droht der sofortige Ausschluss des Versicherungsschutzes bei direkten Kriegshandlungen zwischen Beteiligten der Staaten Russland, USA, China, Großbritannien, Frankreich sowie auch bei den Bündnisfall auslösenden Ereignissen nach Art. 5 des Nato-Vertrags. Um diesem Risiko zu begegnen und um die Fortführung der Flugbetriebe sicherzustellen, sind die Gesellschaften der Lufthansa Group in Gesprächen mit den Regierungen und Luftfahrtbehörden in den jeweiligen Heimatmärkten.

Der zivile Luftverkehr bleibt aufgrund seiner hohen Symbolwirkung weiterhin potenzielles Ziel terroristischer Aktionen. Zudem besteht ein aufgrund geopolitischer Entwicklungen steigendes Risiko von Sabotageakten im Bereich Verkehrsinfrastruktur und Kritische Infrastruktur (KRITIS) durch staatlich gesteuerte oder unterstützte Akteure. Militärisch ausgetragene Konflikte zwischen Staaten stellen ein hohes Risiko dar, insbesondere wenn diese kurzfristig und außerhalb klar umrissener Grenzen stattfinden. Flüge über Krisengebiete erfordern weiterhin umfassende Maßnahmen zur Risikobewertung und -steuerung, da es eine Bedrohung des zivilen Luftverkehrs durch komplexe Flugabwehrsysteme, insbesondere in den Händen nichtstaatlicher Akteure, gibt und erhöhte Militäraktivitäten Nutzung und Koordination des Luftraums erschweren. Die Anforderungen an die Sicherheitsorganisationen international operierender Unternehmen steigen stetig angesichts des politischen Umfelds und fortlaufend neuer technischer Entwicklungen. In diesem Kontext sind die verstärkte Verfügbarkeit und Nutzung von unbemannten und zum Teil bewaffneten Luftfahrtsystemen (Drohnen) sowie die sich daraus ergebenden vielfältigen Herausforderungen besonders hervorzuheben. Zunehmende Sicherheitsauflagen infolge erhöhter Gefährdungen, aber auch Verschärfungen der weltweiten Einreisebestimmungen für Passagiere können zu weiteren Einschränkungen im internationalen Luftverkehr und damit zu Belastungen der Luftverkehrswirtschaft führen. Aufgrund der weiterhin andauernden Corona-Pandemie ist mit einem negativen Effekt auf die Gesamtsicherheitslage und staatliche Stabilität zu rechnen. Neben einer Verschärfung beziehungsweise Beschleunigung bereits bestehender Konflikte wächst gleichzeitig der Druck auf interne Ressourcen und etablierte Konfliktlösungsmechanismen.

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

Für die Bewertung sicherheitsrelevanter Ereignisse im Kontext regionaler Rahmenbedingungen wird ein Qualitätsmanagement-System genutzt, das der kontinuierlichen Bewertung lokaler Sicherheitsverfahren für den laufenden Betrieb und bei Neuanflügen dient. Im Rahmen risikobasierter Audits werden diese Standorte regelmäßig auf Luftsicherheits- und Länderrisiken vor Ort überprüft, um die Konformität mit nationalen, europäischen und internationalen Luftsicherheitsgesetzen sowie den internen Sicherheitsstandards der Lufthansa Group zu gewährleisten. Hierbei werden auch etwaige indirekte Auswirkungen der Corona-Pandemie berücksichtigt. Falls notwendig, werden Defizite durch Zusatzmaßnahmen kompensiert, die alle relevanten Funktionsbereiche betreffen können. Zudem werden die Art der Wahrnehmung Deutschlands beziehungsweise der Schweiz, Österreichs,

Belgiens oder der Europäischen Union in bestimmten Regionen der Welt sowie das Profil der Lufthansa Group im Vergleich zu anderen, besonders gefährdeten westlichen Luftfahrtunternehmen in der Auswahl von Infrastruktur und Prozessen im Ausland berücksichtigt.

Pandemische Erkrankungen
Weltweit bestehen Risiken durch die Übertragung von Infektionserregern vom Tier zum Menschen, von Mensch zu Mensch sowie auf anderen Wegen. Durch epidemische, pandemische oder sonstige Ausbreitungsmuster wie Bioterrorismus drohen hohe Krankheitsraten in verschiedenen Ländern, Regionen oder Kontinenten. Dies kann kurz-, mittel- und langfristig dazu führen, dass das Fluggastaufkommen im Luftverkehr aus Angst vor Ansteckung drastisch sinkt, wie vor allem im Jahr 2020 aufgrund der pandemischen Ausbreitung des Coronavirus in dramatischer Ausprägung erkennbar war. Ferner ist es möglich, dass Mitarbeitende aus Angst vor einer Ansteckung nicht bereit sind, in betroffene Länder zu fliegen, und dass Mitarbeitende vor Ort diese Länder verlassen wollen. Durch hohe Krankheitsraten der Mitarbeitenden kann der operative Betrieb gefährdet sein. Ebenso können behördliche Reiserestriktionen aus Angst vor der Einschleppung von Krankheitserregern zu operativen Einschränkungen führen.

Die Lufthansa Group prüft permanent Informationen der Weltgesundheitsorganisation (WHO), des amerikanischen und europäischen Centers of Disease Control, des deutschen Robert-Koch-Instituts und weiterer Institutionen, um epidemische oder pandemische Gefährdungen bestmöglich frühzeitig aufdecken zu können. Hierzu stehen eigene, speziell geschulte Mitarbeitende zur Verfügung, die verschiedene Frühwarnsysteme nutzen. Mitarbeitende werden intensiv informiert, Risikogruppen erhalten persönliche Schutzausrüstung und in der gesamten Lufthansa Group werden jährlich präventive Impfkampagnen gegen Influenza angeboten. Fluggäste werden durch ein situationsangepasstes Schutzkonzept, das auf dem Pandemieplan der Lufthansa Group basiert, bestmöglich vor Ansteckung bewahrt.

Mittlerweile ist die gesundheitliche Gefährdung für die Kund:innen und Mitarbeitenden durch die zunehmende Bevölkerungsimmunität deutlich reduziert worden. Es besteht weiterhin das Risiko, dass durch ein Auftreten von neuen Virusvarianten, die der bestehenden Bevölkerungsimmunität ausweichen und erneut schwere Krankheitsverläufe hervorrufen, zusätzliche wirtschaftliche Einbußen in bedeutendem Umfang entstehen. Ebenso besteht die konkrete Gefahr, dass der Pandemieverlauf in China mit einer breiten Durchseuchung der Bevölkerung in den nächsten Monaten Einfluss auf das Chinageschäft der Lufthansa Group haben wird.

Branchenspezifische Risiken

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

Erlösrisiken
Für die gesamte Lufthansa Group bestehen Erlösrisiken. Unverändert besteht ein hohes Maß an Unsicherheit im Hinblick auf die zukünftige Marktentwicklung. Neben einem potenziell wieder aufkommenden stärkeren Infektionsgeschehen in einzelnen Ländern beeinflussen insbesondere die stark gestiegene Inflation infolge hoher Energiepreise und das daraus gegebenenfalls resultierende geringere Wirtschaftswachstum die zukünftige Nachfrage- und Buchungsentwicklung. Diese Entwicklungen erschweren die Prognostizierbarkeit der Erlösentwicklung enorm und erhöhen das Risiko. Die Entwicklung von Buchungen und Erlösen wird deshalb kontinuierlich beobachtet. Neben den zuvor genannten Faktoren können Risiken unverändert aus Preisschwankungen, Überkapazitäten, weiteren konjunkturellen Schwankungen, aktuellen Markt- und Wettbewerbsentwicklungen, möglichem veränderten Kundenverhalten aus Klimaschutzgründen, geopolitischen Einflüssen sowie unvorhersehbaren global wirkenden Ereignissen resultieren. Diesen wird kurzfristig insbesondere über eine Anpassung der Kapazität begegnet. Darüber hinaus werden Vertriebs-, Produkt- und Kostensenkungsmaßnahmen umgesetzt. Langfristig sollen die Stückkostenpositionen insbesondere durch kontinuierliche Effizienzsteigerungen und als Ergebnis geschäftsfeldspezifischer Umstrukturierungsprojekte konsequent und nachhaltig verbessert werden.

Risiken aus Unregelmäßigkeiten im Flugbetrieb
In vielen Gewerken, die für einen reibungslosen Ablauf des internationalen Luftverkehrs notwendig sind (unter anderem Sicherheitskontrollen, Bodenverkehrsdienste, Abfertigung, Flugsicherung), konnten die im Sommer 2022 deutlich gewordenen Personalengpässe noch nicht vollständig überwunden werden. Dies kann zu Flugverspätungen und zu Flugstreichungen führen. Damit sind insbesondere für die durchführenden Fluggesellschaften Risiken verbunden, die von Reputationsschädigung bis hin zu steigenden Kosten für Entschädigung und Unterstützung betroffener Passagiere reichen. Zur weiteren Verbesserung der operativen Prozesse werden daher zahlreiche Maßnahmen im Dialog mit Dienstleistern und Systempartnern umgesetzt sowie die eigenen Kapazitäten durch Rekrutierung zusätzlicher Mitarbeitenden erhöht.

Risiken durch digitale Transformation und Markteintritt neuer Wettbewerber im Geschäftsfeld Lufthansa Technik
Die Marktposition der Original Equipment Manufacturer (OEM) führt insbesondere bei neuen Flugzeugmustern zu wachsenden Markteintrittsbarrieren für unabhängige Anbieter von flugzeugbezogenen Maintenance, Repair und Overhaul (MRO)-Leistungen und erschwert den Zugang zu Lizenzen und geistigem Eigentum. OEM werden den sich dadurch ergebenden Wettbewerbsvorteil auf dem Aftermarket nutzen, um reduziertes Neugeschäft und hohe Entwicklungskosten zu kompensieren. Eine zentrale Herausforderung als MRO-Anbieter ist es, die Marktposition in diesem Umfeld weiter auszubauen beziehungsweise zu halten. Lufthansa Technik nutzt vertragliche Strukturen und gute partnerschaftliche Beziehungen mit den OEM, um weiterhin wettbewerbsfähige Einkaufskonditionen und Lizenzen für relevante Technologien sicherzustellen. Digitale Plattformen und Produktangebote in der Planung, Steuerung und Vergabe der physischen MRO-Durchführung haben sich weiter etabliert und verändern die klassische Vertrags- und Kundenbeziehung zwischen dem MRO-Anbieter und der Airline. Neue Wettbewerber sowie etablierte Industrieteilnehmer versuchen, mit datenbasierten Leistungen und digitalen Fähigkeiten den Markt zu verändern. Lufthansa Technik ist mit einem erweiterten digitalen MRO- und Technical Operations-Angebot (AVIATAR, AMOS, Flydocs) auch in diesem strategisch wichtigen Feld breit aufgestellt und bei Airline-Kunden etabliert.

Unternehmensspezifische Risiken

Nichterreichung unterstellter Verbesserung im Rahmen des Restrukturierungsprogramms
Die Lufthansa Group strebt im Rahmen ihres Restrukturierungsprogramms in allen Business Units deutliche Verbesserungen der Kostenbasis, Produktivität und Effizienz an. Die identifizierten Maßnahmen fließen in die Planungen der Business Units ein, werden im Rahmen des Planungsprozesses intensiv diskutiert und von allen Business Units in ein konzerneinheitliches Nachverfolgungssystem eingetragen. Im Rahmen monatlicher Performance-Dialoge mit jeder Business Unit wird der aktuelle Umfang von Maßnahmen sowie der Fortschritt bei der Umsetzung diskutiert. Darüber hinaus wird der Fortschritt pro Business Unit konzernübergreifend mit dem Vorstand erörtert. Trotzdem kann im Rahmen der Umsetzung erkennbar werden, dass die erwarteten Effekte nicht vollständig oder nur später erreicht werden können als anfänglich angenommen. Zudem besteht die Möglichkeit, dass nicht ausreichend zusätzliche Potenziale in einem Jahr identifiziert werden können und so die vereinbarten Ziele nicht vollständig erreicht werden. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, werden monatlich die identifizierten Maßnahmenvolumina den gesetzten Zielen gegenübergestellt. Durch die stark angestiegene Inflationsrate mit den sich daraus ergebenden Steigerungen von Personal- und Materialkosten besteht das Risiko eines über den bisherigen Erwartungen liegenden Gegenläufers zu der erreichten Kostensenkung und Produktivitätssteigerung.

Personal

ARBEITSKÄMPFE
Das Streikrisiko bleibt aufgrund offener Tarifverträge im Konzern grundsätzlich bestehen. Hervorzuheben ist hier der Flugbetrieb von Eurowings Deutschland mit bestreikbaren Forderungen im Bereich Cockpit und Kabine. Auch konnte mit der Vereinigung Cockpit für die Cockpitbeschäftigten der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Cargo AG kein neuer Vergütungs- und Manteltarifvertrag geschlossen, sondern mit der Vergütungserhöhung lediglich eine Friedenspflicht mit einer Laufzeit bis Ende Juni 2023 vereinbart werden. Ohne Einigung bis zu dem Zeitpunkt besteht diesbezüglich ein erneutes Streikrisiko.

Durch die Tarifeinigungen für die Flugbegleiter:innen der Deutschen Lufthansa AG und die tariflichen Bodenmitarbeitenden unter anderem der Deutschen Lufthansa AG, Lufthansa Technik AG und Lufthansa Cargo AG, mit einer Laufzeit bis Ende Dezember 2023, sowie mit den Abschlüssen für alle Mitarbeitenden von SWISS und Austrian Airlines reduziert sich das Streikrisiko jedoch merklich. Die Durchsetzung von gewerkschaftlichen Forderungen kann zu einer Steigerung der Personalkosten führen. Auch können Streiks zu Reputationsschäden und spürbaren wirtschaftlichen Belastungen für die Lufthansa Group führen.

KOOPERATION VON BETRIEBS- UND TARIFPARTNERN
Eine vertrauensvolle und effektive Zusammenarbeit mit der betrieblichen Mitbestimmung ist ein zentraler Faktor für den Erfolg des Unternehmens. Die Corona-Pandemie hat sowohl die flächendeckende Einführung von Kurzarbeit erforderlich gemacht als auch die Notwendigkeit organisatorischer Restrukturierungen nach sich gezogen, einen Personalabbau über einen Sozialplan eingeschlossen.

Diese Restrukturierungsmaßnahmen wurden im Verlauf der Jahre 2020 und 2021 (nach)verhandelt und die Kurzarbeit weitestgehend bis in das erste Quartal 2022 in Anspruch genommen. Nun liegt der Fokus wieder darauf, die Lufthansa Group wirtschaftlich erfolgreich aufzustellen, Mitarbeitende zu halten und neue Mitarbeitende insbesondere in den relevanten Heimatmärkten zu rekrutieren.

Zudem sind durch die Veränderungen des Markts durch beziehungsweise nach der Corona-Pandemie weitere Reorganisationsnotwendigkeiten (ohne Personalabbau) bei der Deutschen Lufthansa AG entstanden, die bis Ende des Jahres 2022 verhandelt wurden.

Unabhängig von den bereits erzielten Einigungen können insbesondere wegen der prognostizierten Inflationsentwicklung weitergehende Forderungen der Sozialpartner nicht ausgeschlossen werden. Zwischen den Tarifpartnern im Bereich Cockpit der Deutschen Lufthansa AG und der Lufthansa Cargo AG besteht das gemeinsame Verständnis, dass bis

zum 30. Juni 2023 Frieden auf tariflicher Ebene herrscht. Das Risiko von Konflikten besteht jedoch, wenn keine Anschlussvereinbarung für den Zeitraum nach dem 30. Juni 2023 abgeschlossen werden kann.

ENGAGEMENT DER MITARBEITENDEN

Die starke Nachfrage nach Flügen in der zweiten Jahreshälfte 2022 führte vor allem die operativen Bereiche der Lufthansa Group an die Belastungsgrenze. Kurzfristige Einsätze von zusätzlichem administrativen Personal im operativen Bereich konnten Belastungsspitzen entschärfen. Dennoch führte der starke Anstieg des Geschäfts in Teilen zu einer Überlastung des Personals, die sich negativ auf das noch leistbare Kundenerlebnis und auf die Zufriedenheit der Mitarbeitenden auswirkte. Als direkte Reaktion wurde im Sommer 2022 gezielt eine hohe Anzahl an Flügen gestrichen, um das Gesamtsystem zu entlasten. Krisenbedingt ausgesetzte Lohnsteigerungen wirkten sich ebenfalls negativ auf das Mitarbeiterengagement aus. Zusätzlich führte die Häufung von Restrukturierungs- und Transformationszwängen zu einem potenziellen Vertrauensverlust und Orientierungslosigkeit. Um das Engagement zu stärken und die Arbeitgeberattraktivität zu verbessern, wurden die Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeitende überarbeitet und die Zukunftsperspektiven deutlich verbessert. Zur Unterstützung von vermehrten Einstellungen neuer Mitarbeitender verstärkt die Lufthansa Group gezielt ihre Employer-Branding und HR-Marketingaktivitäten und setzt Verbesserungen im Recruiting und in der Employee Experience um. In diesem Sinne wurden verschiedene Ausbildungs-, Studien- und Traineeprogramme wieder aufgenommen und Talente in verschiedenen Gruppen gefördert und systematisch vernetzt. Schließlich wurden verschiedene Programme zur Fort- und Weiterbildung initiiert, um den Mitarbeitenden nach der Krise persönliche und fachliche Entwicklung zu ermöglichen.

PERSONALSTRUKTUR

Differenzen zwischen strategischem Mitarbeiterbedarf, vorhandenen Kompetenzen der Mitarbeitenden sowie deren jeweiliger Verteilung über die Gesellschaften innerhalb der Lufthansa Group stellen ein strukturelles Personalrisiko dar. Die Lufthansa Group wird im Jahr 2023 eine hohe Anzahl von neuen Mitarbeitenden rekrutieren. Sowohl das Administrieren der Rekrutierungsmaßnahmen als auch die fachliche Integration der neuen Mitarbeitenden stellt die Organisation vor eine große Herausforderung. Es besteht das Risiko von Frustration aufgrund von langen Rekrutierungsprozessen und ineffizienter Einarbeitung. Diesem Risiko begegnet die Lufthansa Group mit einer konzernweiten Task-Force „Recruiting“, strategischer Personalplanung, der Ausarbeitung eines Kompetenzmodells sowie der Stärkung des Employer Brandings und Recruitings.

Lieferantenrisiken

Die wirtschaftlichen Auswirkungen der aktuellen geopolitischen Lage und Störungen in Lieferketten betreffen auch Lieferanten der Lufthansa Group. Aufgrund von Faktoren wie beispielsweise einer Energiekrise, Rohmaterialmangel und Personalknappheit oder im Falle einer Insolvenz eines wichtigen Lieferanten besteht das Risiko, dass es zu Störungen der Versorgung mit Gütern und Leistungen kommt und somit die Geschäftskontinuität gefährdet ist. Darüber hinaus besteht das Risiko von signifikanten Preissteigerungen oder dass Ansprüche auf Serviceleistungen im Rahmen bestehender Instandhaltungsverträge, basierend auf bereits geleisteten Zahlungen, verloren gehen. Der Einkauf der Lufthansa Group identifiziert regelmäßig die für die Sicherstellung des Geschäftsbetriebs kritischen Lieferanten und bewertet das jeweils bestehende Risiko. Um dem Risiko einer Lieferunterbrechung oder einer Preiserhöhung rechtzeitig zu begegnen beziehungsweise dieses abzumildern, besteht ein regelmäßiger Austausch mit relevanten Lieferanten. Weiterhin werden gezielt geeignete Instrumente eingesetzt, wie zum Beispiel angepasste Zahlungsbedingungen, regelmäßige Vertragsüberprüfungen und die Implementierung eines Systems zur Visualisierung und Steuerung der Risiken einer möglichen Lieferkettenstörung.

Risiken aus der strategischen Flottendimensionierung

Über die strategische Dimensionierung der Konzernflotte wird die verfügbare Kapazität und damit auch ein großer Teil der Fixkosten sowie der zukünftigen Investitionen bestimmt. Aufgrund der genannten Risiken in der Nachfrage-, Wettbewerbs- und Kostenentwicklung besteht das Risiko einer Überdimensionierung, die nicht wirtschaftlich abgesetzt werden kann und somit zu einer Ergebnisverschlechterung führt.

Im Rahmen des jährlichen Strategie- und Planungsprozesses überprüft die Lufthansa Group regelmäßig die geplante Flottenentwicklung in den kommenden zehn Jahren und entscheidet über die Allokation der Flugzeuge auf die verschiedenen Fluggesellschaften des Konzerns und die Kapazität für die kommenden vier Jahre.

Bei Bedarf wird die Flottenplanung auch unterjährig überprüft und angepasst. Die Flotte kann durch den Verkauf und das Parken von Flugzeugen verkleinert werden. Ebenso können Flugzeugbestellungen storniert oder die Auslieferung in Verhandlungen mit Flugzeugherstellern verschoben sowie Lease-Verträge beendet werden.

Flugbetriebsrisiken

Die Fluggesellschaften der Lufthansa Group sind potenziellen Flug- und technischen Betriebsrisiken ausgesetzt.

Einerseits zählt dazu das Risiko, den Flugbetrieb aus technischen oder externen Gründen nicht regelmäßig abwickeln zu können. Andererseits zählt dazu das Flugunfallrisiko mit der Gefahr von Sach- und Personenschäden, unterteilt in Umweltfaktoren (zum Beispiel Wetter oder Vogelschlag), technische Faktoren (zum Beispiel Triebwerksausfälle), Organisationsfaktoren (zum Beispiel widersprüchliche Vorschriften) und den Faktor Mensch.

Die signifikante Ausweitung des Flugbetriebs im Nachgang der Pandemie wurde durch die Safety Management-Systeme der Lufthansa Group fortlaufend begleitet, um mögliche Risiken frühzeitig erkennen und, wo notwendig, Mitigationsmaßnahmen einleiten zu können.

Die Gesellschaften der Lufthansa Group forschen systematisch und vorausschauend nach solchen Bedrohungen, um durch geeignete Abwehrmaßnahmen das jeweilige Risiko zu steuern und das Flugsicherheitsniveau insgesamt weiter zu steigern. So wird beispielsweise jeder einzelne Flug einer Airline der Lufthansa Group anhand der in den Flugdatenschreibern (Black Box) aufgezeichneten Parameter routinemäßig analysiert, um frühzeitig auf Besonderheiten aufmerksam zu werden und diese beispielsweise im Rahmen von Schulungsmaßnahmen aufzugreifen. Auch andere Informationsquellen, zum Beispiel bekannt gewordene Unfälle und Gefahrensituationen weltweit, werden analysiert und die Ergebnisse gegebenenfalls in Abwehrmaßnahmen, wie beispielsweise Schulungen, integriert. Die Sicherheitsmanagement-Systeme werden laufend verbessert und weiterentwickelt.

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

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

Risiken aus der Verletzung von Hygiene- und Lebensmittelsicherheitsstandards (Catering)

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

Cyber- und Informationstechnologie-Risiken

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

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

Cyber-Angriffe haben weltweit zugenommen. Sie werden zunehmend professioneller, globaler und zahlreicher ausgeführt. Dies belegen Erfahrungen mit Sicherheitsvorfällen im Konzern ebenso wie der Austausch mit anderen Unternehmen und staatlichen Stellen. Gleichzeitig erhöht sich der Digitalisierungsgrad der Geschäftsprozesse in der Lufthansa Group, sodass die potenziellen Auswirkungen von Cyber-Angriffen sukzessive zunehmen. Cyber-Risiken stellen daher für die Lufthansa Group ein immer größeres Risikopotenzial dar.

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

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

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

Risiken aus Verstößen gegen Datenschutzvorschriften

Die Wahrung der Persönlichkeitsrechte ihrer Kund:innen, Mitarbeitenden, Aktionär:innen und Lieferanten ist schon immer ein wichtiges und selbstverständliches Anliegen der Lufthansa Group gewesen. Um die Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) zu erfüllen, haben sich alle Konzerngesellschaften im Geltungsbereich der DSGVO durch entsprechende Governance-Strukturen und -Prozesse nach den Vorgaben des Konzern-Datenschutzes darauf eingestellt, potenzielle Risiken durch Verstöße gegen die umfangreichen gesetzlichen Vorgaben zu erkennen und zu steuern. Regelmäßig machen Kund:innen von ihrem Recht auf Auskunft und Löschung von Daten Gebrauch. Darüber hinaus werden auch Risiken berücksichtigt, die sich aus ausländischen Vorschriften ergeben.

Compliance-Risiken

Compliance beschreibt die Einhaltung rechtlich verbindlicher Vorgaben und soll für rechtmäßiges Verhalten des Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeitenden sorgen. Die Wirksamkeit und Effektivität des Compliance-Programms sind daher von zentraler Bedeutung für die Lufthansa Group. **https://investor-relations.lufthansagroup.com/de/corporate-governance.html.**

Die Lufthansa Group ist in einer Vielzahl von Ländern aktiv und unterliegt entsprechend verschiedenen Rechtsnormen und Rechtsprechungen mit teilweise divergierenden und schwer zu interpretierenden rechtlichen Regelungen, unter anderem im Korruptionsstrafrecht. Darüber hinaus sind sämtliche Tätigkeiten nicht nur an den hiesigen Strafgesetzen, dem im Vertriebsgebiet geltenden Recht und den dortigen kulturellen Gepflogenheiten und Sozialkonventionen zu messen, sondern auch an extraterritorialen Vorgaben wie denen des US Foreign Corrupt Practices Act (FCPA) oder des UK Bribery Act. Verstöße werden streng verfolgt, können für die betroffenen Personen strafrechtliche Konsequenzen haben und stellen für das Unternehmen ein substanzielles Straf- beziehungsweise Bußgeldrisiko dar. Hinzu kämen ein schwer messbarer Reputationsschaden und deutliche Nachteile bei Bewerbungen um öffentliche Aufträge. Die Lufthansa Group hat Prozesse implementiert, die der Identifikation spezifischer Risiken im Bereich Compliance und insbesondere der Korruptionsprävention dienen sollen.

Die Lufthansa Group sieht sich auch wettbewerbs- und kartellrechtlichen Risiken ausgesetzt. Diese resultieren insbesondere daraus, dass die Lufthansa Group mitunter in stark von Oligopolen geprägten Märkten tätig ist, in einigen Märkten über eine starke Position verfügt, im Rahmen von Allianzen mit Wettbewerbern kooperiert und sich rechtliche Rahmenbedingungen ändern können. In einigen Geschäftsbereichen der Lufthansa Group sind außerdem die Mitarbeitenden von Lieferanten und Wettbewerbern sowie Kund:innen personenidentisch. Im Rahmen der Competition-Compliance adressiert die Lufthansa Group die Risiken kartellrechtswidrigen Verhaltens und schult die Leitungsorgane und Mitarbeitenden umfangreich.

Die Lufthansa Group und insbesondere die Deutsche Lufthansa AG als börsennotierte Aktiengesellschaft sehen sich ferner Risiken im Hinblick auf die Kapitalmarkt-Compliance ausgesetzt. Das Insiderhandelsverbot, das Verbot der Marktmanipulation, die Ad-hoc-Publizität sowie weitere kapitalmarktrechtliche Pflichten sind in der EU-Marktmissbrauchsverordnung (MAR) und zahlreichen weiteren nationalen und europäischen Vorschriften als unmittelbar in Deutschland geltendes Recht geregelt. Die Interpretation dieser neuen europäischen Regelungen insbesondere im Hinblick auf die Ad-hoc-Publizität sowie die Verwaltungspraxis sind jedoch weiterhin teilweise schwer einzuschätzen beziehungsweise in die Praxis umzusetzen. Die Lufthansa Group trifft zahlreiche organisatorische Vorkehrungen zur Einhaltung der Regelungen der MAR. Beispielsweise setzt sie eine spezielle Software zum Führen von Insiderlisten und zur Veröffentlichung etwaiger Ad-hoc-Mitteilungen ein und hält entsprechende Richtlinien, Informationsschreiben und Prozessbeschreibungen vor. Darüber hinaus führt das Corporate Compliance Office Web-Schulungen für die vom Insider- und Marktmissbrauchsrecht besonders betroffenen Mitarbeitergruppen durch. Sachverhalte im Zusammenhang mit der Ad-hoc-Publizität werden zudem mit dem Ad-hoc-Komitee unter Hinzuziehung externer Expert:innen abgestimmt.

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

Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren

Die Lufthansa Group ist Risiken aus Gerichts-, Verwaltungs- und Schiedsverfahren ausgesetzt, an denen sie aktuell beteiligt ist oder die sich in Zukunft ergeben könnten. Aufgrund der gegebenenfalls beeinträchtigenden Wirkung wird auf die Quantifizierung dieser Risiken gemäß DRS 20 Tz. 154 verzichtet. Es ist nicht auszuschließen, dass der Ausgang dieser Verfahren der Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group oder ihrer Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage erheblichen Schaden zufügen könnte. Für eventuelle finanzielle Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten wurden in angemessener Höhe Rückstellungen gebildet. Nähere Informationen zu

Rückstellungen für Prozesse und zu Eventualverbindlichkeiten sind im **Konzernanhang, Erläuterung 36, S. 218 ff., und Erläuterung 46, S. 251 ff.,** zu finden.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group eine Haftpflichtversicherung für die Abwehr unberechtigter sowie die Befriedigung berechtigter gegen sie gerichteter gesetzlicher Haftpflichtansprüche privatrechtlichen Inhalts in einer Höhe abgeschlossen, die das Management für angemessen und branchenüblich hält. Dieser Versicherungsschutz bewahrt die Lufthansa Group allerdings auch in solchen Fällen nicht vor etwaigen Reputationsschäden. Außerdem könnten auch aus solchen Rechtsstreitigkeiten und -verfahren Aufwendungen entstehen, die über die Versicherungssumme hinausgehen, nicht durch den Versicherungsschutz abgedeckt sind oder etwaige bereits gebildete Rückstellungen übersteigen. Schließlich kann – je nach Art und Umfang zukünftig eintretender Schäden – nicht gewährleistet werden, dass die Lufthansa Group auch künftig adäquaten Versicherungsschutz zu wirtschaftlich angemessenen Bedingungen erhalten wird.

Ryanair hat gegen die Beihilfeentscheidungen, mit denen die Europäische Kommission die staatlichen Beihilfen in Form von Stabilisierungsmaßnahmen für Gesellschaften der Lufthansa Group genehmigt hat, Nichtigkeitsklage beim Gericht der Europäischen Union erhoben. Betroffen sind die staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen zugunsten der Deutschen Lufthansa AG, gegen die auch Condor eine Nichtigkeitsklage erhoben hat, sowie zugunsten der Austrian Airlines AG und der Brussels Airlines SA/NV. Die Lufthansa Group schätzt die Erfolgsaussichten der Klagen als gering ein. Sollten die Klagen gleichwohl Erfolg haben, würden die Beihilfeentscheidungen der Europäischen Kommission für nichtig erklärt. Die Lufthansa könnte gegen das Urteil Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof einlegen. Gegebenenfalls müssten die staatlichen Beihilfen zurückgezahlt werden, wobei die Deutsche Lufthansa AG, die Austrian Airlines AG sowie die Brussels Airlines SA/NV die ihnen jeweils gewährten Stabilisierungsmittel bereits vollständig zurückgeführt haben. Auch SWISS hat die ihr gewährten staatlich garantierten Darlehen bereits 2022 vollständig zurückgezahlt.

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

Risiken aus regulatorischen Rahmenbedingungen

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

Regulative Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel

Die EU-Kommission hat im Juli 2021 ihr Gesetzgebungspaket „Fit vor 55“ veröffentlicht, welches die Reduzierung von CO_2-Emissionen um 55 % im Vergleich zu 1990 gewährleisten soll. Die Luftfahrt ist insbesondere durch die Revision des Emissionshandelssystems (Emission Trading System – ETS), den Vorschlag zur Einführung einer Beimischungsquote für nachhaltige Flugtreibstoffe (Sustainable Aviation Fuels – SAF) sowie den Vorschlag zur Abschaffung der verpflichtenden Ausnahme für die Besteuerung und die Einführung einer einheitlichen Mindestbesteuerung für Flugtreibstoffe betroffen.

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

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

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

Perspektivisch fasst die Regulierung auch die sogenannte Nicht-CO_2-Klimawirkung des Luftverkehrs ins Auge, beispielsweise Kondensstreifenbildung und Stickstoff-Emissionen. Gegebenenfalls können betriebliche Maßnahmen die Klimawirkung mindern – allerdings haben diesbezügliche Untersuchungen gerade erst begonnen. Der Schwerpunkt der Regulierung bleibt daher bis auf Weiteres beim CO_2-Ausstoß. Neben weitreichenden Maßnahmen zur Begrenzung des CO_2-Ausstoßes, wie zum Beispiel der kontinuierlichen Erneuerung der Flotte und dem Ausbau freiwilliger CO_2-Kompensationsmöglichkeiten, bringt sich die Lufthansa Group – teilweise zusammen mit anderen europäischen Airlines, Flughäfen und Branchenverbänden – in die öffentliche Diskussion ein und ist bestrebt, wettbewerbsverzerrende Regulierungen proaktiv zu verhindern. ↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 93 ff.**

Verschärfung der Lärmgesetzgebung

Verschärfte Lärmvorschriften können bei Luftfahrtgesellschaften oder Flughäfen wirksam werden. Sie können zum Beispiel zu erhöhten Kosten durch die Nachrüstung von Flugzeugen oder dem Verbot gewisser Flugzeugtypen beziehungsweise zu höheren Entgelten oder erhöhtem Überwachungsaufwand führen. Auf europäischer Ebene ist die noch ausstehende Novelle der Umgebungslärmrichtlinie relevant. Auf Bundesebene wurden die Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes 2017 planmäßig überprüft. Eine Änderung des Gesetzes ist noch nicht erfolgt. Obwohl jüngste Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung keine signifikant veränderten Gesundheitsrisiken aufzeigen, hat sich die Belästigungsreaktion der Betroffenen sprunghaft verändert, auch bei stabiler akustischer Situation an den Flughäfen. Diesbezüglich ist weiteres Lobbying zur Verschärfung der Lärmgesetzgebung zu erwarten.

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

Die Lufthansa Group entwickelt durch eine gezielte Kommunikationsarbeit gemeinsam mit Verbänden und anderen Industrie-Stakeholdern abgestimmte Strategien. Im Rahmen von Forschungsprojekten beschäftigt sie sich mit Maßnahmen zum aktiven Schallschutz, ↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 93 ff.**, und beobachtet die Lärmwirkungsforschung intensiv.

Finanzwirtschaftliche Risiken

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

System des finanzwirtschaftlichen Risikomanagements für Treibstoffpreise, Devisenkurse und Zinsen

Finanz- und Rohstoffrisiken werden auf Basis interner Richtlinien systematisch und zentral für den gesamten Konzern gemanagt. Die dabei eingesetzten derivativen Finanzinstrumente zielen darauf ab, Grundgeschäfte abzusichern. Die Lufthansa Group arbeitet hierbei im Grundsatz mit Partnern zusammen, die mindestens über ein Investment Grade Rating analog der Bewertung „BBB“ der Agentur Standard & Poor's oder ein vergleichbares Langfrist-Rating verfügen. Alle Grund- und Sicherungsgeschäfte werden in Treasury-Systemen abgebildet, sodass sie jederzeit bewertet und überwacht werden können. Die Funktionen des Handels, der Abwicklung und des Finanzrisikocontrollings sind organisatorisch strikt voneinander getrennt. Die ausführenden Abteilungen und das Finanzrisikocontrolling stellen sicher, dass die Vorgaben der internen Richtlinien eingehalten werden. Darüber hinaus wird die aktuelle Sicherungspolitik laufend in bereichsübergreifenden Managementgremien erörtert. ↗ **Konzernanhang, Erläuterung 45, S. 235 ff.**

Treibstoffpreisänderungen

Der Rohölpreis lag im Geschäftsjahr 2022 im Durchschnitt 40 % höher als im Vorjahr. Gleichzeitig ist die Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin, der sogenannte Jet Fuel Crack, stark gestiegen. Während der Jet Fuel Crack 2021 im Jahresdurchschnitt bei 6,16 USD/bbl lag, betrug er im Jahr 2022 40,41 USD/bbl.

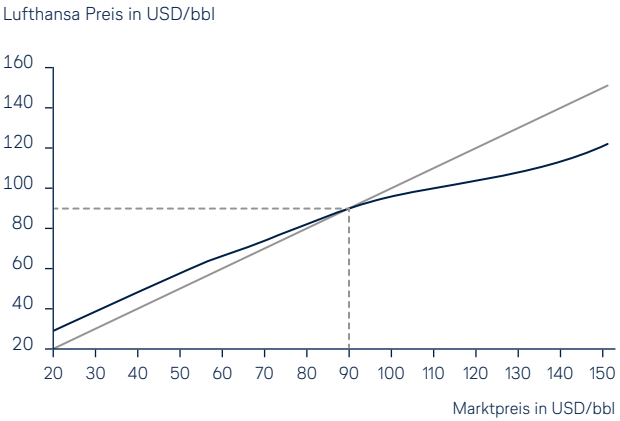
Der Treibstoffverbrauch der Lufthansa Group lag im Berichtsjahr bei 7,6 Mio. Tonnen Kerosin. Der Treibstoffaufwand stellte 2022 mit 7.601 Mio. EUR einen wesentlichen Kostenfaktor für die Lufthansa Group dar. Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können das Ergebnis erheblich beeinflussen. Eine Veränderung des Treibstoffpreises zum Jahresendkurs um +10 % (–10 %) im Jahr 2023 würde den Treibstoffaufwand der Lufthansa Group voraussichtlich um 543 Mio. EUR (–571 Mio. EUR) nach Sicherung erhöhen (senken). In dieser Szenario-Analyse sind keine Ticketpreisanpassungen nach Treibstoffpreisänderungen unterstellt.

Grundsätzlich setzt die Lufthansa Group eine regelbasierte Treibstoffpreissicherung mit einem Zeithorizont von bis zu 24 Monaten ein. Der Zielsicherungsgrad der Treibstoffpreissicherung betrug zum 31. Dezember 2022 75 %. Ziel ist es, die Schwankungen der Treibstoffpreise zu verringern. Bei der Treibstoffpreissicherung bedient sich die Lufthansa Group üblicher Finanzmarktinstrumente. Sicherungen erfolgen aus Gründen der Marktliquidität grundsätzlich mehrheitlich in Rohöl und mit Optionskombinationen. Dabei wird ein begrenzter Schutz vor einem Preisanstieg in Kauf genommen, um an einem eventuellen Preisverfall möglichst weitreichend

partizipieren zu können. Parallel wurden Terminsicherungen der Preisdifferenz zwischen Kerosin und Rohöl beziehungsweise Gasoil und Rohöl abgeschlossen. Die abgeschlossenen Instrumente führen nicht zu physischen Lieferungen, sondern werden durch Zahlungen ausgeglichen. Zum 31. Dezember 2022 bestanden für rund 62 % des voraussichtlichen konzernweiten Treibstoffbedarfs des Jahres 2023 Rohöl- und Kerosinpreissicherungen in Form von Optionen und unbedingten Termingeschäften. Cracksicherungen wurden zusätzlich für 39 % des Treibstoffbedarfs abgeschlossen. Für das Jahr 2024 bestanden zu diesem Zeitpunkt für rund 20 % des voraussichtlichen Treibstoffbedarfs Sicherungen. Da der Treibstoff in US-Dollar abgerechnet wird, können Schwankungen des Euro/US-Dollar-Wechselkurses den ausgewiesenen Treibstoffaufwand zusätzlich positiv oder negativ beeinflussen. Das US-Dollar-Exposure aus dem geplanten Treibstoffbedarf ist in der Währungssicherung berücksichtigt.

G25 GESICHERTER ÖLPREIS LUFTHANSA GROUP 2023 [1]

in USD/bbl (Stand 31.12.2022) – Marktpreis – Lufthansa Preis



[1] Unter Berücksichtigung nicht dem Hedging zugeordneter Treibstoffpreissicherungen.

Wechselkursänderungen

Fremdwährungsrisiken für die Lufthansa Group ergeben sich insbesondere aus internationalen Flugticketverkäufen und dem Einkauf von Treibstoff, Flugzeugen und Ersatzteilen. Alle Tochtergesellschaften melden grundsätzlich ihre geplanten Währungsexposures mit einem Zeithorizont von mindestens 24 Monaten. Auf Konzernebene wird eine aggregierte Nettoposition je Währung gebildet und so die Möglichkeit des „natural hedging“ genutzt. Für 18 Fremdwährungen werden Sicherungen abgeschlossen, weil ihr Exposure für die Lufthansa Group von besonderer Relevanz ist. Unter diesen Währungen ist der USD die einzige Währung, für die ein Nettobedarf besteht. Dieser Nettobedarf des Jahres 2023 in Höhe von 6,0 Mrd. USD war zum 31. Dezember 2022 zu 52 % gesichert. ↗ **Konzernanhang, Erläuterung 45, S. 235 ff.**

Kursverluste aus Kapitalanlagen beim Pensionsvermögen

Das Pensionsvermögen unterliegt Kursschwankungen an den internationalen Kapitalmärkten. Die breite Diversifizierung über viele Vermögensklassen (unter anderem Aktien- und Rentenanlagen weltweit) reduziert jedoch das Risiko der Kapitalanlagen insgesamt. Das Risiko signifikanter Kursverluste wird durch den Einsatz von Sicherungsmechanismen begrenzt. ↗ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 22 ff.**

Kontrahentenrisiken

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

Darüber hinaus ergeben sich aus den Geschäftsabschlüssen der normalen Geschäftstätigkeit der Gesellschaften weitere Forderungsausfallrisiken, deren Kontrahentenausfallrisiko basierend auf einer Risikobewertungsmethodik ebenfalls kontinuierlich eingeschätzt wird.

Die Lufthansa Group hat eine konzernweite integrierte Berichtssystematik mit dezidierten und im Bedarfsfall flexiblen Wertgrenzen implementiert, um die Risiken des Ausfalls von Kundenforderungen so gering wie möglich zu halten. Die Berichtszeiträume können im Bedarfsfall kurzfristig angepasst werden. Daten sind tagesaktuell verfügbar, und es sind kontrahentenindividuelle systemseitige Warnungen eingerichtet. Durch die konzernweite Transparenz können kurzfristig Chancen soweit möglich aus der Auf- und Verrechnung genutzt werden. Neben den Maßnahmen in den einzelnen Geschäftsfeldern wurde ein gruppenweites Credit Risk Committee implementiert, welches auf Basis des engen Monitorings im Vorfeld abgestimmte Präventivmaßnahmen wie zum Beispiel Einforderung von Sicherheiten, Geschäftslimitierung oder Vorkasse gegenüber einzelnen Kontrahenten beschließt. ↗ **Konzernanhang, Erläuterung 39, S. 222 ff.**

GESAMTAUSSAGE ZUR CHANCEN- UND RISIKOSITUATION

Nach der tiefgehenden Zäsur durch die Coronakrise für den Luftverkehr und damit für die Lufthansa Group war im Jahr 2022 eine deutlich über den bisherigen Prognosen liegende Erholung der Nachfrage zu beobachten. Erwartet wird nun, dass der globale Luftverkehr bereits 2024 wieder auf das Vorkrisenniveau zurückkehrt.

Die weltweite Unsicherheit hinsichtlich der Entwicklung der pandemischen Lage hat deutlich abgenommen. Gleichzeitig hat die Ausprägung anderer Risiken durch den Ausbruch des Ukraine-Kriegs, der dadurch ausgelösten stark ansteigenden Energiekosten sowie konjunktureller Risiken deutlich zugenommen. Nichtsdestotrotz konnte das Liquiditätsrisiko durch die deutlich über den Erwartungen liegende Geschäftsentwicklung sowie Eigen- und Fremdkapitalfinanzierungsmaßnahmen bei gleichzeitiger Rückführung der Stabilisie-

rungsmaßnahmen deutlich reduziert werden. Zudem wurde durch die Einführung und kontinuierliche Berichterstattung zur Risikotragfähigkeit ein weiteres Instrument zur vorausschauenden Identifikation und Steuerung von Liquiditätsrisiken eingeführt.

Weiterhin setzt die Lufthansa Group in diesem herausfordernden Umfeld auf ihre Fähigkeiten, Kapazitäten und Ressourcen, um sich flexibel an die sich ändernden Marktbedingungen anzupassen und damit auch Chancen für die langfristige Entwicklung des Unternehmens zu ergreifen.

Grundsätzlich bleibt der Vorstand von der Wirksamkeit des Chancen- und Risikomanagement-Systems überzeugt. Er strebt weiterhin ein ausgewogenes Verhältnis von Chancen und Risiken an. Im Kontext der erfolgreichen Kapitalerhöhung, weiterer Finanzierungsmaßnahmen am Kapitalmarkt sowie auf Basis der annähernd abgeschlossenen Maßnahmen des Restrukturierungsprogramms, des im Jahr 2022 erzielten positiven Konzernergebnisses und der in der Finanzplanung unterstellten Szenarien sieht der Vorstand den Fortbestand der Lufthansa Group weiterhin nicht gefährdet.

BESCHREIBUNG DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

Das interne Kontrollsystem (IKS) der Lufthansa Group umfasst alle Grundsätze, Verfahren und Maßnahmen, die die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit der wesentlichen Prozesse sowie die Einhaltung der maßgeblichen rechtlichen Vorschriften sicherstellen sollen. Es orientiert sich am COSO-Rahmenwerk (Committee of the Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Das Rahmenwerk definiert die Elemente eines Kontrollsystems und setzt den Maßstab für die Bewertung der Angemessenheit und Wirksamkeit des IKS.

Die Lufthansa Group verfügt über eine übergreifende, integrierte IKS- und Risikomanagement-Methodik mit standardisierten Verfahren, nach dem notwendige Kontrollen definiert, nach einheitlichen Vorgaben dokumentiert und regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und Angemessenheit überprüft werden.

Das IKS hat zum Ziel, die Zuverlässigkeit von betrieblichen Informationen, die Einhaltung von internen und externen Compliance Vorgaben und die Abwendung von finanziellen Schäden sicherzustellen.

Um dieses Ziel zu erreichen, setzt das Interne Kontrollsystem auf vier verschiedene Prinzipien:

Das Prinzip der Funktionstrennung besagt, dass vollziehende (zum Beispiel Abwicklung von Einkäufen), verbuchende (zum Beispiel Finanzbuchhaltung, Lagerbuchhaltung) und verwaltende (zum Beispiel Lagerverwaltung) Tätigkeiten, die innerhalb eines Unternehmensprozesses (zum Beispiel Einkaufsprozess verstanden als Prozess von der Bedarfsermittlung bis zum Zahlungsausgang) vorgenommen werden, nicht in einer Hand vereinigt sein sollen.

Das Prinzip der Kontrolle besagt, dass in einem gut funktionierenden Kontrollsystem Risiken, welche die IKS-Ziele gefährden, mittels prozessintegrierter und prozessunabhängiger Aktivitäten entgegengewirkt werden soll.

Das Prinzip der Mindestinformation besagt, dass für Mitarbeitende nur diejenigen Informationen verfügbar sein sollen, die sie für ihre Arbeit brauchen. Dies schließt auch die entsprechenden Sicherungsmaßnahmen bei IT-Systemen mit ein.

Das Prinzip der Transparenz besagt, dass für Prozesse Sollkonzepte etabliert sein müssen, die es einem Außenstehenden ermöglichen zu beurteilen, inwieweit Beteiligte diesem Sollkonzept entsprechend arbeiten. Gleichzeitig wird dadurch die Erwartungshaltung der Organisationsleitung definiert.

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

Zur Weiterentwicklung und Überwachung des IKS-Prozesses und um die Integration und Vereinheitlichung bestehender Kontrollaktivitäten im Einklang mit den rechtlichen und operativen Anforderungen weiter voranzutreiben, hat der Vorstand eine vom Head of Corporate Controlling geleitete Risikomanagement- und interne Kontrollorganisation etabliert.

Diese besteht aus einer Zentraleinheit, die als Prozesseigner für den IKS- und Risikomanagement-Prozess agiert und die methodische Kompetenz per Richtlinie auf die Organisation überträgt. Die jährliche Überprüfung des Geltungsbereichs der Richtlinie sichert ab, dass alle wesentlichen Komponenten im IKS betrachtet werden.

Jede Organisationseinheit im Geltungsbereich der IKS-Richtlinie wird zur Teilnahme am IKS-Prozess verpflichtet oder im umgekehrten Fall entpflichtet. Verpflichtete Gesellschaften haben einen IKS-Beauftragten und IKS-Koordinator bereitzustellen (dezentrale IKS-Einheit), um die Richtlinie in der Organisationseinheit umzusetzen und das IKS operativ zu betreiben. Die dezentrale IKS-Einheit ist dabei verpflichtet, in ihrem Verantwortungsbereich, basierend auf der konzernweit verpflichtenden Methodik, ein angemessenes und wirksames IKS zu implementieren.

Durch unterschiedliche Geschäftstätigkeit ist der Umfang der von jeder Einheit auszuführenden Tätigkeiten unterschiedlich. Er hängt unter anderem von der Wesentlichkeit der Einheit für den Konzernabschluss und den spezifischen Risiken, die mit dem jeweiligen Geschäftsfeld verbunden sind, ab.

Um eine realistische Aussage zur Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems auf Konzernebene zu erhalten, werden durch diese Organisation die methodische Weiterentwicklung und Implementierung in der Lufthansa Group sichergestellt.

Die Ergebnisse der Überwachungstätigkeiten werden jährlich zur Evaluierung der unternehmensweiten Risikosituation in den Vorstandssitzungen berichtet. Der Head of Corporate Controlling unterstützt den Vorstand bei der Durchführung und Überwachung des IKS und der Berichterstattung an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Die zentrale IKS-Einheit ist als prozessverantwortliche Einheit für die Überwachung und Koordination des gesamten Prozesses verantwortlich, um so ein angemessenes und wirksames IKS innerhalb der Lufthansa Group zu gewährleisten.

Der Geltungsbereich und die Aktualität des IKS-Systems sowie die Einhaltung des Umfangs der Überwachungstätigkeiten werden durch diesen Prozess abgesichert.

Der IKS-Regelprozess ist in einem IKS-Lifecycle abgebildet. Dieser besteht aus den unten dargestellten acht aufeinanderfolgenden beziehungswiese parallellaufenden Teilschritten:

- Scoping-Phase
- Abstimmung der Sollanforderungen
- Wartungsphase
- Wirksamkeitsprüfung
- Abstimmung der Prüfungsergebnisse
- Aktivitätenmonitoring
- Qualitätssicherung der Self Assessments
- IKS-Berichterstattung

Der IKS-Lifecycle ist vollständig in einem Governance Risk and Compliance IT Tool abgebildet.

Der Umfang des IKS wird über einen Themenkatalog definiert. Dieser enthält nicht nur rechnungslegungsbezogene Themen, sondern darüber hinaus auch weitergehende Prozesse und Themen aus allgemeinen Bereichen, wie beispielsweise Treasury, Steuern, IT, Compliance sowie operative Themen.

Neben den allgemeinen Anforderungen an ein IKS-relevantes Thema (zum Beispiel die Berücksichtigung der Risiken einer mangelhaften Aufbauorganisation oder Prozessdokumentation) ist je nach Bereich oder Kategorie die fachliche beziehungsweise inhaltliche Ergänzung durch die zentralen Konzernfunktionen oder Konzerngesellschaften notwendig.

Das IKS der Lufthansa Group beziehungsweise dessen beitragende Elemente sind regelmäßig Gegenstand von Prüfungsaktivitäten der internen Revision.

Diese erfolgen entweder im Rahmen des risikobasiert abgeleiteten jährlichen Prüfungsplans oder im Rahmen von unterjährig anberaumten Prüfungen auf Anfrage.

Weiterhin werden gemäß jährlichen Prüfungsplans für alle Themen aus dem IKS-Themenkatalog konzernweit verpflichtend IKS-Wirksamkeitsprüfungen durchgeführt. Diese Prüfungen werden überwiegend als Self Assessment sowie regelmäßig durch die interne Revision durchgeführt.

Die aufgrund von Wirksamkeitseinschränkungen identifizierten Feststellungen werden unter Angabe von Verantwortlichkeiten und Zielterminen als Aktivitäten dokumentiert. Für die Umsetzung sind die Gesellschaften verantwortlich. Diese Aktivitäten unterliegen einem Monitoring auf Gesellschafts- und Konzernebene.

Zur Erfüllung der rechtlichen Anforderungen nach § 107 Abs. 3 AktG erstellt die zentrale IKS Konzerneinheit jeweils im ersten Quartal des Folgejahres einen Bericht über die Wirksamkeit des IKS. Der Bericht informiert den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über die Ergebnisse der Wirksamkeitsprüfungen und offenen Aktivitäten der vorherigen Berichtsperiode.

Für die gesellschaftsinterne Berichterstattung innerhalb der Gesellschaften ist der IKS-Beauftragte der Gesellschaft zuständig. Dies erfolgt idealerweise im ersten Quartal des Folgejahres, kann aber gesellschaftsspezifisch variieren.

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

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

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

Die zentrale Konzernrevision der Deutschen Lufthansa AG und die dezentralen internen Revisionen der Delvag Versicherungs-AG und Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH sind mit prozessunabhängigen Prüfungstätigkeiten in das interne Überwachungssystem der Lufthansa Group eingebunden. Zusätzlich werden die für die Finanzberichterstattung relevanten Teile des Internen Kontrollsystems vom Abschlussprüfer im Rahmen eines risikoorientierten Prüfungsansatzes auf Wirksamkeit geprüft. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG überwacht auf Grundlage des § 107 Abs. 3 AktG die Wirksamkeit des Internen Kontroll- und Risikomanagement-Systems.

Ziel des Internen Kontrollsystems des Rechnungslegungsprozesses ist es, durch die Implementierung von Kontrollen hinreichende Sicherheit zu gewährleisten, dass trotz der identifizierten Risiken ein regelkonformer Jahres- und Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG erstellt wird.

Folgende präventive wie aufdeckende Kontrollen sind in den Rechnungslegungsprozess eingebettet:

- IT-gestützte und manuelle Abstimmungen,
- Funktionstrennung,
- Vier-Augen-Prinzip sowie
- Monitoring-Kontrollen.

Die Durchführung der operativen Prozesse des Rechnungswesens erfolgt lokal bei den Konzerngesellschaften beziehungsweise unter Nutzung konzerneigener und externer Shared Service Center. Die Gutachten für die Ermittlung der Pensionsrückstellungen werden von externen Dienstleistern erstellt.

Der Bereich Konzernbilanzierung ist fachlich für die Erstellung des Konzernabschlusses verantwortlich und formuliert verbindliche formale, inhaltliche und terminliche Vorgaben für die Konzerngesellschaften. Die regelmäßig aktualisierten Bilanzierungsrichtlinien der Lufthansa Group regeln entsprechend den Vorschriften zur Rechnungslegung nach den in der Europäischen Union anzuwendenden International Financial Reporting Standards (IFRS) die einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze für die in den Konzernabschluss der Lufthansa Group einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen. Für die Deutsche Lufthansa AG und andere inländische Konzerngesellschaften werden entsprechende Regelungen für die Bilanzierung der Einzelabschlüsse nach HGB in einer Richtlinie vorgegeben. Dadurch werden konzerneinheitliche Rechnungslegungspraktiken mit möglichst geringen Ermessensspielräumen bei Ansatz, Bewertung und Ausweis von Bilanzpositionen gewährleistet. Die formalen Anforderungen regeln unter anderem die verbindliche Verwendung eines standardisierten und vollständigen Formularsatzes sowie die Anwendung eines konzernweit einheitlichen Kontenrahmens. Auf Grundlage bereits systemtechnisch in der Konsolidierungssoftware SAP SEM-BCS festgelegter Kontrollmechanismen beziehungsweise durch systemtechnische Plausibilitätskontrollen werden fehlerbehaftete Einzelabschlüsse selektiert und auf Gesellschafts- oder Konzernebene gegebenenfalls korrigiert. Über das Konsolidierungssystem werden die verschiedenen Termine für die unterschiedlichen Teile des Berichtspakets vorgegeben und im Verlauf des Erstellungsprozesses zentral überwacht.

Die im Bereich Rechnungslegung verwendeten IT-Systeme sind durch spezielle Sicherheitseinrichtungen gegen unbefugte Zugriffe geschützt.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontroll- und Risikomanagement-System stellt durch die in der Lufthansa Group festgelegten Organisations-, Kontroll- und Überwachungsstrukturen die vollständige Erfassung, Aufbereitung und Würdigung von unternehmensbezogenen Sachverhalten sowie deren sachgerechte Darstellung in der Konzernrechnungslegung hinreichend sicher. Insbesondere persönliche Ermessensentscheidungen, fehlerbehaftete Kontrollen, kriminelle Handlungen involvierter Personen oder sonstige Umstände können die Wirksamkeit und Verlässlichkeit des eingesetzten Internen Kontroll- und des Risikomanagement-Systems einschränken. Dies führt dazu, dass auch die konzernweite Anwendung der eingesetzten Systeme keine vollständige Sicherheit hinsichtlich der richtigen, vollständigen und zeitnahen Erfassung von Sachverhalten in der Konzernrechnungslegung gewährleisten kann. Die getroffenen Aussagen beziehen sich nur auf die Deutsche Lufthansa AG und die in den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG einbezogenen wesentlichen Tochterunternehmen.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

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

INHALT

94 Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
- 94 Angaben zum Geschäftsmodell
- 94 Werte und Richtlinien
- 95 Wesentliche Aspekte
- 96 Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten
- 97 Externe Bewertungen

98 Umweltbelange
- 99 Klimaschutz
- 107 Aktiver Schallschutz
- 110 Abfallmanagement

115 Kundenbelange
- 116 Operationelle Stabilität
- 117 Produkt und Services

121 Arbeitnehmerbelange
- 121 Arbeitgeberattraktivität
- 124 Vielfalt und Chancengleichheit
- 126 Transformationsfähigkeit
- 129 Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

132 Sozialbelange

134 Geschäftsethik und Compliance
- 134 Compliance Management
- 137 Achtung der Menschenrechte
- 140 Verantwortungsvolles politisches Engagement

141 Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement

143 Anwendbarkeit der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852

148 Zusammenfassung

307 GRI-Index

313 Sustainable Development Goals (SDG) Index

322 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung

Hinweis: Diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung ist Bestandteil des Geschäftsberichts 2022 der Lufthansa Group und enthält Verweise auf Angaben im Geschäftsbericht. Dieser ist auf der Internetseite der Lufthansa Group veröffentlicht.

Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Für das Geschäftsjahr 2022 veröffentlicht die Deutsche Lufthansa AG eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c in Verbindung mit §§ 289b bis 289e HGB. Die Deutsche Lufthansa AG legt eine nichtfinanzielle Erklärung auf Gesellschaftsebene sowie eine nichtfinanzielle Konzernerklärung gemeinsam als zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung vor. Sie fasst die wesentlichen Aspekte und Sachverhalte zu Umweltbelangen, Kundenbelangen, Arbeitnehmerbelangen, Sozialbelangen, Geschäftsethik und Compliance inklusive der Bekämpfung von Korruption und Bestechung und der Achtung der Menschenrechte sowie Nachhaltigkeit in der Lieferkette inhaltlich zusammen.

Zusätzlich werden an anderen Stellen im zusammengefassten Lagebericht Maßnahmen und Initiativen der Lufthansa Group erläutert, die das vielfältige Engagement des Unternehmens im Bereich der unternehmerischen Verantwortung belegen. Darauf wird in dieser Erklärung an den jeweiligen Stellen verwiesen. So werden Auswirkungen des Unternehmens auf die nichtfinanziellen Aspekte im Konzern-Risikomanagement-System der Lufthansa Group mit berücksichtigt. ↗ **Chancen- und Risikobericht, S. 75 ff.**

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Maßnahmen und Konzepte gibt es gegenwärtig unter Anwendung der Nettomethode keine Anhaltspunkte für Risiken, die schwerwiegende negative Auswirkungen auf die wesentlichen Aspekte haben beziehungsweise haben werden und deren Eintritt sehr wahrscheinlich ist. Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die hier gemachten Angaben auf die im Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses erfassten Gesellschaften. Falls nicht anders vermerkt, spiegeln die Angaben die Konzernperspektive und die Gesellschaftsperspektive gleichermaßen wider. Die vorliegende zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung wurde einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (revised) mit begrenzter Sicherheit unterzogen. Der über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verweis auf die GRI Standards ist nicht Gegenstand der externen betriebswirtschaftlichen Prüfung. ↗ **Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung, S. 322 ff.**

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

Lufthansa Group berichtet verpflichtend nach der EU-Taxonomie-Verordnung sowie freiwillig nach TCFD, SASB und unter Bezugnahme auf die GRI Standards
Die Lufthansa Group berichtet gemäß EU-Taxonomie-Verordnung (2020/852) verpflichtend darüber, ob und in welchem Umfang die Tätigkeiten des Unternehmens mit Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind, die als taxonomiefähig und -konform im Sinne der Verordnung einzustufen sind. ↗ **Anwendbarkeit der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852, S. 143 ff.** Im Rahmen der Berichterstellung zur EU-Taxonomie fand eine Schulung des Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats zur Anwendung der EU-Taxonomie für die Lufthansa Group statt.

Darüber hinaus hat die Lufthansa Group im Jahr 2022 weiterführende Informationen für das Geschäftsjahr 2021 entsprechend den Empfehlungen der vom Financial Stability Board initiierten Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) sowie des Sustainability Accounting Standards Board (SASB) auf ihrer Internetseite veröffentlicht. Die qualitative Klimaszenarioanalyse im TCFD-Bericht wurde im Berichtsjahr um eine quantitative Klimaszenarioanalyse ergänzt. Es ist geplant, diese Berichte auch für das Geschäftsjahr 2022 zu erstellen und auf den Internetseiten der Lufthansa Group zu veröffentlichen.

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung berichtet unter Bezugnahme auf die GRI Standards. ↗ T201 **GRI-Index, S. 307 ff.**

Angaben zum Geschäftsmodell

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern mit insgesamt 319 vollkonsolidierten Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften. Das Geschäftsmodell der Lufthansa Group ist ausführlich im zusammengefassten Lagebericht beschrieben. ↗ **Grundlagen des Konzerns, S. 16 ff.**

Werte und Richtlinien

Nachhaltigkeit ist im Unternehmen fest verankert
Verantwortungsbewusstes und gesetzeskonformes Verhalten ist ein wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group und fest in der Konzernstrategie verankert. Das manifestiert sich im Leitgedanken der Lufthansa Group: „Connecting people, cultures and economies in a sustainable way“. Bereits seit 2002 bekennt sich das Unternehmen zu den Prinzipien des UN Global Compact für eine nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung. Darüber hinaus unterstützt es die 2015 von den Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen verabschiedeten Sustainable Development Goals (SDGs) der Agenda 2030.

G26 RELEVANTE SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) DER LUFTHANSA GROUP

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

Um einen Beitrag zur Erreichung der SDGs zu leisten, hat das Unternehmen im Einklang mit seinen wesentlichen Aspekten zehn SDGs identifiziert, bei denen es aufgrund seines Geschäftsmodells negative Auswirkungen reduzieren beziehungsweise positive Auswirkungen verstärken kann.

Eine Übersicht der Ziele und Hinweise auf die sie unterstützenden Maßnahmen der Lufthansa Group findet sich in ↗ T202 **Sustainable Development Goals, S. 313 ff.**

Der seit 2017 für alle Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden verbindliche Code of Conduct der Lufthansa Group ist um einen hierauf aufbauenden Lieferanten-Code of Conduct ergänzt. Hierin konkretisiert die Lufthansa Group ihre Position, dass sie auch von ihren Geschäftspartnern und Lieferanten die Einhaltung der darin enthaltenen Grundsätze als wesentlichen Bestandteil der Geschäftsbeziehung erwartet. Die darin verankerten Grundsätze sind nicht nur Grundlage für verantwortungsvolles Verhalten und einen fairen Wettbewerb, sondern sollen auch dabei unterstützen, rechtliche Risiken und Reputationsrisiken frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Die Lufthansa Group hat den Code of Conduct und den Lieferanten-Code of Conduct auf ihrer Internetseite veröffentlicht.

Die wertorientierte Unternehmenssteuerung ist für die Lufthansa Group ebenfalls ein integraler Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung. Die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten trägt zunehmend zur Sicherung der finanziellen Resilienz bei. Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet. Im Vordergrund stehen hierbei die drei Dimensionen Steigerung der Wertschaffung, Erzielung starker Free Cashflows und Sicherung der finanziellen Stabilität.

Das Konzept und die dazugehörigen Kennzahlen werden ausführlich im Kapitel ↗ **Finanzstrategie und wertorientierte Steuerung, S. 22 ff.**, dargestellt. Auch die variable Vergütung des Managements ist ergänzend an nichtfinanzielle Faktoren wie den spezifischen CO_2-Ausstoß gekoppelt. ↗ **Vergütungsbericht, S. 280 ff.**

Wesentliche Aspekte

Wesentlichkeitsanalyse bildet Basis für Bestimmung der wesentlichen Aspekte

Der kontinuierliche Austausch mit den Stakeholdern leistet einen wichtigen Beitrag zur Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsstrategie der Lufthansa Group. Nach der zuletzt im Oktober 2018 durchgeführten Stakeholder-Befragung plante die Lufthansa Group im Berichtsjahr eine weitere, breit angelegte Befragung durchzuführen. Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie erfolgt diese jedoch erst im Jahr 2023.

Die Lufthansa Group hat in ihrer im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse für die Auswahl der zu bewertenden Aspekte und Sachverhalte eine umfangreiche Untersuchung durchgeführt über die Interessen und Ansprüche der Öffentlichkeit, Investierenden, Kund:innen, Mitarbeitenden sowie internationalen Berichtsstandards. Die identifizierten Themen wurden hinsichtlich ihrer Geschäftsrelevanz, aber auch auf die Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten der Lufthansa Group entlang der gesamten Wertschöpfungskette hin analysiert.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden im Berichtsjahr nach § 289c (3) HGB vom Management zustimmend zur Kenntnis genommen. Sie bilden die Grundlage für die Auswahl der zu berichtenden Aspekte und Sachverhalte in der vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

G27 ASPEKTE, SACHVERHALTE UND LEISTUNGSINDIKATOREN

Aspekte	Umweltbelange	Kundenbelange	Arbeitnehmerbelange
Sachverhalte Leistungsindikatoren	**Klimaschutz** CO_2-Emissionen Zielerreichungsstand der von der SBTi verifizierten Reduktion der CO_2-Intensität **Aktiver Schallschutz** Anteil der Flugzeuge, die das 10 dB-Kriterium des ICAO Kapitel 4 erfüllen **Abfallmanagement** Reduzierung Lebensmittelabfälle	**Operationelle Stabilität** Abflugpünktlichkeit **Produkt und Services** Net Promoter Score	**Arbeitgeberattraktivität** Engagement Index Platzierungen externe Arbeitgeber-Bewertungen **Vielfalt und Chancengleichheit** Frauenanteil in Führungspositionen Anzahl Nationen beschäftigt in der Lufthansa Group **Transformationsfähigkeit** **Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz** Gesundheitsindex Anzahl arbeitsbedingte Verletzungen

Aspekte	Sozialbelange [1]	Geschäftsethik und Compliance	
Sachverhalte Leistungsindikatoren	**Gesellschaftliches Engagement** help alliance gGmbH	**Bekämpfung von Korruption und Bestechung** Integraler Bestandteil des Lufthansa Group Compliance Management Systems	**Achtung der Menschenrechte** Wesentlicher Teil der Unternehmenskultur – verankert im Code of Conduct **Verantwortungsvolles politisches Engagement**

Querschnittsthema [2]	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement

[1] Nicht wesentlich gemäß § 289c Abs. 3 HGB; freiwillige Darstellung aufgrund spezifischer Adressatenanforderung.
[2] Querschnittsthema innerhalb der nichtfinanziellen Erklärung quantitativ berücksichtigt.

Für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group sind insbesondere die Aspekte Umweltbelange, Kundenbelange und Arbeitnehmerbelange von besonders großer Bedeutung.

Zusätzlich sind die Aspekte Geschäftsethik und Compliance inklusive der Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie der Achtung der Menschenrechte und ein verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement für die Lufthansa Group von hoher Relevanz.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Unternehmerische Verantwortung ist fest in der Organisationsstruktur verankert

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

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

Die ESG-Strategie wird jährlich überprüft und im Rahmen von sogenannten „Strategic Roadmap Discussions“ mit dem Vorstand besprochen. Im Berichtsjahr standen der CO_2-Mitigationspfad und unterstützende Maßnahmen im Vordergrund.

Die Festlegung von Schwerpunkten und die Weiterentwicklung nachhaltigkeitsrelevanter Aktivitäten innerhalb der Lufthansa Group erfolgte im Berichtsjahr im Rahmen der Konzernvorstandssitzungen. Diese werden zum Teil durch das Group Executive Committee (GEC) unter dem Vorsitz des Vorstandsvorsitzenden vorbereitet. Das GEC ist auf

oberster Managementebene angesiedelt und besteht aus dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG, den Vorstandsvorsitzenden der Geschäftsfeldobergesellschaften und der wesentlichen Passagier-Airlines sowie den Leitenden der Konzernabteilungen Strategie und Konzernkommunikation. Im Group Policy Committee (GPC) unter dem Vorsitz des Vorstandsvorsitzenden werden politisch bedeutsame, einschließlich nachhaltigkeitsrelevante Themen besprochen und Entscheidungen vorbereitet. Die jeweiligen Führungskräfte innerhalb der Gremien sind für die Umsetzung konkreter Maßnahmen und Projekte verantwortlich. Der bereits im Geschäftsjahr 2021 etablierte Sustainability Circle, dem die Leitung der Abteilung Corporate Responsibility mit der Zielsetzung des gruppenweiten Austauschs zu Nachhaltigkeitsthemen vorsteht, wurde 2022 fortgeführt. Teilnehmer:innen dieses Gremiums sind die Corporate Responsibility-Verantwortlichen der Konzerngesellschaften und relevante Konzernfunktionen.

Externe Bewertungen

Nachhaltigkeitsmanagement der Lufthansa Group wird positiv und über dem Branchendurchschnitt bewertet
Das Engagement der Lufthansa Group im Bereich Klimaschutz mit Fokus auf das CO_2-Management wurde am 13. Dezember 2022 durch die internationale gemeinnützige Rating-Organisation CDP mit dem Climate Scoring-Ergebnis „A-“ (Vorjahr: „B“) bewertet. Die Bewertung liegt somit weiterhin über dem Branchendurchschnitt. Die umfängliche, verifizierte und transparente CO_2-Darstellung untergliedert in Scope 1, 2 und 3 wurde, ebenso wie die Governance, das Risikomanagement und die Maßnahmen zur Emissionsreduktion, jeweils mit einem „A“-Score bewertet. Der vollständige Bericht ist über CDP sowie auf der Internetseite der Lufthansa Group abrufbar.

Die Lufthansa Group ist seit dem Launch im Jahr 2001 Bestandteil der FTSE4Good Index Series (FTSE4Good Europe Index, FTSE4Good Developed Index), welche im Dezember 2022 erneut überprüft wurde. Der FTSE4Good ist eine Indexfamilie zu Nachhaltigkeit und Corporate Governance des Londoner Anbieters FTSE Russell. Aufgenommen werden Unternehmen, die sich besonders im Bereich der Corporate Social Responsibility (CSR) engagieren. Die Lufthansa Group liegt in der Bewertung der Kategorie „Airlines and Customer Services“ über dem Branchendurchschnitt. Bei „Climate Change“ und „Corporate Governance“ hat die Lufthansa Group die höchstmögliche Punktzahl erreicht. Im MSCI-Rating verbesserte sich die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2022 von „A“ auf „AA“. Die Lufthansa Group ist damit führend im Sektor Aviation. In den vergangenen fünf Jahren hat sich die Lufthansa Group in diesem wichtigen Rating kontinuierlich von „BBB“ auf jetzt „AA“ verbessert.

Bei der Ratingagentur Sustainalytics erzielte die Lufthansa Group im Dezember 2022 einen Score von 27,8 und wurde somit wie im Vorjahr aufgrund der für sie geltenden hohen CO_2-Relevanz als „Medium Risk“ klassifiziert. In der Unterkategorie „Airlines“ belegte sie Platz 14 von 70. Sustainalytics bewertet das Management der Lufthansa Group bezogen auf die wesentlichen Aspekte Environment, Social und Governance als stark.

Die Ratingagentur VE (Moody’s ESG Solutions) beurteilte das ESG-Management der Lufthansa Group mit 44 Punkten ebenfalls über dem Branchendurchschnitt. Dabei konnte sich die Lufthansa Group gegenüber dem Vorjahr weiter verbessern, mit Rang 8 von 20 im Sektorvergleich. In den Bereichen „Environment“ (E) und „Governance“ (G) erzielte die Lufthansa Group ein überdurchschnittliches Ergebnis. Hervorzuheben sind die 64 von 100 Punkten in der Kategorie „Energy Transition Score“ in einer CO_2-intensiven Branche.

ISS ESG bewertet die Lufthansa Group mit dem Prime Status „C+“. Damit gehört der Konzern mit zwei weiteren Airlines zu den „Industry Leaders“ unter den 47 von ISS ESG in diesem Sektor bewerteten Unternehmen.

G28 NACHHALTIGKEITSRATINGS

Stand: 31.12.2022

MSCI ESG RATINGS	AA	ecovadis	SILVER 2022 ecovadis Sustainability Rating
ISS ESG	C+	VE PART OF Moody's ESG Solutions	44 Score on 100
CDP DISCLOSURE INSIGHT ACTION	A-	SUSTAINALYTICS	27,8 Medium Risk
FTSE4Good		ECPI Sense in sustainability	

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

Umweltbelange

Klimaschutz und aktiver Schallschutz sind Eckpfeiler der Umweltstrategie – Abfallmanagement ein weiteres wesentliches Handlungsfeld

Zu den wesentlichen Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Umwelt zählen vor allem Klimaeffekte infolge der CO_2-Emissionen, die durch die Verbrennung von Kerosin entstehen, sowie Geräusche, die von startenden und landenden Flugzeugen verursacht werden. Auch am Boden, bei den sogenannten Bodenverkehren, die für die Flugzeugbeladung und Flugzeugabfertigung zuständig sind, wird CO_2 emittiert. Darüber hinaus entstehen bei jedem Flug Abfälle an Bord und Boden, die es zu reduzieren oder zu recyceln gilt.

Aufgrund ihres Verständnisses von verantwortungsbewusstem Handeln und der gestiegenen Anforderungen seitens externer Stakeholder wie Kund:innen, Geschäftspartner, Investierender und Gesetzgeber sowie aktueller und zukünftiger Mitarbeitender verstärkt die Lufthansa Group ihr bereits seit vielen Jahren bestehendes Engagement im Klimaschutz, um die Umweltauswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit zu begrenzen. Dies geht auch einher mit wirtschaftlichen Interessen, da die Nutzung und der Verbrauch von Ressourcen sowie emissionsabhängige Entgelte Kosten verursachen.

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

Diese inhaltliche Vorstellung erfolgte auch im obersten Führungskreis der Lufthansa Group, dem Group Leadership Team (GLT).

Die Lufthansa Group bringt sich aktiv in relevanten nationalen und internationalen Wirtschafts- und Industrieverbänden sowie deren Umwelt- und Nachhaltigkeitsgruppen ein. Hierzu zählen unter anderem die aktiven Mitgliedschaften bei der International Air Transport Association (IATA), Airlines for Europe (A4E), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), dem Deutschen Aktieninstitut (DAI) sowie bei econsense, dem Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft e.V., dem die Lufthansa Group 2004, dem offiziellen Gründungsjahr des Vereins, beigetreten ist. Die Mitarbeit erfolgt zum Beispiel bei A4E in Form eines 14-tägigen Jour fixe, in dem unter anderem Positionspapiere zu umweltrelevanten Themen verfasst werden sowie Konsultationen zu Gesetzgebungsvorlagen aktiv mit begleitet werden. Über die Verbände steht die Lufthansa Group auch im direkten Austausch mit den nationalen Ministerien und EU-Gremien. ↗ **Chancen aus regulatorischen Rahmenbedingungen, S. 79 f., und Risiken aus regulatorischen Rahmenbedingungen, S. 87 f.**

SWISS trat im Berichtsjahr dem schweizerischen Wirtschaftsdachverband swisscleantech bei. Dieser setzt sich als „Wirtschaftsdachverband der klimatauglichen Wirtschaft“ für eine ambitionierte Energie- und Klimapolitik ein, bietet seinen Mitgliedern Zugang zu Wissen, Best Practices sowie Entscheidungsträgern und fördert den Austausch zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Politik.

Die Lufthansa Group verfolgt ein strategisches Umweltprogramm, dessen Umsetzung in allen Bereichen des Konzerns Wirkung entfaltet. Zentrale Handlungsfelder sind hierbei die Reduzierung von Emissionen, aktiver Schallschutz, Energie- und Ressourcenmanagement sowie Forschungsengagement und die sukzessive Etablierung von Umweltmanagementsystemen.

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

Im Berichtsjahr wurde zudem die Kommunikationskampagne „Make change fly“ konzipiert und im Mai 2022 gestartet. Ziel dieser Kampagne ist es, die Nachhaltigkeitsaktivitäten der Lufthansa Group weltweit kommunikativ anhand unterschiedlicher Motive mit plakativen Beispielen zu begleiten und ihre Maßnahmen zur Nachhaltigkeit darzustellen.

Viele Unternehmen der Lufthansa Group nutzen zertifizierte Umweltmanagementsysteme
Um einen kontinuierlichen Fortschritt zu erzielen, gehen mit den Umweltmanagementsystemen in der Lufthansa Group verbindliche Umweltzielvorgaben sowie ein regelmäßiges Review durch den Vorstand einher.

Die Lufthansa Group überprüft kontinuierlich zentral und lokal den Einsatz von Umweltmanagementsystemen. Im Jahr 2022 waren rund 30 % der Unternehmensteile durch ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem abgedeckt (gemessen an der Anzahl der Mitarbeitenden in Gesellschaften der Lufthansa Group/Standorten mit einem zertifizierten Umweltmanagementsystem).

Die Bemühungen von Lufthansa German Airlines am Standort München und Lufthansa CityLine, ihre Umweltauswirkungen zu minimieren, zahlen direkt auf die ambitionierten Ziele der Lufthansa Group ein. Seit November 2021 sind Lufthansa German Airlines am Standort München und Lufthansa CityLine in einer Sammelregistrierung nach EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) validiert und ISO 14001 zertifiziert. Der integrierte Managementrahmen eröffnet die Möglichkeit, noch wirkungsvoller und effizienter zu agieren, Synergien zu heben und in gemeinsamen Projekten systematisch Verbesserungen zu realisieren. Dafür setzt sich ein Team aus rund 30 Umweltkoordinatoren in Frankfurt und München ein und nutzt dabei die Erfahrung aus über 20 Jahren Umweltmanagement bei Lufthansa CityLine als erster offiziell EMAS-zertifizierter Airline der Welt. Im Jahr 2022 wurden die Organisationen erstmals gemeinsam auditiert und validiert und legten hiermit die erste gemeinsame Umwelterklärung vor. Zeitgleich begann für Lufthansa German Airlines am Standort Frankfurt die Vorbereitung zur Einführung eines Umweltmanagementsystems. Eine Integration in das gemeinsame System ist für 2023 geplant.

Air Dolomiti wurde im Berichtsjahr erfolgreich nach EMAS revalidiert sowie nach ISO 14001 rezertifiziert.

Auch Austrian Airlines bereitet die Einführung eines Umweltmanagementsystems nach EMAS vor.

Lufthansa Cargo ist weltweit nach der Umweltmanagement-Norm ISO 14001 zertifiziert. Auch deren Tochtergesellschaften Jettainer und time:matters sind in den Geltungsbereich des Umweltmanagementsystems integriert. Eine kontinuierliche Verbesserung wird durch ehrgeizige Umweltziele, vor allem in den besonders energie- und ressourcenintensiven Bereichen wie Flugbetrieb, Frachtumschlag und Liegenschaften, erreicht.

Die Lufthansa Technik-Gruppe steuert ihre Nachhaltigkeitsaktivitäten weltweit im Rahmen eines prozessorientierten, integrierten Managementsystems. Das nach ISO 14001 und ISO 45001 zertifizierte Managementsystem bildet eine stabile organisationale Grundlage, um die regelmäßig aktualisierte Umweltstrategie umzusetzen, die Einhaltung relevanter Gesetze sicherzustellen sowie Risiken zu erkennen und Chancen aktiv zu nutzen. Die Zertifizierung nach ISO 14001 besteht bereits seit 1996 und wird seit 2012 kontinuierlich auf alle Standorte von Lufthansa Technik ausgeweitet. Im Berichtsjahr wurde das Überwachungsaudit in der Lufthansa Technik-Gruppe erfolgreich abgeschlossen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

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

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

KLIMASCHUTZ

Konzept

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

Diese Strategie beziehungsweise diese vier Handlungsfelder bilden auch die Grundlage des konzeptionellen Ansatzes und der Aktivitäten der Lufthansa Group zur Verbesserung der Treibstoffeffizienz und zur Minderung der CO_2-Emissionen aus dem Betrieb der Flugzeuge.

G29 VIER SÄULEN FÜR DEN KLIMASCHUTZ

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

1. TECHNISCHER FORTSCHRITT

Die Lufthansa Group investiert kontinuierlich in moderne und besonders treibstoffeffiziente Flugzeuge und Triebwerkstechnologien, die den wichtigsten Baustein zur Reduzierung der CO_2-Emissionen aus dem Flugbetrieb darstellen.

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

Die Lufthansa Group hat sich im letzten Jahrzehnt intensiv mit der Erforschung, Erprobung und Nutzung von Sustainable Aviation Fuel (SAF), also synthetischem Kerosin aus erneuerbaren Energien, befasst. Über gezielte Kooperationen treibt die Lufthansa Group seither Schlüsseltechnologien zu seiner Erzeugung voran.

2. VERBESSERTE INFRASTRUKTUR

Zur Erschließung der Effizienzpotenziale bei der Nutzung des europäischen Luftraums bedarf es einer grundlegenden Modernisierung und Vereinheitlichung von Technologien, Prozessen und Standards im europäischen Luftraum.

Die Lufthansa Group und weitere Airlines, zum Beispiel im Zusammenschluss bei Airlines for Europe (A4E), verfügen hierbei über die nötige Expertise und unterstützen seit Jahren aktiv die Gestaltung eines zuverlässigen und effizienten EU-Luftraums durch ihre Mitarbeit in Gremien und Projekten.

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

3. OPERATIVE MASSNAHMEN

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

4. ÖKONOMISCHE INSTRUMENTE

Den ökonomischen Maßnahmen zum Klimaschutz, wie dem verpflichtenden Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) und der freiwilligen Kompensation von CO_2, kommt eine wesentliche Bedeutung zu, solange nachhaltige Flugkraftstoffe und Antriebstechnologien nicht in ausreichender Menge zur Verfügung stehen. Neben der freiwilligen Kompensation durch das Unternehmen baut die Lufthansa Group deshalb auch die Kompensationsangebote für Kund:innen kontinuierlich aus.

Lufthansa Group unterstützt Klimaschutz durch erweitertes Engagement

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

Lufthansa Group ermittelt jährlich ihren Carbon Footprint

Der „Carbon Footprint“ der Lufthansa Group bildet die Summe aller durch ihre betrieblichen Aktivitäten verursachten Kohlendioxid- und Treibhausgasemissionen gemäß den international anerkannten „Greenhouse Gas Protocol“-Standards ab – inklusive der Emissionen aus der Lieferkette. Dieser wird von einer unabhängigen externen Prüfungsorganisation verifiziert. Aus den Ergebnissen leitet die Lufthansa Group Maßnahmen zur Reduzierung ihrer direkten und indirekten CO_2-Emissionen ab beziehungsweise überprüft die Wirksamkeit der Maßnahmen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Abteilung Corporate Responsibility ist für die Klimaschutzstrategie verantwortlich und erarbeitet entsprechende Maßnahmen. Dabei bindet sie die Fachabteilungen und Gesellschaften der Lufthansa Group eng ein. In dem von den Bereichen Corporate Responsibility und Konzerncontrolling geführten Emissionsmanagementgremium werden regelmäßig die aktuellen Entwicklungen der nationalen und supranationalen Emissionsgesetzgebung besprochen und ihre Auswirkungen berechnet.

Darüber hinaus bearbeiten zwei weitere Gremien das Thema SAF. Im Kern-SAF-Gremium (Corporate Responsibility und Treibstoffeinkauf) werden die Beschaffungsopportunitäten sowie die strategischen Prioritäten definiert. Im erweiterten SAF-Gremium (Corporate Responsibility, Treibstoffeinkauf sowie Vertrieb, Lufthansa Cargo und Lufthansa Innovation Hub) werden gemeinsam vertriebliche und emissionsbilanzielle Aspekte forciert und nach Segmenten differenzierte Angebote entwickelt.

Um die über CO_2 hinausgehenden Klimawirkungen des Luftverkehrs zu untersuchen und zu adressieren, hat der Bereich Corporate Responsibility im Jahr 2022 ein weiteres Gremium etabliert, das mit Vertreter:innen der Flugbetriebe und Corporate Responsibility besetzt ist und regelmäßig tagt.

Ziele

Klimaschutzziele der Luftfahrtbranche werden von der Lufthansa Group unterstützt

Im Oktober 2021 hat die Lufthansa Group die Entscheidung der IATA unterstützt, die bisherigen Emissionsminderungsziele zu verschärfen und sich dabei das Ziel gesetzt, die Netto-CO_2-Emissionen bis 2050 auf null abzusenken (Net-zero-Ziel).

Sämtliche Airlines der Lufthansa Group sind Mitglieder der 2022 gegründeten „Aviation Alliance Fit for 55“, einem Bündnis aus europäischen Fluggesellschaften und Flughäfen. Die Partner bekennen sich zu dem Ziel eines CO_2-neutralen Luftverkehrs bis 2050 und haben hierfür wettbewerbsneutrale Lösungen auf europäischer Ebene vorgeschlagen.

Lufthansa Group definiert zusätzlich eigene erweiterte Emissionsminderungsziele

Um ihrer Vorreiterrolle im Klimaschutz gerecht zu werden, hat die Lufthansa Group eigene, ambitioniertere CO_2-Minderungsziele definiert. Im Sommer 2022 wurde der CO_2-Reduktionspfad der Lufthansa Group erfolgreich durch die Science Based Targets initiative (SBTi) validiert. Die SBTi ist eine gemeinsame Initiative von CDP, United Nations Global Compact, World Resources Institute (WRI) und World Wide Fund for Nature (WWF), die Kriterien für den Klimaschutz in Unternehmen entwickelt und die entsprechenden Unternehmensziele validiert. Mit ihrer SBTi-Validierung war die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa mit einem wissenschaftlich fundierten CO_2-Reduktionsziel im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015. Weltweit gehört sie zu den ersten drei Airlines, deren Reduktionsziele durch die SBTi validiert wurden.

Konkret hat sich die Lufthansa Group – gemäß SBTi-Kriterien – dazu verpflichtet, ihre CO_2-Intensität, das heißt ihre CO_2-Emissionen pro transportiertem Tonnenkilometer (Passagier- und Fracht), von 2019 bis 2030 um 30,6 % zu reduzieren. Dieses Ziel darf ausschließlich durch eine Reduktion des Kraftstoffverbrauchs oder durch die Substitution des fossilen Kraftstoffs durch SAF erreicht werden.

Über die Reduktion gemäß der SBTi-Ziele hinaus wird der Konzern das selbst gesteckte Ziel einer Halbierung der Netto-CO_2-Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 2019 durch freiwillige Kompensation erreichen. Im Jahr 2050 will die Lufthansa Group CO_2-neutral sein.

Emissionsminderungsziele sind Bestandteil der Vorstandsvergütung

Emissionsminderungsziele sind bereits seit 2011 Bestandteil der langfristigen variablen Vergütung für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG. Seit der Umstellung des Vergütungssystems im Jahr 2019 hat der Aufsichtsrat im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung (MVV) für den Vorstand regelmäßig ein Umweltziel als Schwerpunkt für die strategischen und Nachhaltigkeitsziele definiert. Abgeleitet aus der aktuellen Unternehmensstrategie, wonach sich die Reduktionsziele analog zum Zielsystem der validierten SBTi-Ziele am Indikator CO_2 pro transportiertem Tonnenkilometer orientieren, wurde die Reduktion der spezifischen CO_2-Emissionen als Schwerpunkt im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 (LTI 2022 – 2025) festgelegt. ↗ **Vergütungsbericht, S. 280 ff.**
Im Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat darüber hinaus beschlossen, den Anteil der strategischen und Nachhaltigkeitsziele in der mehrjährigen variablen Vergütung ab dem Jahr 2023 von bislang 15 % auf 20 % zu erhöhen.

Maßnahmen

1. TECHNISCHER FORTSCHRITT

Flottenerneuerung wird kontinuierlich vorangetrieben
Seit mehreren Jahren herrscht in der Luftfahrt-Branche eine große Dynamik hinsichtlich der Erforschung und Entwicklung neuer, nachhaltiger Technologien – auch wenn viele Projekte noch weit von einer Serienreife entfernt sind. Neben etablierten Herstellern wie Airbus oder Boeing versuchen viele junge Firmen den Luftverkehrsmarkt mit neuen Ideen und Konzepten zu bereichern. Neben alternativen Kraftstoffen spielen dabei auch neue Antriebskonzepte rund um Wasserstoff oder Elektrizität und damit verbundene Flugzeugkonzepte eine Rolle. Die Lufthansa Group verfolgt diese Entwicklungen aufmerksam und analysiert diese laufend hinsichtlich Zukunftsfähigkeit und Relevanz.

Die Flottenerneuerung bleibt kurz- und mittelfristig der wichtigste Hebel zur CO_2-Einsparung. Im Jahr 2022 wurden von den Airlines der Lufthansa Group 24 Flugzeuge in Betrieb genommen, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900, Boeing 787-9 und Boeing 777F, die mit modernen Triebwerken ausgestattet sind. Beispielsweise zählt der Flugzeugtyp A320neo zu den weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Flugzeugen und ist wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen. Im Gegenzug haben insgesamt 27 ältere Flugzeuge die Konzernflotte verlassen.
↗ **Flotte, S. 26 ff.**

Technische Maßnahmen werden für die bestehende Flotte entwickelt
Auch Maßnahmen zur technischen Modifizierung der Bestandsflotte, sogenannte Retrofits, werden kontinuierlich überprüft und gegebenenfalls umgesetzt. Die von Lufthansa Technik und der BASF Coatings GmbH entwickelte Oberflächenbeschichtung „AeroSHARK“, benannt nach den der Haifischhaut nachempfundenen mikroskopisch kleinen Rippen, mindert den Luftwiderstand eines jeden Flugzeugs.

Im Jahr 2022 wurde die „AeroSHARK“-Technologie weiter verbessert und für den Serieneinsatz zugelassen, sodass SWISS im Oktober 2022 den ersten Linienflug mit einer Boeing 777-300ER durchführen konnte, an der eine 950 Quadratmeter große Fläche mit „AeroSHARK“ modifiziert wurde. Der erste Flug einer Boeing 777F von Lufthansa Cargo, die mit rund 800 Quadratmetern „AeroSHARK“ modifiziert war, erfolgte im Februar 2023. Sowohl SWISS als auch Lufthansa Cargo werden alle Maschinen dieser beiden Typen mit „AeroSHARK“ ausstatten lassen, wodurch jährlich etwa 8.400 Tonnen Kraftstoff und rund 26.600 Tonnen CO_2 eingespart werden können.

Seit Erhalt der Zulassung Ende 2022 vermarktet Lufthansa Technik AeroSHARK auch an Fluggesellschaften außerhalb der Lufthansa Group. Interessenbekundungen zahlreicher Fluggesellschaften und Flugzeugleasing-Gesellschaften für die Ausrüstung einer dreistelligen Anzahl von Flugzeugen der Typen Boeing 777F und 777-300ER gingen bereits beim Unternehmen ein.

Nutzung von Sustainable Aviation Fuels wird ausgebaut
Im Berichtsjahr stieg die SAF-Nachfrage durch Privat- und Firmenkunden weiter an. Maßgebliche Treiber waren eine nutzerfreundliche Integration in die Buchungsplattformen im Privatkundenbereich sowie eine Erweiterung des bisherigen Angebots im Geschäftskundenbereich über die Luftfracht hinaus. Die Lufthansa Group hat dafür einen proprietären Prozess entwickelt, der es im Rahmen von Emissionsberichten gemäß dem Greenhouse Gas Protocol gestattet, die Scope 1-Emissionsminderungen als Scope 3-Emissionsminderungen an Kunden weiterzugeben, die bereit sind, den Mehrpreis für SAF zu tragen. Dazu werden Emissionsminderungsnachweise ausgestellt, die von einem unabhängigen Auditor testiert werden. Somit kann die Lufthansa Group allen Kunden SAF inklusive der zugehörigen berichtsfähigen Scope 3-Emissionsminderung anbieten.

Bisher ist die globale SAF-Produktionskapazität und damit die Verfügbarkeit sehr begrenzt. Um die Versorgung mit SAF kontinuierlich zu sichern, hat die Lufthansa Group eine dreigliedrige Strategie entwickelt:

1. Für die Beschaffung von SAF auf dem Spot-Markt wurden per Vorstandsentscheid bis zu 250 Mio. USD bis zum Jahr 2024 freigegeben. Im Berichtsjahr wurde das Lieferantenportfolio deutlich diversifiziert, sodass Flugzeuge neben Frankfurt und Wien nun auch in Lyon und Bordeaux mit SAF betankt werden können.

2. Mittelfristig werden weltweit Optionen für langfristige Abnahmeverträge geprüft, die ab etwa 2025 erhebliche Produktionsvolumina und Versorgungssicherheit bieten. Im Berichtsjahr wurden mit Kraftstofflieferanten Absichtserklärungen unterzeichnet, um zwischen 2025 und 2030 bis zu 2,5 Mio. Tonnen nachhaltige Kraftstoffe für die Airlines der Lufthansa Group bereitzustellen.

3. Langfristig unterstützt die Lufthansa Group innovative Versorgungskonzepte mit dem Ziel, die Start-ups und Entwickler von heute in die Versorger von morgen zu transformieren. Beispielsweise wird über den CleanTech Hub der Lufthansa Group eine Reihe von neuen Partnerschaften mit SAF-Herstellern rund um die Welt angestoßen und vertieft. Dabei fokussiert sich die Lufthansa Group auf synthetisches Kerosin auf Basis von Reststoffen, holzartiger Biomasse und erneuerbarer elektrischer Energie (Power-to-Liquid – PtL) sowie die Erforschung der direkten Nutzung von Sonnenlicht für die Kraftstoffsynthese. So erfolgte im Berichtsjahr eine finanzielle Beteiligung von SWISS an Synhelion, einem Hersteller solarer Kraftstoffe, um die Markteinführung der Technologie zu beschleunigen. Es ist die erste Investition der Lufthansa Group in einen Kraftstoffhersteller. SWISS wird die erste Airline weltweit sein, die solaren Flugkraftstoff nutzt.

Auf der politischen Ebene setzt sich die Lufthansa Group weiterhin für eine wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der verpflichtenden Beimischungsquoten in Deutschland (PtL-Quote) und Europa (ReFuel EU) ein.

2. VERBESSERTE INFRASTRUKTUR

Einheitlicher europäischer Luftraum soll Emissionen reduzieren
Der Gesetzesvorschlag der EU-Kommission zur Weiterentwicklung des europäischen Luftraums (SES2+) soll dazu beitragen, das europäische Flugverkehrsmanagement zu harmonisieren und zu optimieren. Die Basis hierfür bilden die Ergebnisse aus dem europäischen Single European Sky ATM Research Program (SESAR), welches die Entwicklung, Erprobung und europaweite Einführung neuer Technologien, Verfahren und Standards erarbeitet.

Die von der EU-Kommission angestrebte Effizienzsteigerung von 10 % durch verkürzte Flugwege und damit geringeren CO_2-Emissionen sollen maßgeblich durch das SESAR-Programm erreicht werden. Parallel hierzu sind jedoch auch kapazitätssteigernde Maßnahmen im Luftraum entscheidend für einen stabilen Flugplan. Hier unterstützte die Lufthansa Group in vielfältiger Hinsicht, unter anderem durch Investitionen in moderne Kommunikationstechnologien. Der Relevanz der Entwicklung des europäischen Luftraums trug die Lufthansa Group durch die Entscheidung Rechnung, sich auch weiterhin im Industriekonsortium SESAR Deployment Manager (SDM) als Mitglied und mit aktiver Unterstützung von Expert:innen zu engagieren.

Unter dem Dach des SDM-Industriekonsortiums wird die Umsetzung oben erwähnter Technologien, Verfahren und Standards im Tagesgeschäft koordiniert. 2022 wurden europaweit 341 Projekte durch den SDM koordiniert. Die Lufthansa Group beteiligte sich an 13 dieser Projekte und war darüber hinaus auch an den SESAR-Forschungs- und Demonstrationsprojekten (SESAR3) mit verschiedenen Airlines der Lufthansa Group und Lufthansa Systems als IT-Anbieter aktiv beteiligt. Auch wurde die Mitarbeit bei SESAR-Forschungs- und Demonstrationsprojekten intensiviert, mit dem Ziel, auch kurzfristige Effizienzgewinne beschleunigt umsetzen zu können. Für diese aktive Mitarbeit erhielt die Lufthansa Group Fördergelder der Europäischen Union.

Intermodale Transportangebote zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group werden ausgebaut
In Ergänzung zu Flügen bietet die Lufthansa Group in Kooperation mit den nationalen Bahngesellschaften (Deutsche Bahn, Österreichische Bundesbahnen und Schweizerische Bundesbahnen) sowie einigen Busanbietern in den Heimatmärkten Alternativen zur An- und Abreise von und zu den Drehkreuzen. Diese Intermodalangebote werden über eine Flugnummer in das Angebot der Lufthansa Group eingebunden und sind im Leistungspaket für die Kund:innen einem Flug weitestgehend gleichgestellt.

Die gemeinsamen Angebote werden stetig erweitert und optimiert. Im Berichtsjahr lag ein Fokus auf dem Ausbau des Bahnangebots am Drehkreuz Zürich. So wurde die Kooperation mit der SBB um sechs Ziele in der Schweiz erweitert. Hinzu kommt eine erste internationale Anbindung zwischen dem Hauptbahnhof in München und dem Flughafen Zürich mit einem Zwischenhalt in Bregenz.

Im Jahr 2022 trat die Deutsche Bahn der Star Alliance bei. Sie ist damit der weltweit erste intermodale Partner in einem Luftverkehrsbündnis. Damit können die mehr als 220 täglichen Kooperationsverbindungen der Lufthansa German Airlines und der Deutschen Bahn zwischen dem Flughafen Frankfurt und 24 Kurzstreckenzielen auch von den Partnern in der Star Alliance genutzt werden.

3. OPERATIVE MASSNAHMEN

Zahlreiche Projekte zur Treibstoffeinsparung reduzieren CO_2-Emissionen deutlich
Der optimale Einsatz der Flugzeugflotte auf einzelnen Flugstrecken in Abhängigkeit von der jeweiligen Nachfrage stellt eine zentrale Aufgabe in jedem Flugbetrieb dar und führt zur Optimierung der Auslastung der Flüge insgesamt.

Zusätzlich wurden im Berichtsjahr konzernweit 24 Projekte zur Treibstoffeinsparung verfolgt. Diese Projekte umfassen Maßnahmen aus den Bereichen Performance & Procedures, Gewichtsreduktion, Flugroutenoptimierung sowie technische Entwicklungen.

Hierdurch konnten im Berichtsjahr weitere 33 Tsd. Tonnen CO_2-Emissionen dauerhaft vermieden werden. Die eingesparte Menge Kerosin von rund 10,5 Tsd. Tonnen entspricht dem Verbrauch von circa 127 Hin- und Rückflügen auf der Strecke München – New York mit einem Flugzeug des Typs Airbus A350–900.

Drei dieser 24 Projekte zur Treibstoffeinsparung werden im folgenden Abschnitt beispielhaft erläutert.

Effizientere Konzepte für Ab- und Anflug werden implementiert und Digitalisierung der Anflugtechnologien vorangetrieben
Die Lufthansa Group arbeitet gemeinsam mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) an verschiedenen Projekten zur Einführung der auch von der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation (ICAO) geforderten modernen, satellitengestützten RNP-Navigationstechnologie (Required Navigation Performance). Beispielsweise nutzte Lufthansa German Airlines im Jahr 2022 in Frankfurt eine treibstoffsparende neue RNP-Anflugroute.

Weitere Treibstoffeinsparungen in Höhe von rund 90 Tonnen konnte Lufthansa German Airlines im Jahr 2022 durch eine Optimierung der geplanten Flugwege bei An- und Abflügen in München erzielen.

Im Berichtsjahr starteten die Lufthansa Group und die DFS ein gemeinsames Projekt mit dem Ziel, die treibstoffsparenden kontinuierlichen Sinkanflugverfahren auf verschiedenen Anflugrouten in Richtung Flughafen Frankfurt verstärkt zu nutzen.

Methoden der künstlichen Intelligenz sollen Grundlage für künftige Optimierungsmaßnahmen bei An- und Abflügen bilden
Zusammen mit der DFS führt Lufthansa German Airlines im Rahmen des von der EU geförderten Forschungs- und Entwicklungsprojekts ALBATROSS Flugspurenanalysen durch, die auf Methoden der künstlichen Intelligenz beruhen. 2022 erfolgte die erstmalige Anwendung dieses innovativen Konzepts zunächst für den Frankfurter Luftraum. Die ersten Erkenntnisse weisen Potenziale für „grüneres Fliegen“ auf, sodass die Projektpartner begannen, auf dieser Basis umsetzbare Maßnahmen zu entwickeln.

Implementierung eines „OPS Sustainability Program“ zur Unterstützung der CO_2-Minderungsziele bis 2030
Das im November 2022 von den Expert:innen des Bereichs Operations Efficiency in Zusammenarbeit mit allen Flugbetrieben der Lufthansa Group gestartete und bis 2030 laufende „OPS Sustainability Program“ ist ein in drei Schritten gegliederter Ansatz zur nachhaltigen Reduktion der CO_2-Emissionen. In verschiedenen Handlungsfeldern werden entlang der operationellen Produktionskette – von der Flugvorbereitung über Optimierungsmaßnahmen während des Flugs und der Abfertigung am Boden bis hin zu der datenbasierten Auswertung der stattgefundenen Flüge – effizienzsteigernde Maßnahmen umgesetzt. Das Programm vereint dabei Projektideen, die bereits kurz vor der Umsetzung stehen, mit vollkommen neuen Ideen und Ansätzen. Durch eine einheitliche, Airline-übergreifende Vorgehensweise und kontinuierlichen Austausch profitieren alle Lufthansa Group Airlines gleichermaßen von den Teilmaßnahmen und Projekten. Beispielsweise sollen die „Airbus Green Procedures“, ein von Airbus bereitgestellter Maßnahmenkatalog für eine effiziente und nachhaltige Flugdurchführung, als Standard für alle Lufthansa Group Airlines etabliert werden.

Der erste der drei Schritte umfasst 93 Projektideen, deren Umsetzung sukzessive bis 2025 stattfinden wird und durch gezielte Trainings- und Kommunikationsmaßnahmen, basierend auf einer umfassenden Flugdatenanalyse, begleitet wird. In den weiteren Schritten ab 2025 ist eine Harmonisierung der Einzelmaßnahmen über die Airlines der Lufthansa Group vorgesehen. Weiterhin werden Projekte, die im ersten Schritt noch nicht vollständig identifiziert und bewertet worden sind, implementiert. Die im „OPS Sustainability Program“ erzielten Minderungen der CO_2-Emissionen sollen kontinuierlich nachgehalten sowie bilanziert werden und sind damit ein essenzieller Baustein zur SBTi-Zielerreichung der Lufthansa Group.

4. ÖKONOMISCHE INSTRUMENTE

Den ökonomischen Maßnahmen zum Klimaschutz kommt eine wesentliche Bedeutung zu, solange nachhaltige Antriebstechnologien nicht zur Verfügung stehen und nachhaltige Flugkraftstoffe nicht in ausreichender Menge vorhanden sind.

CO_2-Emissionen werden verpflichtend kompensiert
Mit dem im Oktober 2016 bei der International Civil Aviation Organization (ICAO) getroffenen Übereinkommen zum Klimaschutz – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) – werden seit 2021 wachstumsbedingte CO_2-Emissionen im internationalen Luftverkehr durch den Erwerb von Zertifikaten kompensiert. Konzeptionell werden im Rahmen von CORSIA alle Emissionen der Luftfahrtindustrie kompensiert, welche über dem CO_2-Ausstoß des von der ICAO definierten Basiswerts 2019 liegen. Dieser beläuft sich für die Pilotphase (2021 bis 2023) auf das Emissionsvolumen des Jahres 2019 beziehungsweise für die Jahre 2024 bis 2035 auf 85 % der Emissionen aus 2019.

Im Jahr 2021, dem ersten Jahr der CORSIA-Pilotphase, leistete die Lufthansa Group aufgrund des krisenbedingten Rückgangs des Verkehrsaufkommens keine CO_2-Kompensationen. Für 2022 wird Gleiches erwartet. Ob und in welcher Höhe für das Jahr 2023 Kompensationen unter CORSIA anfallen werden, ist primär von der Geschwindigkeit der Erholung des Luftverkehrs in den an der CORSIA-Pilotphase teilnehmenden Staaten abhängig.

Im EU-Emissionshandelssystem (EU-ETS) für den Luftverkehr werden die CO_2-Emissionen seit 2012 durch einen Zertifikatehandel gesteuert und begrenzt. Die Lufthansa Group unterliegt diesem System mit allen Flügen innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR). Zusätzliche Verpflichtungen zur Abgabe von Emissionszertifikaten bestehen durch die Emissionshandelssysteme der Schweiz (CH-EHS) und des Vereinigten Königreichs (UK-ETS) für die Flüge zwischen dem EWR und der Schweiz sowie Großbritannien.

Die Lufthansa Group beobachtet und begleitet – auch gemeinsam mit A4E (Airlines for Europe) – den Überarbeitungsprozess der europäischen Emissionshandelsrichtlinie auf politischer Ebene. Ziel des Vorhabens ist die Harmonisierung von CORSIA und EU-ETS, um eine Doppelregulierung zu vermeiden.

Die Gesellschaften der Lufthansa Group emittierten im Berichtsjahr rund 7,4 Mio. Tonnen CO_2 im Geltungsbereich des EU-ETS sowie CH-EHS und UK-ETS. Für 2022 erwartet die Lufthansa Group für ihre Gesellschaften von nationalen Registerbehörden (inklusive UK-ETS) Zertifikatszuteilungen, die einer Menge von 3,8 Mio. Tonnen CO_2-Emissionen entsprechen. Weitere Informationen zur Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der Verpflichtung zur Einreichung von CO_2-Emissionszertifikaten bei den zuständigen Behörden finden sich im ↗ **Konzernanhang, Erläuterung 36, S. 218 ff.**

Kompensationsangebote für Kund:innen werden ausgebaut
Die Maßnahmen und Verpflichtungen der Lufthansa Group zur CO_2-Neutralisation durch ökonomische Instrumente sind unabhängig von den Optionen zur freiwilligen CO_2-Kompensation durch Kund:innen zu betrachten. So hat die Lufthansa Group im Berichtsjahr die bestehenden Möglichkeiten zum freiwilligen Ausgleich von CO_2-Emissionen seitens der Fluggäste weiter ausgebaut. Besonders hervorzuheben ist die Integration der Angebote zum sogenannten „nachhaltigeren Fliegen" in die Buchungsprozesse von Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings. ↗ **Kundenbelange/Produkt und Services, S. 117 ff.**

Lufthansa Group stellt freiwillig eigene Dienstreisen CO_2 neutral
Lufthansa Group gleicht bereits seit 2019 die CO_2-Emissionen sämtlicher dienstlich veranlasster Flüge ihrer Mitarbeitenden weltweit aus. 2022 wurden hierfür 50.651 Tonnen CO_2 über die Klimaschutzorganisation myclimate kompensiert.

Weitere Maßnahmen zum Klimaschutz

CleanTech Hub sucht innovative Ansätze zum Klimaschutz
Im November 2021 startete der Lufthansa Group CleanTech Hub (CTH) mit dem Ziel, neuste Technologien zu bündeln und nachhaltige Innovationen zum Klimaschutz in den fünf Schwerpunktbereichen „Alternative Kraftstoffe und Emissionen", „Flugzeugbezogene Hardware", „Digitale Lösungen und Prozesse", „Abfall und Kreislaufwirtschaft" und „Mobilität von übermorgen" voranzutreiben. Die Lufthansa Group sucht dabei gezielt nach technologiegetriebenen Ideen und Projektpartnern, die zu einer nachhaltigen Luftfahrt beitragen können. Zu den bis Ende 2022 durchgeführten vier Veranstaltungen (Pitch-Days) sind 96 Bewerbungen eingegangen. 27 Unternehmen, Start-ups oder Forschungseinrichtungen konnten ihre Konzepte und Ideen präsentieren. 15 dieser Ideen kamen in die nähere Auswahl und werden seither mit Unterstützung von Fachabteilungen weiterentwickelt.

Im Rahmen der 2022 erfolgten Fokussierung bringt der CTH die den größten Erfolg versprechenden Ideen in den beiden Bereichen Emissionsminderung und Abfallmanagement gemeinsam mit den internen und externen Partnern voran.

Frühzeitige Erprobung der Wartungs- und Bodenprozesse zukünftiger Flugzeuggenerationen
Lufthansa Technik initiierte 2021 ein von der Hansestadt Hamburg gefördertes Projekt zusammen mit Partnern aus Industrie und Forschung, bei dem umfangreiche Wartungs- und Bodenprozesse im Umgang mit der Wasserstofftechnologie konzipiert und erprobt wurden. Dazu wird ab 2023 ein Airbus A320 mit einer Infrastruktur für flüssigen Wasserstoff (LH_2) ausgestattet, um als voll funktionsfähiges stationäres Labor zu dienen. Parallel dazu wird beim DLR eine virtuelle Entwicklungsplattform entstehen, die zusammen mit dem Labor neue Impulse für den Designprozess der nächsten Flugzeuggeneration liefern soll.

Nachdem das Flugzeug im Sommer 2022 in Hamburg eintraf, wurde begonnen, die notwendigen immissionsschutzrechtlichen Voraussetzungen, zum Beispiel in Bezug auf die Störfallverordnung und das Gefahrgutrecht, zu schaffen.

Lufthansa Technik wird vor diesem Hintergrund vor allem seine operative Expertise bei der Instandhaltung und Modifikation von Verkehrsflugzeugen in das Vorhaben einbringen. Zudem kann das Unternehmen durch den engen Kontakt zu Airlines auf der ganzen Welt auch die Kundenperspektive einfließen lassen.

Lufthansa Group engagiert sich für die Klimaforschung
Die Lufthansa Group engagiert sich schon seit 1994 in verschiedenen Vorhaben für die Atmosphären- und Klimaforschung. Im Rahmen der europäischen Forschungsinfrastruktur IAGOS (In-service Aircraft for a Global Observing System) hat die Lufthansa Group in enger Zusammenarbeit mit ihren Forschungspartnern vom Karlsruher Institut für Technologie und vom Forschungszentrum Jülich ausgewählte Passagierflugzeuge mit Messinstrumenten ausgestattet, die auf Linienflügen Daten über den Zustand der Atmosphäre sammeln. Rund 300 Organisationen weltweit nutzen die frei zugänglichen Messdaten. Sie helfen Wissenschaftler:innen, neue Erkenntnisse über die Atmosphäre und die Entwicklung des Klimas zu gewinnen und langfristige Veränderungen festzustellen.

Im Jahr 2022 haben Expert:innen von Lufthansa German Airlines und Lufthansa Technik gemeinsam mit dem Forschungspartner den dritten Langstreckenjet mit dem IAGOS-Core-Messsystem ausgestattet. Das kompakte System ist permanent eingebaut und analysiert auf jedem Flug unter anderem den Ozon-, den Kohlenmonoxid- und den Wasserdampfgehalt in der Atmosphäre. Darüber hinaus entwickeln das Forschungszentrum Jülich und Lufthansa Technik ein Konzept, wie das IAGOS-Core-Messsystem künftig auf einem A350 installiert werden könnte. Erste Ergebnisse und das weitere Vorgehen wurden 2022 beraten.

2022 startete das neue Forschungsprojekt „D-KULT" zur Machbarkeit von klimaoptimierten Flugrouten. Das Projekt wurde gemeinsam mit der Lufthansa Group, dem DLR, der DFS, dem Deutschen Wetterdienst (DWD), Airbus und weiteren Partnern konzipiert und wird vom Luftfahrtforschungsprogramm des Bundes gefördert. SWISS beteiligte sich an einem bei der EU zur Förderung beantragten Projekt, das sich ab 2023 mit den sogenannten Nicht-CO_2-Effekten, zum Beispiel durch Kondensstreifenzirren und deren Reduzierung, befassen soll. In den beiden aufeinander abgestimmten Projekten werden die für eine klimaoptimierte Flugplanung nötigen Datenquellen und IT-Anwendungen sowie die zugehörigen Prozesse zur Zusammenarbeit von Wetterdienst, Wissenschaft und Fluggesellschaften entwickelt und erprobt.

CO_2-Emissionen der Bodenprozesse werden reduziert

Auch bei den Prozessen am Boden, wie zum Beispiel beim Immobilienmanagement und bei den Abfertigungsprozessen auf dem Flughafenvorfeld, entstehen CO_2-Emissionen. Bei der Reduzierung der CO_2-Emissionen durch Bodenprozesse fokussiert sich die Lufthansa Group auf drei Handlungsfelder – die Beschaffung und den Einsatz erneuerbarer Energien, die Steigerung der Energieeffizienz im Gebäudebetrieb und die Erreichung einer CO_2-neutralen Bodenmobilität. Als Etappenziel will der Konzern in seinen Heimatmärkten bis 2030 auf eine CO_2-neutrale Mobilität am Boden umstellen. Die Lufthansa Group wird eine der Zielsetzung entsprechend geeignete Wirksamkeitsmessung in den definierten Handlungsfeldern entwickeln. Im Berichtsjahr wurde mit der Entwicklung eines Gesamtkonzepts zur CO_2-Emissionsreduzierung von Bodenprozessen inklusive zukünftig übergeordnet verantwortlichen Organisationsstrukturen und der Implementierung optimierter Steuerungsmechanismen begonnen.

1. BESCHAFFUNG UND EINSATZ ERNEUERBARER ENERGIEN

Das im Jahr 2019 von der Lufthansa Group definierte Ziel, den Strombedarf in den Heimatmärkten Deutschland, Österreich, Schweiz und Belgien aus 100 % Ökostrom abzudecken, konnte 2020 erreicht werden und wird seitdem entsprechend fortgeführt. Hierfür werden Grünstromzertifikate für Deutschland und die Schweiz erworben, die eine Ökostromproduktion aus Neuanlagen garantieren (für die Schweiz anteilig im Jahr 2022, ab 2023 umfänglich) und so einen Beitrag zum Ausbau erneuerbarer Energien leisten. In Österreich und Belgien erfolgt die Grünstromversorgung direkt über die Flughäfen.

Der Energieeinkauf der Lufthansa Group, welcher zentral in der Einkaufsorganisation der Lufthansa Global Business Services (LGBS) gebündelt ist, hat im Berichtsjahr begonnen, die Integration von Power Purchase Agreements (PPA), Stromabnahmeverträgen aus beispielsweise Solar- und Windkraftanlagen, in die Strombeschaffung für die Folgejahre zu prüfen, und wird diese 2023 ausschreiben. Die Lufthansa Group beabsichtigt hierbei, sich langfristig unabhängiger von klassischen Energieversorgern aufzustellen und eine Energiebeschaffung direkt von den Erzeugern erneuerbarer Energien umzusetzen.

2. STEIGERUNG DER ENERGIEEFFIZIENZ IN GEBÄUDEN BEI BAU, SANIERUNG UND BETRIEB

Die Lufthansa Group strebt an, die Energieeffizienz im Gebäudebetrieb sukzessive zu steigern. Sie überprüft und optimiert kontinuierlich den Betrieb ihrer Immobilien hinsichtlich Energieverbrauch und -effizienz und setzt entsprechende Verbesserungsmaßnahmen um.

Die Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz im Gebäudebetrieb sind in der konzernweiten Immobilienrichtlinie verankert. Seit 2022 enthält diese auch verbindlich energetische Vorgaben zu Nachhaltigkeit im Immobilienmanagement in Form eines umfangreichen Lastenhefts. So sind zum Beispiel bei Neuanmietung beziehungsweise Errichtung von Neubauten, Umbau-, Instandsetzungs- und Instandhaltungsprojekten Nachhaltigkeitsaspekte gemäß einer vorgegebenen Checkliste zu berücksichtigen. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt dezentral in den verantwortlichen Geschäftsbereichen. Eine Überprüfung der Wirksamkeit und die Identifizierung von weiteren Maßnahmen erfolgt unter anderem durch die regelmäßige Durchführung von Energieaudits innerhalb der EU.

Als Reaktion auf die Energiekrise in Europa, die seit Beginn des Kriegs in der Ukraine mit hohen Energiepreisen und möglichen Risiken bezüglich der Versorgungssicherheit einhergeht, wurde 2022 ein Maßnahmenpaket zur kurzfristigen Energieeinsparung im Bereich Immobilienmanagement umgesetzt. Hierzu gehören zum Beispiel die Reduzierung von Büro-Raumtemperaturen und Zeiten der Innenbeleuchtung sowie eine Mitarbeitersensibilisierung zum Thema Energiesparen, unter anderem über das Intranet sowie digitale Kommunikation und Aushänge in den Gebäuden.

3. CO_2-NEUTRALE MOBILITÄT AM BODEN ERREICHEN

Durch Elektromobilität oder den Einsatz anderer emissionsfreier Fahrzeuge will die Lufthansa Group bis 2030 eine CO_2-neutrale Mobilität in den Bodenprozessen erzielen. Die bestehende Flotte von Vorfeldfahrzeugen und Dienstwagen soll nicht nur effizienter genutzt werden, sondern auch der gezielte Ersatz hin zu Elektromobilität oder anderen alternativen Antriebssystemen innerhalb der Lufthansa Group vorangetrieben werden. Dabei soll die Einhaltung der operativen Stabilität bezüglich Ladeinfrastruktur, Energieverbrauch und -effizienz, sowie Fahrzeugverfügbarkeit und -leistung gewährleistet bleiben.

Das für diese Prozesse verantwortliche Fuhrparkmanagement ist in den jeweiligen Gesellschaften verortet. Bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen oder bei der Umstellung auf CO_2-neutrale Antriebe sind für den operativen Fuhrpark der Lufthansa Group zunächst die Standorte Frankfurt, München, Hamburg, Wien und Zürich im Fokus. Im Berichtsjahr wurden an diesen Standorten insgesamt acht Vorfeldfahrzeuge als Elektrofahrzeuge angeschafft. So hat zum Beispiel Lufthansa Engineering and Operational Services (LEOS), der Bodenabfertigungsspezialist der Lufthansa Group, 2022 zwei vollelektrisch angetriebene Flugzeugschlepper am Flughafen Frankfurt zum Einsatz gebracht. LEOS ist Erstkunde dieses

Flugzeugschleppers eines deutschen Herstellers, welcher rein batterieelektrisch angetrieben wird und Flugzeuge bis zu einem Startgewicht von 352 Tonnen zwischen Abstellflächen, Wartungshallen und Abflugpositionen bewegen kann. Seit 2014 erprobt LEOS im Rahmen der Initiative „E-PORT AN“ zusammen mit dem Flughafenbetreiber Frankfurt neuartige und nachhaltige Bodenabfertigungskonzepte und hat neben den zwei im Berichtsjahr in Betrieb genommenen Flugzeugschleppern bereits zwei Hybrid-Schleppfahrzeuge im Einsatz.

Damit ist der Gesamtbestand an Elektrofahrzeugen an den genannten Standorten im Jahr 2022 auf 15 (davon sieben Fahrzeuge 2021) Fahrzeuge gestiegen. Dies entspricht einem Anteil von rund 1,5 % der gesamten operativen Fahrzeugflotte an diesen Standorten.

Für die Dienstwagen der Lufthansa Group stehen die Standorte in Deutschland im Fokus. Im Berichtsjahr stieg die Anzahl der rein elektrisch betriebenen Dienstwagen der Lufthansa Group in Deutschland von 47 Fahrzeugen im Vorjahr auf 97 Fahrzeuge. Dies entspricht einem Anteil von 13 %.

Eine Beschleunigung des Umsetzungspfads ist von der Fahrzeug- und Technologieverfügbarkeit, insbesondere bei Transportern und Crewbussen, abhängig, aber auch vom Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur auf dem Vorfeld, welcher im Verantwortungsbereich der Flughäfen liegt. Aufgrund auch solcher operativen Interdependenzen ist die Lufthansa Group im ständigen Austausch mit ihren Systempartnern, wie Flughafenbetreibern, Gebäudebetreiber, Fahrzeugbauer, Bodenverkehrsdienstleisten und Energielieferanten. So hat die Lufthansa Group ihre Anforderungen und Bedarfe bezüglich des Auf- und Ausbaus der Ladeinfrastruktur bewertet und an die Flughafenbetreiber an den Standorten Frankfurt, München, Hamburg, Wien und Zürich adressiert. Sie steht mit den Flughäfen in einem regelmäßigen Dialog zum Umsetzungsfortschritt.

Leistungsindikator

Absolute CO_2-Emissionen steigen auf 23,1 Mio. Tonnen, spezifischer CO_2-Ausstoß pro Passagierkilometer sinkt auf 90,0 Gramm

Die absoluten CO_2-Emissionen aus der Verbrennung von Flugkraftstoff durch Flugzeuge der Lufthansa Group stiegen im Jahr 2022 um 68,6 % auf 23,1 Mio. Tonnen (Vorjahr: 13,7 Mio. Tonnen) aufgrund der gestiegenen Nachfrage und des erweiterten Flugangebots. Der CO_2-Ausstoß pro transportiertem Tonnenkilometer konnte um 3,7 % auf 836,7 Gramm gesenkt werden (Vorjahr: 869,2 Gramm). Der spezifische CO_2-Ausstoß pro Passagierkilometer lag mit 90,0 Gramm um 11,4 % unter dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 101,6 Gramm).

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.

Erstmals berichtet die Lufthansa Group auch über den Zielerreichungsstand der von der SBTi verifizierten Reduktion der CO_2-Intensität. Diese lag im Berichtsjahr 2,2 % unter der des Basisjahres 2019.

AKTIVER SCHALLSCHUTZ

Konzept

Aktiver Schallschutz umfasst fünf Bereiche

Die Lufthansa Group beteiligt sich seit 2001 aktiv und kontinuierlich an Forschungsprojekten und Maßnahmenpaketen zur Lärmminderung im Rahmen von Dialogforen. Diese aufwendigen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten bilden die Grundlagen für einen erfolgreichen aktiven Schallschutz. Sie tragen damit wesentlich zur Optimierung der Bestandsflotte und des Flugbetriebs bei. Die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bei der Lufthansa Group umfassen folgende fünf Bereiche: Investitionen in leisere Flugzeuge, lärmreduzierende Technologien für die Bestandsflotte, Beteiligung an der Lärmforschung, Entwicklung optimierter Flugverfahren und Flugrouten sowie den Dialog mit den Flughafenanrainern und weiteren Interessengruppen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Lufthansa Group verfügt über ein Airline-übergreifendes Expertengremium unter der Leitung des Bereichs Ops Performance/Air Side Management Lufthansa Airlines, das regelmäßig zu aktuellen operativen und fachlichen Entwicklungen zum Thema aktiver Schallschutz tagt und dem Bereich System Partnership Management Group Airlines zuarbeitet. Das Gremium ist die zentrale Kontaktstelle und Interessenvertretung des Vorstandsressorts „Flotte & Technologie“ gegenüber Flughäfen, Flugsicherungen, Handlingagenten, regulatorischen und politischen Institutionen, wie zum Beispiel Ministerien, sowie Branchenverbänden. Als Klammer- und Koordinierungseinheit im Konzern zum Thema Fluglärm wird hier die Repräsentanz der Lufthansa Group in den Gremien des Forums Flughafen und Region am Standort Frankfurt wahrgenommen sowie die Mitarbeit der Lufthansa Group in verschiedenen Fluglärmkommissionen unterstützt.

G30 MASSNAHMEN FÜR AKTIVEN SCHALLSCHUTZ

Investitionen in leisere Flugzeuge	Lärmreduzierende Technologien für die Bestandsflotte	Beteiligung an der Lärmforschung	Entwicklung optimierter Flugverfahren und Flugrouten	Dialog mit den Flughafenanrainern und weiteren Interessengruppen
Einflottung modernster Flugzeuge, beispielsweise des Airbus A320neo und A350-900 Ausflottung lauterer Modelle	Umrüstung der Bestandsflotte mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren	Kontinuierliche Zusammenarbeit und Austausch mit Partnern aus Forschung und Industrie Entwicklung und Untersuchung von neuen Maßnahmen zur Lärmminderung	Zusammenarbeit mit Systempartnern Entwicklung und Erprobung neuer Verfahren Nutzung neuer Navigationstechnologien	Kontinuierlicher Austausch mit Anrainern, beispielsweise in Form des Forums Flughafen und Region in Frankfurt Aktive Beteiligung in Fluglärmkommissionen

Ziele

Fluglärm soll an der Quelle reduziert werden
Die Lufthansa Group setzt sich dauerhaft mit vielfältigen Aktivitäten und Maßnahmen dafür ein, den Fluglärm merklich zu mindern. Vorrangiges Ziel ist es, den Lärm an der Quelle nachhaltig zu verringern und zusammen mit den Systempartnern optimierte Flugverfahren zu entwickeln. Grundlage hierfür bilden die Beteiligungen an Forschungs- und Entwicklungsprojekten, in denen Ideen für neue Schallschutzmaßnahmen erprobt werden. Die Erprobung und Implementierung von Maßnahmen werden an verschiedenen Standorten in verschiedenen Schallschutzgremien unter Mitarbeit von Expert:innen der Lufthansa Group begleitet.

Maßnahmen

1. INVESTITIONEN IN MODERNE UND DAMIT LEISERE FLUGZEUGE
Die effektivste Maßnahme zur Reduzierung des Fluglärms an der Quelle liegt in der Modernisierung der Flotte. Die Lufthansa Group modernisiert ihre Flotte kontinuierlich. So sind die im Jahr 2022 neu in Betrieb genommenen Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900, Boeing 787-9 und Boeing 777F, mit modernen Triebwerken ausgestattet und wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen älteren Baujahres. ↗ **Flotte, S. 26 ff., und Klimaschutz/Technischer Fortschritt/Flottenerneuerung, S. 102.**

2. LÄRMREDUZIERENDE TECHNOLOGIEN FÜR DIE BESTANDSFLOTTE
Neben der Modernisierung führt auch die Nachrüstung der Bestandsflotte zu einer messbaren Fluglärmminderung. Lufthansa German Airlines stellte Anfang 2014 als weltweit erste Airline einen mit schallreduzierenden Wirbelgeneratoren ausgestatteten A320 in Dienst und setzte damit einen Industriestandard. Flugzeuge mit Wirbelgeneratoren sind im Landeanflug bis zu 4 Dezibel leiser und werden deshalb in Frankfurt im Rahmen der Lärmentgelteabrechnung günstiger eingestuft als vergleichbare Flugzeuge ohne diese Bauteile. Alle Flugzeuge der A320-Familie von Lufthansa German Airlines und SWISS sind mit diesen Modifikationen ausgestattet. Bei Austrian Airlines steht die Umrüstung der erweiterten Flotte von sechs A320-Flugzeugen krisenbedingt noch aus.

Die Nachrüstung der noch nicht mit Wirbelgeneratoren ausgestatteten A320-Flugzeuge von Eurowings wurde 2022 fortgesetzt und soll planmäßig Ende März 2023 abgeschlossen sein. Zwölf weitere Flugzeuge werden dann mit der Modifikation ausgestattet sein, ein noch nicht umgerüstetes Flugzeug soll die Eurowings-Flotte im Sommer 2023 verlassen. Die Umsetzung der Modifikation erfolgt im Rahmen der routinemäßigen technischen Wartungszyklen.

3. BETEILIGUNG AN DER LÄRMFORSCHUNG
Die Lufthansa Group engagiert sich seit vielen Jahren in der Lärmforschung über Initiativen wie das vom Bundeswirtschaftsministerium geförderte Projekt Effizienzsteigerung im Flugbetrieb (EffFlug). Zusammen mit Expert:innen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) sucht die Lufthansa Group nach eliminierbaren Schallquellen. Hierfür wurde ein entsprechender Prozess entwickelt, in dem Lärmmessdaten der Flughäfen mit den entsprechenden Flugdaten von Lufthansa German Airlines synchronisiert und von den Fluglärmexpert:innen des DLR auf Auffälligkeiten untersucht werden. Bis Ende 2022 erfolgte die Anwendung und Verfeinerung des Prozesses anhand eines Fallbeispiels, in dem auffällige Landegeräusche untersucht wurden.

Die Erprobung des vom DLR entwickelten „Low Noise Augmentation System“ (LNAS) zur Optimierung von Anflügen in Frankfurt wurde 2022 beendet. Zahlreiche Pilot:innen unterstützten das Projekt auf freiwilliger Basis. Die dabei

gewonnenen Daten werden nun von den Expert:innen des DLR ausgewertet. Lufthansa German Airlines hat in Kooperation mit dem Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH), der Geschäftsstelle des Dialogforums in Frankfurt, alle Flugzeuge der A320-Familie, mit Ausnahme des A321neo, mit dem LNAS-System ausgestattet.

LNAS nutzt Flugzeugdaten, um Empfehlungen bezüglich optimaler Konfiguration und Geschwindigkeit zu ermitteln. Die Erprobung dient der Prüfung, ob sich Anflüge im Rahmen der Sicherheitsvorgaben effizienter und leiser gestalten lassen.

In einem 2022 neu gestarteten Projekt will das DLR in Kooperation mit der Lufthansa Group die LNAS-Funktion auf Abflüge erweitern.

4. ENTWICKLUNG OPTIMIERTER FLUGVERFAHREN UND FLUGROUTEN GEMEINSAM MIT DEN SYSTEMPARTNERN

Die Optimierung des vertikalen Flugprofils (Flugverfahren) und der horizontalen Flugführung (Flugrouten) trägt zur Lärmreduktion bei. Die Lufthansa Group ist auf diesem Gebiet zum Beispiel mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) und internationalen Partnern aktiv. ↗ **Klimaschutz, S. 99 ff.**

2022 hat Lufthansa German Airlines im europäischen SESAR-Projekt DREAMS in Frankfurt 37 Präzisionsanflüge mit Flugzeugen der A320-Familie mit erhöhtem Gleitwinkel von 3,2 Grad unter Nutzung der GPS-Navigationstechnologie (GBAS-CAT II) untersucht. Größere Gleitwinkel ergeben höhere Überflughöhen, die zu einer Lärmminderung unter dem Anflugweg führen.

Die Untersuchungen zeigten, dass ein höherer Gleitwinkel von 3,2 Grad unter Nutzung der GPS-Technologie in verschiedenen Abschnitten des Landeanflugs zu einer Lärmminderung von 0,2 bis 0,8 Dezibel führen kann.

Darüber hinaus haben Lufthansa German Airlines und DFS die Machbarkeit von Anflügen aus größeren Höhen mit Hilfe der GPS-Technologie demonstriert. Durch die größere Reichweite dieser Technologie im Vergleich zum konventionellen Instrumentenlandesystem (ILS) können die Flugzeug während des Anflugs länger in größeren Höhen fliegen.

Neben der GPS-Technologie spielt auch die moderne, ebenfalls satellitengestützte „Required Navigation Performance“ (RNP), eine erforderliche Navigationsleistung für Luftfahrzeuge der Internationalen Zivilen Luftfahrtorganisation (ICAO), eine wichtige Rolle bei der Einführung neuer Flugverfahren an europäischen Flughäfen.

In Wien hat Austrian Airlines gemeinsam mit Austrocontrol die Vorarbeiten zur Implementierung des neuen RNP-Anflugs abgeschlossen, sodass seit November 2022 ein innovatives Anflugverfahren zur Verfügung steht, welches neue und klassische Navigationstechnologien vereint. Dabei hilft die moderne RNP-Navigationstechnologie im Nahbereich, um präzise, lärmarm und ohne große Umwege den Flughafen anfliegen zu können, während im Endanflug auf das konventionelle Instrumentenlandesystem (ILS) zurückgegriffen wird. Dieses Verfahren kann aufgrund der bestehenden umfangreichen Trainingsmaßnahmen in der Lufthansa Group von den Pilot:innen ohne Zusatzaufwand mit allen Flugzeugen geflogen werden. Es wird zunächst in verkehrsarmen Zeiten zur Anwendung kommen und muss sein Potenzial in einer einjährigen Evaluierungsphase zur Lärmminderung sowie die Praxistauglichkeit unter Beweis stellen.

In Stuttgart wurden 2022 die Planungen und der Dialog für eine neue, verkürzte RNP-Abflugroute von Startbahn 07 zu Zielen im Westen und Süden („TEDGO“-Route) fortgesetzt. Auf Basis der Lärmanalysen der Lufthansa Group Expert:innen und externer Gutachter:innen hat die Fluglärmkommission in Stuttgart einem einjährigen Probebetrieb zugestimmt.

5. DIALOG MIT DEN FLUGHAFENANRAINERN UND WEITEREN INTERESSENGRUPPEN

Über technische und operationelle Verbesserungen hinaus engagiert sich die Lufthansa Group seit vielen Jahren in verschiedenen Dialogforen mit Flughafenanrainern, unter anderem in Frankfurt und Wien. Die Expert:innen der Lufthansa Group sind dabei in den multilateralen Arbeitsgruppen bei der Entwicklung aktiver Schallschutzmaßnahmen engagiert.

Am Standort Frankfurt ist Lufthansa German Airlines (in Vertretung der Lufthansa Group) in der Allianz für Lärmschutz zusammen mit der hessischen Landesregierung, der Fraport AG, dem Forum Flughafen und Region, der Deutschen Flugsicherung und dem Luftfahrtverband BARIG aktiv. Die Fluggesellschaft ist dabei ein maßgeblich gestaltendes Mitglied des Expertengremiums „Aktiver Schallschutz“ und seiner Unterarbeitsgruppen. Der Schwerpunkt dieser Aktivitäten liegt in der Optimierung von Flugverfahren zum Umfliegen dicht besiedelter Gebiete wie beispielsweise mit dem Anflugverfahren „Segmented Approach RNP-Y“ am Frankfurter Flughafen, an dem die Expert:innen der Lufthansa Group 2022 mitgearbeitet haben. Bei diesem Verfahren werden große Städte wie Offenbach und Mainz durch ein späteres Eindrehen auf den Endanflug entlastet.

Die Lufthansa Group war 2022 zusätzlich am Standort Hamburg in der „Allianz für Fluglärmschutz“ engagiert.

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

Leistungsindikator

99,4 % der operativen Konzernflotte erfüllen Fluglärmstandard
Verbesserungen im Schallschutz durch die Modernisierung der operativen Konzernflotte zeigen sich in der Anzahl der Flugzeuge, die das 10-Dezibel-Kriterium des ICAO-Kapitel 4-Standards erfüllen oder übererfüllen. Dieser Standard gibt Lärmgrenzwerte vor, wonach alle ab dem Jahr 2006 neu zugelassenen Verkehrsflugzeuge die älteren Kapitel 3-Lärmgrenzwerte kumulativ um 10 Dezibel oder mehr unterschreiten müssen. Zum Stichtag 29. Oktober 2022 (Ende des Sommer-Flugplans) erfüllten 99,4 % der Flugzeuge – und damit nahezu die gesamte operative Konzernflotte – dieses Kriterium.

ABFALLMANAGEMENT

Konzept

Passagier-Airlines der Lufthansa Group definieren langfristige Basis zur systematischen Reduktion von Bordabfällen und Förderung der Kreislaufwirtschaft
Das Betreiben eines nachhaltigen und effizienten Abfallmanagements ist ein zentraler Bestandteil der Umweltstrategie der Lufthansa Group und somit wesentlich für Konzerngesellschaften aus allen Geschäftsfeldern.

Globale Entwicklungen, wie die Corona-Pandemie- und Kriegseffekte, politische Rahmenbedingungen, zahlreiche bestehende sowie neue Abfallrichtlinien, Kundenbedürfnisse, unterschiedliche Produktkonzepte sowie einschränkende Bedingungen an Bord von Passagier-Airlines erfordern im Bereich Bordabfälle von Passagier-Airlines im allgemeinen einen großen Handlungsbedarf und insbesondere im Rahmen des nachhaltigen Abfallmanagements. Aus diesen Gründen haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group im Berichtsjahr einen gemeinsamen allgemeingültigen Rahmen für den verantwortungsvollen Umgang mit Bordabfällen definiert. Dabei wurde der Geltungsbereich auf alle Passagier-Airlines ausgeweitet und es werden alle Kategorien von Bordabfällen berücksichtigt.

Das Konzept zur umfänglichen Abfallreduktion basiert auf der Abfallhierarchie der EU-Richtlinie 2008/98/EG. Handlungsgrundlage für ein zunehmend kreislauffähiges Abfallmanagement von Bordabfällen bieten die „R-Strategien“ der Kreislaufwirtschaft auf Basis der hierarchischen Dimensionen der EU-Abfallhierarchie. Folglich setzt sich der Leitfaden für die systematische Reduktion von Bordabfällen in hierarchischer Abfolge wie folgt zusammen: Reduce – Reuse – Recycle – Recover – Replace. Auf Deutsch: reduzieren – wiederverwenden – wiederverwerten – rückgewinnen – ersetzen.

Bordabfälle werden in die drei Kategorien Einwegabfälle, Lebensmittelabfälle und Mehrwegabfälle eingeteilt, in denen das Konzept zur Abfallreduktion jeweils Anwendung findet. Unter Einwegabfällen werden Materialien verstanden, die ohne definierte Kreislaufprozesse nach einmaliger Verwendung an Bord oder nach dem Flugereignis zu Abfall werden. Unter Lebensmittelabfällen werden alle Nahrungsmittelabfälle verstanden, die während oder nach dem Flugereignis anfallen. Unter Mehrwegabfällen werden Materialien verstanden, die bei den Passagier-Airlines bereits im Kreislauf gehandhabt werden, jedoch zu einem späteren Zeitpunkt aus diesem Kreislauf ausscheiden und ohne nachgelagerte Kreislaufprozesse zu Abfall werden.

Massive Einschränkungen in der Durchsetzung dieses Konzepts bilden einschlägige internationale sowie nationale Vorschriften für die Behandlung von Bordabfällen. Die Lufthansa Group setzt sich deshalb neben der kontinuierlichen Förderung des nachhaltigen Umgangs mit Bordabfällen auch dafür ein, dass die Vereinbarkeit von nachhaltiger Entwicklung und politischen Rahmenbedingungen im Bereich Abfallmanagement gegeben ist. Im Berichtsjahr hat die Lufthansa Group beispielsweise gemeinsam mit verschiedenen Branchenmitgliedern und dem Branchenverband IATA aus der gemeinsamen Arbeitsgruppe „Smarter Handling of International Catering Waste“ heraus eine schriftliche Stellungnahme zur EU-Richtlinie 1069/2009 verfasst, in der die Lufthansa Group sowie alle Unterzeichnenden klare Forderungen zur stärkeren Vereinbarung von Tierseuchenschutz und Kreislaufwirtschaft stellt, um langfristig mehr Ressourcen in die Kreislaufwirtschaft führen zu können. Für eine effiziente Reduzierung von Bordabfällen werden außerdem unterschiedliche Akteure entlang der Wertschöpfungskette wie Hersteller, Catering-Partner, Kabinenmitarbeitende und Entsorgungsunternehmen einbezogen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Verankerung des nachhaltigen Abfallmanagements in der Umweltstrategie der Lufthansa Group obliegt dem Bereich Corporate Responsibility.

Die Steuerung und Koordination, Konzeption, Zielsetzung und Überwachung auf Konzernebene wird für das Thema Bordabfälle von den Lufthansa Group Bereichen Corporate Responsibility und Produktmanagement gemeinsam vorangetrieben. Um die konzernweite Vernetzung sicherzustellen, wurde eine permanente Arbeitsgruppe mit Vertreter:innen der Passagier-Airlines gegründet, die sich regelmäßig zu den jeweiligen Fortschritten und Herausforderungen austauscht sowie gemeinsam Standards erarbeitet.

Die individuelle Konzeption und Maßnahmenplanung zur Zielerreichung sowie die Bewertung von deren Wirksamkeit liegt in der Verantwortung des Lufthansa Group Produktmanagements sowie der Passagier-Airlines. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt dezentral und eigenständig durch die Passagier-Airlines. Um diesen Aufgaben gerecht zu werden, haben verschiedene Airlines der Lufthansa Group bereits unterschiedliche Maßnahmen getroffen. So hat Air Dolomiti eine interne Fokusgruppe gegründet, SWISS hat im Berichtsjahr in ihrem Produktmanagement eine neue Stelle für

nachhaltiges Abfallmanagement geschaffen und Lufthansa German Airlines, SWISS und Austrian Airlines führen ihre Ambassador-Programme bezüglich Nachhaltigkeit beim Kabinenpersonal fort. Diese Programme fördern, dass sich bestimmte Kabinenmitarbeitende spezifisch der Nachhaltigkeitsthematik an Bord widmen. Als Botschafter:innen machen sie ihre Kolleg:innen auf die Thematik aufmerksam, erkennen Potenziale und tragen diese an die verantwortlichen Schnittstellen heran, um nachhaltige Entwicklungen im Umgang mit Bordabfällen zu fördern.

Darüber hinaus engagiert sich das Lufthansa Group Produktmanagement in verschiedenen internationalen Gremien, wie den Arbeitsgruppen „Sustainable Cabin“ und „Smarter Handling of International Catering Waste“ des Branchenverbands IATA. Mit der regelmäßigen Teilnahme an gemeinsamen Austauschformaten werden Erfahrungen, Herausforderungen und Wissen geteilt sowie konkrete gemeinsame Projekte, wie zum Beispiel transatlantische Recycling-Tests oder politisches Engagement für bessere Bedingungen, lanciert, um gemeinsam dem Ziel eines nachhaltigen Umgangs mit Ressourcen an Bord näher zu kommen.

Ziele

Passagier-Airlines fokussieren sich auf die Reduktion von Einweg- und Lebensmittelabfällen an Bord

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben sich zum Ziel gesetzt, einen nachhaltigen Umgang mit Ressourcen an Bord zu pflegen. Die konkreten Ziele zur Abfallreduktion an Bord wurden in der im Berichtsjahr gegründeten konzernweiten Arbeitsgruppe überarbeitet, auf alle Passagier-Airlines ausgeweitet und Ende 2022 dem Lufthansa Group Konzernvorstand zur Diskussion vorgelegt. Aufgrund der Dringlichkeit bezüglich akuter Umweltauswirkungen, politischer Rahmenbedingungen, aber auch der Kundenerwartungen wurden konkrete Zielsetzungen für 2025 zu den Kategorien Einwegabfälle und Lebensmittelabfälle im Berichtsjahr priorisiert.

Einwegabfälle
Für die Lufthansa Group Passagier-Airlines ist es von größter Wichtigkeit, dass endliche Ressourcen möglichst lange im Wertstoffkreislauf verbleiben können, um somit deren Verbrauch zu verringern. Entsprechend sehen die Passagier-Airlines vor, ab 2025 alle Plastik- und Aluminiumartikel von Bord zurück in die Kreislaufwirtschaft zu überführen und damit gänzlich auf Einwegplastik und Einwegaluminium an Bord zu verzichten.

Lebensmittelabfälle
Die Passagier-Airlines beabsichtigen bis 2025 konzernweit auf Kurzstreckenflügen eine Reduktion von 50 % der Lebensmittelabfälle im Vergleich zu 2019 zu erreichen.

Auch auf Langstreckenflügen sollen Lebensmittelabfälle reduziert werden. Aufgrund der hierfür noch nicht ausreichenden Datenqualität arbeiten die Passagier-Airlines gemeinsam mit den Catering-Partnern daran, die Datentransparenz zu Lebensmittelabfällen an Bord ausreichend zu verbessern, um entsprechend auch für Langstreckenflüge Zielsetzungen formulieren zu können.

Mehrwegabfälle
Da der Fokus der Zielsetzungen primär auf der Reduktion von Einwegabfällen und Lebensmittelabfällen liegt, werden zwischenzeitlich nur vereinzelte Maßnahmen zur Reduktion von Mehrwegabfällen an Bord vorangetrieben.

Auch Lufthansa Cargo setzt Schwerpunkte in der Erhöhung ihrer Recyclingquoten

99 % der Abfälle an den Drehkreuzen von Lufthansa Cargo werden zur Energiegewinnung genutzt oder recycelt. Lufthansa Cargo hat sich zwei konkrete Ziele bis 2025 gesetzt, um den diesbezüglichen Recyclinganteil zu erhöhen. Am Drehkreuz Frankfurt soll der Anteil von Abfällen, der zurück in den stofflichen Kreislauf geht, bis 2025 auf 40 % erhöht werden. Zum anderen strebt Lufthansa Cargo an, die weltweite Recyclingquote von Plastikfolie bis 2025 auf 100 % zu erhöhen, und erarbeitet die Erhebung der Messwerte hierfür.

Maßnahmen

Passagier-Airlines reduzieren Bordabfälle in allen Kategorien

1. REDUCE
Im Berichtsjahr haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf verschiedene Arten Bordabfälle mit gezielten Maßnahmen oft bereits vor dem Flugereignis reduzieren können.

Einwegabfälle
Im Berichtsjahr haben mehrere Passagier-Airlines der Lufthansa Group bestehende coronabedingte Maßnahmen wieder rückgängig gemacht oder reduziert.

Lufthansa German Airlines und Eurowings Discover haben die Anzahl an Masken sowie Eurowings Discover und SWISS die Anzahl an Desinfektionstüchern an Bord reduziert. Air Dolomiti hat zudem die Beladung von Erfrischungstüchern pro Hin- und Rückflug um mehr als die Hälfte reduziert.

SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines haben wieder vermehrt auf „on demand“-Services umgestellt, um Bordabfälle zu reduzieren. So werden ausgewählte Artikel wie beispielsweise Desinfektionstücher, Kaffeesahne und Marmelade nun von den Kabinenmitarbeitenden angeboten und nicht mehr automatisch ausgedeckt, was den Verbrauch der jeweiligen Produkte stark reduziert.

Lufthansa German Airlines, SWISS und Edelweiss konnten Bordabfälle zudem durch Entfernen insbesondere von Einwegplastikverpackungen, Rührstäbchen oder Strohhalmen reduzieren.

SWISS hat zudem, als Reaktion auf die Einwegplastikverbote in Indien und speziell Mumbai, im August 2022 auf Routen von Zürich nach Mumbai gezielt weiterführende Maßnahmen zur Einwegplastikreduktion getroffen. Diese Maßnahmen dienen gleichzeitig als Test für künftig mögliche Anpassungen auf allen Flügen von SWISS.

Lebensmittelabfälle
Alle Passagier-Airlines der Lufthansa Group haben im Rahmen der neu gegründeten Arbeitsgruppe im Frühjahr 2022 eine Erhebung von Lebensmittelabfällen mit einem gemeinsamen Minimalstandard durchgeführt. Damit wurde der erste Schritt in Richtung systematisches Abfall-Monitoring von Lebensmittelabfällen vorgenommen, woraus weitere Erkenntnisse zur Abfallreduktion abgeleitet werden können. Lufthansa German Arlines und Eurowings Discover haben außerdem im April 2022 erste Testläufe zur Datenerhebung von Lebensmittelabfällen mit künstlicher Intelligenz durchgeführt. Dabei wurden mittels Einsatz von Waagen, Kameras und algorithmischer Erkennung die Speisereste auf den jeweiligen Tabletts analysiert. Getestet wird die Verwendung dieser Technologien für zukünftige Routineeinsätze und Prozesse. Die Ergebnisse sollen auch zeigen, ob eine genauere und kontinuierliche Messung von Lebensmittelabfällen mit entsprechend verfeinerten Zielsetzungen sowie eine datengetriebene Steuerung im Beladeprozess ermöglicht werden kann.

Lebensmittelabfälle bei Passagier-Airlines, die ein Kaufangebot auf Kontinentalflügen anbieten, können jedoch bereits auf Basis der Verkaufszahlen mit Hilfe eines Algorithmus gesteuert und vorausschauend geplant werden. 2022 wurde dadurch der Anteil der weggeworfenen verderblichen Produkte im Durchschnitt wie folgt reduziert:

- Lufthansa German Airlines um 45 %
- SWISS um 52 %
- Austrian Airlines um 55 %
- Eurowings um 19 %
- Air Dolomiti um 29 %

Um Lebensmittelabfälle bereits vor dem Flugereignis zu vermeiden, wurde im Berichtsjahr die Möglichkeit zur Vorbestellung von Mahlzeiten ausgeweitet und bei SWISS und Austrian Airlines in Form von Pre-Order beim Kaufangebot in der Economy Class auf der Kurzstrecke sowie bei SWISS in Form von Pre-Select in der Business Class und First Class auf der Langstrecke testweise eingeführt. Langfristig soll dadurch die Menge der beladenen Produkte weiter optimiert und auf die Kundenbedürfnisse abgestimmt werden können. Es ist geplant, dass 2023 auch Lufthansa German Airlines diese Angebote einführt sowie SWISS und Austrian Airlines diese Angebote ausbauen.

Daneben führen weitere individuelle Maßnahmen zu einer präventiven Lebensmittelabfallreduktion vor dem Flugereignis. Eurowings Discover hat 2022 die Beladung an Gebäck in der Business Class auf eingehenden Langstreckenflügen entsprechend der Passagierzahlen kontinuierlich optimiert und entsprechend reduziert. Die Brotbeladung für Rückflüge in der Business Class hat Eurowings Discover um 40 Prozentpunkte reduziert. SWISS stimmt das Verhältnis von fleischlosen und fleischhaltigen Gerichten fortlaufend auf die Kundennachfrage ab. Brussels Airlines wiederum hat die Beladung von warmen Speisen in der Business Class auf ausgehenden Langstreckenflügen im Juli 2022 um 10 Prozentpunkte reduziert. Eurowings hingegen hat das wiederbeladbare Lebensmittelangebot, das keiner Kühlkette unterliegt, im Vergleich zum Frischeangebot erhöht, um Lebensmittelabfälle zu reduzieren.

Die bereits im Vorjahr in Teilen umgesetzten oder getesteten Maßnahmen zur Reduktion von Lebensmittelabfällen an Bord und nach dem Flugereignis wurden im Berichtsjahr fortgeführt. So werden auf den letzten Flügen des Tages übriggebliebene Frischeprodukte bei SWISS, Austrian Airlines und Eurowings Fluggästen zu einem reduzierten Preis angeboten. Insgesamt konnten dadurch mehr als 80.000 weitere Produkte verkauft und so Lebensmittelabfälle eingespart werden.

Lufthansa German Airlines plant, dieses Konzept auch für ihr „Onboard Delights"-Angebot in der Economy Class auf Kurzstreckenflügen im Jahr 2023 umzusetzen.

Mehrwegabfälle
Eurowings Discover verteilt seit 2022 Amenity Kits direkt an Passagiere und nicht mehr auf alle verfügbaren Sitze, unabhängig von der Passagieranzahl, um zu verhindern, dass ungebrauchte Amenity Kits wieder eingesammelt werden müssen oder gar beschädigt werden. Air Dolomiti hat zudem im Januar 2022 die gedruckten Bordmagazine eingestellt und bietet diese alternativ über ihr digitales Bordangebot an. Hierdurch werden jährlich 4.080 Kilogramm an Gewicht und Bordabfällen reduziert.

2. REUSE
Im Berichtsjahr haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf verschiedene Arten neue Wiederverwendungskonzepte entwickelt und eingeführt.

Einwegabfälle
Lufthansa German Airlines, Brussels Airlines und Edelweiss haben im Jahr 2022 Wiederverwendungsprozesse für verschiedene Produkte geprüft und umgesetzt, die ansonsten Einwegabfälle verursachen. Bei Lufthansa German Airlines wird zum Beispiel an einem Mehrwegbecherprozess für das „Onboard Delights"-Produkt in der Economy Class auf Kurzstreckenflügen gearbeitet, der bei positiven Erkenntnissen 2023 umgesetzt würde. Brussels Airlines hat im April 2022 das Einsammeln und Wiederbeladen von unbenutzten Bestecksets der Economy Class auf Langstreckenflügen eingeführt. Außerdem hat die Airline im September 2022 angepasste Vorschriften zum Umgang mit UHT-Milchprodukten (Ultrahochtemperaturverarbeitung) an Bord umgesetzt, sodass diese auf den jeweiligen Rückflügen von den USA nach Brüssel aufgebraucht werden dürfen. Edelweiss kann zudem durch die Einführung von Mehrweggeschirr („Edelweiss Box") 5,2 Tonnen Einwegplastikabdeckungen pro Jahr einsparen. Austrian Airlines hat darüber hinaus auf ausgewählten Langstreckenflügen die bisherigen nicht wiederverwendbaren Tabletts aus Maisstärke durch eine wiederverwendbare Alternative ersetzt.

Lebensmittelabfälle
Brussels Airlines belädt seit Juli 2022 Weinflaschen, die noch mehr als die Hälfte der Flüssigkeit beinhalten, auf späteren Flügen wieder.

Mehrwegabfälle
Kabinenmitarbeitende von Eurowings Discover sammeln seit 2022 unbenutzte Amenity Kits zur Wiederbeladung ein. Auch SWISS testete dieses Verfahren, erweitert um die Prüfung von Recycling- und Aufbereitungsmöglichkeiten. Insgesamt konnten über den einwöchigen Testzeitraum 29 % der gesammelten Amenity Kits ohne Zusatzaufwand auf nachfolgende Flüge wiederbeladen werden und 71 % wiederaufbereitet oder recycelt werden. Ab 2023 wird dieser Prozess in die Routine überführt.

3. RECYCLE
2022 haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group Produktrecycling auf verschiedene Weisen weiter gesteigert, um damit Bordabfälle zurück in den Materialkreislauf zu führen.

Einwegabfälle
Lufthansa German Airlines und Eurowings Discover haben sich im Berichtsjahr dafür engagiert, nicht nur herkömmliches Recycling, sondern auch „Closed Loop"-Recycling zu fördern und zu implementieren. Dabei wird der Recyclingprozess so gestaltet, dass aus dem recycelten Produkt wieder ein recycelbares Produkt und dabei oft das gleiche Produkt entsteht und entsprechend auch beim Nachfolgeprodukt die Recyclingfähigkeit gewährleistet ist. Lufthansa German Airlines hat nach einem erfolgreichen Testlauf Ende 2021 im Frühjahr 2022 gemeinsam mit den Flughafenbetrieben in Frankfurt ein „Closed Loop"-Recycling für Flaschen aus PET-Material in Frankfurt eingeführt, die in der Kabine von Lufthansa German Airlines liegengelassen werden. Damit konnten durch die Rückführung an einen ausgewählten Wasserflaschenhersteller 2022 88 Tonnen PET dem geschlossenen Kreislauf zurückgeführt werden. Lufthansa German Airlines und Eurowings Discover planen das Konzept gemeinsam in München einzuführen und zu erweitern. Dabei sollen möglichst alle geeigneten PET-Artikel vom Bordprodukt der beiden Airlines demselben „Closed Loop"-Recyclingprozess zugeführt werden können. Das Projekt befindet sich in der Konzeptionsphase und wird voraussichtlich 2023 eingeführt.

Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Eurowings Discover schlossen sich außerdem einer IATA-Initiative an, um transatlantisches Recycling und die Wiederverwendung von Bordmaterialien zu fördern, die ansonsten zu Einweg- oder Lebensmittelabfällen werden. Die starken Einschränkungen im US-Raum haben bisher dazu geführt, dass nur sehr wenig Ressourcen recycelt oder wiederverwendet werden dürfen. Die gemeinsame Initiative verfolgt das Ziel, Vorzeigeprozesse auf gewissen Strecken zu etablieren, die zu einem späteren Zeitpunkt auf alle US-Amerikanischen Destinationen angewendet werden können. Das Projekt befindet sich in der Konzeptionsphase und soll voraussichtlich 2023 als Test umgesetzt werden.

Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group führten die etablierten Recyclingprozesse an Bord auch 2022 weiter fort. So zum Beispiel auch Air Dolomiti, die PET- und Glasflaschen sowie Aluminiumdosen separat einsammeln und so dem Caterer das Recycling dieser Produkte ermöglichen. SWISS hat eine neu gestaltete, kompakte Recycling-Anweisung für Kabinenmitarbeitende publiziert, die das Recycling an Bord erleichtern soll. Austrian Airlines hat eine gesonderte Sammelaktion von Plastikflaschendeckeln durchgeführt und die Recyclingerlöse für einen guten Zweck gespendet. Eurowings recycelt seit Juli 2022 auch Glasflaschen aus ihrem Verkaufsprogramm.

Mehrwegabfälle
Im Berichtsjahr hat SWISS neue Recyclingprozesse für ihre First Class-Kosmetik eingeführt. Dabei werden seit September 2022 die recycelbaren Kosmetikprodukte in den Amenity Kits eingesammelt, gereinigt und wieder neu abgefüllt, falls sie an Bord hinterlassen werden. Fluggäste können die Produkte auch selbst mit nach Hause nehmen und in einem der Läden des Kosmetikherstellers in der Schweiz auffüllen lassen. Seit Dezember 2022 werden zudem die Kosmetikbehälter in den Flugzeugtoiletten immer wieder neu aufgefüllt und nach drei Monaten aus Hygienegründen ausgetauscht, wobei die gebrauchten Behälter dem Recycling zugeführt werden.

Daneben hat SWISS im September 2022 einen Testlauf zusammen mit einem Partner der Textilienverwertung durchgeführt, um Textilien, die keine Verwendung mehr an Bord finden, in einen routinierten Recycling- und alternativen Verwertungsprozess (Downcycling) zu überführen. Außer den Passagierdecken eignen sich alle Produkte für das Textilrecycling, bei dem Baumwollgarn aus den alten Textilien gemacht werden kann. Die heterogen zusammengesetzten Passagierdecken können hingegen zu Isolationsmaterial oder Putzlappen verarbeitet werden. Nachdem die Ergebnisse Ende 2022 erfolgreich validiert wurden, nimmt SWISS die Prozesse in die Routine auf.

4. RECOVER
Die Passagier-Airlines der Lufthansa Group verwerten Bordabfälle auf verschiedene Weisen, um eine Entsorgung zu verhindern.

Einwegabfälle
Austrian Airlines wandelt durch ihren ReOil-Prozess Einwegplastikbecher mit weiteren Einwegverpackungen in einem patentierten Verfahren zu synthetischem Rohöl um. Aus einem Kilogramm gesammeltem Einwegplastik lässt sich bis zu ein Liter Rohöl gewinnen. Im Rahmen der einwöchigen Sonderaktion „Clean up Week" haben die Kabinenmitarbeitenden von Austrian Airlines Einwegverpackungen gesammelt, die zu insgesamt rund 4.800 Liter Rohöl umgewandelt wurden. Die Erlöse im Wert von 800 EUR wurden an die help alliance gespendet.

Mehrwegabfälle
Lufthansa German Airlines hat erneut in Zusammenarbeit mit dem Miles & More WorldShop eine Upcycling-Kollektion eingeführt, bei der Produkte, die bei Lufthansa German Airlines keine Anwendung mehr finden, jedoch nach wie vor emotionalen Wert besitzen, zu neuen, hochwertigen Produkten verarbeitet werden. So werden aus alten Uniformen, Decken oder Schwimmwesten, die aus unterschiedlichen Gründen nicht mehr einsatzfähig sind, hochwertige neue Produkte, wie zum Beispiel Laptoptaschen oder Rucksäcke.

5. REPLACE
2022 haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf verschiedene Weisen die Auswirkungen ihrer Bordabfälle durch entscheidende Produktveränderungen minimiert.

Einwegabfälle
Air Dolomiti hat im Berichtsjahr die Einwegplastikabdeckungen von Business Class-Mahlzeiten durch Papierabdeckungen ersetzt. Die Airline steigt auch schrittweise auf Produkte mit hohem Recyclinganteil um, wie zum Beispiel bei Servietten und Tablettdeckchen, die in der Business Class bereits vollständig aus recyceltem Papier bestehen. Außerdem nutzen sie Wasserflaschen, die aus recyceltem PET bestehen. Eurowings und Edelweiss sind bei der Verpackung ausgewählter Produkte von Einwegplastik auf kompostierbare Folie aus Zellulose umgestiegen. Edelweiss hat außerdem Einwegplastiktüten ihres Bordverkaufs durch Papiertüten ersetzt und ist bei der Kopfhörerverpackung in der Economy Class von Einwegplastik auf Kraftpapier umgestiegen. Lufthansa German Airlines hat im Februar 2022 ihre Teelöffel aus Einwegplastik mit Teelöffeln aus Bambus ersetzt. Außerdem wurde der im Jahr 2021 initiierte Ersatz von Einwegplastikrührstäbchen durch Bambusrührstäbchen auf Kontinentalrouten im September 2022 auch auf Interkontinentalrouten umgesetzt. Lufthansa German Airlines führt außerdem die Entwicklungspartnerschaft mit externen Partnern fort, um gemeinsam nachhaltige Alternativen für Plastikabdeckungen und Plastikfolie zu entwickeln. Ziel ist es, diese Produkte 2023 zu testen. Austrian Airlines plant ebenfalls, die an Bord verwendeten Ohrstöpsel ab 2023 nur noch in Papierverpackung anzubieten, um Plastikabfälle weiter zu reduzieren.

Mehrwegabfälle
SWISS hat die Materialzusammensetzung ihrer Amenity Kits verändert. So bestehen die neuen Premium Economy Class Amenity Kits aus recycelten Zeitungen und Kraftpapier und lassen sich so einfach ins Papierrecycling geben, während die neuen Business Class Amenity Kits aus 100 % recyceltem Polyester bestehen. Auch Edelweiss hat bei ihrem Amenity Kit darauf geachtet, dass dieses zu 70 % aus recycelten Materialien besteht.

Lufthansa Cargo treibt „Closed Loop“-Recycling und Upcycling-Initiativen voran
Seit 2022 setzt Lufthansa Cargo eine Kunststofffolie zum Schutz ihrer Fracht ein, die bei einer reduzierten Stärke von nur 14µ einen Recycling-Anteil von 10 % hat und zusätzlich biologisch abbaubarer ist. Lufthansa Cargo arbeitet in Frankfurt an einer Lösung, den Kreislauf zu schließen, in dem die gebrauchten Folien zurück zum Hersteller geführt und in die Herstellung neuer Folien eingearbeitet werden. Den Recycling-Anteil in der Folie will der Hersteller sukzessive erhöhen.

Ausgewählte Lade- und Ladehilfsmittel von Lufthansa Cargo werden durch Upcycling aufbereitet und einem neuen Produktlebenszyklus zugeführt. Es entstehen individuelle, limitierte Design-Objekte, die unter anderem in Kooperation mit dem Institut IRED (Institut für Recycling, Ökologie und Design Frankfurt) und der WfB Rhein-Main (Werkstatt für Menschen mit Beeinträchtigungen) gestaltet und produziert werden. Die Upcycling-Produkte werden über den Lufthansa Cargo Fanshop verkauft. Der Gewinn wird zu 100 % gespendet und kommt dem Verein Cargo Human Care zu Gute.

Leistungsindikatoren

Die Definition der Kennzahlen für Abfallreduzierung wird überarbeitet.

Im Berichtsjahr konnten die Lebensmittelabfälle der Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf Kurzstreckenflügen im Vergleich zu 2019 um 46 % reduziert werden.

Lufthansa Cargo hat ihr Ziel, am Drehkreuz Frankfurt den Anteil an Abfällen, die zurück in den stofflichen Kreislauf gehen, bis 2025 auf 40 % zu erhöhen, bereits 2022 zu 92,5 % erreicht.

Kundenbelange

Hohe Kundenzufriedenheit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Lufthansa Group

Die Flugsicherheit und Gesundheit der Passagiere haben für die Lufthansa Group immer höchste Priorität. Um diesem elementaren Anspruch gerecht zu werden, verfügen alle Airlines der Lufthansa Group über ein umfassendes Sicherheitsmanagement-System. Unabhängige Auditor:innen überprüfen alle zwei Jahre die konzernweit geltenden Sicherheitsstandards in einem IATA Operational Safety Audit (IOSA).

Eine hohe Kundenorientierung, operative Stabilität, innovative Produkte und Services sowie der Fokus auf Qualität sind für einen Dienstleistungskonzern wie die Lufthansa Group essenziell. Im Fokus stehen dabei verlässliche Reiselösungen, aufmerksame Kundenservices, individuelle Erlebnisse und einfache und flexible Prozesse als Voraussetzung für eine langfristige Kundenbeziehung. Investitionen in eine moderne Flugzeugflotte und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Angebots – auch im Hinblick auf Nachhaltigkeit und digitale Services – sollen das Fliegen für die Kund:innen der Lufthansa Group attraktiv gestalten.

Aufgrund der stark gestiegenen Nachfrage kam es im Berichtsjahr während der Hauptreisezeiten zu spürbaren Beeinträchtigungen in der operationellen Stabilität des Flugbetriebs. Insbesondere erhebliche Personalengpässe bei den Fluggesellschaften und den Flughafenbetreibern bedingten vielfach Flugplanänderungen und Flugstreichungen. Dies führte zu einem starken Anstieg der Kunden- und Erstattungsanfragen. Die Lufthansa Group intensivierte daher insbesondere Maßnahmen, mit denen die operationelle Stabilität der Passagier-Airlines der Lufthansa Group gestärkt werden konnte, und investierte in die Verbesserung von Produkten und Services entlang der gesamten Reisekette.

Nachhaltige und innovative Produktneuerungen wurden ausgezeichnet

Die Lufthansa Group gewann den „Performance in Environmental Sustainability“-Preis bei den Business Travel Europe Awards 2022 der BTN Group – einer weltweit führenden Informationsplattform für die Reisebranche. Grundlage für den Erhalt des Preises ist die Vielzahl nachhaltiger Reiseangebote und Services, die zunehmend nachgefragt werden. So wurde beispielsweise im Frühjahr 2022 erstmals die Option zum CO_2-neutralen Fliegen direkt in die Online-Flugbuchung integriert. Auch werden spezielle Angebote an Firmenkunden für CO_2-neutrales Fliegen unterbreitet.

Skytrax, eine spezialisierte Beratung im Bereich Forschung und Qualität für die weltweite Luftfahrtindustrie, zeichnete die First Class Lounge von SWISS doppelt aus und vergab sowohl den Preis für die beste Lounge als auch die Auszeichnung „Best First Class Lounge Dining“. Weiterhin erhielt SWISS mehrere „Onboard Hospitality Awards“ des führenden Magazins für Hospitality in der Reisebranche weltweit. Das mit einem Partner für Inflight Equipment entwickelte, durch Kunden für individuelle Zwecke wiederverwendbare, SWISS Amenity Kit aus nachhaltigen Materialien wurde als „Best Premium Economy Class Amenities“ ausgezeichnet.

Der Prozess um die „Re-Use Box“ des „SWISS Saveurs“ Service erhielt in der Kategorie „Best for onboard service equipment for crew“ den ersten Platz. Die einfache Handhabung an Bord sowie die Reduktion der Lebensmittelabfälle durch den Verkauf von Produkten von vorherigen Flügen bildeten die Grundlage für die Platzierung.

Gemeinsam mit dem Technologiedienstleister für Bordverkauf und Abwicklung der Service-Prozesse an Bord wurde der „Beyond Meat Burger“ von SWISS als Catering-Innovation des Jahres ausgezeichnet und konnte mit Nachhaltigkeit, Geschmack und dem vegetarischen Trend folgend überzeugen.

Datenschutz und -sicherheit spielen eine immer größere Rolle

Der sichere und gesetzeskonforme Umgang mit Daten ist Grundlage für eine vertrauensvolle Geschäftsbeziehung zu den Kund:innen. Die Lufthansa Group verfügt in den Konzerngesellschaften über ein Datenschutz-Managementsystem entsprechend den Anforderungen des europaweit einheitlichen Datenschutzes (EU-DSGVO). Der Konzern hat eine Datenschutzorganisation etabliert, die sich dezidiert um die Erfüllung der Rechte Betroffener und die Pflichten der Verantwortlichen kümmert. Hierzu wurden intern und extern gut erreichbare Anlaufstellen geschaffen und Prozesse etabliert, um beispielsweise Auskunftsersuchen von Betroffenen fristgerecht erfüllen zu können. Aktuelle Informationen über die Verarbeitung personenbezogener Daten werden zudem über die Internetauftritte der Gesellschaften zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wird Cyber-Risiken, deren Bedeutung aufgrund der zunehmenden Digitalisierung von Geschäftsprozessen gestiegen ist, umfassend vorgebeugt. ↗ **Chancen- und Risikobericht, S. 75 ff.**

OPERATIONELLE STABILITÄT

Konzept

Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind wesentliche Kriterien der operationellen Stabilität
Eine hohe Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ermöglicht den Kund:innen ein reibungsloses Reiseerlebnis. Innerhalb der Lufthansa Group wird sie kontinuierlich durch das Management überwacht. Neben täglichen Berichten aus den Hub Control Centern wird die operationelle Performance auch regelmäßig auf Vorstandsebene thematisiert.

Im Berichtsjahr waren die Passagiere der Lufthansa Group Airlines auch weiterhin von Flugplanänderungen, Flugausfällen und Verspätungen betroffen. Der schnellen Erholung der Nachfrage nach Flugreisen und der damit einhergehenden stark ausgebauten Kapazität standen Personalengpässe bei den Airlines sowie allen Systempartnern wie beispielsweise in der Flugzeugabfertigung, bei den Sicherheitskontrollen und der Flugsicherung gegenüber. Neben strukturellen Ursachen waren vor allem coronabedingt hohe Krankenstände Gründe für die Personalengpässe.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Verantwortung für operationelle Stabilität liegt bei den Airlines der Lufthansa Group, die Transparenz darüber sowie die Erarbeitung übergreifender Standards erfolgt über das Vorstandsressort „Flotte & Technologie“.

Neben regelmäßigen Informationen an den Vorstand der Lufthansa Group besprechen und verabschieden die Chief Operations Officers aller Lufthansa Group Airlines gemeinsam mit den verantwortlichen funktionalen Leitenden für Flugbetrieb, Bodenabfertigung, Safety & Security und für das technische Flottenmanagement die Analyseergebnisse und Maßnahmen zur Verbesserung der operationellen Stabilität in den monatlich tagenden Operations Boards.

Darüber hinaus gibt es übergreifende Leistungsdialoge für operative Prozesse der Lufthansa Group Airlines, in denen die aktuelle Performance und Verbesserungsmaßnahmen diskutiert werden, auch unter Einbezug von Systempartnern.

Ziele

Sicherer, pünktlicher und zuverlässiger Flugbetrieb soll gewährleistet werden
Operationelle Stabilität ist Voraussetzung für eine hohe Kundenzufriedenheit. Oberstes Ziel aller Lufthansa Group Airlines ist die Durchführung eines sicheren, pünktlichen und zuverlässigen Flugbetriebs.

Zentraler Leistungsindikator für die Beurteilung der operationellen Stabilität ist die Abflugpünktlichkeit der Airlines. Als pünktlich werden, wie international üblich, alle Flüge bezeichnet, die bis spätestens 15 Minuten nach der geplanten Abflugzeit zum Start rollen. Ziel für die Passagier-Airlines der Lufthansa Group ist es, 85 % aller Flüge pünktlich abzufertigen.

Da dies jedoch nicht allein durch die Airlines der Lufthansa Group sichergestellt werden kann, wird gemeinsam mit Systempartnern an Lösungen gearbeitet, um die operationelle Stabilität weiter zu verbessern.

Maßnahmen

Vielfältige Maßnahmen sollen die operationelle Stabilität garantieren und das Kundenerlebnis verbessern
Im Berichtsjahr lag ein besonderer Fokus auf dem weiteren Hochfahren der Flugbetriebe sowie der Prozessstabilisierung und der damit verbundenen Kapazitäts- und Prozessanpassungen in der Lufthansa Group. In dem gruppenweiten, interdisziplinären Programm zur „Customer Quality“ sind in koordinierten Prozessen Maßnahmen zur Anpassung an die sich verändernden Rahmenbedingungen eingeleitet und umgesetzt worden. Die Auswirkungen auf unterschiedliche Kundenprozesse wurden adressiert. Die Koordination zwischen der kommerziellen Planung, der operativen Umsetzung sowie Kommunikation an die Kund:innen wurde insbesondere in den nachfragestarken Sommermonaten intensiviert, beispielsweise durch die frühzeitige Information der betroffenen relevanten Kundenbereiche wie Callcenter über bevorstehende Flugstreichungen. Eine umfangreiche Unterstützung der operativen Bereiche durch administrative Mitarbeitende wurde in den Ferienmonaten eingesetzt, um dem hohen Kundenaufkommen gerecht zu werden.

Weitreichende Initiativen mit Systempartnern werden initiiert
Gemeinsam mit Systempartnern wie Flughafenbetreibern und der Deutschen Flugsicherung arbeiteten die Airlines der Lufthansa Group intensiv an Lösungen, um den Herausforderungen nach der Corona-Pandemie zu begegnen. Dies galt insbesondere im Bereich der Abfertigung von Passagier:innen und Gepäck, um einen stabilen Flugbetrieb zu erzielen. So wurde beispielsweise der Sommerbetrieb im Jahr 2022 in regelmäßigen Austauschformaten mit den großen deutschen Flughäfen basierend auf der Kapazitätsplanung vorbereitet. Auf lokaler operativer Ebene haben zusätzlich individuelle, intensive Abstimmungen zu der aktuellen Kapazität und entsprechenden Engpässen und Maßnahmen stattgefunden.

Die operativen Beeinträchtigungen, die insbesondere im Sommer 2022 im Gesamtsystem Luftverkehr auftraten, konnten im weiteren Verlauf des Jahres mit den Maßnahmen, die seitens der Lufthansa Group und ihrer Systempartner ergriffen wurden, deutlich reduziert werden.

Leistungsindikator

Abflugpünktlichkeit der Lufthansa Group Airlines liegt unter dem Zielwert

Im Jahresdurchschnitt lag die Abflugpünktlichkeit bei 66,0 % und damit 15,3 Prozentpunkte unter Vorjahr (Vorjahr: 81,3 %). Als pünktlich werden, wie international üblich, alle Flüge bezeichnet, die bis spätestens 15 Minuten nach der geplanten Abflugzeit zum Start rollen. Die Verschlechterung gegenüber Vorjahr lässt sich vor allem auf die deutlich gestiegenen Passagierzahlen (+119 % zum Vorjahr) bei reduzierten Ressourcen in allen Bereichen des Luftverkehrssystems zurückführen. Einer der größten Verspätungsgründe waren Engpässe bei der Flugsicherung, die 14,5 % aller Verspätungen der Lufthansa Group Airlines verursachten. Darüber hinaus wirkten sich in den Ferienzeiten mit hohem Flugvolumen und hoher Auslastung die Personalengpässe bei den Bodenverkehrsdienstleistern und Airlines, unter anderem auch durch hohe Krankenstände, negativ auf die Pünktlichkeit aus.

PRODUKT UND SERVICES

Konzept

Kundenbedürfnisse stehen bei der Entwicklung von Produkten und Services im Mittelpunkt

Der Erfolgsfaktor Kundenorientierung ist für ein Dienstleistungsunternehmen wie die Lufthansa Group wesentlich. Daher werden sämtliche Produkte und Services der Passagier-Airlines entlang der Reisekette kontinuierlich mit Hilfe von regelmäßigen Kundenbefragungen auf den gezielten Kundennutzen hin überprüft. Erfragt werden zum Beispiel Weiterentwicklungen von Sitzen, Lounges, Catering-Angeboten, Nachhaltigkeitsthemen sowie neue Produkte und Services an Bord und am Boden. Digitalisierung, Individualisierung und Nachhaltigkeitsaspekte spielen eine zunehmend wichtige Rolle, um differenzierte Kundenbedürfnisse besser erfüllen zu können. So haben Rückmeldungen der Kund:innen im Berichtsjahr gezeigt, dass das Reiseerlebnis durch eine Vielzahl von Einschränkungen und fehlenden Weiterentwicklungen während der Corona-Pandemie nicht mehr dem gesetzten Anspruch entsprach. Durch Kriseneinschränkungen in den vergangenen zwei Jahren wurden viele Investitionen in das Kundenerlebnis zurückgestellt.

Im Berichtsjahr haben die Airlines der Lufthansa Group verstärkt den Fokus auf Qualität und Investitionen in das Kundenerlebnis gelegt, um so dem gesetzten Premium-Anspruch wieder gerecht zu werden. Zudem sollen ab 2023 neue Produktstandards gesetzt werden. Denn Kund:innen erwarten heute schon zunehmend individuelle und wertschätzende Angebote, nachhaltige und maßgeschneiderte Reiselösungen und eine flexible Auswahl gemäß ihren Bedürfnissen. Das Reiseerlebnis muss einfach und reibungslos sein. Dies gilt es, entlang der gesamten Reisekette zu beachten, wie bei Inspiration, Kauf, Information, Reiseerlebnis an Bord und Boden sowie Services. Insbesondere Vielreisende erwarten zusätzlich Wertschätzung für ihre Loyalität. Darüber hinaus ist es wichtig, langfristige Beziehungen zu jedem Gast aufzubauen. Erkenntnisse aus frühzeitiger Kundeneinbindung bilden die Basis für strategische Entscheidungen. Die Kombination der genannten Elemente ist daher auch wesentlicher Bestandteil der Kundenstrategie für Produkte und Services. Diese basiert auf Trendanalysen, Marktforschungsergebnissen, Wettbewerbsbeobachtungen wie auch aus zahlreichen Kundenfeedbacks.

Dabei setzen die Passagier-Airlines der Lufthansa Group neben der monatlichen Analyse der Sozialen Medien sowie kontinuierlichem virtuellen oder persönlichen Premium-Kundendialog weiterhin auf die Kundenzufriedenheitsbefragung – das „Passenger Satisfaction Tracking“ (PST). Mit über 30.000 Kundenrückmeldungen pro Monat hat dieses wieder Vorkrisenniveau erreicht. Neben der Weiterempfehlungsrate, dem Net Promoter Score (NPS), wird dort die Kundenzufriedenheit entlang der gesamten Reisekette erhoben und berichtet. In der PST werden regelmäßig auch aktuelle vertiefende Kundenthemen befragt, wie zum Beispiel der Umgang mit Unregelmäßigkeiten beim Flug oder die Wahrnehmung von nachhaltigen Reiselösungen. Die 2021 während der Corona-Pandemie durchgeführten Customer Online Panel-Befragungen wurden 2022 in den „Lufthansa Group CoCreationHub“ überführt. Über eine jederzeit verfügbare Online-Plattform werden Kund:innen im direkten Dialog anhand von Befragungen, Workshops und Interviews aktiv in die frühe Produktentwicklung einbezogen. Über 1.500 Teilnehmende nutzen bereits diese Möglichkeit mit einer durchschnittlichen Aktivitätsrate von 30 % und in der Spitze bis zu 65 %.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Im Zuge der durch den Aufsichtsrat im März 2022 entschiedenen organisatorischen Neuausrichtung der Lufthansa Group wurde die Verantwortung für das Design und das strategische Konzept des gesamten Kunden- und Markenerlebnisses der Lufthansa Group dem Vorstandsressort „Markenführung & Nachhaltigkeit“ zugeordnet. Innerhalb des Ressorts waren die Bereiche „Customer Experience“ und „Brand Portfolio Management & Global Marketing“ im Besonderen von den Veränderungen betroffen.

Der Bereich „Customer Experience“ ist seit der Neuausrichtung für die Gestaltung und die strategische Konzeption des gesamten Kundenerlebnisses entlang der physischen und digitalen Kundenreisekette („Customer Journey“) verantwortlich und setzt die Standards für die Passagier-Airlines der Lufthansa Group. Darüber hinaus ist der Bereich für die gesamte Kundenbetreuung der Passagier-Airlines verantwortlich.

Der Bereich „Brand Portfolio Management & Global Marketing“ ist verantwortlich für das ganzheitliche Markenportfolio der Lufthansa Group und die globale Marketingstrategie, um so den Geschäftswert der Passagier-Airline-Marken zu maximieren und eine angemessene Marken-Differenzierung zu ermöglichen. Darüber hinaus verantwortet der Bereich die Umsetzung von Marketingaktivitäten in allen Firmenkundenmärkten und zusätzlich die Marketingaktivitäten für Privatkunden in allen Nicht-Heimatmärkten sowie die Definition von Marketingstrategien und -standards. Die Weiterentwicklung des Loyalitätsprogramms der Lufthansa Group Passagier-Airlines, der Programme zur Erzielung von Nebenerlösen und des Retail-Portfolios ist ebenfalls diesem Bereich angesiedelt.

Die Airlines Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings und Eurowings Discover verantworten eigenständig die markenspezifische Ausgestaltung und Ausführung des Bord- und Bodenprodukts, das Marketing und das Topkundenmanagement im jeweiligen Chief Commercial Officer (CCO)-Ressort. Im Customer Commercial Committee stimmen sich Vertretende aus den Vorstandsressorts „Markenführung & Nachhaltigkeit“ und „Global Markets & Network“ sowie den CCO-Ressorts der Airlines regelmäßig zu kundenorientierten Themen und jährlich über das Produkt-Projektportfolio ab und treffen relevante Entscheidungen.

Ziele

Steigerung der Kundenzufriedenheit ist integraler Bestandteil der Konzernstrategie

Um nachhaltigen kommerziellen Wert für die Lufthansa Group und deren Passagier-Airlines zu generieren, bedarf es einer stringenten Orientierung an den Kundenbedürfnissen. Zielsetzung der Kundenstrategie für alle Passagier-Airlines der Lufthansa Group ist es, die Kundenzufriedenheit zu steigern. Voraussetzung dafür ist die Kenntnis und Erfüllung der individuellen Bedürfnisse der Kund:innen entlang der gesamten Reisekette.

Die Erfolgsmessung wird über den Net Promoter Score (NPS) gesteuert, der die Weiterempfehlungsbereitschaft von Kund:innen aufzeigt. Für Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines ist ein absoluter Zielwert von 55 gesetzt, für Eurowings ein Zielwert von 50.

Maßnahmen

Kundenzufriedenheitswerte und Rückmeldungen fließen in Maßnahmenentwicklungen ein

2022 wurden zwölf Kennzahlen etabliert, die Auskunft über Kundeneinschätzungen entlang der gesamten Reisekette geben, wie zum Beispiel die Zufriedenheit mit Kabinenausstattung, Bord- und Bodenpersonal, digitalen Services oder auch nachhaltigen Angeboten. Auf Grundlage dieser Erkenntnisse und der Analyse von Kundenkommentaren wurden im Berichtsjahr diverse Maßnahmen implementiert. An erster Stelle stand die Rückkehr zur Erfüllung des Versprechens als Premium-Anbieter. So wurden erste Investitionen zum Ausbau des Produktangebots getätigt, wie zum Beispiel in das Speisen- und Getränkeangebot sowie in digitale Serviceangebote.

Dem in Kundenumfragen ermittelten Wunsch, Nachhaltigkeitsaspekte stärker bei Produkten und Services zu berücksichtigen, trägt die Lufthansa Group auf verschiedene Weise Rechnung. Im Fokus stehen dabei nachhaltige Konzepte und Produkte an Bord, intermodales Reisen und der einfache Zugang zum Ausgleich der flugbezogenen CO_2-Emissionen.

Neue Kabinenausstattung in allen Flugklassen verbessert Borderlebnis

Im Berichtsjahr hat die Einführung einer neuen Produktgeneration in der First, Business, Premium Economy und Economy Class begonnen, welche exklusiv für die Lufthansa Group entwickelt wurde. Anhand von Kundentests, Fokusgruppen und Befragungen sowie Sitz- und Ergonomietests wurden die Kund:innen seit 2017 in die Entwicklung eingebunden. Bei SWISS wurde im Berichtsjahr die Premium Economy Class auf Basis des neu entwickelten Lufthansa Group Sitzprodukts auf der Boeing 777 Flotte eingeführt.

Vor allem im Premium-Bereich an Bord von Lufthansa German Airlines wurde die Implementierung des direkten Zugangs zum Gang von jedem Business Class-Sitz aus begonnen mit den ersten Flugzeugen der neuesten Generation von Airbus A350 und Boeing 787, welche die Flotte der Lufthansa Group 2022 ergänzt haben. Ab 2023 werden mehr als 30.000 neue Sitze den Fluggästen ein neues Reiseerlebnis in allen Klassen auf der Langstrecke bieten. 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.

Passagier-Airlines werten Speisen- und Getränkeangebot auf

Nach der Corona-Pandemie waren Maßnahmen zur qualitativen und quantitativen Aufwertung des Angebots notwendig, insbesondere im Bereich der Speisen- und Getränkeauswahl sowie der Qualität der Speisen. So wurde im Berichtsjahr beispielsweise der kostenfreie Aperitif-Service mit alkoholischen Getränken und Snacks sowie eine Auswahl bei der ersten Mahlzeit auf Langstreckenflügen von Lufthansa German Airlines in der Economy Class wieder eingeführt. Auf der Kurzstrecke wurden die 2021 eingeführten Produkte „Onboard Delights“ bei Lufthansa German Airlines, „SWISS Saveurs“

bei SWISS und „Austrian Melangerie“ bei Austrian Airlines im Berichtsjahr durch eine Aufwertung der Speisenqualität und -auswahl mit neuen Menükreationen ergänzt und ersetzt. Das Programm „Tastefully Austrian“ von Austrian Airlines wurde im Berichtsjahr auf Kurz- und Mittelstreckenflügen in der Business Class eingeführt. Auf Flügen ab Wien werden internationale Speisen angeboten. Auf Flügen nach Wien können klassische, österreichische Speisen gewählt werden. Seit diesem Jahr haben Kund:innen von SWISS in der First, Business, und Economy Class sowie von Austrian Airlines in der Economy Class die Möglichkeit, aus einem Angebot von frischen Gerichten vor der Reise auszuwählen und vorzubestellen. Dieses Angebot wird im Folgejahr auch auf Economy und Business Class-Flügen von Lufthansa German Airlines verfügbar sein.

Lounge-Angebote werden ausgebaut

Auch am Boden wurden im Berichtsjahr Verbesserungen umgesetzt, indem neue Lounges, wie zum Beispiel die neue Bistrolounge in Frankfurt, eröffnet wurden. Des Weiteren wurde das Angebot bestehender Lounges, wie „The LOFT Lounge“ der Brussels Airlines in Brüssel, mit neuen Arbeitsplätzen und einer Kinderecke ausgestattet. In den Lounges in Newark, Düsseldorf, Washington oder Hamburg wurde das Angebot durch Renovierungsmaßnahmen, den Einsatz neuen Mobiliars sowie einer verbesserten Speisen- und Getränkeauswahl aufgewertet. Im Jahr 2023 ist geplant, neue Lounge-Konzepte zu erarbeiten, wie zum Beispiel die „Green Lounge“ mit Fokus auf Nachhaltigkeit oder die Erleichterung der Lounge-Zugänge durch biometrische Lösungen.

Lufthansa Group reduziert Einwegprodukte und Lebensmittelabfälle

Die Kund:innen der Lufthansa Group erwarten neben der Verwendung nachhaltiger Produkte an Bord auch die Reduzierung von Abfällen. Im Rahmen eines nachhaltigen Abfallmanagements haben die Passagier-Airlines der Lufthansa Group im Berichtsjahr einen gemeinsamen allgemeingültigen Rahmen für den verantwortungsvollen Umgang mit Bordabfällen definiert. Der Fokus hierfür liegt auf der Reduzierung von Abfällen aus Einwegprodukten und Lebensmittel. Es wurden verschiedene Maßnahmen aufgesetzt, wie zum Beispiel die Reduktion von Einwegplastik an Bord und eine intelligente Beladungsplanung. ↗ **Umweltbelange/Abfallmanagement, S. 110 ff.**

Intermodale Angebote bieten nachhaltige alternative Anreiseformen zu und von den Drehkreuzen der Lufthansa Group

In Ergänzung zu Flügen bietet die Lufthansa Group in Kooperation mit nationalen Bahngesellschaften sowie einigen Busanbietern in den Heimatmärkten auch vielfältige Optionen für die An- und Abreise von und zu den Drehkreuzen. Diese Intermodalangebote werden über eine Flugnummer in das Angebot der Lufthansa Group eingebunden und sind im Leistungspaket für die Kund:innen einem Flug weitestgehend gleichgestellt. Um die Attraktivität intermodaler Reisen weiter zu steigern, wurde bei allen intermodalen Partnerschaften der Wechsel des Verkehrsträgers für die Fluggäste einfacher und schneller gestaltet. Dazu gehören zum Beispiel für Fluggäste von SWISS die vereinfachte Gepäckaufgabe bereits an der Haustür oder der priorisierte Zugang zu Sicherheitskontrollen am Flughafen Frankfurt für Gäste von Lufthansa Express. Zu den Besonderheiten des Umsteigevorgangs Bahn auf Flugzeug und umgekehrt informiert die Lufthansa Group ihre Kund:innen vor der Reise sowie mit spezifischen Ansagen im Zug und im Flugzeug, um den reibungslosen Transfer zu unterstützen.

Im Berichtsjahr wurden täglich rund 450 intermodale Verbindungen von und zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group angeboten. Durch die seit Spätsommer 2022 bestehende weltweit erste intermodale Partnerschaft zwischen der Deutschen nationalen Bahngesellschaft und der Star Alliance, dem Flugbündnis bestehend aus 26 Fluggesellschaften, wird ein weiteres starkes Zeichen auf dem Weg zu mehr Nachhaltigkeit im Mobilitätssektor gesetzt. ↗ **Umweltbelange/Verbesserte Infrastruktur, S. 103.**

Freiwillige CO_2-Ausgleichsangebote erlauben es Kund:innen, einen persönlichen Beitrag zu leisten

Die Lufthansa Group ermöglicht ihren Kund:innen die freiwillige Kompensation beziehungsweise Reduktion des durch den genutzten Flug bedingten CO_2-Ausstoßes. Dies enthält sowohl das Angebot der unmittelbaren Reduktion durch den Kauf von nachhaltigen Flugkraftstoffen als auch der langfristigen Kompensation über Klimaschutzprojekte. Im Laufe des ersten Halbjahres 2022 wurde bei allen Passagier-Airlines der Lufthansa Group die Möglichkeit zum CO_2-Ausgleich direkt bei der Flugbuchung etabliert. Aber auch an anderen Punkten in der Reisekette wird die Möglichkeit geboten, die CO_2-Emissionen auszugleichen – beispielsweise an Bord während des Flugs bei Lufthansa German Airlines, SWISS und Eurowings Discover. Ergänzend wurde im August 2022 im skandinavischen Markt testweise ein neuer, „grüner“ Tarif eingeführt, der im Preis erstmals einen vollständigen CO_2-Ausgleich durch den Einsatz nachhaltiger Flugkraftstoffe und CO_2-Ausgleich durch Klimaschutzprojekte beinhaltet. Bei Erfolg wird die Lufthansa Group dieses Tarifangebot auch auf andere Märkte erweitern.

Für die CO_2-Kompensation verwendet die Lufthansa Group ausschließlich zertifizierte Projekte mit den höchsten Qualitätsstandards (CDM, Gold Standard und Plan Vivo). Zusätzlich helfen die Projekte auch, die Lebensqualität und Biodiversität vor Ort zu verbessern. Seit mehr als zehn Jahren besteht dazu die Partnerschaft mit der gemeinnützigen Organisation myclimate sowie Climate Austria für Österreich. Austrian Airlines und ihr Partner Climate Austria verwenden einen Teil der Mittel auch für nationale Kompensationsprojekte, die zuvor vom österreichischen Umweltministerium zertifiziert wurden.

Über das „Corporate Value Fares“-Programm werden die Emissionen innereuropäischer und inländischer Flugreisen der Geschäftskund:innen automatisch über myclimate kompensiert. Privatkund:innen der Lufthansa Group haben auch die Möglichkeit, ihre Emissionen über die Plattform Compensaid zu kompensieren beziehungsweise zu reduzieren.

Neben der Kompensation durch ein Portfolio an hochwertigen Klimaschutzprojekten, können die CO_2-Emissionen der genutzten Flüge auch durch den Kauf von nachhaltigen Kraftstoffen (SAF) reduziert werden. Die dafür beschaffte SAF-Menge unterliegt vertraglich vereinbarten Nachhaltigkeitskriterien. Als Grundlage dafür dient die EU-Direktive „Renewable Energy Directive“ (2018/2001). Darüber hinaus wurden zusätzliche Kriterien festgelegt, beispielsweise ist das SAF frei von Palmöl und wird zusätzlich zu verpflichtenden Quoten beschafft beziehungsweise nicht im EU-Emissionshandel zur Anrechnung gebracht. Auch Doppelzählungen sind ausgeschlossen. Die beiden Instrumente der Kompensation und der Reduktion können dabei von den Fluggästen bei jeder Transaktion frei miteinander kombiniert werden.

2021 wurde das Angebot der Reduktion von CO_2-Emissionen für einzelne Lufttransportleistungen auch auf das Geschäftsfeld Logistik übertragen. Mit dem Produkt „Sustainable Choice“ können Kunden von Lufthansa Cargo einzelne Sendungen durch ein Portfolio von Klimaschutzprojekten kompensieren oder in Kombination mit SAF CO_2 reduzieren. Global agierenden Spediteuren bietet Lufthansa Cargo ein „Bulk Agreement“ an, welches es erlaubt, große Mengen SAF zur Reduktion von CO_2 einzusetzen. Des Weiteren können ganze Charterflüge CO_2-neutral operiert werden. Lufthansa Cargo hat jüngst den 150. gemeinsamen Flug mit einem ihrer Kunden unternommen.

Erreichbarkeit der Callcenter und Bearbeitungszeiten von Beschwerden wurden verbessert

Nach dem für die gesamte europäische Flugbranche schwierigen Sommer 2022 galt es, bei der Erreichbarkeit der Callcenter und der Bearbeitung von Beschwerden dem Premium-Anspruch wieder gerecht zu werden. Durch Aufstockung des Callcenter Personals und die Ausweitung anderer Servicekanäle, wie zum Beispiel des digitalen Chat-Assistenten „Chatbot“, konnte die Erreichbarkeit im Oktober 2022 wieder den Zielwert von 90 % übersteigen. Auch das Beschwerdemanagement wurde durch die Automatisierung der Bearbeitung beschleunigt und verkürzt.

Digitale Lösungen erleichtern den Kundendialog

Neben der Ausweitung des Chat-Assistenten machen seit 2022 neue Selbstbedienungsangebote den Kundenservice und -dialog einfacher und schneller. So kann zum Beispiel verspätetes Gepäck bereits direkt über das Mobiltelefon gemeldet und in wenigen Minuten eine Nachlieferung beantragt werden. Lange Wartezeiten bei der Gepäckermittlung am Flughafen entfallen. Die Kundeninformationen wurden im Berichtsjahr durch die sukzessive Überarbeitung der elektronischen Kundenansprache, beispielsweise bei Verspätungen oder kurzfristigen Flugsteigänderungen, optimiert. Des Weiteren ist geplant, im Jahr 2023 erklärende Videos und eine Feedbackfunktion innerhalb der Ansprache einzuführen.

Loyalität und Kundenbindung werden neu gedacht

Für den Aufbau einer langfristigen Kundenbeziehung verändert die Lufthansa Group das bisherige Verständnis von Kundenloyalität hin zu mehr individueller Wertschätzung für alle Reisenden. Dies soll das Angebot für Teilnehmende des Miles & More-Programms attraktiver und individueller gestalten. Seit dem Berichtsjahr haben Teilnehmende mit dem Vielfliegerstatus „Senator“ zum Beispiel die Möglichkeit, als „HON for a Day“ temporär einen Eindruck des exklusiven Leistungs- und Privilegienangebots des höchsten Vielfliegerstatus im Miles & More-Programm (HON Circle) zu erhalten. Für Kund:innen mit wenigen Flügen pro Jahr wurde das Loyalitätsprogramm ebenfalls aufgewertet. So können diese beispielsweise durch temporäre und spielerische Aufgaben in der App von Miles & More, dem Vielflieger- und Prämienprogramm der Lufthansa Group, von zusätzlichen Prämien- und Statusmeilen profitieren. Durch die strategische Partnerschaft mit dem Flughafenbetreiber Fraport wurde das Einzelhandel-Segment ausgebaut und weitere Anreize zur Teilnahme am Miles & More-Programm geschaffen. Die geplante Neuausrichtung des Miles & More-Programms wurde Ende des Berichtsjahres öffentlich kommuniziert. Alle Neuerungen im Statusprogramm gelten für Flüge ab dem 1. Januar 2024.

Neues Kundenprofil reduziert Komplexität

Im Laufe des Berichtsjahres führten die Passagier-Airlines der Lufthansa Group das neue Kundenprofil „Travel ID“ ein. Dadurch können sich Nutzer:innen mit nur einem Login auf den Plattformen der Lufthansa Group Airlines anmelden, auf ihr Miles & More-Konto zugreifen und zahlreiche Angebote und Vorteile nutzen.

Leistungsindikator

Im Jahr 2022 lag der NPS für die Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines bei 35 und damit unter dem Zielwert von 55. Bei Eurowings lag der NPS bei 37 und damit unter dem Zielwert von 50.

Gründe hierfür sind insbesondere pandemiebedingte 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 an Flughäfen und bei den Lufthansa Group Passagier-Airlines im Herbst sowie wetterbedingte Flugunregelmäßigkeiten im Dezember.

Der NPS ist Bestandteil der Zielvereinbarung und der variablen Vergütung des Vorstands.

Arbeitnehmerbelange

Die Arbeitnehmenden sind einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren der Lufthansa Group. Dies gilt insbesondere auch in der Phase des deutlichen Ausbaus der Geschäftstätigkeit nach dem krisenbedingten Einbruch im Rahmen der Corona-Pandemie. Dementsprechend stehen die Arbeitnehmerbelange im Fokus der Personalstrategie der Lufthansa Group.

Nach den vergangenen krisenbedingt herausfordernden Jahren positioniert sich die Lufthansa Group wieder als attraktive und moderne Arbeitgeberin. Zum einen, um die Bindung zu den Bestandsmitarbeitenden zu stärken, zum anderen, um Talente außerhalb des Unternehmens zu gewinnen.

Die Veränderungen innerhalb der Luftfahrtbranche und die strukturelle Transformation in der heutigen Arbeitswelt haben direkte Auswirkungen auf die Mitarbeitenden der Lufthansa Group. Somit ist es erforderlich, die Fähigkeiten und das Wissen der Mitarbeitenden kontinuierlich weiterzuentwickeln, um auch weiterhin wirtschaftlich erfolgreich zu bleiben. In diesem Zusammenhang nutzt die Lufthansa Group umfangreiche Trainings- und Fortbildungsmöglichkeiten.

Darüber hinaus sind Mitarbeitergesundheit und Arbeitssicherheit weiterhin zentrale Handlungsfelder der Lufthansa Group, insbesondere vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie. Die Lufthansa Group verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, um die Arbeitsfähigkeit ihrer Mitarbeitenden durch präventive Maßnahmen dauerhaft und nachhaltig zu erhalten.

Weiterhin forciert die Lufthansa Group die Stärkung von Vielfalt und Chancengleichheit, um Kreativität, Flexibilität und Innovationsfähigkeit weiter zu fördern und hinsichtlich gesetzlicher Verpflichtungen Haftungsrisiken zu minimieren. Verschiedene Initiativen wie die Erhöhung des Frauenanteils im Management sowie die langjährig etablierte organisatorische Verankerung der Beauftragten für Chancengleichheit werden genutzt, um einerseits die Gleichstellung der Geschlechter voranzutreiben und sich andererseits als integer und verantwortungsvoll agierende Arbeitgeberin zu positionieren.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Themen der Arbeitnehmerbelange werden in den verschiedenen Fachbereichen innerhalb der Vorstandsressorts „Personal & Infrastruktur“ und „Markenführung & Nachhaltigkeit“ gebündelt. Eine enge Zusammenarbeit aller Fachbereiche ermöglicht die Erarbeitung nachhaltiger Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitnehmerbelange. Gleichzeitig nutzt das Vorstandsmitglied des Ressorts „Personal & Infrastruktur“ das HR Committee, dem die obersten Führungskräfte von Human Resources des Ressorts sowie die Arbeitsdirektor:innen beziehungsweise Personalleiter:innen der größten Gesellschaften der Lufthansa Group angehören, damit die erarbeiteten Maßnahmen in allen Fachbereichen und innerhalb der Tochtergesellschaften umgesetzt werden. Durch die direkten Berichtswege innerhalb der Vorstandsressorts kann die Umsetzung der Maßnahmen kontinuierlich nachverfolgt werden.

ARBEITGEBERATTRAKTIVITÄT

Konzept

Arbeitgeberattraktivität ist für die Lufthansa Group von großer Relevanz

Der Erfolg der Lufthansa Group hängt in hohem Maße von der Kompetenz, der Begeisterung, dem Engagement und den Ideen ihrer Mitarbeitenden ab. Von besonderer Wichtigkeit in der Zeit nach überstandener Coronakrise sind die Aufrechterhaltung und Entwicklung des Mitarbeiterengagements, die Rekrutierung neuer Mitarbeitender, eine darauf abgestimmte Personalstrategie sowie Maßnahmen zur Wahrung der Attraktivität der Lufthansa Group als Arbeitgeberin.

Um die Mitarbeiterzufriedenheit auch in Zeiten starker Nachfrageschwankungen und hoher Inflation aufrechtzuerhalten, werden kontinuierlich Maßnahmen zur Mitarbeiterbindung und Arbeitgeberattraktivität weiterentwickelt. Dabei sind die Bedürfnisse der konzernweit 177 Nationalitäten umfassenden Belegschaft sehr unterschiedlich.

Neben den tarifgebundenen Vorteilen für Mitarbeitende innerhalb der gültigen Tarifverträge bietet die Lufthansa Group ein großes Portfolio an gesellschaftsspezifischen, länderspezifischen und flächendeckenden Leistungen für Mitarbeitende an. Beispielsweise können bestimmte Mitarbeitergruppen zwischen verschiedenen Gleitzeitmodellen wählen, um ihre Arbeitszeit wesentlich autonomer verteilen zu können. Dies ermöglicht einerseits individuelle Vereinbarkeit von Beruf und Freizeit und stärkt gleichzeitig die Arbeitgeberattraktivität. Auch werden spezifische Übergangs- und Altersvorsorgeleistungen oder auch Elternzeitregelungen angeboten.

Uneingeschränkte Vereinigungsfreiheit ist fest in der Lufthansa Group verankert
Die Lufthansa Group blickt auf eine lange Tradition der Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern sowohl auf der betrieblichen und tariflichen Ebene als auch in mitbestimmten Aufsichtsräten zurück. Diese verfolgt das Ziel eines gemeinsamen interessenbasierten Agierens. Das gemeinsame Erarbeiten von Lösungen im Sinne der beteiligten Unternehmen wie auch ihrer Mitarbeitenden gründet auf dem Verständnis der Wertigkeit der grundgesetzlich verankerten Vereinigungsfreiheit und ist Teil der Unternehmenskultur.

Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen für Mitarbeitende und Führungskräfte werden kontinuierlich angepasst und flexibel gehalten
Die Lufthansa Group unterstützt ihre Mitarbeitenden seit vielen Jahren darin, zeitlich und räumlich flexibel arbeiten zu können. Wichtigster Baustein hierzu sind mobile Endgeräte, die den Mitarbeitenden schon seit mehreren Jahren nahezu flächendeckend zur Verfügung stehen. Zusätzlich wurden in vielen Gesellschaften der Lufthansa Group Betriebsvereinbarungen zum Thema mobiles Arbeiten geschlossen, welche das Ziel verfolgen, die Interessen der Mitarbeitenden mit denen der jeweiligen Gesellschaft zu vereinen.

Flexible Arbeitszeitmodelle sind in der Lufthansa Group seit vielen Jahren ein wichtiger Bestandteil, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie bestmöglich zu unterstützen. So werden auch bei Stellenausschreibungen für Führungskräfte Teilzeitmodelle wie das sogenannte Shared Leadership angeboten. Danach besteht die Möglichkeit, eine Führungsposition zusammen mit einer anderen Führungskraft, die ebenfalls in Teilzeit tätig ist, wahrzunehmen. Darüber hinaus gibt es für Führungskräfte und außertariflich angestellte Mitarbeitende die Möglichkeit, zeitlich befristete Auszeiten zu nehmen.

Einheitliche Leistungs- und Potenzialerhebung ermöglicht Bindung von Talenten
Damit die Mitarbeitenden die Möglichkeit haben, die eigene Karriere entsprechend ihren individuellen Talenten und Interessen im Konzern selbst zu gestalten, gibt es für den Großteil der administrativen Mitarbeitenden und Führungskräfte einen konzernweit einheitlichen Leistungs- und Potenzialerhebungsprozess. Identifizierte Leistungs- und Potenzialträger:innen werden systematisch vernetzt, sichtbar gemacht und inspiriert, sich weiterhin in der Lufthansa Group zu engagieren.

Im Zuge der wirtschaftlichen Erholung der Lufthansa Group werden Talentprogramme – auch die Ausbildungs- und Traineeprogramme – wieder deutlich ausgeweitet und inhaltlich insbesondere um den Themenbereich Nachhaltigkeit angereichert, sodass ein breites und attraktives Portfolio an Entwicklungs- und Engagementmöglichkeiten für Leistungs- und Potenzialträger:innen besteht.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Das übergreifende Thema Arbeitgeberattraktivität wird im Wesentlichen in den Bereichen HR Policies, HR-Services & Digitalization, HR Management Executives und Employer Branding & Talent Management verantwortet. Die Bereiche HR Policies, HR-Services & Digitalization und HR Management Executives berichten direkt an das Vorstandsmitglied „Personal & Infrastruktur“. Der Bereich „Employer Branding & Talent Management“ berichtet direkt an das Vorstandsmitglied „Markenführung & Nachhaltigkeit“. Die Bereiche sind gemeinschaftlich dafür verantwortlich, die Position der Lufthansa Group als attraktive Arbeitgeberin zu erhalten und weiter zu stärken. Innerhalb der Bereiche sind unter anderem die Themen „Compensation and Benefits“, „Employer Branding“ sowie „Talentmanagement und Personalmarketing“ verankert, welche maßgeblichen Einfluss auf die Arbeitgeberattraktivität haben.

Ziele

Lufthansa Group strebt die Verbesserung der Arbeitgeberattraktivität an
Ziel der Lufthansa Group ist es, sich noch mehr als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren. Hierzu wurde das Ziel definiert, sich langfristig unter den Top-Arbeitgeber:innen in Deutschland zu platzieren. Auch außerhalb von Deutschland ist das Ziel, sich als Top Arbeitgeberin zu positionieren. Eine detaillierte Zielsetzung hierzu soll 2023 entwickelt werden.

Die Arbeitgeberattraktivität wird sowohl aus einem internen als auch aus einem externen Blickwinkel betrachtet. Das Jahr 2022 war vor allem vom Wiederausbau des Geschäftsbetriebs und der starken Nachfrage im Sommer geprägt. Da in Zukunft vermehrt neue Mitarbeitende eingestellt werden sollen, stellt die wahrgenommene Attraktivität von externen Bewerbern einen entscheidenden Faktor dar. Gleichzeitig tragen die Mitarbeitenden der Lufthansa Group entscheidend zur Zufriedenheit der Fluggäste und damit zum Erfolg des Unternehmens bei. Dementsprechend ist es ein weiteres wichtiges Ziel, die Motivation der Bestandsmitarbeitenden zu steigern und gleichzeitig die interne Arbeitgeberattraktivität zu verbessern.

Maßnahmen

Belegschaft wird transparent informiert
Der Vorstand der Lufthansa Group hält die gesamte Belegschaft kontinuierlich durch Webcasts und Podcasts über aktuelle Entwicklungen auf dem Laufenden. Ergänzend dazu haben sich die Vorstände und Geschäftsführenden der einzelnen Tochtergesellschaften regelmäßig live an ihre Belegschaft gewandt, wobei Fragen von Mitarbeitenden ausdrücklich erwünscht waren. Im Einklang mit den geltenden Hygieneregeln wurden seit Herbst 2021 erste Mitarbeiterinformationsveranstaltungen wieder in hybrider Form, also gleichzeitig als Präsenzveranstaltung und als Webcast,

angeboten. Das Angebot wurde 2022 sukzessiv erweitert. Über das grundsätzlich stark frequentierte Intranet sowie eine News-App, die auch auf privaten Endgeräten nutzbar ist, wurden tagesaktuell Entwicklungen und Hintergrundinformationen bereitgestellt und für die gesamte Belegschaft auf Deutsch und Englisch verfügbar gemacht. Hiermit soll einerseits die Belegschaft kontinuierlich und transparent über aktuelle Entwicklungen und Ziele informiert werden und andererseits die Bindung an das Unternehmen gefördert werden.

Zusätzlich wurden Führungskräfte im Jahr 2022 fortführend angehalten, mit ihren Mitarbeitenden in kontinuierlichem Austausch zu bleiben, unabhängig davon, ob diese im Homeoffice tätig oder in Kurzarbeit sind, um persönliche Bedürfnisse und Sorgen identifizieren und darauf zu reagieren zu können. Die Führungskräfte konnten ebenfalls aktuelle Informationen über eine spezielle App für Führungskräfte auf mobilen Endgeräten abrufen.

Auf Yammer, einer Enterprise Social Network-Plattform mit exklusivem Zugang für Mitarbeitende der Lufthansa Group, haben sich verschiedene Gruppen gebildet, um zu diversen Themen im Austausch zu bleiben. Darunter befinden sich auch Initiativen zur Koordination von sozialem Engagement von Mitarbeitenden. Zugang zur Plattform haben über 70.000 Mitarbeitende der Lufthansa Group.

Wichtige Vergütungsbestandteile und zusätzliche Leistungen werden wieder wirksam

Viele der im Rahmen der Corona-Pandemie geschlossenen Krisenvereinbarungen sind im Berichtsjahr ausgelaufen beziehungsweise wurden vorzeitig abgeschafft. Wichtige Vergütungsbestandteile wurden im Berichtsjahr zusätzlich reaktiviert. Beispielsweise wurde das Bonusprogramm für außertarifliche Mitarbeitende und Führungskräfte der Deutschen Lufthansa AG, welches in den Jahren 2020 und 2021 ausgesetzt wurde, mit angepasstem Kennzahlensystem wiederaufgenommen. Ebenso kann das Programm „Time-out“ wieder genutzt werden. Dieses bietet außertariflichen Mitarbeitenden die Möglichkeit, variable Auszahlungen flexibel in zusätzliche freie Zeit umzuwandeln.

Zusätzlich wurden sowohl in den kurzfristigen als auch in den langfristigen Vergütungsbestandteilen Ziele aus den Bereichen Umwelt und Soziales als Erfolgsgrößen bei Führungskräften integriert. Damit sind die variablen Vergütungszahlungen abhängig von der Erreichung der Ziele im Bereich der Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit sowie von der Reduktion der CO_2-Emissionen der Flotte der Lufthansa Group.

Das ebenfalls temporär ausgesetzte Angebot des Fahrradleasings wurde mit einem neuen Anbieter wiederaufgenommen und bietet rund 58.000 Mitarbeitenden die Möglichkeit, ein Fahrrad zu günstigen Konditionen zu leasen. Um die Elektromobilität auch bei Dienstwagen konsequent auszubauen, werden Elektrofahrzeuge mit einer Förderung ausgestattet. Durch diese Maßnahme sind mittlerweile rund 50 % der neubestellten Dienstwagen vollelektrisch.

Um die Beschäftigungsbedingungen konsequent weiterzuentwickeln, setzt die Lufthansa Group in Zukunft auf den Ausbau von flexiblen Strukturen und Wahlmöglichkeiten bei Vergütungselementen. Die Flexibilisierung ermöglicht es den Mitarbeitenden, ihre individuellen Bedürfnisse besser berücksichtigen zu können.

Leistungsindikatoren

Engagement Index sinkt auf 2,4

Der Engagement Index gibt Auskunft über die Arbeitgeberattraktivität. Er wird seit 2015 mittels der jährlichen freiwilligen Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben und ermöglicht einen branchenübergreifenden Vergleich mit anderen Arbeitgebern. Er misst die Verbundenheit der Mitarbeitenden mit dem Unternehmen und deren Einsatzbereitschaft sowie die Bereitschaft zur Weiterempfehlung. Auch 2022 wurde die Befragung wieder durchgeführt. Dabei wurden mit Ausnahme der LSG Group alle wesentlichen Konzerngesellschaften einbezogen. Während im Vorjahr eine ausführliche Mitarbeiterbefragung durchgeführt wurde, erfolgte die Befragung 2022 in reduziertem Umfang. Dieser alternierende Turnus entspricht der bisherigen Praxis.

Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt. Im Berichtsjahr lag der Wert für den Engagement Index bei 2,4 und ist gegenüber dem Vorjahreswert von 2,3 um 0,1 zurückgegangen. Treiber für den Rückgang sind bei den Mitarbeitergruppen sehr unterschiedlich. Einerseits sind die Sparmaßnahmen zu nennen, welche 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 im Sommer 2022 eine Rolle.

Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung werden dem Aufsichtsrat und dem Konzernvorstand vorgelegt und dort in Workshops diskutiert. Sie haben grundsätzlich Einfluss auf die Ziele und die Vergütung des Vorstands. Ausgehend von den Befragungsergebnissen werden die Führungskräfte der Lufthansa Group und der Geschäftsfelder gemeinsam mit ihren Teams Maßnahmen ableiten, um den Engagement Index zu verbessern.

Sozialpartnerschaften sind bei der Lufthansa Group fest etabliert

Für die Lufthansa Group ist es selbstverständlich, niemanden aufgrund seiner Gewerkschaftszugehörigkeit oder Gewerkschaftsunabhängigkeit zu benachteiligen oder zu bevorzugen. Die Lufthansa Group ermöglicht jedem Mitarbeitenden, sich gewerkschaftlich zu organisieren. Zum 31. Dezember 2022 profitierten von den 59.295 Mitarbeitenden der Lufthansa Group in Deutschland 78 % direkt von tariflichen Regelungen.

Bei den restlichen 22 % handelt es sich weitestgehend um Führungskräfte und auf gehobenen Positionen beschäftigte außertariflich Mitarbeitende. Viele Regelungen für diese außertariflich angestellten Mitarbeitenden basieren jedoch ebenfalls auf den tariflichen Vertragsgrundlagen. In der Region Europa sind bei Austrian Airlines insgesamt 98 % und bei SWISS insgesamt 89 % der Mitarbeitenden in einem tarifvertraglichen Anstellungsverhältnis.

Arbeitgeberranking spiegelt Attraktivität der Gesellschaften der Lufthansa Group wider
Um sich für Talente als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren, setzt die Lufthansa Group bei Arbeitgeberrankings besonders auf die Meinung junger Menschen. Im Berichtsjahr lag die Lufthansa Group in Deutschland bei Studierenden im Bereich Wirtschaftswissenschaften im Trendence-Institut Ranking auf Platz 16, im Universum Global-Ranking auf Platz 9 (Vorjahr: Plätze 13 und 9). Bei den Ingenieurswissenschaften belegt Lufthansa Technik die Plätze 15 und 11 (Vorjahr: Plätze 13 und 10). Im Bereich IT belegen die Unternehmen Lufthansa Systems und Lufthansa Industry Solutions im Trendence-Ranking die Plätze 34 und 65 (Vorjahr: Plätze 39 und 60). Das Universum Global-Ranking berichtet nicht separat für die beiden Tochterunternehmen: Die Lufthansa Group hingegen belegt im Bereich IT den Platz 24.

Bei den Professionals belegte die Lufthansa Group im Trendence-Ranking bei den Wirtschaftswissenschaften Platz 15 (Vorjahr: Platz 13), Lufthansa Technik im Bereich Ingenieurswissenschaften Platz 15 (Vorjahr: Platz 22). Im Bereich IT belegten Lufthansa Systems Platz 34 (Vorjahr: Platz 43) und Lufthansa Industry Solutions Platz 72 (Vorjahr: Platz 61).

Im Universum Global-Ranking belegt die Lufthansa Group im Bereich Wirtschaftswissenschaften Platz 12 und im Bereich IT Platz 15. Lufthansa Technik belegte im Bereich Ingenieurswissenschaften Platz 14. Aufgrund der volatilen wirtschaftlichen Herausforderungen, denen die Luftverkehrsbranche ausgesetzt ist, sind die Ergebnisse aus Sicht der Lufthansa Group als befriedigend zu beurteilen.

VIELFALT UND CHANCENGLEICHHEIT

Konzept

Vielfalt und Chancengleichheit sind zentrale Elemente der Personalstrategie
Durch Vielfalt und Chancengleichheit ist eine Organisation flexibler und kreativer und unterstreicht auch die damit verbundene Wertschätzung aller Beschäftigten. Für die Lufthansa Group sind dies zentrale Elemente ihrer strategischen Personalausrichtung. Sie sind unverzichtbar, um den Konzern global und generationsübergreifend als integer und verantwortungsvoll agierenden Arbeitgeber zu positionieren – heute und in Zukunft. Dies wirkt sich auch auf das Ziel aus, bestehende Talente zu fördern und neue Talente anzusprechen. Somit werden nicht nur rechtliche Anforderungen erfüllt, sondern darüber hinaus grundlegende Voraussetzungen geschaffen, um als Konzern innovationsstark und wandlungsfähig zu bleiben. Entsprechend gehören unter anderem verpflichtende Trainings und die Festlegung einer verbindlichen Governance für die Personalabteilungen zum ganzheitlichen Ansatz, um Vielfalt und Chancengleichheit zu fördern.

Vielfalt und Chancengleichheit werden auch über die Position des:der Beauftragten für Chancengleichheit fortlaufend weiterentwickelt. Insbesondere die Themenfelder Geschlechtergleichstellung, Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie die Stärkung eines benachteiligungsfreien Arbeitsumfelds stehen hierbei im Fokus.

Lufthansa Group unterstützt Vereinbarkeit von Beruf und Familie
Die Lufthansa Group bedient sich eines breiten Portfolios an Maßnahmen und Aktivitäten, um die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie Angehörigenpflege zu ermöglichen. An den Standorten Frankfurt und München unterstützt die Lufthansa Group zum Beispiel Beschäftigte mit Kindern mit betrieblich geförderten Betreuungsplätzen. Deutschlandweit können Beschäftigte auch über ein Familienservice-Portal nach Kindertagesstätten in der Nähe suchen und sich bei Kooperationspartnern des Unternehmens über weitere Betreuungsformen informieren. Dazu zählen in Deutschland die Vermittlung von Betreuungspersonen, von Ad-hoc- und Regelbetreuungsplätzen für Kinder sowie die Nutzung von Eltern-Kind-Büros bei Betreuungsengpässen. Zudem besteht für die Pflege von Angehörigen eine Vielzahl an Beratungsmöglichkeiten, zum Beispiel Vorträge und Webinare sowie telefonische Beratungsstunden.

Inklusion von Menschen mit Behinderung ist Teil der sozialen Verantwortung
Für die Lufthansa Group ist die Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Beeinträchtigung nicht nur gesetzliche Pflicht, sondern auch Erfüllung ihrer sozialen Verantwortung. Daher bekennt sich der Konzern zu einem fairen und fürsorglichen Umgang mit Menschen mit Behinderung. Diese gezielt in ihrer beruflichen Weiterentwicklung zu fördern ist eine Selbstverständlichkeit für die Geschäftsleitung, das HR Management und die Schwerbehindertenvertretung, die in regelmäßigen Gesprächen weitere Maßnahmen zur Inklusion von Betroffenen erörtern. Auch andere Wege zur Förderung werden hierbei vorangetrieben, wie zum Beispiel die Vergabe von Aufträgen an Werkstätten für Behinderte.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Steuerung und die Bearbeitung der mit dem Thema Vielfalt und Chancengleichheit einhergehenden rechtlichen Fragestellungen sowie die politische, strategische und operative Aufstellung wird in den Bereichen „Corporate HR Governance“ und „Employer Branding & Talent Management“ verantwortet. Der Bereich „Corporate HR Governance“ ist im Vorstandsressort „Personal & Infrastruktur“ angesiedelt. In diesem Bereich wurde zudem der Beauftragte für Chancengleichheit etabliert. Der Bereich „Employer Branding & Talent Management“ berichtet direkt an das Vorstandsmitglied „Markenführung & Nachhaltigkeit“.

Ziele

Frauenanteil in Führungspositionen soll erhöht werden
Die Aufgabe, Vielfalt und Chancengleichheit zu realisieren, wird von der Lufthansa Group aus verschiedenen Richtungen angegangen. Das Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (FüPoG II) sieht vor, dass Vorstände von paritätisch mitbestimmten, börsennotierten Aktiengesellschaften, die aus mehr als drei Mitgliedern bestehen, mindestens eine Frau und einen Mann als Mitglied haben müssen. Diese Anforderung erfüllt die Deutsche Lufthansa AG. Weiterhin hat sich die Deutsche Lufthansa AG im Rahmen des FüPoG im Jahr 2016 folgende Ziele zum Frauenanteil auf Führungsebenen unterhalb des Vorstands bis zum Stichtag 31. Dezember 2021 gesetzt: 20 % auf Führungsebene 1 und 30 % auf Führungsebene 2. Mit dem Ende der Zielerreichungsperiode hat der Vorstand erneut Zielgrößen für den Frauenanteil auf den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG festgelegt. Diese liegen bei 25,7 % für die erste Führungsebene und bei 30,6 % für die zweite Führungsebene. Die Frist für die Erreichung der neuen Ziele wurde auf den 31. Dezember 2025 gesetzt.

Zusätzlich zu den gesetzlichen Zielen des FüPoG, die für die Deutsche Lufthansa AG gelten, hat sich die Lufthansa Group ein weiteres Ziel auf freiwilliger Basis gesetzt. Danach wird für die Lufthansa Group bis zum Jahr 2025 die Erhöhung des Frauenanteils im Management auf 25 % (Stand zum 31. Dezember 2022: 20,4 %) angestrebt. Management bezeichnet hier die Führungskräfte auf Leadership Circle Level, welche mit leitenden Angestellten gleichzusetzen sind.

Lufthansa Group positioniert sich als integres Unternehmen
Darüber hinaus verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, eine Basis dafür zu schaffen, dass Beschäftigte ihre Potenziale bestmöglich ausschöpfen können. Dazu positioniert sich die Lufthansa Group als integer und verantwortungsvoll agierende Arbeitgeberin. In diesem Zusammenhang sollen zusätzlich Haftungsrisiken minimiert und die Null-Toleranz-Politik innerhalb eines benachteiligungs- und belästigungsfreien Arbeitsumfelds gestärkt werden.

Maßnahmen

Neue Projekte und Initiativen sollen den Anteil von Frauen mit Führungsverantwortung erhöhen
Im Rahmen des 2021 initiierten Vorstandsprojekts „Female Leadership Boost“ hat es sich die Lufthansa Group zur Aufgabe gemacht, das Thema Geschlechtervielfalt nachhaltig in der Führungskultur zu verankern. Neben einem festgesetzten Frauenanteil für engere Auswahllisten von Managementpositionen umfasst das Projekt seit dem Jahr 2022 ein verpflichtendes Bewusstseinstraining für Diversität im Allgemeinen für alle oberen Führungskräfte der Lufthansa Group sowie ein breites Portfolio an individuellen Entwicklungsmaßnahmen für weibliche Talente. Das Portfolio umfasst unter anderem spezielle Programme für Nachwuchs-Führungskräfte und Netzwerke zum gegenseitigen Erfahrungsaustausch. Das wichtigste Netzwerk ist das „Power Up“-Netzwerk, welches eine Plattform zum gegenseitigen Austausch zur Verfügung stellt und verschiedene Formate (unter anderem Schulungen und Podiumsdiskussionen) anbietet.

Vielfalt und Chancengleichheit werden gestärkt
Die Lufthansa Group setzt sich für die Förderung eines benachteiligungsfreien Arbeitsumfelds ein, in dem alle Beschäftigten ihre Talente entfalten können – unabhängig von ihrer sexuellen Orientierung, Identität oder Herkunft. Dabei werden kreative Maßnahmen entwickelt, die – wo möglich – auch in Zusammenarbeit mit den Mitarbeiternetzwerken umgesetzt werden. Beispielsweise bündelt das 2021 gegründete übergreifende Befähigung- und Diversitäts-Netzwerk „Power Up“ bestehende Führungs-, Befähigungs- und Diversitätsinitiativen innerhalb der Lufthansa Group und bietet eine zusätzliche Plattform zur Kommunikation von Veranstaltungen und Informationen. Die Initiativen werden sowohl vom Vorstand als auch von Führungskräften aus verschiedenen Gesellschaften der Lufthansa Group unterstützt. Zusammen will man sich für eine stärkere Diversität einsetzen. Im Berichtsjahr konnte das Netzwerk thematisch und in der Reichweite ausgebaut werden. In diesem Zusammenhang wurden beispielsweise Podiumsdiskussionen zu aktuellen Themen geführt.

Darüber hinaus setzte Lufthansa German Airlines mit Sonderlackierungen ein deutliches Zeichen für Offenheit und Diversität. Seit Sommer 2022 hebt ein Airbus A320neo mit der Aufschrift „Lovehansa“ regelmäßig zu internationalen Zielen ab. Zur Fußballweltmeisterschaft 2022 wurde ein weiteres Flugzeug mit der Aufschrift „Diversity wins.“ lackiert. Die Lackierungen unterstreichen in prominenter Art und Weise die Haltung des Unternehmens zum Thema Vielfalt.

Zum Christopher Street Day wurden unterschiedliche Maßnahmen des LGBTIQ-Netzwerks „Diversifly“ unterstützt, wie zum Beispiel die in diesem Zeitraum stattfindende Veranstaltung „Diversifly Pride Takeoff“ mit internen und externen Gästen anderer Unternehmensnetzwerke sowie Vertreter:innen aus Politik und Wirtschaft. Darüber hinaus wurden an mehreren Standorten interne Spendenaktionen zur Unterstützung der deutschen AIDS-Stiftung durchgeführt. Um den Austausch sowie gegenseitiges Verständnis und die Akzeptanz zu fördern, wurde im Berichtsjahr auf Initiative von Diversifly das neue Format “#queerstories“ begonnen. Darin wird Mitarbeitenden die Möglichkeit eröffnet, im Rahmen von kurzen Interviews

Erlebnisse aus ihrem beruflichen Alltag innerhalb der Lufthansa Group zu teilen. Hierbei sollen insbesondere exemplarische Geschichten aus dem LGBTIQ-Umfeld, aber auch Herausforderungen von queeren Personen im Arbeitskontext thematisiert werden. Anlässlich des IDAHOBIT (International Day Against Homophobia, Biphobia, Interphobia, and Transphobia) wurde die Regenbogenflagge vor dem Lufthansa Aviation Center (LAC) in Frankfurt gehisst und im Zusammenhang des Pride Day Germany das Foyer des LAC in Regenbogenfarben beleuchtet.

Kinderbetreuungsangebote werden erweitert
Für eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie wurden im Berichtsjahr, neben den bestehenden Betreuungsangeboten für Kinder unter drei Jahren, neue Betreuungsmöglichkeiten für Kinder über drei Jahren ermöglicht. Hierzu wurden die bestehenden gebuchten Kontingente in Kindertagesstätten in Frankfurt erhöht.

Engagement gegen Benachteiligungen, Diskriminierung und Belästigungen wird ausgebaut
Die Lufthansa Group bekräftigt ihr Engagement gegen rassistisches, fremdenfeindliches und antisemitisches Verhalten. Im Berichtsjahr unterzeichnete die Lufthansa Group die Erklärung der International Holocaust Remembrance Alliance (IHRA). Damit einhergehend wurde die Zusammenarbeit mit dem „American Jewish Committee“ aufgenommen, um neben den bestehenden weitere verpflichtende Sensibilisierungsschulungen für das Unternehmen zu entwickeln.

Für das Thema „Sexuelle Belästigung im Arbeitsumfeld“ wurden darüber hinaus konzernweite Maßnahmen entwickelt und beschlossen, um den „Null Toleranz Ansatz“ des Unternehmens weiter zu stärken. Hierzu wurde die Plattform #RespectLimits aufgesetzt, welches umfassende Informationen zu dem Thema bietet. In diesem Zusammenhang wurde im Berichtsjahr begonnen, eine „Single Point of Contact-Struktur“ aufzubauen – also ein verbessertes Meldewesen mit einem:einer definierten Ansprechpartner:in, sowohl konzernübergreifend als auch in definierten Gesellschaften. Ziel ist es, einen professionellen und konzernweit abgestimmten Prozess zur Meldung von Fällen zu etablieren.

Leistungsindikator

Frauenanteil in den Führungsebenen soll über weitere Initiativen und Maßnahmen erhöht werden
Zum 31. Dezember 2022 betrug der Anteil von Frauen auf der ersten Führungsebene 9,4 % und auf der zweiten Führungsebene 15,4 %.

Insgesamt belief sich der Frauenanteil im Management der Lufthansa Group zum Jahresende 2022 auf 20,4 %. Um die gesetzten Ziele zu erreichen, sind weitere Initiativen und Maßnahmen notwendig. Eine Überarbeitung der Maßnahmen findet im Jahr 2023 statt.

In der Lufthansa Group arbeiten bereits heute Menschen aus insgesamt 177 verschiedenen Nationen.

TRANSFORMATIONSFÄHIGKEIT

Konzept

Vielfältige Veränderungen bedingen langfristigen Transformationsprozess und kontinuierliche Transformationsbegleitung
Stetiger Strukturwandel der Arbeitswelten, bedingt durch beispielsweise eine stärkere Automatisierung von Aufgaben und den Trend zu ganzheitlichen und kreativen Arbeitspaketen, wird auch in der Lufthansa Group Arbeitsplätze und -inhalte zunehmend und in immer kürzeren Abständen verändern. Dies führt zu einem permanenten Transformationsbedarf. Die demografische Entwicklung verstärkt diesen Effekt. Durch Digitalisierung und zunehmende Automatisierung mittels künstlicher Intelligenz werden zunehmend auch bestimmte Fähigkeiten von Menschen in diversen Berufszweigen und -profilen verdrängt. Darüber hinaus verändern sich Arbeitsinhalte innerhalb des Unternehmens.

Die Etablierung eines kontinuierlichen Transformationsprozesses für die Mitarbeitenden ist der folgerichtige Ansatz, sich als Unternehmen auf diese Entwicklung einzustellen. Im Allgemeinen steht bei der Transformation der Mitarbeiterschaft die Sicherung der Zukunfts- und Leistungsfähigkeit des Unternehmens im Vordergrund. Dies soll durch zielgerichtete Qualifizierung, Entwicklung sowie Anpassungs- und Lernfähigkeit der Mitarbeitenden sowie gezielten Wissenstransfer erreicht werden. Für die Lufthansa Group ist die Transformation der Mitarbeiterschaft aufgrund von Automatisierung, Digitalisierung sowie der veränderten Anforderungen an Nachhaltigkeit hinsichtlich der Aspekte Umwelt, Soziales und Governance ein wichtiges Thema, um die Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu erhalten.

Für den nachhaltigen Geschäftserfolg der Lufthansa Group sind gut ausgebildete und engagierte Mitarbeitende unverzichtbar. Da einmalig erworbene Kenntnisse nicht für die gesamte Berufslaufbahn ausreichen, ist es notwendig, Kenntnisse und Fähigkeiten stetig zu aktualisieren.

So werden regelmäßige fachliche Schulungen für Mitarbeitende angeboten, insbesondere auch in sicherheitsrelevanten Bereichen. Zusätzlich wurde eine Abteilung aufgebaut, um die Auswirkungen der derzeitigen Transformation auf die künftigen Rollen und Kompetenzanforderungen von Mitarbeitenden jeglicher Berufsgruppen in einem strukturierten Prozess evaluieren zu können und die Veränderungen zu begleiten. Dieser Prozess soll im Jahr 2023 begonnen werden.

In diesem Kontext wurde ein Prozess etabliert, der es den Mitarbeitenden ermöglicht, die Zukunftsfähigkeit ihrer eigenen Kompetenzen zu analysieren und mit den aktuellen sowie zukünftigen Anforderungen ihrer Aufgaben abzugleichen. Hierfür haben sämtliche Mitarbeitende der Lufthansa Group Zugriff auf über 15.000 innovative Lernangebote für ein selbstgesteuertes Lernen. Zusätzlich wurde es im Berichtsjahr allen Mitarbeitenden ermöglicht, einen weiteren Lernkatalog mit über 1.000 Seminaren, unter anderem zu den Themen IT, Personal und persönliche und berufliche Entwicklung, zu nutzen.

Der konzerneigene Bereich „Lufthansa Group Campus“ verfolgt gezielte strategische Maßnahmen zur kulturellen und organisationalen Weiterentwicklung. Qualifizierungsangebote für Führungskräfte und das Topmanagement unterstützen eine zukunftsorientierte Unternehmens- und Zusammenarbeitskultur und begleiten organisationale Veränderungen. Hierfür wurden etablierte Kooperationen mit führenden internationalen Business Schools reaktiviert.

Routineschulungen sind Grundbestandteil der Berufsbilder von Cockpit- und Kabinenpersonal
Für die Mitarbeitenden in Cockpit und Kabine innerhalb der Lufthansa Group sind wiederkehrende Schulungen obligatorisch. Diese Aufgabe übernimmt Lufthansa Aviation Training, welche die Trainings kontinuierlich weiterentwickelt und optimiert. Beispielsweise wurden Schulungselemente für Kabinenmitarbeitende durch die gezielte Nutzung von Virtual-Reality-Technologie verbessert.

Arbeitswelten werden weiterentwickelt
Mobilität und Flexibilität sind zentrale Bausteine modernen Arbeitens. Zum 31. Dezember 2022 stand rund 100.000 Mitarbeitenden der Lufthansa Group eine cloudbasierte Software zur Verfügung. Eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr (31. Dezember 2021: 54.000) konnte durch die erweiterte Verfügbarkeit bei weiteren Tochtergesellschaften erreicht werden. Sie bildet neben der Hardware eine wichtige Basis, um mobiles und flexibles Arbeiten zu ermöglichen.

Flankierend werden moderne Informations- und Kollaborationsformate für alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group angeboten. Sie stellen effizientes und vernetztes Arbeiten länderübergreifend und über Hierarchieebenen hinweg in den Vordergrund und befähigen die Endnutzenden hierfür individuell.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Das übergreifende Thema Transformationsfähigkeit wird im Wesentlichen von den Bereichen „HR Policies, -Services & Digitalization“ und „Employer Branding & Talent Management“ verantwortet. Der Bereich „HR Policies, -Services & Digitalization“ berichtet direkt an das Vorstandsmitglied „Personal & Infrastruktur“. Der Bereich „Employer Branding & Talent Management“ berichtet direkt an das Vorstandsmitglied „Markenführung & Nachhaltigkeit“. Die Bereiche sind eng verzahnt und dafür verantwortlich, Initiativen und Ideen zur Weiterentwicklung der Transformationsfähigkeit der Lufthansa Group zu entwickeln.

Ziele

Kontinuierliche Weiterentwicklung von Mitarbeiterkompetenzen wird angestrebt
Der fortlaufende Wandel der Marktbedingungen und die Restrukturierungen, mit denen sich die gesamte Luftfahrtbranche an die veränderten Marktbedingungen anpasst, stellen hohe Anforderungen an die Transformationsfähigkeit von Mitarbeitenden und Unternehmen. Entsprechend ist es das Ziel, dass Mitarbeitende ihr erworbenes Wissen und ihre Fähigkeiten aus Ausbildung und Berufsleben kontinuierlich weiterentwickeln. Die Lufthansa Group bietet administrativen und operativen Mitarbeitenden dazu umfangreiche Weiterbildungsmöglichkeiten an.

Maßnahmen

Neue Formate unterstützen den Wiedereinstieg und die Weiterentwicklung der Mitarbeitenden
Um die Rückkehr der Mitarbeitenden in Kurzarbeit zu begleiten und die Verbundenheit mit dem Unternehmen wieder zu stärken, wurden im Berichtsjahr zwei Initiativen gestartet. „ReJoin“ macht Unterstützungsangebote zur Wiedereingliederung und „ReConnect“ weitere Angeboten für einzelne Teams, aber auch für größere Mitarbeitergruppen, mit dem Ziel, Menschen in der Lufthansa Group wieder zusammenzubringen.

Ende April 2022 wurden die sogenannten „X-Days“ als Initiative durchgeführt. Mit inhaltlichem Fokus auf digitales Arbeiten, Kultur und Wohlbefinden wurden knapp 100 Termine vor Ort, hybrid und auch rein virtuell durchgeführt. Innerhalb von zehn Tagen wurden mehr als 12.000 Teilnahmen registriert. Die Veranstaltung wurde im November 2022 mit neuen Themen fortgeführt. Insgesamt wurden in der zweiten Auflage 47 Termine angeboten und 2.072 Mitarbeitende nahmen erfolgreich teil.

Funktionsübergreifendes Arbeiten, Wissens- und Erfahrungsaustausch wird gestärkt
Mit der Plattform „CanDo!“ verfolgt die Lufthansa Group das Ziel, den Wissens- und Erfahrungsaustausch von verschiedenen Mitarbeitenden und Expert:innen innerhalb der Lufthansa Group zu fördern und funktionsübergreifende Zusammenarbeit effizient zu organisieren. Die Plattform steht seit April 2022 konzernweit zur Verfügung und verzeichnete am 31. Dezember 2022 weit über 5.000 Nutzende. Sie wird außerdem in Programmen und Instrumenten des Talentmanagements eingesetzt, zum Beispiel in der Projekteinsatzsteuerung in Traineeprogrammen und zur Vermittlung von Mentor:innen.

Transformation und Veränderung stehen im Fokus
Im Rahmen der Umsetzung einer neuen Organisationsstruktur der Deutschen Lufthansa AG wurde einmalig ein Vermittlungs- und Bewerbungsprozess aufgesetzt, um die kompetenzbasierte Rotation von Mitarbeitenden aus Bereichen mit Personalüberhang in Bereiche mit Personalunterdeckung und über Berufsfamilien hinweg gezielt zu fördern. Knapp 180 Mitarbeitende haben, unterstützt durch Bewerbertraining und Informationsveranstaltungen, eine alternative Position im Sinne der Rotationsmöglichkeiten gefunden.

Im Berichtsjahr wurde ein Netzwerk von Mitarbeitenden, die Transformation vorantreiben, aus unterschiedlichen Fachbereichen und Gesellschaften initiiert. Das gegenseitige Lernen in der Gemeinschaft aus Personalverantwortlichen und Verantwortlichen von Transformationsprojekten wird zur Entwicklung von Transformationselementen genutzt und erleichtert die Umsetzung von entsprechenden Projekten.

Zusätzlich wurde im Berichtsjahr die interne Ausbildung zum „Change Driver“ wieder angeboten. Dabei wurden insgesamt 50 Mitarbeitende aus verschiedenen Konzerngesellschaften ausgebildet. Diese unterstützen mit ihrem Wissen aktiv die Veränderungsprojekte in ihren Fachbereichen.

Ausbildung zum Service Management Professional wird fortgeführt
2022 wurde das von der Industrie- und Handelskammer (IHK) als Aufstiegsfortbildung anerkannte Qualifizierungsprogramm zum Service Management Professional für Mitarbeitende der Kabine von Lufthansa German Airlines erfolgreich weitergeführt. Die Ausbildung vermittelt professionelles Servicewissen, betriebswirtschaftliches Grundlagenwissen, interkulturelle Kommunikation und Projektmanagement und fördert die Beschäftigungsfähigkeit und Entwicklungschancen der Mitarbeitenden innerhalb der Lufthansa Group. Der staatliche Abschluss stellt eine Aufwertung der Tätigkeit der Kabinenmitarbeitenden dar, ermöglicht die Öffnung neuer Laufbahnen, zum Beispiel zum:zur Purser:in, und fördert gleichzeitig die individuelle Persönlichkeitsentwicklung. Im Berichtsjahr schlossen 324 Mitarbeitende das Qualifizierungsprogramm erfolgreich ab. Seit Beginn des Programms haben somit bereits 1.494 Mitarbeitende die Ausbildung erfolgreich absolviert.

Lufthansa Group unterstützt ihre Mitarbeitenden, nachhaltiges Handeln in Bezug auf Umwelt- und Sozialaspekte in ihren Tätigkeitsfeldern zu implementieren
Um ihre ambitionierten Nachhaltigkeitsziele umzusetzen, möchte die Lufthansa Group ihre Mitarbeitenden verstärkt befähigen, Nachhaltigkeit als selbstverständliche Entscheidungs- und Handlungsprämisse in ihre täglichen Aufgabenbereiche mit einfließen zu lassen. Auch die regelmäßig durchgeführte Mitarbeiterbefragung „involve me!“ hat gezeigt, dass daran ein hohes Interesse besteht. Im Berichtsjahr hat der Bereich Corporate Responsibility in Kooperation mit der Exzellenz-Universität Mannheim hierfür das „SustainABILITY“-Programm für Mitarbeitende entwickelt und durchgeführt. Das viertägige Programm beinhaltete sowohl Vorträge von Expert:innen der Universität und Gastredner:innen aus anderen deutschen Großkonzernen, als auch interaktive Formate für die Anwendung im Arbeitsalltag. Alle Mitarbeitenden der Lufthansa Group konnten sich für die Teilnahme bewerben. Aus 350 Bewerbenden wurden 125 Teilnehmende aus 22 unterschiedlichen Konzerngesellschaften und verschiedenen Führungs- und Mitarbeiterebenen ausgewählt. Mittels einer Vorher-nachher-Messung konnte festgestellt werden, dass 96 % der Teilnehmenden das Programm weiterempfehlen würden und knapp 90 % angaben, dass sie sich nach Abschluss dazu befähigt fühlten, mehr Verantwortung für Nachhaltigkeit in ihre Tätigkeitsfelder zu integrieren.

Die Teilnehmenden sind weiterhin über eine Plattform vernetzt, die unter anderem für den Expert:innen-Austausch und kollaboratives Lernen im Kontext der Nachhaltigkeit genutzt wird. Seit Oktober 2022 können auch Mitarbeitende, die nicht an dem Programm teilgenommen haben, sich über diese Plattform vernetzen und an dem Austausch teilnehmen. Für 2023 ist eine Erweiterung des Programms in Planung, welches neben universitären Inhalten auch Schwerpunkte des strategischen Nachhaltigkeitsmanagements der Lufthansa Group beinhalten soll.

Leistungsindikator

Detailbefragung gibt umfassenden Aufschluss über Transformationsfähigkeit
Aus der jährlich stattfindenden umfassenden Arbeitnehmerbefragung „involve me!“ kann auch auf die allgemeine und digitale Transformationsfähigkeit der Lufthansa Group geschlossen werden. Die dafür notwendige Detailbefragung wird alle zwei Jahre durchgeführt. Die Ergebnisse der Befragung aus dem Jahr 2021 ermöglichten es dem Management, konkrete Handlungsfelder zu identifizieren und somit spezifische Maßnahmen als Voraussetzung zur Transformationsfähigkeit zu initiieren und Mitarbeitende auf relevante Veränderungen vorzubereiten. Ein Beispiel für die digitale Transformationsfähigkeit kann das Einführen neuer Tools zur verbesserten innerbetrieblichen Kommunikation und Kollaboration sein. Begleitet wird die Einführung dieser Tools von Schulungsmaßnahmen für die Mitarbeitenden, um den effektiven Umgang sicherzustellen. Im Berichtsjahr wurde jedoch eine verkürzte Befragung durchgeführt, welche keine speziellen Erkenntnisse zur Transformationsfähigkeit berücksichtigt.

ARBEITSSICHERHEIT UND GESUNDHEITSSCHUTZ

Konzept

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind wesentliche Handlungsfelder

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz sind seit mehreren Jahrzehnten zentrale Handlungsfelder der Lufthansa Group. Die Gesundheit der Mitarbeitenden ist für den Geschäftserfolg der Lufthansa Group als operativ tätiges Unternehmen von besonderer Bedeutung.

Die enge Vernetzung zwischen dem Bereich Arbeitssicherheit und dem Medizinischen Dienst samt Psychosozialer Beratung und Gesundheitsmanagement mit allen weiteren Geschäftsbereichen der Lufthansa Group stellt eine schnelle Reaktionsfähigkeit sicher und ermöglicht die effektive Erarbeitung von präventiven Konzepten und deren Umsetzung zur langfristigen Mitarbeitergesundheit.

Die Medizinischen Zentren an den Standorten Hamburg, Frankfurt und München bieten in ganzheitlicher Kompetenz arbeits- und flugmedizinische Versorgung, infektions-, tropen- und reisemedizinische Betreuung, Ambulanz- und Notfallversorgung sowie sozialmedizinische Beratung an. Diese werden durch die umfassenden individuellen und kollektiven psychosozialen Angebote ergänzt. Die leichte Zugänglichkeit für Mitarbeitende wurde während der Corona-Pandemie durch vielfältige innovative Informations- und Austauschformate weiterentwickelt, sodass auch mobil arbeitende Mitarbeitende eine direkte Informations- und Austauschmöglichkeit hatten. Länderübergreifend wurde der Austausch mit den Medizinischen Diensten von SWISS und Austrian Airlines, der in den Jahren 2020 und 2021 durch Kurzarbeit und Personalreduktion erschwert war, wieder intensiviert.

Im Bereich Arbeitssicherheit werden präventive Maßnahmen konsequent umgesetzt, um Unfälle, Gesundheitsbeeinträchtigungen und Berufskrankheiten zu vermeiden. In den Gesellschaften in Deutschland überprüfen die Arbeitsschutzexpert:innen der Lufthansa Group sämtliche Tätigkeiten mit Hilfe von Gefährdungsbeurteilungen und regelmäßigen Sicherheitsbegehungen. Dabei findet die Beurteilung der psychischen Belastungen bei der Arbeit seit vielen Jahren anhand eines von der Universität Heidelberg entwickelten und für die Lufthansa Group adaptierten Verfahrens statt.

Die Sensibilisierung der Führungskräfte hinsichtlich ihrer Verantwortung für den Arbeitsschutz erfolgt mittels konkreter Leitlinien, mit denen sich jede Führungskraft unmittelbar nach ihrer Ernennung befassen muss.

Medizinischer Dienst verbessert Strukturen nach der Pandemie

Für die Medizinischen Dienste der Deutschen Lufthansa AG, von SWISS und Austrian Airlines zeigten sich in der postpandemischen Phase erhebliche Bedarfsanforderungen für Führungskräfte und Mitarbeitende bei allen Präventions- und Versorgungsleistungen. Weiterhin besteht die Weiterbildungsermächtigung für die Ausbildung von Fachärzt:innen für Arbeitsmedizin.

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 und fortgeführt.

Infektiologische, impfmedizinische, tropen- und reisemedizinische Fragestellungen sind bei der Lufthansa Group als weltweit agierendem Unternehmen zentraler Bestandteil der medizinischen Arbeit in der kollektiven Prävention, in der individuellen Mitarbeiterversorgung und in der Fachberatung von Gremien, Führungskräften und Vorstand. Weiterhin ist es die Aufgabe des Medizinischen Dienstes, Schutznotwendigkeiten aufgrund der Infektionsgefährdungen abzuleiten.

Psychosoziale Beratung bietet Stabilität in schwierigen Situationen

Psychische und psychosoziale Faktoren bestimmen Gesundheit, Sicherheit und Leistungsvermögen am Arbeitsplatz in hohem Maße mit. Psychische Belastungen und Krisen sind Teil des Lebens. Sie lassen sich nicht immer von der beruflichen Rolle trennen. Damit Mitarbeitende in schwierigen Zeiten möglichst rasch wieder in eine Stabilität finden können, bietet die Lufthansa Group schon seit vielen Jahren individuelle Beratung durch interne schweigepflichtige, psychosoziale Beratungsstellen. Neben virtuellen Angeboten finden Mitarbeitende, Führungskräfte und Teams an den Standorten des Bereichs Medical Services & Health Management schnell und vertraulich Hilfe bei beruflichen und privaten Fragestellungen oder Fragen der Zusammenarbeit. In den mit dem externen Hilfesystem und Fachkräften vernetzten Beratungsstellen entwickeln sie gemeinsam mit den Beratenden individuelle und nachhaltige Wege und Lösungsansätze. Während der Corona-Pandemie wurde die Beratung größtenteils virtuell durchgeführt. Getreu dem Motto „Niemand muss mit seinen Problemen alleine bleiben“ sollten diverse digitale Formate zu psychosozialen Themen (Podcasts, Webinare, Videos, Newsletter) möglichst viele Mitarbeitende im Homeoffice, in Kurzarbeit und im Schichtdienst erreichen. Mittlerweile werden die Beratungsformate wieder im persönlichen Austausch angeboten.

Gesundheitsmanagement unterstützt beim Umgang mit gesundheitlichen Herausforderungen
Das Gesundheitsmanagement der Lufthansa Group zielt darauf ab, Rahmenbedingungen gesundheitsfördernd zu gestalten, die Unternehmenskultur nachhaltig positiv zu beeinflussen sowie Mitarbeitende und Führungskräfte bei einem gesundheitsfördernden Lebensstil zu unterstützen und zu stärken.

Über die Gesundheitsmanager:innen in den einzelnen Konzerngesellschaften können zielgruppenspezifische Bedarfe identifiziert und Angebote implementiert werden. Konzernübergreifende Interventionen und die strategische Entwicklung des Gesundheitsmanagements werden durch das Lufthansa Group Health Management gesteuert.

Auch im Jahr 2022 hatten die Gesundheitsmanager:innen und Führungskräfte Zugriff auf einen umfassenden Angebotskatalog, um zu den Berichtsergebnissen passende Gesundheitsförderungsangebote auf Teamebene oder Ebene der Konzerngesellschaft durchzuführen. Ergänzend stehen den Mitarbeitenden eine Vielzahl an Individualmaßnahmen zur Verfügung, um die persönliche Gesundheit zu stärken.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Das Themenfeld Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz wird gemeinschaftlich von den Bereichen Occupational Safety und Medical Services & Health Management gestaltet. Beide Bereiche wurden zur Tochtergesellschaft Lufthansa Group Business Services (LGBS) transferiert, welche die wichtigsten HR Services für die Lufthansa Group erbringt. Die Geschäftsführung der LGBS ist Mitglied des HR Committees und berichtet an das Vorstandsmitglied „Personal & Infrastruktur“.

Das zentrale Steuerungsgremium für alle arbeitssicherheitsrelevanten Fragestellungen in der Lufthansa Group ist das Occupational Safety Committee, welches gruppenweit alle Aspekte in Bezug auf die Arbeitssicherheit bündelt und deren Umsetzung überwacht. Dort verabschiedete Mindeststandards sind für die gesamte Lufthansa Group weltweit verbindlich. Eine Anbindung in den einzelnen Gesellschaften erfolgt über dort angesiedelte Arbeitssicherheitskoordinator:innen. Die in Deutschland gesetzlich geforderten Fachkräfte für Arbeitssicherheit sind für den überwiegenden Teil der Gesellschaften der Lufthansa Group dem Bereich Occupational Safety zentral zugeordnet. Die übrigen Gesellschaften in Deutschland und weltweit verantworten die Bereitstellung der notwendigen Fachkräfte je nach den lokalen Gesetzen selbst. Die Teilnahme an Arbeits- und Gesundheitsausschüssen sorgt für eine enge Vernetzung mit den Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbelangen, in denen der Medizinische Dienst und die Konzern-Arbeitssicherheit objektiv und fachlich unabhängig beraten. Diese Organisationsstruktur hat eine sehr schnelle und höchst effektive Reaktion auf das weltweite Infektionsgeschehen des Coronavirus ermöglicht.

Ziele

Mitarbeitergesundheit und Vermeidung von Arbeitsunfällen bleiben Kernaufgaben
Zentrale Aufgabe des Bereichs Medical Services & Health Management ist es, durch die angebotenen Leistungen die Gesundheit und die Arbeitsfähigkeit der Mitarbeitenden der Lufthansa Group zu erhalten und zu verbessern und damit die Geschäftstätigkeit sowie einen zuverlässigen Flugbetrieb zu unterstützen. Die Arbeitssicherheit hat weiterhin das Ziel, Arbeitsunfälle und berufsbedingte Erkrankungen durch präventives Handeln zu vermeiden und, sofern sie dennoch vorkommen, aus ihnen die nötigen Schlüsse zu ziehen, um Wiederholungen bestmöglich abzuwenden.

Zielsetzung des medizinischen Dienstes ist es, dem Anspruch gerecht zu werden, ein Instrument der sozialen Fürsorge des Unternehmens für die Mitarbeitenden zu sein. Dieses Ziel beinhaltet die positive Integration von Mitarbeitenden mit gesundheitlichen Einschränkungen und Behinderungen in den Arbeitsprozess und schließt Maßnahmen der Entwicklung einer gesundheitsfördernden Unternehmenskultur als integrales Ziel ein.

Maßnahmen

Fachkräfte verstärken die medizinischen Dienste
Im Berichtsjahr wurde sukzessiv damit begonnen, neue Fachkräfte einzustellen, um den genannten Zielen gerecht zu werden und das Portfolio der Facharztqualifikationen zu erweitern.

Information und Kommunikation als Schlüssel für präventive Maßnahmen wird kontinuierlich an veränderte Anforderungen angepasst
Im Berichtsjahr wurden die betrieblichen Schutzkonzepte hinsichtlich des Coronavirus, wie zum Beispiel für Raumnutzung, und jeweils angepasster Gefährdungsbeurteilungen, wie zum Beispiel im Flugbetrieb, fortlaufend aktualisiert. Umfassende Kommunikation über das Intranet unter Fortführung etablierter Formate wie Newsletter, Podcasts und Artikel schafften weitere Transparenz. Alle operativen Abteilungsaufgaben, wie zum Beispiel arbeits- und flugmedizinische Untersuchungen, wurden unter Berücksichtigung der jeweiligen regulatorischen Schutzvorgaben konsequent fortgesetzt. Ein engmaschiger Austausch mit allen Gesundheitsbehörden sicherte die Reflexion der Maßnahmenqualität.

Corona-Impfstrategie wird fortgeführt
Nach den bisherigen Coronaschutz-Impfaktionen im Sommer 2021 (mehr als 14.000 Einzelimpfungen) und im Winter 2021/22 (mehr als 9.000 Einzelimpfungen) bot der Medizinische Dienst im Oktober 2022 (mehr als 7.000 Einzelimpfungen) an seinen drei Standorten neben der alljährlichen Influenza-Impfaktion auch Impfungen zur Auffrischung der persönlichen Immunität und zum Schutz vor einer schweren Corona-Erkrankung.

Psychosoziale Beratung und betriebliches Gesundheitsmanagement unterstützen Führungskräfte und Mitarbeitende
Um die spezifischen gesundheitlichen Herausforderungen, die durch die Corona-Pandemie entstehen, bewältigen zu können, wurden gruppenweit Online-Formate zur Gesundheitsförderung und Krankheitsprävention zur Verfügung gestellt. Von der Psychosozialen Beratung wurden ergänzend präventive Informationsmittel in Form von Newslettern oder Podcasts zu psychosozialen Themen angeboten.

In enger Zusammenarbeit mit den Gesundheitsmanager:innen der einzelnen Konzerngesellschaften wurden die spezifischen und teilweise pandemiebedingten Interventionsbedarfe fortlaufend geprüft und passende Gesundheitsangebote entwickelt.

Medizinische Versorgung für Mitarbeitende im Ausland wird verbessert
Im Oktober 2022 konnte das medizinische Versorgungssystem für Mitarbeitende im Auslandseinsatz, insbesondere für Cockpit- und Kabinenpersonal, durch Vertragsabschluss mit einem weltweit agierenden Dienstleister zukunftsweisend und digital gesichert werden. In Ablösung des bisherigen Vertragsärztesystems sind nun verbesserte Standards der umfassenden medizinischen Mitarbeiterversorgung gewährleistet. Diese beinhalten beispielsweise eine größere Auswahl an Ärzt:innen im Ausland.

Arbeitssicherheit wird kontinuierlich weiterentwickelt
Um die hohen und einheitlichen Unterweisungsstandards weiterzuentwickeln sowie die Durchführung zentral steuern zu können, nimmt die Arbeitssicherheit an einem zentralen Programm zur Standardisierung aller Compliance Trainings teil. In diesem Rahmen werden die Unterweisungstrainings für Mitarbeitende und Führungskräfte inhaltlich optimiert, um diese für die Anwendenden attraktiver zu gestalten. Dabei werden weiterhin auch die Aspekte des Arbeitens im Homeoffice berücksichtigt.

Im Rahmen des Occupational Safety Committee wurde beschlossen, die bisherige Arbeitssicherheitsbefragung der Gesellschaften im Ausland durch eine Auditierung vor Ort mit einem externen Prüfer zu ersetzen. Im Berichtsjahr wurden als Pilotprojekt Audits in Nordamerika durchgeführt. Für die nächsten Jahre ist eine Ausweitung auf weitere Gesellschaften und Länder geplant.

Um die Transparenz hinsichtlich arbeitsbedingter Verletzungen in den verschiedenen Teilen der Lufthansa Group zu verbessern, wurde im Berichtsjahr die Erfassung um weitere Gesellschaften in Deutschland ausgeweitet. Für die folgenden Jahre ist geplant, schrittweise auch Gesellschaften im Ausland in die Erfassung zu integrieren.

Leistungsindikatoren

Gesundheitsindex als zentrale Kennzahl für die Gesundheit der Mitarbeitenden verschlechtert sich leicht
Im Berichtsjahr wurde erneut ein Gesundheitsindex als Teil der Mitarbeiterbefragung „involve me!“ erhoben. Der Wert verschlechterte sich auf 2,4 im Vergleich zum Vorjahreswert von 2,3. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt. Im Berichtsjahr wurden mit Ausnahme der LSG Group alle wesentlichen Konzerngesellschaften einbezogen.

Unfallzahlen ermöglichen Wirksamkeitskontrolle
In die Erfassung der Unfallzahlen im Jahr 2022 wurden 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 beschäftigten. Der Berichtsumfang wurde gegenüber 2021 erweitert und die Erfassung weiterer Gesellschaften wird sukzessive ausgebaut.

Im Berichtsjahr kam es nach vielen Jahren wieder zu einem Arbeitsunfall, bei dem ein Mitarbeiter tödlich verunglückte. Die Lufthansa Group unterstützt sowohl die Angehörigen und betroffene Mitarbeitende durch Angebote der psychosozialen Beratung des medizinischen Dienstes als auch die staatlichen Untersuchungsbehörden bei den Ermittlungen zur Unfallursache.

Bezogen auf 1 Mio. Arbeitsstunden ergeben sich im Berichtsjahr zunächst 6,6 arbeitsbedingte Verletzungen. Durch einen nach Berichtslegung stattfindenden Abgleich der Daten mit der Berufsgenossenschaft ist die für 2022 ermittelte Kennzahl vorläufig. Die hiernach korrigierte Rate der erstmals im Jahr 2021 berichteten arbeitsbedingten Verletzungen beträgt für das Jahr 2021 4,9 bezogen auf 1 Mio. Arbeitsstunden (zuvor 3,7). In die Berechnung dieser Kennzahl fließen alle Ereignisse ein, die eine Ausfallzeit von mindestens einem Kalendertag zur Folge hatten.

Sozialbelange

Konzept

Lufthansa Group engagiert sich für gesellschaftliche Belange
Als international agierender Luftfahrtkonzern ist es der Lufthansa Group wichtig, sich gesellschaftlich zu engagieren. Die Lufthansa Group verbindet Menschen, Kulturen und Volkswirtschaften auf nachhaltige Weise. Ein glaubwürdiges gesellschaftliches Engagement verbessert das Image des Unternehmens, erhöht die Loyalität der Mitarbeitenden und steigert das Vertrauen der Kund:innen.

Als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie der Lufthansa Group ist help alliance, die Hilfsorganisation der Lufthansa Group, die zentrale Säule des Corporate Citizenship und der sozialen Verantwortung.

Ein weiterer fester Bestandteil des Corporate Citizenship ist die Soforthilfe bei humanitären Krisen und Katastrophen. Lufthansa Cargo kooperiert hierzu mit renommierten Hilfsorganisationen.

Mitarbeitende engagieren sich ehrenamtlich
Schwerpunkt der Aktivitäten bilden soziale und humanitäre Projekte, die von help alliance gebündelt und gesteuert werden. Diese Fokussierung ermöglicht eine effiziente und zielgerichtete Nutzung der zur Verfügung stehenden Mittel.

help alliance arbeitet mit Partnern vor Ort zusammen, die über langjährige Erfahrungen in der Entwicklungszusammenarbeit verfügen. Herzstück von help alliance sind die Mitarbeitenden der Lufthansa Group, die sich überall auf der Welt ehrenamtlich in Projekten von help alliance und lokalen help alliance-Communitys engagieren.

Die Lufthansa Group hat die Kosten von help alliance für Administration, Fundraising und Kommunikation im Jahr 2022 vollständig abgedeckt. Damit ist gewährleistet, dass sämtliche sonstige Spenden zu 100 % in die Projektarbeit fließen.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

help alliance ist eine gemeinnützige GmbH (gGmbH) und hundertprozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Lufthansa AG mit Sitz in Frankfurt. Das Team der help alliance-Geschäftsstelle in Frankfurt steuert die weltweiten Hilfsprojekte und koordiniert die Zusammenarbeit mit den Projektleiter:innen, den lokalen Volunteering-Communitys sowie den Partnerorganisationen vor Ort. Darüber hinaus entwickeln und realisieren die Mitarbeitenden von help alliance Fundraising-Maßnahmen und tragen die Arbeit der Hilfsorganisation in die Öffentlichkeit. Durch die enge Zusammenarbeit mit dem Fachbereich Corporate Responsibility wird die Bedeutung von help alliance in der ESG-Strategie unterstrichen, deren Leitung die Beteiligungsverantwortung innehat.

Ziele

Beitrag zur nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung soll geleistet werden
Schwerpunkt des Engagements von help alliance ist es, benachteiligten jungen Menschen Zugang zu Bildung zu verschaffen und sie dazu zu befähigen, ein selbstbestimmtes Leben zu führen. Mit den gemeinnützigen Aktivitäten und Projekten soll ein Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung in der Gesellschaft geleistet werden, der die Bedeutung und Größe der Lufthansa Group widerspiegelt und zugleich transparent, glaubwürdig und nachvollziehbar ist. Um sicherzustellen, dass die Arbeit von help alliance zu einer nachhaltigen Entwicklung beiträgt, werden die Projekte fortlaufend evaluiert.

Maßnahmen

help alliance hat im Jahr 2022 das Freiwilligen-Engagement in seinen Hilfsprojekten erweitert und bietet durch lokale ehrenamtliche Gruppen an 24 Standorten die Möglichkeit sich sozial zu engagieren. Des Weiteren konnten 17 neue Projekte in den Bereichen Bildung sowie Arbeit und Einkommen gefördert werden. Anlässlich des Tags des Ehrenamtes am 5. Dezember fand 2022 zum ersten Mal ein physisches Zusammentreffen aller ehrenamtlichen help alliance Projektleiter:innen und Communitys statt. Durch diese zweitägige Veranstaltung mit Diskussionen und Workshops sollte Bewusstsein und Zugehörigkeitsgefühl zum sozialen Engagement der Lufthansa Group gestärkt werden.

help alliance unterstützt Menschen in der Ukraine
Mit dem Ausbruch des Ukraine-Kriegs im Februar 2022 stieg das Bedürfnis der Mitarbeitenden der Lufthansa Group, sich für die Menschen in der Ukraine einzusetzen. Hierbei waren die in Europa aktiven help alliance-Communitys besonders unterstützend. Sie organisierten an den Lufthansa Group Standorten Frankfurt, München und Sofia im März und April 2022 Sammelaktionen von Hilfsgütern, wie zum Beispiel Medikamenten, Babynahrung oder auch Powerbanks, welche dann von Initiativen und Nichtregierungsorganisationen an die ukrainische Grenze transportiert wurden.

Weiterhin organisierte help alliance im Juni 2022 ein klassisches Benefizkonzert in der Isarphilharmonie in München. Ziel des Konzerts war es, mit den gesammelten Spenden die Musikschule im ukrainischen Bucha zu renovieren und neu auszustatten sowie den Kindern mit Hilfe von Musik eine Traumatherapie anzubieten. Durch das Benefizkonzert und in der nachfolgenden Zeit wurden insgesamt Spenden in Höhe von knapp 90.000 EUR gesammelt. Die Spenden gingen an eine ukrainische Partnerorganisation, die damit die Renovierungsarbeiten vor Ort finanziert. Die therapeutischen Maßnahmen werden vom Personal der Musikschule in Bucha durchgeführt.

Mädchenhaus in Indien eingeweiht
Anfang September 2022 eröffnete help alliance gemeinsam mit einer lokalen Partnerorganisation im nordindischen Dehradun ein neues Mädchenhaus für 200 Mädchen, die von ihren Eltern verstoßen wurden. Die Bauzeit für das Gebäude betrug knapp drei Jahre und wurde durch Spenden in Höhe von 450.000 Euro von help alliance und weiteren Partnern und Organisationen ermöglicht. Das neue Gebäude bietet den Mädchen und jungen Frauen einen sicheren Ort zum Lernen und zur persönlichen Selbstentfaltung, wodurch sie darin gestärkt werden, ein selbstbestimmtes Leben zu führen. Die jeweiligen Projektmaßnahmen werden von einer lokalen Partnerorganisation vor Ort durchgeführt. Zu den Projektmaßnahmen zählte die Finanzierung der Baumaßnahmen und Ausstattung des neuen Mädchenhauses. Ein durch die lokale Partnerorganisation für das Jahr 2023 gestellter Folgeantrag bei help alliance für die finanzielle Förderung weiterer Projektmaßnahmen wurde bereits bewilligt.

Leistungsindikator

Benachteiligte Menschen erhalten Unterstützung
Im Jahr 2022 verantwortete help alliance 55 Hilfsprojekte in 24 Ländern mit einem Projektvolumen von 3,3 Mio. EUR. 74 % der Mittel gingen in die Bildungsförderung, 20 % in Maßnahmen im Bereich Arbeit und Einkommen und 6 % in Nothilfemaßnahmen.

Darüber hinaus haben sich Mitarbeitende der Lufthansa Group an 24 Standorten in lokalen Volunteering-Communitys engagiert.

Wirkungsmessung des gesellschaftlichen Engagements wird veröffentlicht
Um sicherzustellen, dass die Arbeit von help alliance zu einer nachhaltigen Entwicklung beiträgt, werden die Projekte fortlaufend evaluiert. Die detaillierten Ergebnisse einer Wirkungsmessung werden im jährlich erscheinenden Tätigkeitsbericht von help alliance auf der Internetseite der Lufthansa Group veröffentlicht. Insgesamt erhielten im Berichtsjahr rund 38.000 benachteiligte Menschen weltweit eine Unterstützung.

Geschäftsethik und Compliance

Verantwortungsbewusstes Verhalten in Übereinstimmung mit gesetzlichen Vorgaben und international anerkannten Maßstäben sowie unter Achtung der Menschenrechte ist wesentlicher Bestandteil der Unternehmenskultur der Lufthansa Group. Als Teilnehmende des UN Global Compact ist es der Lufthansa Group wichtig, ihre Geschäftstätigkeit mit den darin niedergelegten international anerkannten Grundsätzen in Einklang zu bringen. Die Lufthansa Group ist davon überzeugt, dass nur durch ein wertorientiertes, integres unternehmerisches Handeln wirtschaftlicher Erfolg nachhaltig zu erreichen ist. Eine durch Werte, Integrität und Verantwortungsbewusstsein geprägte Führung der Geschäfte stärkt dauerhaft das Vertrauen der Mitarbeitenden, Kund:innen, Investierenden und Geschäftspartner in die Gesellschaften der Lufthansa Group.

Code of Conduct gibt Rahmen für integres und verantwortungsbewusstes Handeln vor
Integres und im Einklang mit international anerkannten Werten und Standards stehendes Handeln setzt voraus, dass sich alle Organmitglieder, Führungskräfte und Mitarbeitenden jederzeit an geltende Gesetze, interne Regelungen und freiwillige Selbstverpflichtungen halten. Mit der Verabschiedung eines Code of Conduct hat der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG einen Rahmen geschaffen, innerhalb dessen alle unternehmerischen Entscheidungen zu treffen sind. Die wichtigsten Grundsätze des Code of Conduct umfassen unter anderem die Einhaltung der Regeln des fairen Wettbewerbs, die Bekämpfung von Korruption und Bestechung, das Handeln in Übereinstimmung mit Menschenrechten sowie Arbeits- und Sozialstandards. Damit bildet er das Fundament des Wertesystems der Lufthansa Group und legt die Leitlinien fest, an denen ihre Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden ihr Handeln ausrichten. Der Code of Conduct ist über die Internetseite der Lufthansa Group abrufbar.

COMPLIANCE MANAGEMENT

Konzept

Zentrales Compliance Management System unterstützt Einhaltung der Compliance Anforderungen
Um den vom Code of Conduct vorgegebenen Rahmen auszufüllen und ein klares Regelsystem vorzuhalten, verfügt die Lufthansa Group über ein zentrales Compliance Management System. Das Compliance Management System basiert, dem Prüfstandard des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW PS 980) folgend, auf den Säulen Compliance Kultur, Compliance Ziele, Identifizierung von Compliance Risiken, Compliance Programm, Compliance Organisation, Compliance Kommunikation und Compliance Überwachung.

Das Compliance Management System wird kontinuierlich unter Berücksichtigung gesetzlicher Vorgaben, der Rechtsprechung und der für die Geschäftstätigkeit der Lufthansa Group spezifischen Risiken weiterentwickelt und optimiert. Es setzt sich derzeit aus den Bausteinen Integritäts- (Antikorruptions-), Kapitalmarkt-, Wettbewerbs-, Embargo- und Export-, Fremdpersonal- sowie Geldwäsche-Compliance zusammen. Jedes Modul umfasst eine oder mehrere Richtlinien, welche die Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden dabei unterstützen, regelkonforme Entscheidungen zu treffen.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist integraler Bestandteil des Compliance Management Systems
Durch ihre weltweite Geschäftstätigkeit ist die Lufthansa Group zur Einhaltung der jeweils landesspezifischen, teilweise auch exterritorial geltenden Gesetze gegen Korruption und Bestechung verpflichtet. Verstöße gegen diese gesetzlichen Vorgaben verhindern einen fairen Wettbewerb und gefährden das Vertrauen in die Integrität der Wirtschaftsteilnehmenden sowie des Staates, seiner Behörden und Vertreter:innen. Daher bildet die Bekämpfung von Korruption und Bestechung einen Schwerpunkt der Compliance Anstrengungen der Lufthansa Group. In mehreren Richtlinien hat die Lufthansa Group deshalb Regeln für den transparenten und konformen Umgang mit Geschäftspartnern und staatlichen Vertreter:innen sowie das eigene Verhalten zur Vermeidung von Interessenkonflikten aufgestellt. Die Richtlinien umfassen insbesondere Vorgaben zum Umgang mit Geschenken, Einladungen und sonstigen Zuwendungen sowie mit Spenden und Sponsorings.

Gruppenweite Compliance Kultur wird gefördert
Basierend auf den oben genannten Säulen und mit Bezug auf die einzelnen Bausteine verfolgt das Compliance Management System der Lufthansa Group verschiedene Ansätze, um ein rechts- und regelkonformes Handeln der Organe, Führungskräfte und Mitarbeitenden zu erreichen. Als Teil der Maßnahmen zur Förderung einer Compliance-Kultur, die ein solches Handeln bei allen Mitarbeitenden verinnerlichen soll, kommunizieren die Organe und Führungskräfte der Lufthansa Group in allen operativ tätigen Konzerngesellschaften regelmäßig diese Ansätze an sie. So üben sie ihre Vorbildfunktion für ihre

Mitarbeitenden aus und bringen dabei stetig ihre Erwartungshaltung an die Integrität aller geschäftlichen Entscheidungen und allen geschäftlichen Handelns der Lufthansa Group zum Ausdruck. Zweimal jährlich wird erfasst, ob die Organe der operativen Konzerngesellschaften ihrer Vorbildfunktion durch Kommunikation einer solchen „Tone from the top"-Botschaft gerecht werden. Das Corporate Compliance Office bereitet Compliance Themen auf, die von den Organen innerhalb der jeweiligen Konzerngesellschaft an ihre jeweiligen Mitarbeitenden kommuniziert werden und so ihren Weg durch alle Hierarchieebenen nehmen.

Beratung ist zentrales Element des Compliance Management Systems

Ein zentrales Element des Compliance Management Systems ist die Beratung. Alle Mitarbeitenden können sich jederzeit mit ihren compliancebezogenen Fragen an die Compliance Manager vor Ort oder das Corporate Compliance Office wenden. Darüber hinaus stellt das Corporate Compliance Office eine App bereit, welche die Mitarbeitenden dabei unterstützt, auch auf Geschäftsreisen und ad hoc die geltenden Richtlinienvorgaben zu beachten. Derzeit umfasst die App die Vorgaben für den Umgang mit Geschäftspartner und Amtsträger:innen sowie zum Verhalten in Situationen, in denen ein Interessenkonflikt bestehen kann. Insgesamt trägt die Beratung zu regelkonformen Entscheidungen in der Lufthansa Group bei.

Webbasierte Compliance Trainings schaffen Bewusstsein für Risiken

Organe, Führungskräfte und Mitarbeitende in relevanten Bereichen oder relevanten Funktionen sind verpflichtet, Compliance Trainings zu absolvieren, soweit dies unter Compliance Risikoaspekten erforderlich ist. Abhängig von der konkreten Risikoexposition und den Trainingsinhalten müssen die jeweiligen Zielgruppen an webbasierten oder Präsenztrainings teilnehmen. Ziel ist es, sie für potenzielle Compliance Risiken zu sensibilisieren, ihnen rechts- und regelkonforme Handlungsalternativen und Ansprechpartner:innen für eine gegebenenfalls notwendige Beratung aufzuzeigen. Webbasierte Compliance Trainings werden für die Module Integritäts- (Antikorruptions-), Wettbewerbs-, Kapitalmarkt- und Fremdpersonal-Compliance angeboten. Für den erforderlichen Zertifikatserhalt müssen die erlangten Kenntnisse am Ende des Trainings in einem bestandenen Test nachgewiesen werden. Die Trainings sind beim Eintritt in die Lufthansa Group und anschließend in einem zweijährigen Turnus zu absolvieren. Sollten die Trainings nicht innerhalb der vorgegebenen Fristen absolviert werden, so werden die Teilnehmenden daran erinnert und, sollte dies nicht erfolgreich sein, deren Vorgesetzte informiert. Präsenztrainings werden für risikoexponierte Funktionen in einem dreijährigen Turnus für das Modul Embargo und Export Compliance angeboten sowie für die anderen Compliance Module in Abhängigkeit vom jeweiligen Bedarf beziehungsweise auf Nachfrage. Um die Trainings entsprechend der Risikoexposition bedarfsgerecht zuweisen zu können, hat das Corporate Compliance Office für jedes Compliance Modul Zielgruppen definiert. Bei organisatorischen Änderungen arbeitet das Corporate Compliance Office kontinuierlich eng mit den Gesellschaften der Lufthansa Group zusammen, um die Zielgruppen zeitnah dynamisch anzupassen.

Risikobasierte Business Partner Due Diligence soll Integrität von Lieferanten und Dienstleistern sicherstellen

Die Lufthansa Group hat eine risikobasierte Business Partner Due Diligence im Zentraleinkauf implementiert, welche die Integrität von Lieferanten und Dienstleistern sicherstellen soll. Vor der Aufnahme einer Geschäftsbeziehung mit einem externen Geschäftspartner wird diese aus einer Risikoperspektive beurteilt, um potenzielle Compliance Risiken, die aus der Zusammenarbeit mit dem Geschäftspartner erwachsen können, frühzeitig zu identifizieren. In Abhängigkeit von der Risikoeinstufung können weitere Schritte im Rahmen der Business Partner Due Diligence erfolgen, die eine tiefergehende Prüfung, weitergehende Fragebögen und eine sorgfältige Identifikation und Klärung von identifizierten Auffälligkeiten und Warnhinweisen umfassen und bis hin zur Nichtaufnahme beziehungsweise Beendigung einer Geschäftsbeziehung führen können. Abhängig von der jeweiligen Risikoeinstufung werden auch bestehende Geschäftsbeziehungen regelmäßig erneut im Rahmen dieser Due Diligence überprüft.

Hinweisgeberkanäle ermöglichen die Abgabe von Hinweisen auf Compliance-Verstöße

Die Lufthansa Group unterhält verschiedene Hinweisgeberkanäle, um Hinweise auf mögliche Compliance Verstöße, unter anderem gegen Antikorruptionsgesetze oder -regelungen, abzugeben. Jede:r Mitarbeitende kann sich hierzu an direkte Vorgesetzte, die Compliance Manager in der jeweiligen Konzerngesellschaft oder direkt an das Corporate Compliance Office wenden. Darüber hinaus verfügt die Lufthansa Group über ein elektronisches Hinweisgebersystem und eine Ombudsperson, die auch für externe Hinweisgebende öffentlich zugänglich sind. Über das elektronische Hinweisgebersystem, das in zehn verschiedenen Sprachen vorgehalten wird, können Hinweisgebende ihre Kenntnisse und Beobachtungen jederzeit schriftlich mitteilen und dabei entscheiden, ob sie anonym bleiben möchten. Das elektronische Hinweisgebersystem ist über die Internetseite der Lufthansa Group erreichbar. Die Funktion der Ombudsperson nimmt ein:e externe:r, unabhängige:r Rechtsanwältin:anwalt wahr, die:der kein:e Angestellte:r der Lufthansa Group ist. Hinweisgebende können Informationen telefonisch, schriftlich oder persönlich an die Ombudsperson übermitteln. Die Kontaktdaten der Ombudsperson sind über die Internetseite der Lufthansa Group abrufbar.

Eingehende Hinweise werden nach einem festgelegten Verfahren plausibilisiert und, sollte tatsächlich ein Verdacht auf einen Compliance Verstoß bestehen, vom Corporate Compliance Office in Zusammenarbeit mit Corporate Business Security unter strikter Beachtung der Vertraulichkeit und Steuerung durch den zuständigen Compliance Ausschuss

untersucht. Sollte sich am Ende eines Verfahrens ein Verstoß gegen die Compliance Richtlinien der Lufthansa Group bestätigen, ergreift die Lufthansa Group in Abhängigkeit von den Umständen des Einzelfalls geeignete disziplinarische Maßnahmen gegen die Beteiligten, die von Schulungen und Sensibilisierungsmaßnahmen bis hin zur Kündigung gehen können.

Der Schutz von Hinweisgebenden ist der Lufthansa Group sehr wichtig. Daher duldet die Lufthansa Group keine Maßnahmen, die Mitarbeitende wegen der Abgabe von Hinweisen auf Compliance Verstöße benachteiligen. Jede Zuwiderhandlung gegen die Compliance Regeln wird als Compliance Verstoß betrachtet und verfolgt.

Interne Revision prüft Wirksamkeit und Angemessenheit des Compliance Management Systems
Die Überwachung des Compliance Management Systems erfolgt mehrstufig. Im Rahmen der jährlich stattfindenden Prüfungen des Internen Kontrollsystems wird festgestellt, ob die Gesellschaften, die ein solches System unterhalten müssen, alle relevanten Maßnahmen, Prozesse und Instrumente des Compliance Management Systems in einer aktuellen Fassung dokumentiert vorliegen haben. Im Rahmen der Compliance Berichterstattung müssen die Konzerngesellschaften darüber hinaus auch die wirksame Ausübung und Einhaltung bestimmter Vorgaben des Compliance Management Systems in ihren Prozessen und Geschäftsabläufen kontrollieren und das Ergebnis dem Corporate Compliance Office berichten. Darüber hinaus überwacht die interne Revision im Rahmen von regelmäßig erfolgenden Audits die Angemessenheit und Wirksamkeit des Compliance Management Systems in den Konzerngesellschaften und identifiziert gegebenenfalls unerkannte Schwachstellen.

Im Geschäftsjahr 2022 führte die interne Revision insgesamt 19 Audits in 18 Konzerngesellschaften durch, bei denen Compliance Aspekte untersucht wurden.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Für die konzernweite Implementierung, Weiterentwicklung und Kommunikation des Lufthansa Group Compliance Management Systems ist das zur zentralen Rechtsabteilung gehörende Corporate Compliance Office zuständig. Die:Der Leitende der Rechtsabteilung und Chief Compliance Officer untersteht direkt dem Vorstandsressort „Personal & Infrastruktur“ und berichtet zweimal jährlich im Rahmen von Compliance Berichten an den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats sowie einmal jährlich an den Aufsichtsrat. Zur Unterstützung bei der Steuerung und gesellschaftsübergreifenden Umsetzung des zentralen Compliance Management Systems hat der Konzernvorstand eine Ausschussstruktur, bestehend aus einem Konzern Compliance Ausschuss und zentralen Compliance Ausschüssen in den wichtigsten Tochtergesellschaften, eingerichtet. Das Group Compliance Office sowie die Weiterentwicklung und Implementierung des Compliance Management Systems werden durch ein weltweites Netz von Compliance Managern in den Konzerngesellschaften unterstützt. Neben der Zusammenarbeit zu spezifischen Compliance Aufgaben informiert das Corporate Compliance Office die Compliance Manager regelmäßig zu Neuerungen des Compliance Management Systems und anderen Compliance Themen, unter anderem im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Kommunikationsplattform „Compliance Manager Academy“. Die Compliance Manager berichten dem Corporate Compliance Office zweimal jährlich im Rahmen eines standardisierten Prozesses zu konzerngesellschaftsspezifischen Compliance Themen.

Ziele

Compliance Management System soll regelkonformes Verhalten sicherstellen und Rechtsverletzungen verhindern
Ziel des Compliance Management Systems ist es, konzernweit regelkonformes Verhalten zu gewährleisten und Rechtsverletzungen zu vermeiden. Gesetzesverstöße können für die betroffenen Mitarbeitenden, die verantwortlichen Führungskräfte und Organe nicht nur persönliche straf- und arbeitsrechtliche Konsequenzen, sondern insbesondere für die betroffenen Unternehmen Straf-, Bußgeld- und Schadenersatzzahlungen sowie Reputationsschäden zur Folge haben.
↗ **Chancen- und Risikobericht, S. 75 ff.**

Maßnahmen

Neues Risikobewertungskonzept ermöglicht neben Identifizierung der Compliance Risiken auch Überwachung der Maßnahmenimplementierung
Die regelmäßige Erhebung der Compliance Risiken ist ein wichtiger Bestandteil eines jeden Compliance Management Systems. Im Berichtsjahr schloss das Corporate Compliance Office die Überarbeitung des konzernweiten Ansatzes zur Durchführung von Compliance Risikoanalysen ab. Das aktualisierte Konzept folgt einem einheitlichen Ansatz in allen operativ tätigen Konzerngesellschaften. Es zielt darauf ab, nicht nur relevante Compliance Risiken zu identifizieren und zu bewerten, sondern auch die Implementierung risikominimierender Maßnahmen des Compliance Management Systems in den Geschäftsprozessen der Konzerngesellschaften zu steuern. Ein an dieses Konzept angepasstes webbasiertes IT System wurde im vierten Quartal 2022 entwickelt und wird im ersten Quartal 2023 eingeführt. Nach Einführung der IT-Anwendung wird das Corporate Compliance Office eine erste Risiko- und Maßnahmenerhebung im Berichtsjahr 2023 koordinieren. Die Umsetzung sieht eine Testphase mit einem Teil der Konzerngesellschaften vor, bevor alle operativen

Konzerngesellschaften eingebunden werden. Jede Konzerngesellschaft wird dadurch in die Lage versetzt, ihre Compliance Risiken und den Umsetzungsstand des Compliance Management Systems in ihrem Geschäftsbereich fortlaufend zu bewerten und zu überwachen.

Webbasierte Compliance Trainings werden aktualisiert
Aufgrund der Restrukturierung innerhalb der Konzerngesellschaften wurden im Berichtsjahr die Zuweisungsprofile der webbasierten Compliance Trainings auf Basis der neuen Struktur sowie der neuen Positionen angepasst. Betroffene sind die Deutsche Lufthansa AG und die Lufthansa Technik AG.

In Zusammenarbeit mit dem Corporate Compliance Office beschafft der Bereich „Group Training & Learning Management" neue webbasierte Compliance Trainings für alle Compliance Module am externen Markt. Ziel ist es, den Mitarbeitenden eine effektivere und effizientere Lernerfahrung zu bieten und dadurch einen nachhaltigen Lernerfolg zu erwirken. Die Einführung der neuen webbasierten Compliance Trainings ist für 2023 geplant.

Leistungsindikatoren

Die Lufthansa Group steuert das Compliance Management System der Zielsetzung entsprechend über verschiedene Leistungsindikatoren. Diese umfassen unter anderem Schulungsquoten, Hinweiszahlen und „Tone from the top"-Kommunikationen.

2022 absolvierten insgesamt 30.935 Mitarbeitende in 157 Konzerngesellschaften webbasierte Compliance Trainings. Dies entspricht einer Teilnahmequote von 94,7%. Darüber hinaus wurden 34 Präsenztrainings mit insgesamt 2.126 Teilnehmenden angeboten.

Insgesamt 46 Hinweise erhielt die Lufthansa Group im Berichtsjahr über die verschiedenen Kanäle. Davon waren 20 compliancerelevant. Sechs Hinweise wurden im Rahmen des geschilderten Verfahrens detailliert untersucht.

Im Berichtsjahr haben alle 189 beteiligten Gesellschaften, die aktiv am Wirtschaftsleben teilnehmen, bestätigt, dass die Vorstandsmitglieder mindestens eine Kommunikation zur Förderung der Compliance-Kultur an Mitarbeitende im Unternehmen durchgeführt haben.

ACHTUNG DER MENSCHENRECHTE

Konzept

Achtung der Menschenrechte ist für Lufthansa Group wesentlich
Die Lufthansa Group trägt als Arbeitgeberin direkt zu den Lebensgrundlagen von derzeit über 109.000 Mitarbeitenden und deren Familien weltweit bei. Darüber hinaus umfasst ihre Wertschöpfungskette eine Vielzahl von Geschäftspartnern, deren Mitarbeitende indirekt am geschäftlichen Erfolg der Lufthansa Group teilhaben und gegebenenfalls auf diesen angewiesen sind. Damit trägt sie eine Mitverantwortung für die Belange der eigenen Belegschaft und indirekt auch für die der Beschäftigten in der Wertschöpfungskette. Dies spiegelt sich unter anderem in den Arbeitsbedingungen der Konzerngesellschaften, der Gewährleistung der Vereinigungs- und Versammlungsfreiheit, in Regelungen zur Gleichstellung der Geschlechter sowie der selbstverständlichen Inklusion von Minderheiten wider, aber auch in der im Supplier Code of Conduct zum Ausdruck gebrachten Erwartungshaltung, dass auch die in die Wertschöpfungskette einbezogenen Geschäftspartner dieselben Grundsätze einhalten.

In diesem Zusammenhang sind unter anderem die nachfolgenden international anerkannten Standards für die Lufthansa Group bedeutend:

- Allgemeine Erklärung der Menschenrechte
- Grundprinzipien und Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO)
- Zehn Prinzipien des UN Global Compact
- UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte
- Sustainable Development Goals (SDG)
- Nationaler Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte (NAP)
- OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen
- IATA Resolution against Trafficking in Persons.

Deutscher Nationaler Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte bildet Orientierungsrahmen für menschenrechtsbezogene Maßnahmen
Die Lufthansa Group orientiert sich bei der Umsetzung von Maßnahmen menschenrechtlicher Sorgfalt an den Empfehlungen des Ende 2016 von der deutschen Bundesregierung verabschiedeten Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte (NAP). Darin wird die Erwartung an deutsche Unternehmen formuliert, ihre menschenrechtliche Sorgfaltspflicht einzuhalten und Menschenrechte entlang ihrer Liefer- und Wertschöpfungskette zu achten. Der NAP beschreibt fünf Kernelemente menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten. Diese Kernelemente umfassen eine Grundsatzerklärung, ein Verfahren zur Ermittlung tatsächlicher und potenziell nachteiliger Auswirkungen auf die Menschenrechte, Maßnahmen und Wirksamkeitskontrolle, Berichterstattung und einen Beschwerdemechanismus.

In der Konzerneinkaufsrichtlinie und im Supplier Code of Conduct ist festgehalten, dass die Lufthansa Group auch von ihren Lieferanten die Einhaltung von Menschenrechten erwartet. So sollen Verträge mit Lieferanten entsprechende Verpflichtungen enthalten mit der Möglichkeit, den Vertrag bei Verstoß zu kündigen. ↗ **Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement, S. 141 ff.**

Über Weiterentwicklung des Managementansatzes wird ausführlich berichtet

Um Transparenz über die Weiterentwicklung des Managementansatzes zur Achtung der Menschenrechte zu schaffen und ihren Berichtspflichten nachzukommen, veröffentlicht die Lufthansa Group neben einem jährlichen Fortschrittsbericht als Teilnehmende des UN Global Compact eine Erklärung nach dem UK Modern Slavery Act 2015. Die Erklärung gemäß dem UK Modern Slavery Act ist über die Internetseite der Lufthansa Group abrufbar. Ob für die Lufthansa Group auch nach weiteren Regelungen eine Berichtspflicht entsteht, wird fortlaufend geprüft.

Lufthansa Group entwickelt Managementansatz zum Umgang mit Human Trafficking

Für die Lufthansa Group als Unterzeichnende der IATA-Resolution gegen Menschenhandel (Resolution against Trafficking in Persons) ist ein Umfeld frei von moderner Sklaverei und Menschenhandel selbstverständlich, wobei die rechtliche Verfolgung von Menschenhandel bei den Regierungen und nationalen Strafverfolgungsbehörden liegt. Die Lufthansa Group ist sich jedoch der Bedeutung des Themas bewusst und erkennt an, dass sie als Luftfahrtunternehmen eine wichtige Rolle bei der Identifizierung einer möglichen Straftat spielen kann. So hat sie einen mit den Behörden abgestimmten Meldeprozess für Verdachtsfälle von Menschenhandel implementiert.

Die Lufthansa Group integriert die Thematik entsprechend den Empfehlungen der IATA in die regelmäßigen Schulungen des fliegenden Personals. Diese Mitarbeitergruppen sollen für die möglichen Anzeichen von Menschenrechtsverletzungen besonders sensibilisiert werden. Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie ist die Fortführung im Rahmen der regelmäßigen Schulungen im Berichtsjahr ausgesetzt worden. Die Steuerung und Weiterentwicklung des Managementansatzes erfolgt in der Anti-Human Trafficking Task Force, in der alle Passagier-Airlines der Lufthansa Group und relevante Konzernfunktionen vertreten sind.

Führungskräfte und Mitarbeitende werden zielgruppenorientiert sensibilisiert

Basierend auf einer Auswertung der Beratungsgesellschaft Verisk Maplecroft wurde eine Übersicht über alle Konzerngesellschaften erstellt, die in Ländern operieren, in denen die Gefahr für Menschenrechtsverletzungen besonders groß ist. Diese Länderübersicht wird jährlich aktualisiert. Auf Grundlage dieser Übersicht werden die Führungskräfte und Personalbereiche der betreffenden Konzerngesellschaften hinsichtlich ihrer Sorgfaltspflichten zur Vermeidung von Menschenrechtsverletzungen sensibilisiert. So wurden bei diesen Führungskräften die Anstellungsverträge durch einen entsprechenden Vertragsanhang ergänzt.

Zudem erfolgt eine konzernweite Sensibilisierung aller Mitarbeitenden und Führungskräfte durch eine gezielte Kommunikation im Intranet. Hierzu gehört eine Stellungnahme des Vorstandmitglieds des Ressorts „Personal & Infrastruktur“, in der die Verantwortung der Lufthansa Group als global agierendes Unternehmen zur Achtung der Menschenrechte betont wird. Zusätzlich stehen Informationen zu diesem Thema zur Verfügung.

Verfahren zur Anzeige von Menschenrechtsverletzungen sind implementiert

Die Gesellschaften sind verpflichtet, Menschenrechtsrisiken und Verdachtsfälle nach Art und Anzahl zu erfassen. Individuelle Beschwerden können auch durch Dritte – sofern gewünscht vertraulich – über die externe Ombudsperson zur Kenntnis gebracht werden.

Beschäftigte der Lufthansa Group können sich darüber hinaus auch an ihre Vorgesetzten, das Personalmanagement oder die Mitbestimmungsgremien wenden. Das bereits in der Lufthansa Group bewährte interne Beschwerdeverfahren, das für die in Deutschland ansässigen Mitarbeitenden in einer Betriebsvereinbarung geregelt ist und für verschiedene Arten von Beschwerden zum Einsatz kommt, kann auch für Beschwerden bezüglich Menschenrechtsverletzungen genutzt werden.

Am 1. Januar 2023 trat das deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz in Kraft, aus dem sich Pflichten für einzelne Konzerngesellschaften der Lufthansa Group ergeben. Unter anderem besteht die Pflicht, ein Beschwerdeverfahren für die Abgabe von Hinweisen auf menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken sowie auf Verletzungen menschenrechts- oder umweltbezogener Sorgfaltspflichten, die durch das wirtschaftliche Handeln im eigenen Geschäftsbereich sowie dem von Zulieferern entstanden sind, einzurichten. Die Lufthansa Group erstreckt in Umsetzung dieser Pflicht die bereits für die Abgabe von Hinweisen auf Compliance Verstöße eingerichteten in- und externen Meldekanäle des elektronischen Hinweisgebersystems und der Ombudsperson entsprechend auch auf die menschenrechts- und umweltbezogenen Hinweise. Weiterhin hat sich die Lufthansa Group eine Verfahrensordnung zum Umgang mit den Hinweisen gegeben und diese veröffentlicht. Sie ist über die Internetseite der Lufthansa Group abrufbar.

„Null Toleranz" gilt bei Vorfällen sexueller Belästigung
Die Lufthansa Group legt besonderen Wert auf ein respektvolles Miteinander. Dazu gehört auch, die Voraussetzungen für ein diskriminierungs-, belästigungs- und benachteiligungsfreies Arbeitsumfeld für alle Mitarbeitenden zu schaffen. Die Lufthansa Group erwartet, dass sich dieser Grundgedanke weltweit im Verhalten aller Mitarbeitenden zueinander widerspiegelt. Dies wird durch umfassende Kommunikation sowie durch ein für Führungskräfte verpflichtendes webbasiertes Training zum Thema Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz, welches auch sexuelle Belästigung im Arbeitsumfeld adressiert, umgesetzt. Das vielfältige Unterstützungsangebot für Mitarbeitende, die sexuelle Belästigung erfahren haben, wurde evaluiert, Hinweise von Nutzenden wurden aufgenommen und die etablierten Maßnahmen entsprechend fortgeführt.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

In Vorbereitung auf das Inkrafttreten des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes hat die Lufthansa Group die organisatorische Verankerung und die Verantwortlichkeiten für das Thema Achtung der Menschenrechte im Konzern neu geordnet. So hat der Konzernvorstand die Einrichtung der Funktion eines:einer Menschenrechtsbeauftragten beschlossen und diese in der Abteilung Labor Relations Ground im Ressort „Personal & Infrastruktur" mit direkter Berichtslinie an das Vorstandsmitglied des Ressorts angesiedelt. Ebenfalls wurde in der Abteilung Labor Relations Ground ein Team organisatorisch eingerichtet, das die Aktivitäten der Lufthansa Group in Bezug auf deren menschenrechtliche Verantwortung koordiniert. Gemeinsam mit der Einkaufsorganisation wird dieses Team insbesondere die Umsetzung der Pflichten des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes in der Lufthansa Group steuern. Die maßgeblichen Entscheidungen bei der Umsetzung der Pflichten des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes in der Lufthansa Group werden durch einen Ausschuss gesteuert und unterstützt. Zusätzlich beraten, unterstützen und begleiten ausgewählte Ansprechpartner:innen das Thema in den Kerngesellschaften der Lufthansa Group. Über die Entwicklungen berichtete das Corporate Compliance Office dem Konzernvorstand regelmäßig im Rahmen der Beschlussfassung über die jährliche Erklärung zum UK Modern Slavery Act 2015. Nach Übernahme der Verantwortung für die Steuerung und Koordination der Aufgaben im Kontext der menschenrechtlichen Verantwortung der Lufthansa Group wird die Abteilung Labor Relations Ground gemeinsam mit der Einkaufsorganisation dem Vorstand über die Entwicklungen berichten.

Ziele

Menschenrechtsverletzungen sollen vermieden werden
Übergeordnetes Ziel des Managementansatzes ist es, den Menschenrechten weltweit Geltung zu verschaffen, soweit dies im Einfluss- und Verantwortungsbereich der Lufthansa Group liegt, also insbesondere in den Gesellschaften der Lufthansa Group und ihrer Lieferkette. Gleichzeitig sollen durch organisatorische und prozessuale Maßnahmen Menschenrechtsverletzungen in der Lufthansa Group und ihrer Lieferkette vermieden werden. Im Falle der Identifizierung eines entsprechenden Risikos soll dieses minimiert beziehungsweise im Falle der Feststellung einer Verletzung diese beendet und deren Folgen weitestgehend abgemildert werden.

Maßnahmen

Umsetzung der Pflichten des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes hat begonnen
Die Abteilung Labor Relations Ground hat im Berichtsjahr die Koordination der Umsetzung der Pflichten des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes begonnen. Unter anderem wurde der Wirtschaftsausschuss des Konzernbetriebsrats über die Umsetzung des Gesetzes in der Lufthansa Group vorab informiert. Im Berichtsjahr wurde die nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz erforderliche Risikoanalyse des eigenen, konzernweiten Geschäftsbereichs konzipiert. Es ist vorgesehen diese, in Abstimmung mit den übrigen, selbst nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz verpflichteten Konzerngesellschaften, praktisch umzusetzen. Basierend auf den Ergebnissen der Risikoanalyse des eigenen Geschäftsbereichs sowie der externen Zulieferer durch die Abteilung Procurement Lufthansa Group (↗ **Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement, S. 141 ff.**) ist geplant, eine Menschenrechtsstrategie zu erarbeiten, die im Jahr 2023 Eingang in die Grundsatzerklärung finden soll. In enger Zusammenarbeit der Zentralfunktionen Corporate Responsibility, Procurement Lufthansa Group, Labor Relations Ground sowie dem Corporate Compliance Office, soll das durch das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz vorgegebene Risikomanagement zur Identifizierung, Minimierung beziehungsweise Beendigung menschenrechts- und umweltbezogener Risiken und Verletzungen ausgestaltet und implementiert werden.

Leistungsindikator

Die Lufthansa Group wird der Zielsetzung entsprechend geeignete Indikatoren analysieren und implementieren.

VERANTWORTUNGSVOLLES POLITISCHES ENGAGEMENT

Konzept

Lufthansa Group engagiert sich eigenständig und mittels Branchenverbänden im politischen Umfeld
Die Lufthansa Group erörtert ihre legitimen Interessen auch auf politischer Ebene mit Vertreter:innen unterschiedlicher nationaler und internationaler Behörden und Institutionen und stellt spezifische Informationen zu konkreten Sachverhalten zur Verfügung. Dies geschieht, je nach Anlass und Thema, auf Gesellschafts- oder Konzernebene beziehungsweise auch in Abstimmung mit anderen Unternehmen oder Interessenverbänden.

Schwerpunkte des politischen Engagements liegen in den Bereichen Verkehr (Marktzugänge und Verkehrsrechte), Klimapolitik und fairer Wettbewerb. Aber auch zu politischen Entwicklungen auf regionaler oder lokaler Ebene, die für die Lufthansa Group relevant sind, werden Positionen erarbeitet und mit den zuständigen Stellen ausgetauscht. Das Vorbringen von Handlungsempfehlungen geschieht oftmals in enger Zusammenarbeit mit den Branchenverbänden International Air Transport Association (IATA), Airlines for Europe (A4E) und dem Branchenverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL) sowie weiteren Gremien wie Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI), Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) und dem Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e.V. (econsense).

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Zuständig für die politische Interessenvertretung der Lufthansa Group ist die direkt dem Vorsitzenden des Vorstands zugeordnete Hauptabteilung „Corporate International Relations and Government Affairs“ mit Büros für die drei föderalen Ebenen Brüssel, Berlin und – zur Vertretung gegenüber den Bundesländern – Frankfurt sowie Verbindungsbüros in Washington, Moskau, Singapur und Peking. Zudem verantwortet eine Unterabteilung die Verkehrsrechte der Deutschen Lufthansa AG. Daneben bestehen in den wesentlichen ausländischen Gesellschaften der Lufthansa Group – in Abstimmung mit der Hauptabteilung – eigene Zuständigkeiten für nationale politische Themen und verkehrsrechtliche Angelegenheiten.

Ziele

Interessen der Lufthansa Group sollen gewahrt werden
Die Lufthansa Group ist bestrebt, relevante politische Entwicklungen für den Konzern und seine Tochtergesellschaften frühzeitig zu erkennen, Positionen zu erarbeiten und Handlungsempfehlungen in den politischen Entscheidungsprozess einzubringen. Sie engagiert sich in den Konsultationen seitens nationaler und europäischer Gesetzgebung sowie internationaler Rechnungslegungsstandards, wie dem des International Financial Reporting Standards (IFRS), direkt oder über die oben genannten Verbände, auch um mit branchenspezifischem Wissen die operationelle und technische Machbarkeit in der Umsetzung zu unterstützen. Ziel ist die Wahrung der Interessen der Lufthansa Group in nationalen und internationalen Regelungen zur Sicherung ihrer Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftlichen Existenz.

Maßnahmen

Regelmäßiger Austausch und Transparenz stehen im Mittelpunkt
Die in der Abteilung Corporate International Relations and Government Affairs tätigen Mitarbeitenden der Lufthansa Group stehen in regelmäßigem Austausch mit Ministerien und Abgeordneten auf Landes- und Bundesebene sowie mit Vertreter:innen der verschiedenen EU-Institutionen. Dazu gehört auch die Bereitstellung von Zahlen und Fakten sowie die Aufarbeitung teilweise komplexer Sachverhalte. Auch bringt sich die Lufthansa Group in Gesetzgebungsverfahren zum Beispiel im Rahmen des „Fit for 55“-Legislativpakets der EU-Kommission aktiv ein, um die Interessen des Unternehmens zu wahren.

Bei ihrem politischen Engagement legt die Lufthansa Group Wert auf Transparenz. So ist das Unternehmen seit 2008 im Transparenzregister der EU unter der Nr. 0714344663-32 aufgeführt. Zudem ist das Unternehmen seit Februar 2022 im Lobbyregister des Deutschen Bundestags unter der Registrierung Deutscher Bundestag R001474 aufgeführt. Mit dem an politische Entscheidungsträger:innen gerichteten und der Allgemeinheit zugänglichen „Politikbrief“ und der „Lufthansa Group Airmail Politik“ veröffentlicht die Lufthansa Group regelmäßig ihre Position zu aktuellen politischen Fragestellungen und anstehenden Entscheidungen. Im Berichtsjahr erschienen sechs Ausgaben des „Politikbriefs“, die auch auf der Internetseite des Unternehmens abrufbar sind.

Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement

Konzept

Nachhaltigkeit in der Lieferkette ist fest im Unternehmen verankert

Die Beachtung von Nachhaltigkeitsaspekten in der Lieferkette stellt einen wichtigen Baustein für ein verantwortungsvolles Handeln dar. Auswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft werden neben wirtschaftlichen Aspekten im Einkaufsprozess mitberücksichtigt. Um den Ansprüchen an die Nachhaltigkeit der eigenen Produkte und Dienstleistungen zu genügen, setzt die Lufthansa Group daher auf eine enge Zusammenarbeit mit Lieferanten, die diese Ansprüche teilen und umsetzen. Dies ist auch Bestandteil des Lufthansa Group Code of Conduct, der auf der Internetseite der Lufthansa Group verfügbar ist.

Konzerneinkaufsrichtlinie beinhaltet Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung

Die Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung ist ein wesentlicher Bestandteil der Konzerneinkaufsrichtlinie. Die Richtlinie ist eine übergeordnete Vorgabe für alle Einkaufseinheiten der Konzerngesellschaften. Darüber hinaus dient sie als Handbuch für Einkäufer:innen und alle Mitarbeitenden mit Kontakten im Beschaffungsmarkt. Eine entsprechende Schulung steht den genannten Mitarbeitenden zur Verfügung und ist für die Leitungsebene verpflichtend. So ist unter anderem standardmäßig die Aufnahme folgender Verpflichtungen in Verträge mit Lieferanten vorgesehen:

- die Einhaltung der zehn Prinzipien des UN Global Compact
- die Einhaltung der vier Grundprinzipien der International Labour Organization (ILO)
- das Recht zur Durchführung angekündigter und unangekündigter Audits durch Unternehmen der Lufthansa Group
- die Einräumung des Rechts, bei Verstoß gegen diese Vereinbarungen das Vertragsverhältnis zu kündigen

Durch diese Vorgaben strebt die Lufthansa Group an, ein verantwortungsvolles Handeln bei den unmittelbaren Lieferanten zu erreichen und damit der eigenen unternehmerischen Verantwortung gerecht zu werden.

Supplier Code of Conduct formuliert die Erwartungen der Lufthansa Group

Die Erwartungen der Lufthansa Group an ihre Lieferanten bezüglich sozialer, ökologischer und ethischer Verantwortung sind in einem Supplier Code of Conduct zusammengefasst, der sich an die Lieferanten der Lufthansa Group wendet und ebenfalls auf der Internetseite der Lufthansa Group einsehbar ist.

Etabliertes Risikomanagement wird erweitert

Das jährliche Einkaufsvolumen mit externen Lieferanten betrug im Jahr 2022 rund 18 Mrd. EUR. Die Lufthansa Group arbeitet mit Lieferanten in knapp 170 Ländern weltweit zusammen, wobei die eingekauften Waren und Dienstleistungen auf 329 Warengruppen verteilt sind.

Jährlich werden die Warengruppen einer Risikoeinschätzung unterzogen, um Art und Ausprägung von Warengruppenrisiken zu identifizieren. Hierbei werden Menschenrechts-, Compliance- und Umweltrisiken berücksichtigt. Diese Risikoeinschätzung fließt in das Ergebnis des Konzern-Risikomanagements mit ein.

Um diese und auch finanzielle Risiken bereits vor Vertragsvergabe zu identifizieren und die Konzernstandards einzuhalten, hat die Lufthansa Group einen Lieferanten-Überprüfungsprozess etabliert. Fällt ein Lieferant im ersten Prüfungsschritt in eine Risikokategorie, zum Beispiel wegen des Landes oder der Warengruppe, wird eine tiefergehende Überprüfung durchgeführt, auch unter Hinzuziehung externer Quellen. Der Überprüfungsprozess soll helfen, potenzielle Risiken zu erkennen, notwendige Maßnahmen zur Risikominderung festzulegen oder im Ausnahmefall eine Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Lieferanten zu verhindern.

Im Berichtsjahr wurde das Risikomanagement um eine Risikoanalyse aller Bestandslieferanten im Kontext der Vorbereitungen zum Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz erweitert. Hierbei wurden maßgebliche Warengruppenrisiken wie auch Menschenrechts- und Umweltrisiken berücksichtigt. Die Lufthansa Group strebt an, diese Analyse im Rahmen eines Risikomanagement-Systems regelmäßig IT-unterstützt durchzuführen. Dieses soll eine kontinuierliche Steuerung unterstützen, um potenzielle und existierende Risiken vorzubeugen, zu minimieren oder zu beenden.

Beschaffungsmanagement der Lufthansa Group wird durch ecovadis bestätigt
Um nachhaltiges und verantwortungsbewusstes Handeln gegenüber ihren Kund:innen darlegen zu können, nimmt die Lufthansa Group an der Nachhaltigkeitsbewertungsplattform für globale Beschaffungsketten ecovadis teil. Im November 2022 wurde das Engagement der Lufthansa Group für ein weiteres Jahr erneut mit dem „Silver Status" bestätigt. Die Beschaffungsprozesse werden im Rahmen des ecovadis-Ratings ebenfalls besser als die von vergleichbaren Unternehmen bewertet.

Organisatorische Verankerung und Verantwortlichkeiten

Die Einkaufseinheiten der Lufthansa Group sind im Rahmen einer einheitlichen Berichtslinie organisiert. Sie berichten an das Vorstandsmitglied „Flotte & Technologie". Teilweise sind sie zentral organisiert, vor allem für Airline-spezifische Leistungen wie Flugzeug- oder Kerosineinkauf, teilweise dezentral in spezifischen Einkaufsgattungen in den Konzerngesellschaften. Die Berichtslinien sind entlang von Warengruppenverantwortlichkeiten und Konzerngesellschaften angeordnet. Die Warengruppenorientierung optimiert die Aufstellung durch gebündeltes Know-how.

Der Einkaufsleitung der Lufthansa Group unterstehen die drei zentralen Abteilungen für Einkaufssysteme, Strategie und Governance. Diese Abteilungen bündeln und bearbeiten einkaufsspezifische Themen konzernübergreifend. Um der wachsenden Bedeutung des Themas Nachhaltigkeit nachzukommen, befassen sich seit 2022 alle drei Abteilungen mit den Nachhaltigkeitsthemen in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance, welche vorher in der Abteilung Governance verankert waren.

Durch die prozessorientierte Matrixorganisation wird die Etablierung der Nachhaltigkeitsstandards vereinfacht, da zunehmend einheitliche Verfahren und IT-Systeme eingesetzt werden. Zudem ermöglicht die Festlegung von Verantwortlichkeiten innerhalb der Gruppe eine effiziente Zusammenarbeit. Zusätzlich wird angestrebt, die Nachhaltigkeitsstandards dadurch besser durchzusetzen.

Ziele

Zulieferer der Lufthansa Group sollen ethische und gesetzliche Regelungen einhalten
Ziel der Maßnahmen der Lufthansa Group ist es, dass die Zulieferer des Konzerns im Hinblick auf fairen Wettbewerb, Integrität und verantwortungsvolles Handeln geltende Gesetze, Richtlinien und Regelungen uneingeschränkt einhalten. Die Lufthansa Group will somit ihrer Sorgfaltspflicht nachkommen und von vornherein vermeiden, dass Geschäftsbeziehungen mit Personen oder Unternehmen eingegangen werden, die nicht ethisch einwandfrei und gesetzestreu agieren. Diverse Maßnahmen sollen riskante Geschäftspartner identifizieren, um potenzielle und existierende Risiken in der vorgelagerten Lieferkette zu erkennen, zu minimieren und zu verhindern.

Maßnahmen

Anforderungen aus ESG-Standards werden in Lieferantenverträge integriert
Die Aufnahme der Verpflichtung zur sozialen und ökologischen Verantwortung in Lieferantenverträge ist Teil der Zielvereinbarung der Warengruppenverantwortlichen und der Einkaufsverantwortlichen in den Konzerngesellschaften. Für die Überprüfung dieser Maßnahme wurde im Berichtsjahr ein Monitoring aufgesetzt. Eine Analyse der Ergebnisse des Monitorings ist für das Jahr 2023 geplant.

Risikomanagement-System wird im Rahmen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes weiterentwickelt
Im Rahmen des bereits 2021 aufgesetzten Projekts für die Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen des 2023 in Kraft getretenen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) wurden im Berichtsjahr folgende Maßnahmen umgesetzt:

Es wurde eine IT-basierte Anwendung ausgewählt, welche alle im LkSG geforderten geschützten Rechtspositionen bezüglich Menschenrechts- und Umweltrisiken berücksichtigt. Diese unterstützt seit 2023 bei der regelmäßig und automatisiert durchzuführenden Risikoanalyse, zum Beispiel durch länder- und industriespezifische Risikoeinschätzungen und datenbasierte Auswertungen und Analysen. Auch die Zuweisung und das Nachhalten von vorbeugenden Maßnahmen und Abhilfemaßnahmen gegenüber direkten Lieferanten und die Umsetzung der Sorgfaltspflichten bei mittelbaren Zulieferern wird der Einkauf über dieses System steuern. Die Anwendung basiert auf Technologien der künstlichen Intelligenz.

Ergänzend wurde eine ausgaben-, länder- und warengruppenbasierte Risikoanalyse aller direkten Lieferanten durchgeführt. Basierend auf der Länderanalyse der Beratungsgesellschaft Verisk Maplecroft und der Risikoeinschätzung der Warengruppenverantwortlichen wurden potenzielle Risikolieferanten identifiziert. Darauf aufbauend werden im nächsten Schritt Maßnahmen zur Minderung und Verhinderung von Menschenrechts- und damit verbundenen Umweltrisiken entwickelt.

Um das Wissen bezüglich der Bedeutung sozialer und ökologischer Verantwortung auszubauen, wurde im Berichtsjahr begonnen, Dialog- und Informationsformate durchzuführen, die sich unter anderem an interne Stakeholder wie den

Einkauf und an Fachbereiche richten. Des Weiteren werden Branchendialoge und Wirtschaftsgespräche genutzt, um Erfahrungen und Erkenntnisse auszutauschen. Zusätzlich wurden im Berichtsjahr die Einkaufsprozesse überprüft. Darauf aufbauend sollen Nachhaltigkeitsaspekte weiter in die Kernprozesse eingebunden werden. Die Umsetzung bereits identifizierter Maßnahmen, wie zum Beispiel die Anpassung des Supplier Code of Conduct, wurde begonnen und wird weitergeführt.

Teilnehmerkreis für verpflichtende Schulung zur Einkaufsrichtlinie wird erweitert

Ziel der Schulung zur Einkaufsrichtlinie ist es, die Fähigkeiten und Kenntnisse der Mitarbeitenden in Bezug auf nachhaltige Beschaffung zu entwickeln und zu erhalten. Das Training wird Personen der Leitungsebene verpflichtend zugewiesen. 95 % der Personen haben das Training bisher erfolgreich abgeschlossen. Eine Wiederholung wird automatisiert alle zwei Jahre eingefordert. Im Berichtsjahr wurde die Erweiterung der Zielgruppe und damit die Verpflichtung der Schulung für Mitarbeitende im Einkauf angestoßen.

Leistungsindikator

Die Lufthansa Group wird der Zielsetzung entsprechend geeignete Indikatoren analysieren und implementieren.

Anwendbarkeit der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852

Die EU-Taxonomie-Verordnung stellt ein normiertes Klassifizierungssystem für grüne Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen des EU-Aktionsplans „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“ dar und definiert Aktivitäten für die sechs EU-Umweltziele:

1. Klimaschutz
2. Anpassung an den Klimawandel
3. Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
4. Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
5. Vermeidung und Verringerung der Umweltverschmutzung
6. Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Gemäß EU-Taxonomie-Vorgaben sind Wirtschaftstätigkeiten „ökologisch nachhaltig“, wenn sie

— einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung eines oder mehrerer der sechs genannten Umweltziele leisten („substantial contribution“/wesentlicher Beitrag),

— die Erreichung der fünf weiteren EU-Umweltziele nicht erheblich beeinträchtigen („do no significant harm“/nicht erheblich beeinträchtigen) sowie

— die Mindestvorschriften für Arbeitssicherheit und Menschenrechte einhalten („minimum safeguards“/ Mindestschutz).

Die Analyse, ob eine Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zu einem der Ziele leistet und die Erreichung der fünf weiteren Ziele nicht erheblich beeinträchtigt, ist anhand von technischen Bewertungskriterien vorzunehmen. Derzeit liegen lediglich für die ersten beiden Umweltziele Bewertungskriterien vor – nur zu diesen beiden Zielen sind für das Geschäftsjahr 2022 Angaben zu machen.

Wirtschaftstätigkeiten sind „taxonomiefähig“ (eligible), wenn sie sich den Bewertungskriterien zuordnen lassen (unabhängig davon, ob die Kriterien erfüllt werden), und „taxonomiekonform“ (aligned), wenn sie die Bewertungskriterien auch erfüllen.

Vor dem Hintergrund der EU-Taxonomie-Verordnung berichtet die Lufthansa Group nachfolgend über den Anteil der Umsatzerlöse, der Investitionsausgaben (CapEx) und der operativen Ausgaben (OpEx) von taxonomiefähigen, -konformen und nicht taxonomiefähigen oder -konformen Wirtschaftstätigkeiten und macht ergänzende qualitative Angaben.

Vorgehensweise und Umsetzung der EU-Taxonomie-Verordnung bei der Lufthansa Group

Die Lufthansa Group hat ein Projekt zur Implementierung der EU-Taxonomie-Verordnung in Bezug auf die EU-Umweltziele 1 „Klimaschutz“ und 2 „Anpassung an den Klimawandel“ aufgesetzt. Das Projektteam umfasst Expert:innen aus den Bereichen Corporate Responsibility, Strategie und Accounting. Weitere relevante Fachbereiche wurden je nach Fragestellung zur Validierung eingebunden. Über Vorgehen und Zwischenergebnisse wurde regelmäßig an den Konzernvorstand berichtet sowie der Prüfungsausschuss informiert.

Die Wirtschaftstätigkeiten der Lufthansa Group wurden zunächst den relevanten Taxonomietätigkeiten zugeordnet und jene bestimmt, die anhand der in der EU-Taxonomie dargelegten Beschreibungen als taxonomiefähig gelten. Die als taxonomiefähig eingestuften Wirtschaftstätigkeiten der Lufthansa Group sind vollumfänglich dem EU-Umweltziel 1 „Klimaschutz“ zuzurechnen.

Wirtschaftstätigkeiten im Luftfahrtsektor und somit die Kerngeschäftsaktivitäten der Lufthansa Group (der Lufttransport von Passagieren und Fracht) sind im Berichtsjahr noch nicht von der EU-Taxonomie-Verordnung erfasst.

Basierend auf der Zuordnung der Taxonomietätigkeiten wurden Interviews und Workshops mit den jeweiligen Ansprechpartner:innen und Expert:innen aus den Fachbereichen sowie wesentlichen Konzerngesellschaften geführt. Ziel der Gespräche war es, die dortigen taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten zu identifizieren und zu analysieren.

Vor diesem Hintergrund wurde unter Berücksichtigung des DRS 20.32 lediglich die folgende relevante taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit der Lufthansa Group identifiziert:

— 7.7 Erwerb von und Eigentum an Gebäuden

Dabei wurden alle Gebäude und Grundstücke der Lufthansa Group betrachtet und dahingehend geprüft, ob die technischen Bewertungskriterien tatsächlich erfüllt werden („Alignment-Prüfung“). Im Ergebnis zeigte sich, dass keine wesentlichen taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten im Berichtsjahr vorlagen.

Entsprechend den Anforderungen der EU-Taxonomie wurde der Anteil der Umsatzerlöse, CapEx und OpEx der identifizierten Wirtschaftstätigkeiten in Bezug auf die gesamten Konzernaktivitäten ermittelt.

Dabei sind die Umsatzerlöse definiert als Nettoumsatzerlöse gemäß IFRS (International Financial Reporting Standards), wie sie in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen sind, und beziehen sich mithin nur auf vollkonsolidierte Tochtergesellschaften. Somit wurden Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, und sonstige Beteiligungen nicht berücksichtigt. Weitere Informationen zu den Umsatzerlösen finden sich im ↗ **Konzernanhang, Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, S. 185 ff.**

Die Lufthansa Group weist im Berichtsjahr keine taxonomiekonformen Umsatzerlöse aus.

Die Berechnung von CapEx erfolgt auf Bruttobasis, das heißt ohne Berücksichtigung von Neubewertungen oder planmäßigen beziehungsweise außerplanmäßigen Abschreibungen. CapEx umfassen Investitionen in langfristige immaterielle oder materielle Vermögenswerte, einschließlich der im Rahmen von Asset oder Share Deals erworbenen Güter, wie sie in der Konzernbilanz ersichtlich sind. Die taxonomiefähigen CapEx wurden unter Berücksichtigung der zugrundeliegenden Konten in Kombination mit den Anlageklassen ermittelt. Für die Ermittlung des taxonomiefähigen CapEx wurden alle unter 7.7 (Erwerb von und Eigentum an Gebäuden) erfassten Grundstücke sowie die gesamten Zugänge des Anlagevermögens herangezogen. Der Anteil des ausgewiesenen taxonomiefähigen CapEx betrug im Berichtsjahr 7 %.

OpEx berücksichtigen nicht aktivierbare Aufwendungen, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst sind, wie Forschung und Entwicklung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing, Wartung und Instandhaltung sowie alle anderen direkten Aufwendungen aus der Instandhaltung von Sachanlagen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft der taxonomiefähigen Vermögenswerte. Im Berichtsjahr betrug der Anteil des auf ausgewiesene taxonomiefähige Tätigkeiten entfallenden OpEx 8 %.

Die EU-Taxonomie-Verordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden.

T047 EU-TAXONOMIE – ANTEIL DES UMSATZES AUS WAREN ODER DIENSTLEISTUNGEN, DIE MIT TAXONOMIEKONFORMEN WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN VERBUNDEN SIND

				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erheblichen Beeinträchtigungen“)						MS				
Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absoluter Umsatz	Umsatzanteil	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umwelt-verschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umwelt-verschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz	Taxo-nomie-konformer Umsatz-anteil, 2022	Taxo-nomie-konformer Umsatz-anteil, 2021	Kategorie (ermög-lichende Tätigkeiten)	Kategorie (Über-gangs-tätig-keiten)
		Mio. €	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	in %	in %	E	T
A. Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten																				
A.1 Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																				
n/a		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Umsatz (A.1)		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																				
n/a		–	–																	
Umsatz (A.2)		–	–																	
Gesamt (A.1 + A.2)		**–**	**–**																	
B. Nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten																				
Umsatz nicht taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeiten (B)		32.770	100																	
Gesamt (A + B)		**32.770**	**100**																	

T048 EU-TAXONOMIE – CAPEX-ANTEIL AUS WAREN ODER DIENSTLEISTUNGEN, DIE MIT TAXONOMIEKONFORMEN WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN VERBUNDEN SIND

				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien („Keine erheblichen Beeinträchtigungen")						MS				
Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absoluter CapEx	Anteil CapEx	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umwelt-verschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umwelt-verschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz	Taxo-nomie-konformer CapEx-Anteil, 2022	Taxo-nomie-konformer CapEx-Anteil, 2021	Kategorie (ermög-lichende Tätigkeiten)	Kategorie (Über-gangs-tätig-keiten)
		Mio. €	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	in %	in %	E	T
A. Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten																				
A.1 Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																				
n/a		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
CapEx (A.1)		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht tatonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																				
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7	219	7																	
CapEx (A.2)			7																	
Gesamt (A.1 + A.2)		**219**	**7**																	
B. Nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten																				
CapEx nicht taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeiten (B)		2.817	93																	
Gesamt (A + B)		**3.036**	**100**																	

T049 EU-TAXONOMIE – OPEX-ANTEIL VON WAREN ODER DIENSTLEISTUNGEN, DIE MIT TAXONOMIEKONFORMEN WIRTSCHAFTSTÄTIGKEITEN VERBUNDEN SIND

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absoluter OpEx	Anteil OpEx	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag: Klimaschutz	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag: Anpassung an den Klimawandel	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag: Wasser- und Meeresressourcen	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag: Kreislaufwirtschaft	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag: Umweltverschmutzung	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	DNSH-Kriterien („Keine erheblichen Beeinträchtigungen"): Klimaschutz	DNSH-Kriterien: Anpassung an den Klimawandel	DNSH-Kriterien: Wasser- und Meeresressourcen	DNSH-Kriterien: Kreislaufwirtschaft	DNSH-Kriterien: Umweltverschmutzung	DNSH-Kriterien: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	MS: Mindestschutz	Taxonomiekonformer OpEx-Anteil, 2022	Taxonomiekonformer OpEx-Anteil, 2021	Kategorie (ermöglichende Tätigkeiten)	Kategorie (Übergangstätigkeiten)
		Mio. €	in %	in %	in %	in %	in %	in %	in %	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	in %	in %	E	T
A. Taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten																				
A.1 Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																				
n/a		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
OpEx (A.1)		–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten																				
Erwerb von und Eigentum an Gebäuden	7.7	163	8																	
OpEx (A.2)			8																	
Gesamt (A.1 + A.2)		**163**	**8**																	
B. Nicht taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten																				
OpEx nicht taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeiten (B)		1.758	92																	
Gesamt (A + B)		**1.921**	**100**																	

Zusammenfassung

Die Lufthansa Group betrachtet den verantwortungsvollen und nachhaltigen Umgang mit Ressourcen, Umwelt, Kund:innen, Mitarbeitenden und Lieferanten als unabdingbare Voraussetzung für die Akzeptanz des Geschäftsmodells sowie die Attraktivität der Lufthansa Group für ihre Stakeholder und damit letztlich auch für die langfristige finanzielle Stabilität der Gesellschaft.

Im Geschäftsjahr 2022 hat die Lufthansa Group trotz der Belastungen durch Auswirkungen der Corona-Maßnahmen und -Beschränkungen sowie der Folgen des Ukraine-Kriegs eine Vielzahl von Maßnahmen initiiert und weiter umgesetzt sowie Konzepte verfolgt, um die positiven Auswirkungen ihrer Geschäftstätigkeit in einem herausfordernden Umfeld zu stärken und negative Auswirkungen nach Möglichkeit weiter zu reduzieren. Damit zielt sie darauf ab, ihre Position als eine führende Gesellschaft in der Airline-Industrie auch hinsichtlich ihrer unternehmerischen Verantwortung weiter zu festigen.

Die vorliegende zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung berichtet unter Bezugnahme auf die GRI Standards. Die in dieser Erklärung enthaltenen Informationen beziehen sich auf die im GRI-Inhaltsindex genannten Angaben und Managementansätze, ↗ T201, S. 307 ff. Die Beiträge der Lufthansa Group zur globalen Agenda der Vereinten Nationen sind im Inhaltsindex Sustainable Development Goals (SDG) zusammengefasst dargestellt, ↗ T202, S. 313 ff.

Prognosebericht

Lufthansa Group rechnet mit weiterem Anstieg der Nachfrage im Geschäftsjahr 2023. | Kapazität soll auf 85 % bis 90 % des Vorkrisenniveaus steigen. | Deutliche Anstiege von Umsatz und Adjusted EBIT erwartet.

GESAMTWIRTSCHAFTLICHER AUSBLICK

Konjunkturelle und branchenspezifische Entwicklungen können die operative und finanzwirtschaftliche Entwicklung der Lufthansa Group maßgeblich beeinflussen. Dementsprechend basieren die nachfolgenden Prognosen zum erwarteten Geschäftsverlauf auf Annahmen hinsichtlich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und der Branchenentwicklung. Diese Annahmen werden im Folgenden dargestellt. Die Lufthansa Group überwacht fortlaufend die Entwicklung dieser Rahmenbedingungen, um möglichst schnell und umfassend auf eventuelle Veränderungen reagieren zu können.

Nur geringes Wirtschaftswachstum für 2023 erwartet

Für das Jahr 2023 wird gemäß Daten von Global Insight ein globales Wirtschaftswachstum von 1,9 % erwartet, während im Vorjahr noch ein Wachstum von 3,0 % erzielt wurde. Für die europäische Wirtschaft wird lediglich mit einem Wachstum von 0,2 % gerechnet (Vorjahr: 3,6 %). Die erwartete Wachstumsrate für Deutschland liegt mit 0,3 % nur geringfügig höher (Vorjahr: 1,9 %). Die wirtschaftliche Entwicklung wird insbesondere von dem Erfolg der weltweiten Notenbanken bei der Inflationsbekämpfung und der weiteren Entwicklung des Ukraine-Kriegs beeinflusst werden.

T050 ENTWICKLUNG DES BRUTTOINLANDSPRODUKTS (BIP)[1]
Prognose 2022 bis 2026 gegenüber Vorjahr

in %	2022	2023	2024	2025	2026
Welt	3,0	1,9	3,0	3,0	2,8
Europa	3,6	0,2	1,5	2,0	1,7
Deutschland	1,9	0,3	1,5	2,0	1,5
Nordamerika	2,2	0,5	1,7	2,0	1,7
Südamerika[2]	3,7	1,6	2,5	2,9	3,0
Asien/Pazifik	3,2	4,0	4,8	4,3	4,3
China	2,8	5,0	5,8	5,0	4,9
Naher Osten	6,8	2,9	2,9	2,6	2,3
Afrika	3,8	3,4	3,9	4,0	3,9

Quelle: Global Insight World Overview per 17.01.2023.
[1] Prognosewerte.
[2] Exklusive Venezuela.

Zentralbanken bekämpfen hohe Inflation

Im Euroraum wird die Währungskursentwicklung vor allem durch den Krieg in der Ukraine und weiterhin bestehende Lieferengpässe getrieben. Zudem setzt eine hohe Inflation aufgrund stark gestiegener Energiepreise den Euro unter Druck. Da die befürchteten Engpässe in der Energieversorgung im Euroraum überwiegend abgewendet werden konnten, erwarten die Analyst:innen im Durchschnitt für das Jahr 2023 nun eine leichte Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar und eine Seitwärtsbewegung gegenüber den weiteren Hauptwährungen.

Aufgrund anhaltend hoher Inflationsraten änderte die Europäische Zentralbank zu Beginn des Jahres 2022 den geldpolitischen Kurs hin zu einer restriktiven Geldpolitik. In diesem Zuge wurden Nettoanleihekaufprogramme beendet und der Leitzins schrittweise erhöht. Im Jahr 2023 ist mit weiteren Zinserhöhungen zu rechnen. Auch die amerikanische Federal Reserve dürfte die Zinsen nochmals anheben, bis das Inflationsziel erreicht ist.

Leichter Rückgang der Ölpreise erwartet

Der Ukraine-Krieg hat im Verlauf des Jahres 2022 zu hohen Preisvolatilitäten am Ölmarkt geführt. Am 15. Februar 2023 lag der Spot-Preis mit 85,38 USD/bbl jedoch auf ähnlich hohem Niveau wie Anfang 2022. Auf den Terminmärkten werden zukünftig wieder leicht fallende Preise erwartet. Zum 15. Februar 2023 wurden die Terminkontrakte zur Lieferung im Dezember 2023 bei 81,70 USD/bbl und zur Lieferung im Dezember 2024 bei 77,12 USD/bbl gehandelt. Marktteilnehmer gehen angesichts des Ukraine-Kriegs und gesamtwirtschaftlicher Unsicherheiten allerdings von einer anhaltend hohen Volatilität aus.

BRANCHENAUSBLICK

Fortsetzung der globalen Erholung im Passagierverkehr erwartet

Die International Air Transport Association (IATA) geht davon aus, dass der globale Passagierverkehr – gemessen an den weltweit verkauften Passagierkilometern – im Jahr 2023 gegenüber Vorjahr eine Wachstumsrate von 21 % aufweisen wird. Damit würde der Passagierverkehr 85 % des Vorkrisenniveaus erreichen.

In ihrer Prognose für 2023 erwartet die IATA dabei deutliche regionale Unterschiede hinsichtlich der Entwicklung der verkauften Passagierkilometer. Am stärksten wird sich demnach der Nahe Osten erholen mit einer Nachfrage in Höhe von 98 % des Vorkrisenniveaus (Vorjahr: 79 %), gefolgt von Nordamerika mit 97 % (Vorjahr: 91 %), Lateinamerika mit 96 % (Vorjahr: 87 %), Europa mit 89 % (Vorjahr: 81 %), Afrika mit 86 % (Vorjahr: 68 %) und Asien/Pazifik mit 71 % (Vorjahr: 44 %).

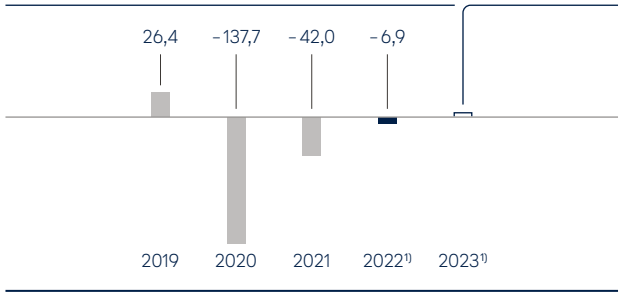
Nachdem der europäische Kurzstreckenverkehr bereits im Berichtsjahr nahezu auf das Vorkrisenniveau zurückgekehrt war, erwarten die auf die Branche spezialisierten Finanzanalyst:innen im Jahr 2023 auch für den Langstreckenverkehr nahezu eine Rückkehr auf das Vorkrisenniveau. Neben der anhaltend starken Nachfrage nach touristischen Reisen wird für das Geschäftsjahr 2023 auch mit einer weiteren Erholung des Geschäftsreiseverkehrs gerechnet. Neben einer Fortsetzung der positiven Entwicklung auf den Strecken nach Nordamerika wird hierbei vor allem ein positiver Effekt aus der Öffnung Chinas für den Passagierreiseverkehr erwartet. Nach wie vor wird jedoch davon ausgegangen, dass die gestiegene Nutzung digitaler Kommunikationsformate zu einem strukturellen Rückgang des Geschäftsreiseverkehrs verglichen mit dem Vorkrisenniveau führen wird. Vor allem in Europa wird wie bereits im Vorjahr auch im Geschäftsjahr 2023 mit Engpässen im Bereich der Infrastruktur gerechnet.

Vor allem in den Bereichen Bodenabfertigung und Flugsicherung könnte anhaltender Personalmangel erneut zu einer Beschränkung der Kapazität vor allem im Kurzstreckenverkehr führen.

Hinsichtlich der Entwicklung der Durchschnittserlöse rechnet die IATA für das Jahr 2023 mit einem Rückgang von 1,7 % gegenüber Vorjahr (Vorjahr: Anstieg um 8,4 %). Für das Nettoergebnis der Branche wird mit einem Gewinn von 4,7 Mrd. USD gerechnet (Vorjahr: Verlust von 6,9 Mrd. USD).

G31 ENTWICKLUNG BRANCHENNETTOERGEBNIS

in Mrd. USD



[1] Prognosewerte.
Quelle: IATA Industry Statistics (12/2022).

Leicht rückläufige Entwicklung des Luftfrachtverkehrs im Jahr 2023 erwartet

In den Jahren 2020 und 2021 hat sich der weltweite Luftfrachtverkehr aufgrund globaler Lieferkettenprobleme und der Verknappung von Transportangeboten auf dem Seeweg auf Rekordniveau bewegt. Im Jahr 2022 begann sich die Marktsituation zu normalisieren und die Nachfrage nach Luftfracht – bezogen auf die weltweit verkauften Fracht-Tonnenkilometer – sank um 8 % gegenüber Vorjahr. Für das Jahr 2023 wird mit einer fortgesetzten Normalisierung gerechnet, mit einem prognostizierten Rückgang der verkauften Fracht-Tonnenkilometer um 4 %.

Für die Durchschnittserlöse im Frachtgeschäft wird für 2023 mit einem Rückgang um 22,6 % gerechnet. (Vorjahr: Anstieg um 7,2 %). Damit lägen die Durchschnittserlöse aber weiter um rund 57 % über dem Vorkrisenniveau.

Weitere Erholung im Bereich Aviation Services erwartet

Mit der Erholung des Luftverkehrs wird sich auch die Nachfrage nach Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für Flugzeuge (MRO) weiter erhöhen. So wird gemäß der Prognose des Beratungsunternehmens ICF für das Jahr 2023 ein globales MRO-Wachstum von 13 % gegenüber Vorjahr erwartet. Auffällig ist, dass für die Region APAC (Asien-Pazifik) – bisher durch die rigiden Corona-Regelungen stark in der Erholung gebremst – mit 18 % ein deutliches Wachstum in der MRO-Nachfrage prognostiziert wird. Die Region EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika) wird sich gemäß der Prognose im Jahr 2023 nochmals um 14 % gegenüber Vorjahr verbessern, während das Wachstum in der Region Amerika nach der starken Erholung im Vorjahr nun mit rund 8 % etwas moderater ausfällt. Die positive Entwicklung hängt allerdings stark davon ab, wie sich unter anderem geopolitische Krisen wie zum Beispiel der Krieg in der Ukraine auf die Branche auswirken, insbesondere in der Region EMEA.

Für das Airline-Catering-Geschäft wird im laufenden Berichtsjahr mit einer weiterhin positiven Entwicklung gerechnet, basierend auf der Erwartung, dass die Nachfrage nach Flugreisen weiter steigen wird. Die Aufhebung von pandemiebedingten Einreisebeschränkungen und Auflagen lässt auf eine baldige Erholung des asiatischen Markts hoffen. Gleichzeitig führen steigende Material- und Personalkosten sowie die anhaltende Personalknappheit jedoch zu operationellen Herausforderungen und wirtschaftlicher Unsicherheit. Airlines erhöhen ihre Investitionen in Technologien, um weitere Einnahmequellen zu erschließen, Kosten zu sparen und das Passagiererlebnis zu individualisieren. Dies bietet auch im Bereich Onboard Retail beziehungsweise Pre-Order/Pre-Select neue Geschäftsmöglichkeiten und Umsatzzuwächse.

ÄNDERUNGEN IN GESCHÄFT UND ORGANISATION

Die Lufthansa Group überprüft regelmäßig ihre Organisationsstruktur auf Aktualität und passt sie gegebenenfalls veränderten Rahmenbedingungen an. In allen Geschäftsfeldern der Lufthansa Group werden Chancen zur Effizienzsteigerung ergriffen und in den Planungen berücksichtigt.

Im Geschäftsjahr 2023 wird der Fokus weiter darauf liegen, die funktionale Prozessorganisation (Matrixorganisation) zu optimieren. Entscheidungen sollen schneller fallen, Prozesse beschleunigt und die Zusammenarbeit vereinfacht werden. Dazu wird die eindeutige Zuordnung von Verantwortung, über alle Konzernfunktionen, Geschäftsbereiche und Shared Service Center hinweg, beitragen. Zusätzlich wird die Effektivität und Reaktionsfähigkeit der Organisation durch eine stärkere Projektorientierung und crossfunktionale, agile Arbeitsweisen gestärkt.

Im Rahmen der Ausrichtung der Lufthansa Group als Airline Group wird nach dem Verkauf des Europageschäfts im Jahr 2020 auch der Verkauf des verbliebenen, internationalen Geschäfts der LSG Group und von AirPlus vorangetrieben. Der Verkaufszeitpunkt wird dabei von der Erholung der jeweiligen Märkte abhängen, die für die Erzielung einer fairen Bewertung bei einem Verkauf ausschlaggebend ist.

Die Vorbereitungen für den Verkauf eines Minderheitsanteils an Lufthansa Technik wurden planmäßig abgeschlossen, sodass Gespräche mit ausgewählten Interessenten im ersten Halbjahr 2023 erfolgen sollen. Ein weiterer Gesellschafter neben dem Mehrheitseigner Deutsche Lufthansa AG soll die strategische Weiterentwicklung des Kerngeschäfts und Projekte in Zukunftsfeldern wie Digitalisierung und Nachhaltigkeit unterstützen, um das volle Potenzial von Lufthansa Technik zu nutzen und die führende Marktposition auch langfristig zu sichern und auszubauen. Alternativ wird auch ein Teilbörsengang erwogen. ↗ **Konzernstrategie, S. 18 ff.**

AUSBLICK LUFTHANSA GROUP

Lufthansa Group geht von fortgesetzter Erholung im Geschäftsjahr 2023 aus

Auf Grundlage der dargestellten Prognosen für die Entwicklung der Gesamtwirtschaft und der Branchen, in denen der Konzern aktiv ist, geht die Lufthansa Group davon aus, dass sich der positive Geschäftsverlauf des Berichtsjahres auch im Geschäftsjahr 2023 fortsetzen wird. Die Erwartung stützt sich insbesondere auf die anhaltend hohe Nachfrage, die sich auch zu Beginn des Jahres 2023 in Form einer weiterhin positiven Entwicklung bei den Neubuchungen im Passagiergeschäft widerspiegelt.

Ausblick ist wesentlichen Unsicherheiten unterworfen

Angesichts der im Vergleich zum Vorkrisenniveau weiterhin verkürzten Buchungszyklen im Passagiergeschäft und des weitgehend spotmarktgetriebenen Frachtgeschäfts sowie der Unsicherheiten im gesamtwirtschaftlichen und geopolitischen Umfeld unterliegt der Finanzausblick der Lufthansa Group einem hohen Maß an Prognoseunsicherheit. So ist die operative und finanzielle Entwicklung unter anderem von der weiteren Entwicklung des Ukraine-Kriegs und dessen Auswirkungen insbesondere auf die Treibstoffkosten beeinflusst. Unsicherheiten im gesamtwirtschaftlichen Ausblick, insbesondere die ungewisse Auswirkung des aktuellen Zinserhöhungskurses der großen Notenbanken weltweit auf die konjunkturelle Entwicklung, können die Kundennachfrage, vor allem von Seiten Geschäftsreisender, potenziell wesentlich beeinflussen. Außerdem könnte eine anhaltend hohe Inflation zu höheren Kostensteigerungen als erwartet führen.

Weiterer Ausbau der Kapazität geplant

Ungeachtet der genannten Unsicherheiten geht die Lufthansa Group davon aus, dass die Nachfrage im Jahresverlauf weiter steigen wird. Neben dem Privatreisesegment, in dem die Nachfrage voraussichtlich wieder annähernd auf Vorkrisenniveau liegen wird, wird dazu eine weitere Erholung der Nachfrage im Geschäftsreisesegment beitragen.

Das Flugangebot soll deshalb im Verlauf des Geschäftsjahres 2023 kontinuierlich ausgeweitet werden. In den ersten Monaten des Jahres wird der Anstieg gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum voraussichtlich besonders hoch sein, weil die Entwicklung im Vorjahr noch stark von der Corona-Pandemie belastet war. Auch für die touristischen Sommerverkehre ist ein weiterer Kapazitätsausbau geplant. Auf der Langstrecke wird die Kapazitätssteigerung primär vom Ausbau von Verbindungen nach Asien, insbesondere aufgrund der Öffnung großer Märkte wie China und Japan, getrieben.

Insgesamt erwartet die Lufthansa Group, dass die angebotene Kapazität der Passagier-Airlines im Geschäftsjahr 2023 zwischen 85 % und 90 % der Vorkrisenkapazität liegen wird. Gegenüber dem Vorjahr wird die Kapazität damit rund 20 % höher liegen. Der Konzern geht dabei davon aus, dass das europäische Luftfahrtsystem hinreichend stabil sein wird, um die geplante Ausweitung der Verkehre zu unterstützen.

Umsatz der Lufthansa Group wird voraussichtlich deutlich steigen

Für die Lufthansa Group wird im Geschäftsjahr 2023 ein deutlicher Anstieg der Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr erwartet. Vor allem die weitere Erholung bei den Passagier-Airlines wird dafür voraussichtlich maßgeblich sein.

Lufthansa Group erwartet eine deutliche Steigerung des Adjusted EBIT im Geschäftsjahr 2023
Vor allem aufgrund der erwarteten positiven Entwicklung bei den Airlines, eines im Vergleich zum Vorkrisenniveau weiterhin starken Ergebnisses im Geschäftsfeld Logistik und einer Fortsetzung der positiven Entwicklung im Geschäftsfeld Technik erwartet die Lufthansa Group im Geschäftsjahr 2023 eine deutliche Verbesserung des Adjusted EBIT gegenüber Vorjahr. Die Ergebnisentwicklung wird insbesondere von der Erlösentwicklung bei den Passagier-Airlines und im Geschäftsfeld Logistik abhängen. Aufgrund der kurzfristigen Buchungszyklen in beiden Geschäftsfeldern ist in diesem Bereich die Prognoseunsicherheit vor allem für die Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte hoch.

Die Entwicklung der Kapitalverzinsung (Adjusted ROCE) wird vor allem von dem Ausmaß der Verbesserung des Adjusted EBIT abhängen. Die Lufthansa Group erwartet auch hier eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr.

Positiver Ausblick bei den Geschäftsfeldern; Logistik entwickelt sich rückläufig auf weiterhin hohem Niveau
Für das Geschäftsfeld Passagier-Airlines erwartet die Lufthansa Group eine Fortsetzung der Erholung und prognostiziert einen Anstieg der Umsatzerlöse, basierend auf der starken Nachfrage und anhaltend hoher Durchschnittserlöse. Damit können gestiegene Kosten voraussichtlich an die Kund:innen weitergegeben werden. Trotz eines preis- und mengenbedingten Anstiegs der Treibstoffaufwendungen gegenüber dem Vorjahr wird damit für die Passagier-Airlines ein deutlich positives Adjusted EBIT und damit eine deutliche Verbesserung im Geschäftsjahr 2023 erwartet.

Für das Geschäftsfeld Logistik rechnet die Lufthansa Group im Zuge der marktweiten Normalisierung nach der Corona-Pandemie mit einem Rückgang der Frachtraten und demzufolge mit einem deutlichen Rückgang der Umsatzerlöse. Die Frachtraten werden aber voraussichtlich weiterhin signifikant über dem Vorkrisenniveau liegen. Aufgrund des erwarteten Umsatzrückgangs prognostiziert die Lufthansa Group ein Adjusted EBIT deutlich unter Vorjahresniveau.

Für das Geschäftsfeld Technik wird ein deutlicher Anstieg der Umsatzerlöse und ein Adjusted EBIT auf Vorjahresniveau erwartet. Darin spiegelt sich die andauernde Erholung des MRO-Markts bei gleichzeitig inflationsbedingten Kostensteigerungen wider.

Für das Geschäftsfeld Catering prognostiziert die Lufthansa Group im Zuge der weiteren Markterholung, vor allem in Asien, einen deutlichen Anstieg der Umsatzerlöse. Für das Adjusted EBIT wird ebenfalls ein deutlicher Anstieg gegenüber Vorjahr erwartet.

Deutlich positiver Adjusted Free Cashflow erwartet
Die Nettoinvestitionen der Lufthansa Group werden im Geschäftsjahr 2023 voraussichtlich über dem Vorjahresniveau liegen. Die Investitionen werden im Wesentlichen auf Flugzeuginvestitionen entfallen. Zuflüsse aufgrund von Flugzeugverkäufen und des Abschlusses von Sale-and-Lease-Back-Vereinbarungen werden höhere Bruttoinvestitionen teilweise ausgleichen. Unter Einbezug der prognostizierten Ergebnisverbesserung und weiterer Verbesserungen im Working Capital Management wird der Adjusted Free Cashflow des Konzerns im Geschäftsjahr 2023 deutlich positiv ausfallen, jedoch unter dem Niveau des Vorjahres liegen.

Rückgang der Nettokreditverschuldung zum Jahresende 2023 prognostiziert
Die Nettokreditverschuldung wird zum Ende des Geschäftsjahres 2023 voraussichtlich unterhalb des Werts am Ende des Geschäftsjahres 2022 liegen. Der positiven Entwicklung des Adjusted Free Cashflow stehen dabei voraussichtlich Effekte aus der Kapitalisierung von operativen Leases gegenüber, die sich tendenziell erhöhend auf die Nettokreditverschuldung auswirken.

Keine wesentlichen Finanzierungsmaßnahmen geplant
Im Geschäftsjahr 2023 auslaufende Verbindlichkeiten sollen im Wesentlichen durch freie Mittel abgelöst werden. Finanzierungsmaßnahmen sind dementsprechend opportunistisch und nur in geringem Umfang geplant. Grundsätzlich soll sichergestellt werden, dass eine Liquidität zwischen 8 Mrd. EUR und 10 Mrd. EUR verfügbar ist.

Wiederaufnahme von Dividendenzahlungen geplant
Der Konzern plant, für das Geschäftsjahr 2023 zu seiner ursprünglichen Dividendenpolitik zurückzukehren, sollte sich die wirtschaftliche Erholung wie in diesem Bericht prognostiziert fortsetzen. Die Dividendenpolitik der Lufthansa Group sieht die Ausschüttung von 20 % bis 40 % des Konzerngewinns, bereinigt um einmalige Gewinne und Verluste, an die Aktionär:innen vor.

Leichte Verringerung der CO_2-Emissionen pro Passagierkilometer erwartet
Im Jahr 2023 hat die Lufthansa Group das Ziel, an ihre Fortschritte bei der Reduzierung ihrer Umweltauswirkungen anzuknüpfen. Vor allem eine höhere Passagierauslastung und Effekte aus der fortgesetzten Flottenmodernisierung werden voraussichtlich einen positiven Effekt auf den spezifischen CO_2-Ausstoß, bezogen auf die geflogenen Passagierkilometer, haben. Die Lufthansa Group erwartet deshalb, dass sich die spezifischen CO_2-Emissionen gegenüber Vorjahr leicht verringern werden.

Adjusted EBIT-Marge von mindestens 8 % und Adjusted ROCE von mindestens 10 % im Jahr 2024 angestrebt

In Ergänzung zu ihrer Prognose für das Geschäftsjahr 2023 strebt die Lufthansa Group im Rahmen ihrer mittelfristigen Zielsetzung eine Adjusted EBIT-Marge von mindestens 8 % ab dem Geschäftsjahr 2024 an. Darüber hinaus soll ab 2024 ein Adjusted ROCE von mindestens 10 % erwirtschaftet werden.

T051 PROGNOSE WESENTLICHER KPIS

		Ergebnis 2022	Prognose 2023
Umsatz	Mrd. €	32,8	deutlicher Anstieg
Adjusted EBIT	Mrd. €	1,5	deutlicher Anstieg
Nettoinvestitionen	Mrd. €	2,3	über Vorjahr
Adjusted Free Cashflow	Mrd. €	2,5	deutlich positiv, aber unter Vorjahr
Nettokredit-verschuldung	Mrd. €	6,9	unter Vorjahr
Adjusted ROCE	%	7,3	deutlicher Anstieg
Spezifischer CO_2-Ausstoß	Gr.	90,0	leichter Rückgang

GESAMTAUSSAGE DES VORSTANDS ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG DER LUFTHANSA GROUP

Das Marktumfeld für die Lufthansa Group wird auch im Jahr 2023 herausfordernd bleiben. Das globale Wirtschaftswachstum wird sich voraussichtlich verlangsamen. Die Inflation wird sich auf weiterhin hohem Niveau bewegen.

Dennoch ist die Sehnsucht der Menschen zu reisen weiterhin groß. Daher erwarten wir im Verlauf des Jahres einen weiteren Anstieg der Nachfrage nach Flugreisen, die unsere operative und finanzielle Entwicklung stützen wird.

Auf die strukturellen Veränderungen im Marktumfeld haben wir uns gut eingestellt. Wir haben unsere Kosten strukturell gesenkt und unsere Bilanz gestärkt. Wir sind insofern gut gerüstet, um unsere positive Entwicklung im Jahr 2022 auch im Jahr 2023 in einem weiter herausfordernden Marktumfeld fortzusetzen. Wir gehen deshalb von deutlichen Verbesserungen im Adjusted EBIT und einem wiederum deutlich positiven Adjusted Free Cashflow aus.

Der Unternehmensausblick ist allerdings auch weiterhin Unsicherheiten unterworfen. So stellen der Ukraine-Krieg und dessen politische und wirtschaftliche Folgen ein Risiko für den Geschäftsverlauf der Lufthansa Group dar. Ebenso beinhalten die Maßnahmen der Zentralbanken weltweit das Risiko, dass die Bekämpfung der Inflation kurzfristig zulasten des Wirtschaftswachstums geht.

Aufbauend auf den für das Jahr 2023 prognostizierten Fortschritten bestätigt der Vorstand die für das Jahr 2024 ausgegebenen mittelfristigen Ziele. Er ist überzeugt, dass die Liquiditätsausstattung des Unternehmens am Jahresende 2022 sowie die fortgesetzten Maßnahmen zur Senkung der Kosten und zur Transformation der Lufthansa Group den Fortbestand des Unternehmens über den Prognosezeitraum hinaus sichern werden, selbst wenn die tatsächliche Entwicklung hinter den in diesem Bericht dargestellten Prognosen zurückbleibt.

Corporate Governance

AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Aufsichtsrat

Karl-Ludwig Kley
Ehemaliger Vorsitzender
der Geschäftsleitung
der Merck KgaA
Vorsitzender

Christine Behle
Stellvertretende Vorsitzende
der Gewerkschaft ver.di
Arbeitnehmervertreterin[1)]
Stellvertretende Vorsitzende

Alexander Behrens
Flugbegleiter
Arbeitnehmervertreter[1)]

Jörg Cebulla
Flugkapitän
Arbeitnehmervertreter

Erich Clementi
Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats E.ON SE

Thomas Enders
Mitglied in diversen Aufsichtsräten

Jürgen Jennerke
Referent Labour Relations
Arbeitnehmervertreter

Michael Kerkloh
Ehemaliger Vorsitzender
der Geschäftsführung der
Flughafen München GmbH

Carsten Knobel
Vorsitzender des Vorstands
und CEO
Henkel AG & Co. KGaA

Holger Benjamin Koch
Senior Director Airport/
Industry Charges & Commercial
Provider Management
Arbeitnehmervertreter

Harald Krüger
Ehemaliger Vorsitzender
des Vorstands der
Bayerischen Motorenwerke
Aktiengesellschaft (BMW AG)

Birgit Rohleder
Teamlead IT Application
Management Airport Services
Arbeitnehmervertreterin

Miriam Sapiro
President und CEO
InterAction, USA

Ilja Schulz
Ehemaliger Flugkapitän
und Mitglied der
Vereinigung Cockpit
Arbeitnehmervertreter[1)]

Britta Seeger
Mitglied des Vorstands
der Mercedes-Benz Group AG

Birgit Spineux
Purserin/freigestellte
Personalvertreterin
Arbeitnehmervertreterin

Astrid Stange
CEO/Vorstandsvorsitzende
der ELEMENT Insurance AG

Olivia Stelz
Purserin/freigestellte
Personalvertreterin
Arbeitnehmervertreterin

Angela Titzrath
Vorstandsvorsitzende
Hamburger Hafen und
Logistik AG

Klaus Winkler
Triebwerksmechaniker
Arbeitnehmervertreter

Ehrenvorsitzender

Dipl.-Ing. Jürgen Weber
Ehemaliger Vorsitzender
des Aufsichtsrats
Deutsche Lufthansa AG

Vorstand

(Struktur seit 1. Juli 2022)

Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands
Chief Executive Officer

Christina Foerster
Mitglied des Vorstands
Markenführung & Nachhaltigkeit

Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Global Markets & Network

Detlef Kayser
Mitglied des Vorstands
Flotte & Technologie

Michael Niggemann
Mitglied des Vorstands
Personal & Infrastruktur
Arbeitsdirektor

Remco Steenbergen
Mitglied des Vorstands
Finanzen

[1)] Gewerkschaftsvertreter:in gemäß § 7 Abs. 2 MitbestG.

MANDATE

Andere Mandate der Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2022)

Karl-Ludwig Kley
a) E.ON SE [3] (Vorsitz)

Christine Behle
a) BREMER LAGERHAUS GESELLSCHAFT – Aktiengesellschaft von 1877 – [3] (stellv. Vorsitz)
b) Autobahngesellschaft des Bundes mbH

Jörg Cebulla
a) Sparda-Bank Hessen eG
b) Albatros Versicherungsdienste GmbH

Erich Clementi
a) E.ON SE [3] (stellv. Vorsitz)

Thomas Enders
a) Knorr Bremse [3] (bis 24. Mai 2022)
b) Lilium NV [3], Niederlande (Vorsitz)
Linde plc [3], Republik Irland

Jürgen Jennerke
a) Lufthansa Cargo AG (stellv. Vorsitz)

Harald Krüger
a) Deutsche Telekom AG [3]

Miriam Sapiro
b) Project HOPE, USA (bis 31. Oktober 2022)

Britta Seeger
a) Mercedes-AMG GmbH [1]
Mercedes-Benz Mobility AG [1]
b) Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd., China
Mercedes-Benz (China) Ltd. [2], China (stellv. Vorsitz)
Mercedes-Benz Formula E Ltd. [2], Vereinigtes Königreich
Mercedes-Benz South Africa Ltd. [2], Südafrika
smart Automobile Co. Ltd. [2], China

Astrid Stange
b) Atos SE [3], Frankreich (seit 1. Mai 2022)

Angela Titzrath
a) Evonik Industries AG [3]
Talanx AG [3]
HDI V.a.G.
b) Metrans a.s. [2], Tschechien

Mandate des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG

(Stand: 31. Dezember 2022)

Carsten Spohr
a) Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft [3]

Christina Foerster
b) Austrian Airlines AG [2], Österreich (Vorsitz)
Kulinary Holding AG, Schweiz
SN Airholding SA/NV [2], Belgien (Vorsitz)
Swiss International Air Lines AG [2], Schweiz

Harry Hohmeister
a) Eurowings GmbH [1]
b) Günes Ekspres Havacilik A.S. (SunExpress), Türkei

Detlef Kayser
a) Lufthansa Technik AG [1] (Vorsitz)
LSG Lufthansa Service Holding AG [1] (Vorsitz)

Michael Niggemann
a) Lufthansa Cargo AG [1]

Remco Steenbergen
a) Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH [1]
b) Swiss International Air Lines AG [2], Schweiz

a) Mitgliedschaft in deutschen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen.
[1] Konzernmandat gemäß § 100 Abs. 2 Satz 2 AktG.
[2] Sonstiges Konzernmandat.
[3] Börsennotierte Gesellschaft.

ÜBERNAHMERECHTLICHE ANGABEN NACH § 289A ABS. 1 HGB UND § 315A ABS. 1 HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals, Aktiengattungen, Rechte und Pflichten

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.060.443.248,64 EUR, aufgeteilt in 1.195.485.644 auf den Namen lautende Stückaktien. Auf jede Stückaktie entfällt ein Anteil von 2,56 EUR am Grundkapital. Die Übertragung der Aktien ist an die Zustimmung der Gesellschaft gebunden (Vinkulierung). Die Gesellschaft darf die Zustimmung nur verweigern, wenn durch die Eintragung der neuen Aktionär:in in das Aktienregister die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse gefährdet sein könnte. Dies geschah im Geschäftsjahr 2022 nicht. Die Aktionär:innen nehmen nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Satzung ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Jede Aktie gewährt eine Stimme.

Stimmrechts- oder Übertragungsbeschränkungen

Zur Aufrechterhaltung der Luftverkehrsbetriebsgenehmigung sowie der Luftverkehrsrechte zum Anflug diverser internationaler Ziele ist ein Anteil deutscher beziehungsweise europäischer Aktionär:innen von mindestens 50 % des Grundkapitals der Gesellschaft erforderlich. Erreicht der Anteil ausländischer Aktionär:innen 40 %, ist die Deutsche Lufthansa AG gemäß § 4 Abs. 1 Luftverkehrsnachweissicherungsgesetz (LuftNaSiG) in Verbindung mit § 71 Abs. 1 Nr. 1 AktG insbesondere befugt, eigene Aktien zu erwerben. Wird ein Ausländeranteil von 45 % im Aktienregister erreicht, ist die Gesellschaft ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital gegen Bareinlage durch die Ausgabe neuer Aktien um bis zu 10 % zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionär:innen auszuschließen (§ 4 Abs. 2 und 3 LuftNaSiG in Verbindung mit § 4 Abs. 3 der Satzung der Gesellschaft).

Nähert sich der Anteil ausländischer Aktionär:innen der 50 %-Grenze, kann die Gesellschaft die Zustimmung zur Eintragung neuer ausländischer Aktionär:innen ins Aktienregister verweigern (§ 5 Abs. 1 der Satzung). Die Gesellschaft ist weiterhin ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats zuletzt eingetragene Aktionär:innen aufzufordern, ihre Aktien zu veräußern. Ab dem vierten Tag nach Bekanntmachung der Aufforderung können die betroffenen Aktionär:innen die Rechte aus den betroffenen Aktien nicht mehr ausüben. Wird der Aufforderung nicht binnen vier Wochen nachgekommen, ist die Gesellschaft nach Verstreichen einer Nachfrist von drei Wochen berechtigt, die betreffenden Aktien gegen Entschädigung für verlustig zu erklären. Am 31. Dezember 2022 lag der Anteil ausländischer Aktionär:innen im Aktienregister der Gesellschaft bei 25,2 %. Im Geschäftsjahr 2022 wurden keine Maßnahmen ergriffen, um den Ausländeranteil zu begrenzen. Weitere Informationen zum LuftNaSiG und die quartalsweise aktualisierte Aktionärsstruktur finden sich unter **www.lufthansagroup.com/investor-relations.**

Im Rahmen der jährlichen Aktien-Beteiligungsprogramme für Mitarbeitende und Führungskräfte bestehen zeitliche Verfügungsbeschränkungen für Aktien, insbesondere Haltefristen von bis zu vier Jahren.

Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital von mehr als 10 % der Stimmrechte

Der Gesellschaft lagen per 31. Dezember 2022 folgende Meldungen hinsichtlich direkter oder indirekter Beteiligungen vor, die 10 % der Stimmrechte übersteigen:

— Kühne Aviation GmbH: 15,01 % (Meldung vom 6. Juli 2022)

Inhaber:innen von Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, sind bei der Gesellschaft nicht vorhanden.

Stimmrechtskontrolle von Mitarbeiteraktien bei mittelbarer Kontrollrechtsausübung

Soweit die Gesellschaft im Rahmen ihrer Mitarbeiterprogramme Aktien an Mitarbeitende ausgibt, werden die Aktien den Mitarbeitenden unmittelbar übertragen. Die begünstigten Mitarbeitenden können die ihnen aus den Mitarbeiteraktien zustehenden Kontrollrechte wie andere Aktionär:innen unmittelbar nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften und der Bestimmungen der Satzung ausüben.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung beziehungsweise Abberufung der Vorstandsmitglieder und Änderung der Satzung

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und bestimmt deren Anzahl. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstandsmitglied und die Ernennung zum Vorsitz des Vorstands widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Jede Satzungsänderung bedarf eines Hauptversammlungsbeschlusses mit einer Mehrheit von mindestens drei Vierteln des bei der Beschlussfassung durch die Aktionär:innen vertretenen Grundkapitals. Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung betreffen (§ 11 Abs. 4 der Satzung). Darüber hinaus ist der Aufsichtsrat bei Ausübung oder nach Ablauf eines Genehmigten Kapitals ermächtigt, § 4 der Satzung entsprechend anzupassen.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Die Deutsche Lufthansa AG verfügte zum 31. Dezember 2022 über ein Genehmigtes Kapital A in Höhe von 1.000.000.000,00 EUR sowie ein Genehmigtes Kapital B in Höhe von 22.362.168,32 EUR:

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 9. Mai 2025 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.000.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen

lautenden Stückaktien gegen Bar- oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Von dieser Ermächtigung wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 30.000.000,00 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien an die Mitarbeitenden gegen Bareinlage zu erhöhen (Genehmigtes Kapital B). Außerhalb des Berichtszeitraums machte die Gesellschaft hiervon in Höhe von 7.637.831,68 EUR Gebrauch, um 2.983.528 neue Aktien auszugeben. Im Berichtszeitraum machte die Gesellschaft von dieser Ermächtigung keinen Gebrauch. Zum 31. Dezember 2022 stehen somit noch 22.362.168,32 EUR des Genehmigten Kapitals B zur Verfügung. Das Bezugsrecht der Aktionär:innen ist ausgeschlossen.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 4. Mai 2025 mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf die Inhaber:innen oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) im Gesamtnennbetrag von bis zu 1.500.000.000 EUR zu begeben. Im November 2020 wurde eine Wandelschuldverschreibung in Höhe von 600.000.000 EUR begeben. Hierdurch wurde die bestehende Genehmigung, zur Gewährung von Aktien an die Inhaber:innen beziehungsweise Gläubiger:innen der Schuldverschreibung, zur Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft um bis zu 122.417.728 EUR durch Ausgabe von bis zu 47.819.425 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien, zum größten Teil genutzt. Die im November 2020 begebene Wandelschuldverschreibung berechtigt die Inhaber:innen zur Wandlung von bis zu 46.296.296 Aktien, mit einer einhergehenden Erhöhung des Grundkapitals um bis zu 118.518.518 EUR. Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur insoweit durchgeführt, wie die Inhaber:innen beziehungsweise Gläubiger:innen von Wandlungs- und/oder Optionsrechten oder die zur Wandlung Verpflichteten ausgegebener Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechten oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise einer Kombination dieser Instrumente), die von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften aufgrund des Ermächtigungsbeschlusses der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 bis zum 4. Mai 2025 ausgegeben werden, von ihren Wandlungs- oder Optionsrechten Gebrauch machen oder die zur Wandlung verpflichteten Inhaber:innen beziehungsweise Gläubiger:innen ausgegebener Schuldverschreibungen mit Wandlungspflicht ihre Pflicht zur Wandlung erfüllen oder soweit die Gesellschaft ein Wahlrecht ausübt, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Aktien der Gesellschaft zu gewähren, und soweit nicht jeweils ein Barausgleich gewährt oder eigene Aktien zur Bedienung eingesetzt werden. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Berichtsjahres an, in dem sie durch die Ausübung von Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten, durch die Erfüllung von Wandlungspflichten oder durch die Ausübung von Andienungsrechten entstehen, am Gewinn teil. Der Vorstand ist ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 9. Mai 2027 mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf die Inhaber:innen oder auf den Namen lautende Wandelschuldverschreibungen, Optionsschuldverschreibungen, Genussrechte oder Gewinnschuldverschreibungen (beziehungsweise Kombinationen dieser Instrumente) im Gesamtnennbetrag von bis zu 1.750.000.000 EUR zu begeben und den Inhaber:innen beziehungsweise Gläubiger:innen solcher Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 306.044.326,40 EUR zu gewähren. Das Grundkapital der Gesellschaft wird um bis zu 306.044.326,40 EUR durch Ausgabe von bis zu 119.548.565 neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien bedingt erhöht.

Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaber:innen beziehungsweise Gläubiger:innen von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 9. Mai 2027 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden. Die Ausgabe der neuen Aktien erfolgt zu dem jeweils festzusetzenden Wandlungs- oder Optionspreis. Die bedingte Kapitalerhöhung ist nur insoweit durchzuführen, wie von Wandlungs- oder Optionsrechten Gebrauch gemacht wird oder zur Wandlung verpflichtete Inhaber:innen oder Gläubiger:innen von Schuldverschreibungen ihre Verpflichtung zur Wandlung erfüllen oder soweit die Gesellschaft ein Wahlrecht ausübt, ganz oder teilweise anstelle der Zahlung des fälligen Geldbetrags Stückaktien der Gesellschaft zu gewähren, und soweit jeweils nicht ein Barausgleich gewährt oder eigene Aktien zur Bedienung eingesetzt werden.

Die neuen Aktien nehmen – sofern sie durch rechtzeitige Ausübung bis zum Beginn der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft entstehen – vom Beginn des vorhergehenden Geschäftsjahres, ansonsten jeweils vom Beginn des Geschäftsjahres an, in dem sie durch die Ausübung von Wandlungs- oder Optionsrechten, durch die Erfüllung von Wandlungspflichten oder durch die Ausübung von Andienungsrechten entstehen, am Gewinn teil. Der Vorstand wird ermächtigt, die weiteren Einzelheiten der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung festzusetzen.

Weitere Angaben zum genehmigten Kapital, bedingten Kapital und zum Erwerb eigener Aktien ↗ **Konzernabschluss, Erläuterung 33, S. 207 f.**

Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Das von der Gesellschaft betriebene EMTN-Programm zur Begebung von Anleihen beinhaltet eine Kontrollwechselklausel, wonach Gläubiger:innen von hierunter ausgegebenen Anleihen im Fall eines Kontrollwechsels die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe verlangen können. Der Kontrollwechsel ist an die

unter dem EMTN-Programm näher definierten Begriffe der Kontrolle und eine innerhalb eines Kontrollwechselzeitraums stattfindende Ratingherabstufung aufgrund des Kontrollwechsels geknüpft. Unter diesem Programm sind aktuell folgende Anleihen ausstehend:

- Anleihe über 600 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 16. November 2023
- Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 14. Juli 2024
- Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 6. September 2024
- Anleihe über 750 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 11. Februar 2025
- Anleihe über 1.000 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 29. Mai 2026
- Anleihe über 900 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 16. Mai 2027
- Anleihe über 850 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 11. Februar 2028
- Anleihe über 500 Mio. EUR mit einer Endfälligkeit zum 14. Juli 2029

Im August 2015 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Hybridanleihe über 500 Mio. EUR mit Fälligkeit am 12. August 2075 begeben, die ebenfalls die zuvor beschriebene Kontrollwechselklausel beinhaltet. Darüber hinaus hat die Deutsche Lufthansa AG einen Kreditvertrag über 2 Mrd. EUR sowie weitere Schuldscheindarlehensverträge abgeschlossen, die ähnliche Kontrollwechselklauseln beinhalten. Hiervon sind zum 31. Dezember 2022 insgesamt noch 1.264 Mio. EUR ausstehend.

Im November 2020 hat die Deutsche Lufthansa AG eine Wandelanleihe über 600 Mio. EUR mit Fälligkeit am 17. November 2025 begeben. Die Bedingungen der Anleihe beinhalten eine Kontrollwechselklausel, wonach der Wandlungspreis angepasst wird und Gläubiger:innen im Fall eines Kontrollwechsels die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe verlangen können. Ein Kontrollwechsel tritt ein, wenn eine Person oder mehrere Personen die Kontrolle über die Deutsche Lufthansa AG erlangen oder im Fall eines Pflichtangebots für Stammaktien eine Situation eintritt, in der Stammaktien zusammen insgesamt mehr als 50 % der Stimmrechte an der Deutschen Lufthansa AG gewähren.

Entschädigungsvereinbarungen mit Mitgliedern des Vorstands oder mit Arbeitnehmer:innen für den Fall eines Übernahmeangebots

Für den Fall eines im Anstellungsvertrag näher definierten Kontrollwechsels bei der Deutschen Lufthansa AG haben Vorstandsmitglieder und die Gesellschaft das Recht, den Vertrag innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten ab dem Kontrollwechsel zu kündigen.

Falls der Vertrag endet, weil das Sonderkündigungsrecht ausgeübt oder der Vertrag innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten seit und im Zusammenhang mit dem Kontrollwechsel einvernehmlich aufgehoben wurde, hat das Vorstandsmitglied Anspruch auf eine Abfindung seiner Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Vertrags. Die Höhe der Abfindung darf dabei 100 % der vertraglich vereinbarten Abfindungshöchstgrenze von zwei Jahresvergütungen nicht überschreiten.
↗ **Vergütungsbericht, S. 280 ff.**

ERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG GEMÄSS § 289F HGB UND § 315D HGB

Die nach § 289f HGB und § 315d HGB für börsennotierte Aktiengesellschaften geforderte Erklärung zur Unternehmensführung wurde abgegeben und auf der Internetseite der Gesellschaft unter **www.lufthansagroup.com/erklaerung_zur_unternehmensfuehrung** öffentlich zugänglich gemacht.

Erläuterungen zum Einzelabschluss der Deutschen Lufthansa AG (HGB)

Umsatz steigt infolge der Erholung bei Lufthansa German Airlines auf 13 Mrd. EUR. | Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit liegt aufgrund der Pandemieauswirkungen auf Lufthansa German Airlines vor allem im ersten Halbjahr bei –1,3 Mrd. EUR. | Jahresergebnis von –2,7 Mrd. EUR erheblich durch die Bewertung von Pensionsvermögen sowie einem Einmaleffekt aus einer Abschreibung auf den Unternehmenswert der LSG beeinflusst. | Bilanzsumme steigt auf 37,3 Mrd. EUR.

Der Jahresabschluss der Deutschen Lufthansa AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) unter Beachtung der ergänzenden Bestimmungen des Aktiengesetzes (AktG) und der Satzung aufgestellt und vom Abschlussprüfer Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Eschborn/Frankfurt am Main, geprüft. Er wird im Unternehmensregister bekannt gemacht. Der Jahresabschluss ist im Internet dauerhaft verfügbar. **http://investor-relations.lufthansagroup.com/de/finanzberichte.html.**

Im vorliegenden Geschäftsbericht ist der Lagebericht der Deutschen Lufthansa AG mit dem Lagebericht des Lufthansa Konzerns zusammengefasst. Die Deutsche Lufthansa AG und ihre Ergebnisse beinhalten neben dem Flugbetrieb von Lufthansa German Airlines auch die Aufwendungen der Zentralfunktionen für Unternehmensentwicklung, Finanzen und Controlling, Kommunikation, öffentliche Angelegenheiten, Personal, Recht und Compliance sowie Datenschutz, Sicherheit und Beschaffung. Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Deutschen Lufthansa AG entsprechen im Wesentlichen denen des Konzerns. Unterschiede in der Rechnungslegung führen jedoch zu einer deutlichen Differenz zwischen dem Jahresergebnis der Deutschen Lufthansa AG und dem Konzernergebnis. Ausschlaggebend dafür ist vor allem die unterschiedliche bilanzielle Behandlung der Marktwertveränderungen von altersversorgungsbezogenen Planvermögen. **Gesamtwirtschaftliche Lage, S. 34 f.; Branchenentwicklung, S. 35 f.; Geschäftsverlauf, S. 37 ff.**

ERTRAGSLAGE

Die Deutsche Lufthansa AG wies im Geschäftsjahr 2022 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von –2.664 Mio. EUR aus (Vorjahr: –2.310 Mio. EUR). Das im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbesserte Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit wurde nahezu vollständig durch ein im Vergleich zum Vorjahr signifikant schwächeres Finanzergebnis neutralisiert. Wesentliche Einflussfaktoren waren auf operativer Seite ein deutlicher Anstieg der Umsatzerlöse sowie im Finanzergebnis eine im Vergleich zum Vorjahr deutlich negativere Marktentwicklung der zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen bestehenden Deckungsvermögen und eine Wertberichtigung auf den Beteiligungsbuchwert der Tochtergesellschaft LSG Lufthansa Service Holding AG.

Umsatz und Erträge

50 Mio. Passagiere befördert

Im Geschäftsjahr 2022 beförderte die Deutsche Lufthansa AG 50 Mio. Fluggäste, 118 % mehr als im Vorjahr (Vorjahr: 23 Mio.). Dies entspricht knapp 75 % des Vorkrisenniveaus. Das Angebot stieg um 80 %, der Absatz erhöhte sich um 138 %. Der Sitzladefaktor stieg um 19,6 Prozentpunkte auf 80,0 %. Die Verkehrserlöse stiegen um 162 % auf 11.720 Mio. EUR (Vorjahr: 4.480 Mio. EUR).

T052 ENTWICKLUNG DER VERKEHRSGEBIETE DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG

	Verkehrserlöse		Fluggäste		Angebotene Sitzkilometer		Verkaufte Sitzkilometer		Sitzladefaktor	
	2022 in Mio. €	Veränderung in %	**2022** in Tsd.	Veränderung in %	**2022** in Mio.	Veränderung in %	**2022** in Mio.	Veränderung in %	**2022** in %	Veränderung in P.
Europa	4.648	120	37.823	108	44.078	70	34.599	93	78,5	9,3
Amerika	4.403	204	7.073	166	66.988	86	54.498	165	81,4	24,2
Asien/Pazifik	1.476	233	1.962	226	18.650	112	14.904	244	79,9	30,6
Nahost/Afrika	1.193	149	3.369	113	18.370	58	14.524	110	79,1	19,7
Gesamtverkehr	**11.720**	**162**	**50.227**	**118**	**148.086**	**80**	**118.525**	**138**	**80,0**	**19,6**

Betriebliche Erträge steigen um 137 %
Die Umsatzerlöse stiegen im Geschäftsjahr 2022 um 148 % auf 12.827 Mio. EUR (Vorjahr: 5.164 Mio. EUR). Der signifikante Anstieg resultiert aus der deutlichen Erholung des Flugbetriebs. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen um 69 % auf 1.483 Mio. EUR (Vorjahr: 875 Mio. EUR) im Wesentlichen bedingt durch einen deutlichen Anstieg von Kursgewinnen aus der Fremdwährungsbewertung. In Summe stiegen die betrieblichen Erträge um 137 % auf 14.310 Mio. EUR (Vorjahr: 6.039 Mio. EUR).

Aufwendungen

Betriebliche Aufwendungen steigen um 67 %
Die betrieblichen Aufwendungen betrugen im Berichtsjahr insgesamt 15.588 Mio. EUR und lagen damit um 67 % über Vorjahr (Vorjahr: 9.362 Mio. EUR).

Wesentlicher Treiber für die Entwicklung der betrieblichen Aufwendungen ist der signifikante Anstieg des Materialaufwands und anderer, unmittelbar mit dem operativen Geschäft verbundener Aufwendungen infolge der sukzessiven Erholung des Flugbetriebs ab dem zweiten Quartal 2022. Zusätzlich stiegen auch der Personalaufwand und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen im Vergleich zum Vorjahr.

Der Materialaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr um 96 % auf 9.346 Mio. EUR (Vorjahr: 4.776 Mio. EUR). Größter Treiber war der Treibstoffaufwand, der sowohl preis- als auch mengenbedingt um 229 % auf 3.792 Mio. EUR anstieg (Vorjahr: 1.153 Mio. EUR). Ohne Treibstoffpreissicherungen wäre der Aufwand für Treibstoff um 471 Mio. EUR höher ausgefallen.

Die Aufwendungen für bezogene Leistungen sind um 53 % auf 5.474 Mio. EUR gestiegen (Vorjahr: 3.589 Mio. EUR). Auch diese Entwicklung ist auf die im Vergleich zum Vorjahr deutlich höhere Geschäftsaktivität zurückzuführen. Aufgrund gestiegener Wartungsereignisse erhöhten sich die Aufwendungen für bezogene Technikleistungen um 52 % auf 1.401 Mio. EUR (Vorjahr: 923 Mio. EUR). Noch deutlichere Anstiege gab es bei den Aufwendungen für Gebühren und Entgelte, die sich um 75 % auf 1.530 Mio. EUR erhöhten (Vorjahr: 874 Mio. EUR) sowie für die Fluggastbetreuung, die um 449 % auf 480 Mio. EUR (Vorjahr: 87 Mio. EUR) stiegen. Der signifikante Anstieg bei den Aufwendungen für die Fluggastbetreuung resultierte aus den erheblichen Kompensationsleistungen an Fluggäste infolge diverser Flugunregelmäßigkeiten insbesondere in den Sommermonaten. Während die Aufwendungen für Operating Leases gegenüber dem Vorjahr um 5 % auf 702 Mio. EUR sanken (Vorjahr: 737 Mio. EUR), stiegen die Charteraufwendungen im Vergleich zum Vorjahr um 14 % auf 418 Mio. EUR (Vorjahr: 367 Mio. EUR).

Der Personalaufwand stieg um 28 % auf 3.075 Mio. EUR (Vorjahr: 2.408 Mio. EUR) und ist im Wesentlichen auf höhere Aufwendungen für Grundvergütungen (+485 Mio. EUR) und variable Vergütungsbestandteile (+194 Mio. EUR) zuzüglich darauf entfallende Sozialversicherungsbeiträge zurückzuführen.

Die Erstattungsansprüche aus Kurzarbeitergeld sowie die darauf entfallenden Sozialversicherungsbeiträge lagen bei 41 Mio. EUR (Vorjahr: 419 Mio. EUR), da im Berichtsjahr nur noch bis zum Ende des ersten Quartals Kurzarbeit beantragt wurde.

Die Abschreibungen lagen mit 401 Mio. EUR auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 398 Mio. EUR).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit 2.766 Mio. EUR um 55 % über Vorjahr (Vorjahr: 1.780 Mio. EUR). Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf einen deutlichen Anstieg der Aufwendungen aus Kursverlusten in Höhe von 981 Mio. EUR zurückzuführen (Vorjahr: 407 Mio. EUR). Zudem stiegen die mittelbar mit dem operativen Geschäft zusammenhängenden Aufwendungen infolge der sukzessiven Erholung des Flugbetriebs. Dazu zählen insbesondere Aufwendungen für Verkaufsprovisionen für Agenten, IT-Vertriebssysteme, Kreditkartenprovisionen und Reiseaufwendungen für Crews.

Ergebnisentwicklung

Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit liegt bei –1.278 Mio. EUR
Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit lag im Geschäftsjahr 2022 bei –1.278 Mio. EUR (Vorjahr: –3.323 Mio. EUR). Trotz sukzessiver Erholung ab dem zweiten Quartal belasteten die pandemiebedingten Auswirkungen den Flugbetrieb in den ersten Monaten des Jahres noch sehr erheblich, sodass die Deutsche Lufthansa AG im Gesamtverlauf des Jahres zwar ein im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessertes, aber nach wie vor negatives Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit erzielte.

Finanzergebnis sinkt auf –1.578 Mio. EUR
Das Finanzergebnis lag bei –1.578 Mio. EUR (Vorjahr: 351 Mio. EUR). Es setzt sich aus einem Beteiligungsergebnis von 754 Mio. EUR (Vorjahr: 1.008 Mio. EUR), einem Zinsergebnis von –1.797 Mio. EUR (Vorjahr: –634 Mio. EUR) und den übrigen Finanzposten von –535 Mio. EUR (Vorjahr: –23 Mio. EUR) zusammen.

Das Beteiligungsergebnis beinhaltet Ergebnisabführungen in Höhe von 484 Mio. EUR (Vorjahr: 673 Mio. EUR) und sonstige Beteiligungserträge in Höhe von 270 Mio. EUR (Vorjahr: 335 Mio. EUR).

Der Rückgang des Beteiligungsergebnisses gegenüber dem Vorjahr erklärt sich vor allem mit dem höheren Verlust der LSG Lufthansa Service Holding AG in Höhe von –374 Mio. EUR (Vorjahr: –94 Mio. EUR) sowie der Ergebnisverschlechterung der Lufthansa CityLine GmbH, deren Beteiligungsergebnis auf –75 Mio. EUR Mio. EUR fiel (Vorjahr: 5 Mio. EUR). Das Ergebnis der Eurowings GmbH lag bei –368 Mio. EUR (Vorjahr: –352 Mio. EUR) und das Ergebnis der Delvag AG bei 14 Mio. EUR (Vorjahr: 16 Mio. EUR). Dem gegenüber standen positive Ergebnisentwicklungen bei der Lufthansa Cargo AG mit einem Gewinnbeitrag in Höhe von 1.317 Mio. EUR (Vorjahr: 1.284 Mio. EUR) und der Miles & More GmbH in Höhe von 83 Mio. EUR (Vorjahr: 55 Mio. EUR) sowie Verlustreduzierungen bei der Lufthansa Technik AG von –97 Mio. EUR im Vorjahr auf –25 Mio. EUR im Berichtsjahr und bei der Lufthansa Commercial Holding GmbH von –144 Mio. EUR im Vorjahr auf –88 Mio. EUR im Berichtsjahr. Zu den sonstigen Beteiligungserträgen trugen die Dividenden der österreichischen Leasinggesellschaften in Höhe von 270 Mio. EUR (Vorjahr: 334 Mio. EUR) bei.

Das Zinsergebnis betrug im Geschäftsjahr 2022 –1.797 Mio. EUR (Vorjahr: –634 Mio. EUR). Wesentlicher Effekt war die zum Vorjahr deutlich gesunkene Marktbewertung der zur Erfüllung von Altersversorgungsverpflichtungen dienenden Deckungsvermögen in Höhe von –1.598 Mio. EUR (Vorjahr: 724 Mio. EUR). Zusätzlich wird das Zinsergebnis durch einen Abzinsungsaufwand in Höhe von 90 Mio. EUR belastet. Dieser ist im Wesentlichen auf den Rückgang des für die Bewertung der Pensionsrückstellungen anzuwendenden Abzinsungszinssatzes von 1,8 % (Vorjahr: 1,9 %) zurückzuführen.

Die im Finanzergebnis erfassten Abschreibungen auf Finanzanlagen und Wertpapiere des Umlaufvermögens lagen mit 535 Mio. EUR deutlich über Vorjahr (23 Mio. EUR). Davon entfielen 474 Mio. EUR auf den LSG Beteiligungsbuchwert, dessen Werthaltigkeit aufgrund der strategischen Unternehmensentscheidung, sich kurz- bis mittelfristig von den Catering-Aktivitäten zu trennen, sowie auf Basis der Erfahrungen des laufenden Bieterverfahrens hinsichtlich erwartbarer Veräußerungspreise nicht mehr in vollem Umfang nachgewiesen werden konnte. Der verbleibende Betrag in Höhe von 60 Mio. EUR resultiert aus der Stichtagsbewertung der Wertpapiere des Umlaufvermögens. Dabei entfallen 57 Mio. EUR auf die Bewertung des für strategische Liquiditätszwecke gehaltenen HSBC INKA Fonds.

Jahresfehlbetrag liegt bei –2.664 Mio. EUR

Das betriebliche Ergebnis und das Finanzergebnis addieren sich auf –2.856 Mio. EUR (Vorjahr: –2.972 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden die Aufwendungen für auf Vorjahre entfallende Steuern vom Einkommen und Ertrag in Höhe von 23 Mio. EUR durch einen entlastenden Effekt bei den latenten Steuern in Höhe von 242 Mio. EUR überkompensiert. Für sonstige Steuern fiel im Berichtsjahr ein Aufwand in Höhe von 27 Mio. EUR an (Vorjahr: –31 Mio. EUR). Insgesamt belief sich der Jahresfehlbetrag im Geschäftsjahr 2022 somit auf –2.664 Mio. EUR (Vorjahr: –2.310 Mio. EUR). Der Jahresfehlbetrag des Geschäftsjahres 2022 in Höhe von –2.664 Mio. EUR sowie der Vorjahresverlust werden durch die Entnahmen aus Kapitalrücklage, gesetzlicher Rücklage sowie den anderen Gewinnrücklagen vollständig ausgeglichen, sodass sich zum 31. Dezember 2022 ein Bilanzergebnis von 0 Mio. EUR ergibt.

T053 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio. €	2022	2021
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	11.720	4.480
Andere Betriebserlöse	1.107	684
Umsatzerlöse	**12.827**	**5.164**
Sonstige betriebliche Erträge	1.483	875
Materialaufwand	–9.346	–4.776
Personalaufwand	–3.075	–2.408
Abschreibungen	–401	–398
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–2.766	–1.780
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit	**–1.278**	**–3.323**
Beteiligungsergebnis	754	1.008
Zinsergebnis	–1.797	–634
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	–535	–23
Finanzergebnis	**–1.578**	**351**
Laufende Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–23	–8
Latente Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	242	701
Ergebnis nach Steuern	**–2.637**	**–2.279**
Sonstige Steuern	–27	–31
Jahresfehlbetrag	**–2.664**	**–2.310**
Verlustvortrag aus dem Vorjahr	**–3.090**	**–780**
Entnahmen aus der Kapitalrücklage	704	–
Entnahmen aus der gesetzlichen Rücklage	26	–
Entnahmen aus anderen Gewinnrücklagen	5.024	–
Bilanzergebnis	**–**	**–3.090**

FINANZLAGE

Cashflow

Liquidität liegt bei 3.929 Mio. EUR

Die deutliche Verbesserung des Operativen Cashflows um 2.380 Mio. EUR auf 625 Mio. EUR (Vorjahr: –1.755 Mio. EUR) ist maßgeblich auf den Anstieg der Nachfrage zurückzuführen. Der Cashflow aus Investitionstätigkeit betrug zum Bilanzstichtag –2.204 Mio. EUR (Vorjahr: –323 Mio. EUR). Dem Beteiligungsergebnis (754 Mio. EUR) sowie Darlehenstilgungen und Kapitalrückführungen von verbundenen Unternehmen (1.176 Mio. EUR) standen Investitionen in verschiedenen Wertpapierpositionen (1.156 Mio. EUR) sowie in Sach- und Finanzanlagevermögen (2.931 Mio. EUR) gegenüber. Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit betrug im Geschäftsjahr 191 Mio. EUR (Vorjahr: 2.729 Mio. EUR) und resultierte im Wesentlichen aus Darlehenszugängen von verbundenen Unternehmen (1.165 Mio. EUR). Gegenläufig wirkten sich unter anderem die Rückzahlung mehrerer Schuldscheindarlehen sowie Tilgungen von Flugzeug-Leasingverbindlichkeiten aus (967 Mio. EUR). Insgesamt lag der Wert der Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente damit bei –2.371 Mio. EUR (Vorjahr: –983 Mio. EUR). Der Bestand an kurzfristigen Wertpapieren stieg um 1.216 Mio. EUR auf 6.300 Mio. EUR (Vorjahr: 5.084 Mio. EUR). Insgesamt sank die Liquidität damit um 172 Mio. EUR auf 3.929 Mio. EUR (Vorjahr: 4.101 Mio. EUR).

VERMÖGENSLAGE

Bilanzsumme steigt um 2.539 Mio. EUR

Die Bilanzsumme stieg zum 31. Dezember 2022 um 2.539 Mio. EUR auf 37.319 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 34.780 Mio. EUR). Das Anlagevermögen machte am Jahresende 62 % der Bilanzsumme aus (31. Dezember 2021: 64 %).

Aktiva

Anlagevermögen steigt um 872 Mio. EUR

Das Anlagevermögen stieg um 872 Mio. EUR auf 23.229 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 22.357 Mio. EUR). Bei Flugzeugen ergab sich vor allem aufgrund der Investitionstätigkeit, welche die planmäßigen Abschreibungen überstieg, ein Anstieg von 533 Mio. EUR zum Vorjahresstand. Das Finanzanlagevermögen hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 314 Mio. EUR erhöht. Der Aufstockung und Neugewährung von Ausleihungen an verbundene Unternehmen (1.575 Mio. EUR) standen im Geschäftsjahr 2022 Rückzahlungen in Höhe von 952 Mio. EUR gegenüber. Gegenläufig wirkten die Veränderungen bei den Anteilen an verbundenen Unternehmen, die sich insbesondere aufgrund der Wertberichtigung auf den LSG Beteiligungsbuchwert in Summe um 298 Mio. EUR reduzierten.

Umlaufvermögen steigt um 1.417 Mio. EUR

Das Umlaufvermögen stieg um 1.417 Mio. EUR auf 9.848 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 8.431 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einem im Vergleich zum Vorjahresstand deutlich höheren Wertpapierbestand.

T054 BILANZ DER DEUTSCHEN LUFTHANSA AG NACH HGB

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Aktiva		
Immaterielle Vermögensgegenstände	348	348
Flugzeuge	6.425	5.892
Übrige Sachanlagen	80	55
Finanzanlagen	16.376	16.062
Anlagevermögen	**23.229**	**22.357**
Vorräte	157	114
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	423	229
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1.896	1.525
Wertpapiere	6.300	5.084
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	1.072	1.479
Umlaufvermögen	**9.848**	**8.431**
Rechnungsabgrenzungsposten	**91**	**84**
Aktive latente Steuern	**4.151**	**3.908**
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	**–**	**–**
Bilanzsumme	**37.319**	**34.780**
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.060	3.060
Kapitalrücklage	306	1.010
Gewinnrücklagen	1.448	6.498
Bilanzergebnis	–	–3.090
Eigenkapital	**4.814**	**7.478**
Rückstellungen	**8.582**	**8.485**
Anleihen	6.817	6.804
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.432	1.813
Erhaltene Anzahlungen auf Flugdokumente	2.814	–
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.126	4.641
Übrige Verbindlichkeiten	5.716	5.542
Verbindlichkeiten	**23.905**	**18.800**
Rechnungsabgrenzungsposten	**18**	**17**
Bilanzsumme	**37.319**	**34.780**

Aktive latente Steuern steigen um 243 Mio. EUR
Die aktiven latenten Steuern stiegen im Berichtsjahr um 243 Mio. EUR auf 4.151 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 3.908 Mio. EUR). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den im Berichtsjahr gebildeten aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge in Höhe von 231 Mio. EUR.

Passiva

Eigenkapital sinkt um 2.664 Mio. EUR
Das Eigenkapital sank im Vergleich zum 31. Dezember 2021 aufgrund des Jahresfehlbetrags in Höhe von –2.664 Mio. EUR um 36 % und lag zum Bilanzstichtag bei 4.814 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 7.478 Mio. EUR). Bei gleichzeitig gestiegener Bilanzsumme reduzierte sich die Eigenkapitalquote um 8,6 Prozentpunkte auf 12,9 % (31. Dezember 2021: 21,5 %). Die nach § 160 Abs. 1 Nr. 2 AktG erforderliche Angabe über die Bestandsentwicklung eigener Aktien erfolgt im ↗ **Konzernanhang, Erläuterung 33, S. 207 f.**

Langfristiges Fremdkapital steigt um 767 Mio. EUR
Das langfristig dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fremdkapital stieg im Geschäftsjahr 2022 um 5 % auf 15.851 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 15.084 Mio. EUR). Dies ist im Wesentlichen auf den Anstieg bei den Pensionsrückstellungen zurückzuführen. Gegenläufig wirkt ein Wechsel der Fristigkeit einer Anleihe (600 Mio. EUR).

Trotz des Anstiegs des langfristigen Fremdkapitals und der Bilanzsumme reduzierte sich der Anteil langfristiger Mittel (Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital) an der Bilanzsumme infolge des Rückgangs des Eigenkapitals auf 55 % (31. Dezember 2021: 65 %). Das Anlagevermögen war zum Bilanzstichtag zu 89 % durch langfristige Mittel gedeckt (31. Dezember 2021: 101 %).

Kurzfristiges Fremdkapital steigt um 4.436 Mio. EUR
Das kurzfristige Fremdkapital lag mit 16.654 Mio. EUR um 36 % über dem Wert des Vorjahres (31. Dezember 2021: 12.218 Mio. EUR). Dies ist auf Anstiege der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (2.191 Mio. EUR), der Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung (531 Mio. EUR), erhöhten erhaltenen Anzahlungen auf Flugdokumente (818 Mio. EUR), erhöhten sonstigen Rückstellungen (416 Mio. EUR) sowie Wechsel von Fristigkeiten bei den Anleihen und Flugzeugleasingraten zurückzuführen.

Nettoverschuldung sinkt um 1.547 Mio. EUR
Die bilanzielle Nettoverschuldung sank um 25 % auf 4.664 Mio. EUR (31. Dezember 2021: 6.211 Mio. EUR), im Wesentlichen aufgrund von Rückzahlungen von Schuldscheindarlehen und Tilgungen von Flugzeug-Leasingverbindlichkeiten (902 Mio. EUR). Zudem stieg der Wertpapier- und flüssige Mittelbestand im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 809 Mio. EUR.

WEITERE ANGABEN

Risikobericht

Die Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die Geschäftsentwicklung des im Konzernabschluss dargestellten Geschäftsfelds Passagier-Airlines. An den Risiken ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. ↗ **Geschäftsfeld Passagier-Airlines, S. 52 ff.**

Nachtragsbericht

Die wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag entsprechen den im Konzernabschluss mit Bezug auf das Geschäftsfeld Passagier-Airlines dargestellten Sachverhalten.

Prognosebericht

Die zukünftige Geschäftsentwicklung der Deutschen Lufthansa AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Einflüssen wie die der im Konzernabschluss dargestellten Lufthansa German Airlines. An der Geschäftsentwicklung ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Deutsche Lufthansa AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote.

Weitere Informationen zur erwarteten gesamtwirtschaftlichen Entwicklung und zur Entwicklung der Geschäftsfelder sowie zu Annahmen, die der Konzernprognose zugrunde liegen, finden sich im ↗ **Prognosebericht, S. 149 ff.**

KONZERNABSCHLUSS

165 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

165 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

166 Konzernbilanz

167 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

168 Konzern-Kapitalflussrechnung

169 Konzernanhang

169 Allgemeine Angaben
185 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
194 Erläuterungen zur Konzernbilanz
194 Aktiva
207 Passiva
228 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
232 Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung
235 Sonstige Erläuterungen
254 Zusammensetzung des Konzerns

260 Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

266 Übrige Anteile

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
für das Geschäftsjahr 2022

XLS

T055 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2022	2021
Erlöse aus den Verkehrsleistungen	4	25.846	11.876
Andere Betriebserlöse	5	6.924	4.935
Umsatzerlöse		**32.770**	**16.811**
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	6	354	109
Sonstige betriebliche Erträge[1]	7	2.193	1.602
Materialaufwand	8	-18.676	-8.946
Personalaufwand	9	-8.108	-6.328
Abschreibungen[2]	10	-2.478	-2.351
Sonstige betriebliche Aufwendungen[3]	11	-4.823	-3.215
Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit		**1.232**	**-2.318**
Ergebnis aus at equity bewerteten Beteiligungen	12	-42	-22
Übriges Beteiligungsergebnis	12	41	24
Zinserträge	13	69	-6
Zinsaufwendungen	13	-488	-435
Übrige Finanzposten	14	238	151
Finanzergebnis		**-182**	**-288**
Ergebnis vor Ertragsteuern		**1.050**	**-2.606**
Ertragsteuern	15	-246	413
Ergebnis nach Ertragsteuern		**804**	**-2.193**
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		13	-2
Davon auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis		**791**	**-2.191**
„Unverwässertes"/„Verwässertes" Ergebnis je Aktie in €	16	**0,66**	**-2,99**

[1] Darin enthalten 55 Mio. EUR (Vorjahr: 117 Mio. EUR) aus Zuschreibungen auf langfristige Forderungen und der Auflösung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen.
[2] Darin enthalten 2 Mio. EUR (Vorjahr: 9 Mio. EUR) aus der Bildung von Abschreibungen auf langfristige Forderungen.
[3] Darin enthalten 77 Mio. EUR (Vorjahr: 73 Mio. EUR) aus der Bildung von Wertberichtigungen auf kurzfristige Forderungen.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung
für das Geschäftsjahr 2022

T056 KONZERN-GESAMTERGEBNISRECHNUNG

in Mio. €	2022	2021
Ergebnis nach Ertragsteuern	**804**	**-2.193**
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge		
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge mit anschließender Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	150	193
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	-108	-27
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	1.331	1.009
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	-56	96
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-11	7
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	-1	-1
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-261	-244
	1.044	**1.033**
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge ohne anschließende Reklassifizierung in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	4.648	2.933
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	-	-
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert	-	2
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	42	-
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	-1.620	-566
	3.070	**2.369**
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) nach Ertragsteuern	**4.114**	**3.402**
Gesamte Aufwendungen und Erträge (Total Comprehensive Income)	**4.918**	**1.209**
Davon auf nicht beherrschende Anteile entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	19	1
Davon auf Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG entfallende gesamte Aufwendungen und Erträge	**4.899**	**1.208**

Weitere Details zur Gesamtergebnisrechnung finden sich im Konzernanhang im Abschnitt ↗ **Erläuterung 34, S. 208 f.**

Konzernbilanz
zum 31. Dezember 2022

XLS

T057 KONZERNBILANZ – AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer[1]	17	1.055	1.189
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	18	373	419
Flugzeuge und Reservetriebwerke	19 22	15.890	15.318
Reparaturfähige Flugzeugersatzteile	20	2.034	1.847
Übriges Sachanlagevermögen[2]	21 22	3.331	3.354
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen	23	392	434
Übrige Beteiligungen	24 45	236	245
Langfristige Wertpapiere	24 45	37	38
Ausleihungen und Forderungen	25 45	532	525
Derivative Finanzinstrumente	45	1.120	894
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	29	88	74
Effektive Ertragsteuerforderungen		64	65
Latente Ertragsteuer-Erstattungsansprüche	15	2.928	4.661
Langfristige Vermögenswerte		**28.080**	**29.063**
Vorräte	26	812	675
Vertragsvermögenswerte	27	342	179
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen	28 45	4.102	3.686
Derivative Finanzinstrumente	45	861	542
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	29	287	208
Effektive Ertragsteuerforderungen		231	249
Wertpapiere	30 45	6.511	5.359
Bankguthaben und Kassenbestände	31 45	1.790	2.307
Zum Verkauf stehende Vermögenswerte	32	319	270
Kurzfristige Vermögenswerte		**15.255**	**13.475**
Bilanzsumme		**43.335**	**42.538**

T058 KONZERNBILANZ – PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Gezeichnetes Kapital	33	3.060	3.060
Kapitalrücklagen	34	252	956
Gewinnrücklagen	34	2.068	491
Übrige neutrale Rücklagen	34	2.234	2.134
Konzernergebnis		791	–2.191
Anteile der Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG am Eigenkapital		**8.405**	**4.450**
Nicht beherrschende Anteile		69	40
Eigenkapital		**8.474**	**4.490**
Pensionsrückstellungen	35	2.069	6.676
Sonstige Rückstellungen	36	757	703
Finanzschulden	37 45	13.270	15.041
Vertragsverbindlichkeiten	38	30	30
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten		72	67
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	39	44	30
Derivative Finanzinstrumente	45	394	290
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	15	517	529
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		**17.153**	**23.366**
Sonstige Rückstellungen	36	872	1.255
Finanzschulden	37 45	1.881	1.629
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	41 45	5.660	4.186
Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	40	4.898	3.340
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	40	2.682	2.609
Erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	42	681	648
Derivative Finanzinstrumente	45	489	247
Effektive Ertragsteuerverpflichtungen		545	705
Passiva in Verbindung mit zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	32	–	63
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		**17.708**	**14.682**
Bilanzsumme		**43.335**	**42.538**

[1] Inkl. Geschäfts- oder Firmenwerte.
[2] Darin sind als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien in Höhe von 30 Mio. EUR (zum 31. Dezember 2021: 30 Mio. EUR) enthalten.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
zum 31. Dezember 2022

T059 ENTWICKLUNG DES KONZERN-EIGENKAPITALS

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Stille Beteiligung I	Markt-bewertung Finanz-instrumente	Unterschieds-betrag aus Währungs-umrechnung	Neu-bewertungs-rücklage (Sukzessiv-erwerbe)	Sonstige neutrale Rücklagen	**Summe übrige neutrale Rücklagen**	Gewinn-rücklagen	Konzern-ergebnis	**Anteil der Aktionär:in-nen der Deutschen Lufthansa AG am Eigen-kapital**	Minder-heitenanteile	**Gesamt Eigenkapital**
Stand am 31.12.2020	**1.530**	**378**	**–**	**305**	**396**	**236**	**359**	**1.296**	**4.868**	**–6.725**	**1.347**	**40**	**1.387**
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	1.328	498	282	–	–	–	–	–	–	–	1.826	–	1.826
Umbuchungen[1]	202	80	–282	–	–	–	–	–	–6.744	6.744	282	–	282
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–19	–19	–	–19
Transaktionen mit Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Konzern-/Minderheitenergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–2.191	–2.191	–2	–2.193
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–	–	–	836	193	–	4	1.033	2.367	–	3.400	2	3.402
In die Anschaffungskosten von nicht finanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	–	–	–	–195	–	–	–	–195	–	–	–195	–	–195
Stand am 31.12.2021	**3.060**	**956**	**–**	**946**	**589**	**236**	**363**	**2.134**	**491**	**–2.191**	**4.450**	**40**	**4.490**
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Umbuchungen	–	–704	–	–	–	–	–	–	–1.487	2.191	–	–	–
Dividenden an Lufthansa Aktionär:innen/Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–7	–7
Transaktionen mit Minderheiten	–	–	–	–	–	–	–5	–5	–	–	–5	17	12
Konzern-/Minderheitenergebnis	–	–	–	–	–	–	–	–	–	791	791	13	804
Übrige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge	–	–	–	906	150	–	–12	1.044	3.064	–	4.108	6	4.114
In die Anschaffungskosten von nicht finanziellen Vermögenswerten umgegliederte Sicherungsergebnisse	–	–	–	–939	–	–	–	–939	–	–	–939	–	–939
Stand am 31.12.2022	**3.060**	**252**	**–**	**913**	**739**	**236**	**346**	**2.234**	**2.068**	**791**	**8.405**	**69**	**8.474**

[1] Betrag in der Spalte Stille Beteiligung I ist netto dargestellt und setzt sich aus einer Eigenkapitaleinzahlung von 1.500 Mio. EUR und einer Eigenkapitalrückführung von 1.218 Mio. EUR zusammen.

Konzern-Kapitalflussrechnung
für das Geschäftsjahr 2022

XLS

T060 KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

in Mio. €	Anhang	2022	2021
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 01.01.		**2.305**	**1.804**
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.050	-2.606
Abschreibungen auf Anlagevermögen (saldiert mit Zuschreibungen)		2.472	2.288
Abschreibungen auf Umlaufteile (saldiert mit Zuschreibungen)		-28	-33
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagevermögen	7 11	-30	30
Beteiligungsergebnis	12	1	-2
Zinsergebnis	13	419	441
Erstattete/Gezahlte Ertragsteuern		-288	-101
Wesentliche nicht zahlungswirksame Aufwendungen/Erträge		-524	-484
Veränderung Trade Working Capital		1.694	1.347
Veränderung übriger Aktiva/Passiva[1]		402	-481
Nettozu-/-abflüsse aus operativer Geschäftstätigkeit		**5.168**	**399**
Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	17 18 19 21 22	-2.365	-1.318
Investitionen in Finanzanlagen	24 25	-14	-11
Zugänge/Abgänge an reparaturfähigen Flugzeugersatzteilen	20	-143	21
Einnahmen aus Verkäufen von nicht konsolidierten Anteilen		25	-
Einnahmen aus Verkäufen von konsolidierten Anteilen	49	-4	2
Ausgaben für Käufe/Kapitalerhöhungen von/bei nicht konsolidierten Anteilen	23 24 45	-46	-27
Ausgaben für Käufe von konsolidierten Anteilen	49	-	-
Einnahmen aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten, Sach- und sonstigen Finanzanlagen		154	190
Zinseinnahmen		37	-3
Erhaltene Dividenden		70	27
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit		**-2.286**	**-1.119**

in Mio. €	Anhang	2022	2021
Erwerb von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds		-6.808	-9.367
Veräußerung von Wertpapieren/Geldanlagen in Fonds[1]		5.653	7.681
Nettozu-/-abflüsse aus der Investitionstätigkeit und Geldanlagen		**-3.441**	**-2.805**
Kapitalerhöhung/Eigenkapitaleinzahlungen	33 34	-	3.309
Kapitalherabsetzung/Eigenkapitalrückzahlungen		-	-1.218
Transaktionen durch nicht beherrschende Anteile		-1	-
Aufnahme Finanzschulden		786	6.144
Rückführung Finanzschulden		-2.664	-5.070
Gewinnausschüttung		-8	-19
Zinsausgaben		-379	-272
Nettozu-/-abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit		**-2.266**	**2.874**
Nettoab-/-zunahme von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten		**-539**	**468**
Veränderung Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen		18	33
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente 31.12.[2]	31	**1.784**	**2.305**
Wertpapiere	30	6.511	5.359
Flüssige Mittel		**8.295**	**7.664**
Nettozu-/-abnahme der flüssigen Mittel		631	2.206

[1] Vorjahreswert angepasst (Zuordnung aller Zahlungen im Zusammenhang mit Pensionen zur operativen Geschäftstätigkeit).
[2] Die Abweichung von den in der Bilanz ausgewiesenen Bankguthaben und Kassenbeständen ergibt sich aus Termingeldern mit vereinbarter Laufzeit zwischen vier und zwölf Monaten in Höhe von 6 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR).

Weitere Details zur Kapitalflussrechnung finden sich im Konzernanhang im Abschnitt **Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung, S. 232 ff.**

Konzernanhang
Deutsche Lufthansa AG 2022

ALLGEMEINE ANGABEN

1 Unternehmensinformation

Die Lufthansa Group ist ein weltweit operierender Luftverkehrskonzern, deren Tochterunternehmen und Beteiligungsgesellschaften im Geschäftsjahr 2022 in vier Geschäftsfeldern organisiert waren: Passagier-Airlines, Logistik, Technik und Catering.

Die in das Handelsregister des Amtsgerichts Köln eingetragene Deutsche Lufthansa AG (HRB 2168) hat ihren Sitz in Köln, Deutschland.

Die nach § 161 AktG geforderte Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex wurde abgegeben und den Aktionär:innen im Internet unter **www.lufthansagroup.com/entsprechenserklaerung** zugänglich gemacht.

Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) des International Accounting Standards Board (IASB) unter Berücksichtigung der Interpretationen des IFRS Interpretations Committee erstellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Ergänzend wurden die nach § 315e Abs. 1 HGB zu beachtenden handelsrechtlichen Vorschriften berücksichtigt. Sämtliche vom IASB herausgegebenen, zum Zeitpunkt der Aufstellung des vorliegenden Konzernabschlusses geltenden und von der Deutschen Lufthansa AG angewendeten IFRS wurden von der Europäischen Kommission für die Anwendung in der EU übernommen. Der Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG wird in Mio. EUR aufgestellt. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind beibehalten worden. Lediglich im Bereich der Ermittlung des Zinssatzes zur Ermittlung der Altersversorgungsverpflichtungen für in EUR bilanzierende Gesellschaften wurde die Schätzmethode weiterentwickelt. Die Auswirkungen dieser Änderung der Schätzmethode sind im Abschnitt zu den Altersversorgungsverpflichtungen näher erläutert (↗ **Erläuterung 35, S. 209 ff.**). Die ab dem 1. Januar 2022 verpflichtend anzuwendenden Standards, Klarstellungen und Interpretationen hatten keinen beziehungsweise keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

Der Vorstand der Deutschen Lufthansa AG stellte den Konzernabschluss 2022 am 23. Februar 2023 auf und hat ihn damit zur Veröffentlichung freigegeben.

2 Unternehmensfortführung (Going Concern)

Die Geschäftstätigkeit der Gesellschaften der Lufthansa Group war zu Beginn des Geschäftsjahres 2022 noch erheblich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie belastet, insbesondere durch die Ausbreitung der Omikron-Variante. Im weiteren Verlauf des Jahres zeigte sich jedoch aufgrund steigender Immunitätsquoten, milderer Krankheitsverläufe und damit einhergehender Lockerungen von coronabedingten Regularien ein signifikanter Anstieg der Nachfrage nach Flugreisen. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen konnten die Umsätze im Vergleich zum Vorjahreszeitraum signifikant gesteigert werden. Gleichzeitig waren deutliche Kostensteigerungen vor allem im Zusammenhang mit dem starken Anstieg des Treibstoffpreises infolge des Kriegs in der Ukraine zu verzeichnen. Aufgrund der hohen Inflationsraten ergaben sich durch tarifliche Vereinbarungen zudem Kostensteigerungen bei den Personalaufwendungen.

Bis auf das Segment Catering konnten alle Segmente ihr Adjusted EBIT verbessern. Das Frachtgeschäft, welches erneut ein Rekordergebnis erzielte, sowie das Segment Technik trugen maßgeblich zum Adjusted EBIT in Höhe von 1,5 Mrd. EUR bei. Das Adjusted EBIT im Passagiergeschäft war trotz signifikanter Verbesserung im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Verluste während der ersten Jahreshälfte noch negativ. Im Segment Catering war der Vorjahreswert durch staatliche Unterstützungsleistungen aus dem US CARES Act beeinflusst.

Das stark gestiegene Geschäftsvolumen führte im Berichtszeitraum zu einem deutlich positiven Operativen Cashflow, insbesondere aus der Ergebnisentwicklung und aufgrund gestiegener Zuflüsse aus Ticketverkäufen.

Die im Jahr 2020 in Deutschland, der Schweiz, Österreich, Belgien und den USA vereinbarten Stabilisierungsmaßnahmen konnten im abgelaufenen Geschäftsjahr beendet werden.

Der deutsche Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) hat im dritten Quartal seine verbliebenen Aktien der Deutschen Lufthansa AG auf dem Wege eines beschleunigten Bookbuilding-Verfahrens an verschiedene Investor:innen veräußert. Zuletzt hielt der WSF noch rund 6,2 % am Grundkapital des Unternehmens (74,4 Mio. Aktien). Die ursprüngliche Aktienbeteiligung von 20 % am Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG hatte der WSF im Sommer 2020 für 306 Mio. EUR erworben. Mit dem Verkauf endeten auch sämtliche noch verbliebenen Auflagen aus den Stabilisierungsmaßnahmen des WSF.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden die staatlich garantierten Kredite in Belgien, Österreich, der Schweiz und den USA vollständig getilgt und gekündigt. Hiermit entfielen in Belgien, Österreich und der Schweiz auch die sonstigen Auflagen – insbesondere das sogenannte Ringfencing – die mit den staatlichen Unterstützungsmaßnahmen verbunden waren.

Zum 31. Dezember 2022 betrug die zentral der Deutschen Lufthansa AG zur Verfügung stehende Liquidität 7,1 Mrd. EUR. Daneben belaufen sich die dezentralen Bank- und Kassenbestände auf 1,2 Mrd. EUR. Weiterhin steht zum Bilanzstichtag die im Jahr 2022 neu vereinbarte revolvierende freie Kreditlinie in Höhe von 2,1 Mrd. EUR zur Verfügung. Insgesamt beläuft sich die verfügbare Liquidität der Lufthansa Group damit auf 10,4 Mrd. EUR.

Die aus dem Ukraine-Krieg resultierenden Unsicherheiten etwa im Hinblick auf drohende Einschränkungen in der Energieversorgung und mögliche weitergehende Auswirkungen auf die internationalen wirtschaftlichen Verflechtungen stellen ein Risiko für die weitere Entwicklung des Geschäfts dar. Die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2023 und darüber hinaus wird durch das Ausmaß der wirtschaftlichen Auswirkungen des Ukraine-Kriegs und den weiteren Verlauf der weltweiten Reisebeschränkungen durch die Corona-Pandemie maßgeblich beeinflusst werden. Vor allem stark gestiegene Preise für Energie, insbesondere für Rohöl beziehungsweise Kerosin, wirken sich zwangsläufig direkt auf die Lufthansa Group aus. Weitere wesentliche Risikofaktoren bestehen in der Bewältigung operativer Probleme bedingt durch Personalengpässe in der Flugverkehrsbranche und in den potenziellen Auswirkungen der inflationären Preissteigerungen und Lieferkettenprobleme auf die weitere Wirtschaftsentwicklung.

Intern wurden die Restrukturierungsmaßnahmen weiter vorangebracht. So wurden Freiwilligenprogramme für das Cockpit-, Kabinen- und Bodenpersonal der Deutschen Lufthansa AG umgesetzt sowie defizitäre Geschäftsbetriebe im Bereich Technik geschlossen, verkauft und verkleinert.

In den aktuellen Unternehmensplanungen wird für das Jahr 2023 ein deutlicher Anstieg des Adjusted EBIT prognostiziert. Die potenziellen Auswirkungen des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine, die Preisentwicklungen sowohl auf den Absatz- als auch auf den Beschaffungsmärkten sowie das zukünftige Reiseverhalten der Kund:innen nach Wegfall jeglicher Reisebeschränkungen, vor allem im Bereich des Geschäftsreiseverkehrs stellen jedoch Unsicherheitsfaktoren für die weitere Ergebnisentwicklung dar, ohne allerdings die Fortführungsprognose in Frage zu stellen. Mittelfristig bestätigt die Unternehmensleitung die Rentabilitätsziele und geht wieder von einem profitablen Wachstumspfad aus.

Unter Berücksichtigung der geplanten Geschäftsentwicklung, die für 2023 und 2024 von einer durchschnittlich angebotenen Kapazität von 85 % bis 90 % beziehungsweise annähernd 100 % des Niveaus von 2019 ausgeht, sowie der daraus resultierenden Liquiditätsplanung und weiterer potenzieller Finanzierungsmaßnahmen sieht der Vorstand der Gesellschaft die Liquidität des Konzerns auch vor dem Hintergrund der bestehenden Unsicherheiten über den weiteren Geschäftsverlauf für die nächsten 18 Monate als gesichert an. Auch Unsicherheiten, welche im Zusammenhang mit der öffentlichen und politischen Klimaschutzdiskussion bestehen, gefährden nach Auffassung des Managements diese Einschätzung nicht. Der Konzernabschluss wurde entsprechend unter den Bewertungsprämissen der Unternehmensfortführung (Going Concern) aufgestellt.

3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

ERSTMALS IM GESCHÄFTSJAHR ANZUWENDENDE INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS) UND INTERPRETATIONEN (IFRIC) SOWIE ÄNDERUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

T061 IFRS-VERLAUTBARUNG (MIT ANWENDUNGSPFLICHT AB GESCHÄFTSJAHR 2022)

Änderungen an IFRS 3, Verweis auf das Rahmenkonzept
Änderungen an IAS 16, Erzielung von Erlösen, bevor sich ein Vermögenswert in seinem betriebsbereiten Zustand befindet
Änderung an IAS 37, Belastende Verträge – Kosten für die Erfüllung eines Vertrages
Jährliches Verbesserungsverfahren (2018 – 2020), Änderungen an IFRS 1, IFRS 9 und IAS 41

Änderungen an IAS 37, Belastende Verträge – Kosten für die Erfüllung eines Vertrages. Im Mai 2020 hat das IASB Änderungen an IAS 37, Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen, Belastende Verträge – Kosten für die Erfüllung eines Vertrages, veröffentlicht, um zu konkretisieren, dass zu den Erfüllungskosten eines Vertrags alle direkt zurechenbaren Kosten gehören. Diese umfassen die zusätzlich für die Erfüllung des Vertrags entstehenden Kosten wie zum Beispiel direkte Lohn- und Materialkosten und eine Einbeziehung anderer Kosten, die direkt der Vertragserfüllung zuzurechnen sind. Allgemeine Verwaltungskosten stehen in keinem direkten Zusammenhang mit dem Vertrag und fallen somit nicht unter die Vertragserfüllungskosten, es sei denn, eine Weiterbelastung an die Kund:innen ist im Vertrag ausdrücklich vorgesehen.

Die ab dem 1. Januar 2022 verpflichtend anzuwendenden Standards, Klarstellungen und Interpretationen hatten keinen beziehungsweise keinen wesentlichen Einfluss auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage oder auf das Ergebnis je Aktie.

VERÖFFENTLICHTE, ABER NOCH NICHT VERPFLICHTEND ANZUWENDENDE INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS (IFRS) UND INTERPRETATIONEN (IFRIC) SOWIE ÄNDERUNGEN VON STANDARDS UND INTERPRETATIONEN

Folgende Standards und Änderungen zu Standards wurden bereits von der Europäischen Union übernommen, sind aber verpflichtend erst für Jahresabschlüsse nach dem 31. Dezember 2022 anzuwenden:

T062 IFRS-VERLAUTBARUNG (VON EU ÜBERNOMMEN)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderungen an IAS 1 und IFRS Practice Statement 2: Angabe der Rechnungslegungsmethoden	01.01.2023
Änderungen an IAS 8, Definition rechnungslegungsbezogener Schätzungen	01.01.2023
Änderungen an IAS 12, Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen	01.01.2023
Änderung an IFRS 17, Vergleichsinformationen bei „Erstanwendung von IFRS 17 und IFRS 9“	01.01.2023
IFRS 17, Versicherungsverträge	01.01.2023

Änderungen an IAS 12, Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einer einzigen Transaktion entstehen. Im Mai 2021 veröffentlichte das IASB Änderungen an IAS 12, die festlegen, wie ein Unternehmen Ertragsteuern einschließlich latenter Steuern bilanziert. Unter bestimmten Umständen sind Unternehmen von der Erfassung latenter Steuern befreit, wenn sie Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zum ersten Mal erfassen (Erstanwendungsausnahme beziehungsweise Initial Recognition Exemption). Bislang bestand eine gewisse Unsicherheit darüber, ob die Befreiung für Transaktionen im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen (wenn ein Leasingnehmer zu Beginn des Leasingverhältnisses einen Vermögenswert und eine Verbindlichkeit ansetzt) und Rückbauverpflichtungen (wenn ein Unternehmen eine Verbindlichkeit ansetzt und die Rückbaukosten in die Kosten des Vermögenswerts einbezieht) Anwendung findet. Durch die Änderungen wird klargestellt, dass diese Befreiung nicht gilt und dass Unternehmen latente Steuern auf solche Transaktionen erfassen müssen. Dies wird durch die neu eingefügte Textziffer IAS 12.22A geregelt. Die Änderung gilt für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen, wobei eine vorzeitige Anwendung zulässig ist. Die Lufthansa Group erwartet keine wesentlichen Auswirkungen aufgrund dieser Änderungen.

Die Lufthansa Group erwartet auch aus den übrigen bereits indossierten, aber noch nicht angewendeten Änderungen keine wesentlichen Auswirkungen auf ihren Konzernabschluss.

Das IASB hat die folgenden Änderungen von Standards verabschiedet, die für das Geschäftsjahr 2022 noch nicht verpflichtend anzuwenden sind:

T063 IFRS-VERLAUTBARUNG (BISHER NOCH KEIN EU-ENDORSEMENT ERFOLGT)

	Anwendungspflicht für Geschäftsjahre beginnend am oder nach
Änderung an IFRS 16, Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-lease-back-Transaktion	01.01.2024
Änderungen an IAS 1, Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig	01.01.2024

Änderungen an IFRS 16, Leasingverbindlichkeit in einer Sale-and-lease-back-Transaktion. Im September 2022 hat das IASB Änderungen an IFRS 16 veröffentlicht. Nach der Änderung hat der Verkäufer/Leasingnehmer am Veräußerungstag eine Leasingverpflichtung aus der Lease-back-Verpflichtung nach IFRS 16 zu erfassen, auch wenn alle Zahlungen für das Leasingverhältnis variabel sind und nicht von einem Index oder einer Rate abhängen. Bei der Folgebewertung gilt, dass kein Gewinn oder Verlust realisiert wird, soweit dieser das zurückbehaltene Nutzungsrecht betrifft. Die Folgebewertung des Nutzungsrechts aus der Lease-back-Verpflichtung richtet sich nach den allgemeinen Regelungen des IFRS 16.29-35. Die Änderungen gelten für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2024 beginnen, und sind rückwirkend anzuwenden.

Änderungen an IAS 1, Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig. Im Oktober 2022 hat das IASB Änderungen des IAS 1, Darstellung des Abschlusses, veröffentlicht, um die Vorschriften für die Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig zu präzisieren. Die Änderungen stellen klar, dass Verbindlichkeiten als langfristig zu klassifizieren sind, wenn das berichtende Unternehmen am Berichtsstichtag das Recht hat, die Erfüllung der Verbindlichkeiten um mindestens zwölf Monate aufzuschieben. Die Beurteilung dieses Rechts richtet sich nach den Verhältnissen am Ende der Berichtsperiode, sodass zukünftig zu erfüllende Vertragsbedingungen nicht zu berücksichtigen sind. Die Änderungen gelten für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2024 beginnen, und sind rückwirkend anzuwenden.

Die genannten neuen oder geänderten IFRS-Verlautbarungen haben nach gegenwärtiger Einschätzung keine beziehungsweise keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Die Lufthansa Group hat keine der genannten neuen oder geänderten Vorschriften freiwillig vorzeitig angewendet. Die Anwendung der genannten Standards und Interpretationen erfolgt bei unterjährigen Erstanwendungszeitpunkten grundsätzlich zum 1. Januar des folgenden Geschäftsjahres. Voraussetzung ist die Verabschiedung dieser Regelungen durch die EU.

ZUSAMMENFASSUNG DER WESENTLICHEN BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen wenden für die Erstellung ihrer Jahresabschlüsse einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze an.

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

Neben der allgemeinen Beurteilung der Fähigkeit zur Unternehmensfortführung spielen für spezifische Ermessensentscheidungen und Schätzungen in der Bilanzierung auch die krisenbedingten Unsicherheiten eine große Rolle. Vor allem der Ukraine-Krieg und dessen politische und wirtschaftliche Folgen stellen ein wesentliches Risiko für die Entwicklung der Weltwirtschaft, die weitere Erholung der gesamten Luftfahrtindustrie und der Lufthansa Group dar. So ist es von wesentlicher Bedeutung, wie lange der Russland-Ukraine-Konflikt Auswirkungen auf die Gesamtwirtschaft und die Kosten für Energie, insbesondere für Kerosin, haben wird. Zusätzliche Unsicherheiten bestehen weiterhin im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie. Basis für die wesentlichen Schätzungsannahmen bildeten dabei die Liquiditäts- und Ergebnisplanungen des Konzerns (↗ **Erläuterung 2, S. 169 f.**). Kritische Bilanzierungsbereiche, die durch die bestehenden Unsicherheiten bezüglich der zuvor genannten Krisen besonders stark betroffen sein können, sind:

- Die Werthaltigkeit der Firmenwerte (↗ **Erläuterung 17, S. 194 ff.**) und Beteiligungen (↗ **Erläuterung 23, S.202 ff.**), die in hohem Maße vom Erreichen der geplanten Ergebnisse abhängen.

- Die Werthaltigkeit der Flugzeuge (↗ **Erläuterung 19, S. 197 f.**), die insbesondere durch den profitablen Betrieb der Flotte bestimmt wird.

- Bei reparierfähigen Ersatzteilen (↗ **Erläuterung 20, S. 198**) und dem Vorratsvermögen (↗ **Erläuterung 26, S. 204 f.**) sind hinsichtlich der Bewertung Annahmen darüber notwendig, ob sich trotz der Geschäftserholung im laufenden Jahr zukünftig Überkapazitäten durch die Reduktion von bestimmten Flottenmustern beziehungsweise durch eine mögliche schwächere Geschäftstätigkeit im Bereich MRO ergeben.

- Aufgrund der zuvor beschriebenen krisenbedingten Unsicherheiten wurden zur Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern (↗ **Erläuterung 15, S. 191 ff.**), insbesondere auf die entstandenen Verlustvorträge, Überlegungen über längerfristige Nutzungsmöglichkeiten angestellt.

— Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (↗ **Erläuterung 28, S. 205 f.**) unterlagen aufgrund der pandemischen Sondersituation sowie aufgrund der schlechteren wirtschaftlichen Rahmenbedingungen infolge des Russland-Ukraine-Kriegs weiterhin einer erhöhten Unsicherheit bei der Beurteilung des Risikos von Zahlungsausfällen. Hier mussten Einschätzungen über die voraussichtlichen zukünftigen Zahlungsausfälle getroffen werden. Etablierte Kreditwürdigkeitseinschätzungen aus Geschäftsjahren vor der Corona-Pandemie sind hierfür nur bedingt verwendbar.

— Bei der Bilanzierung von Verpflichtungen aus Kundenbindungsprogrammen sowie aus noch nicht genutzten Flugdokumenten (↗ **Erläuterung 40, S. 226 f.**) ergaben sich erhöhte Unsicherheiten bezüglich des zu erwartenden Einlöse- beziehungsweise Nutzungsverhaltens der Kund:innen, was auch davon abhängen wird, wann Flugreisen weltweit ohne Restriktionen wieder möglich sein werden. Diese Einschätzungen spielen bei der Bewertung von Meilenguthaben und der Schätzung des voraussichtlichen Verfalls von Meilen und Tickets eine Rolle.

Die zuvor genannten Bilanzierungsbereiche könnten auch von Nachfragerückgängen bei Flugreisen oder höheren Kosten aufgrund klimabezogener Aspekte betroffen sein. Insbesondere bestehen Unsicherheiten darüber, inwieweit regulatorische Bestrebungen im Zusammenhang mit der Klimaschutzdiskussion zu höheren Kosten in der Lufthansa Group führen werden. Der aktuelle Schwerpunkt im Rahmen der öffentlichen Debatte betrifft den Ausstoß von CO_2. Die Lufthansa Group plant ihre Netto-CO_2-Emmissionen bis 2030 im Vergleich zu 2019 zu halbieren sowie bis 2050 netto-CO_2-neutral zu sein. Hierfür wurden in der Unternehmensplanung zusätzliche Kosten, unter anderem für den Emissionshandel und Sustainable Aviation Fuel, berücksichtigt und damit bei der Anwendung von IAS 36 sowie in die Werthaltigkeitsüberlegungen zu aktivierten latenten Steuern einbezogen. Weitere zentrale Elemente im Zuge der geplanten CO_2-Reduzierung sind die geplante Flottenmodernisierung sowie die Möglichkeiten CO_2-Kompensationen im Buchungsprozess mit zu erwerben. Klimabezogene Anhaltspunkte für eine wesentliche Änderung der voraussichtlichen Nutzungsdauer für Flugzeuge und Reservetriebwerke sieht die Lufthansa Group nach aktueller Einschätzung nicht. Die Debatte über den Einfluss der Luftfahrt auf den Klimawandel könnte jedoch die langfristige Nachfrage nach Flugreisen und damit die geplanten Umsatzerlöse negativ beeinflussen. Mangels belastbarer Indikatoren wurde hierfür in der Unternehmensplanung keine explizite Annahme getroffen. Für den mittel- und langfristigen Zeitraum wurde im Zusammenhang mit Werthaltigkeitsüberprüfungen allerdings das vom Branchenverband IATA (Prognose bis 2035; Stand Dezember 2022) unterstellte weitere Marktwachstum nicht berücksichtigt, sondern lediglich auf Inflationseffekte abgestellt.

Als grundlegendes Bewertungskonzept wird im Konzernabschluss das Anschaffungskostenprinzip angewendet. Dort, wo die IFRS andere Bewertungskonzepte vorschreiben, werden diese verwendet; in den folgenden Ausführungen zur Bewertung von Aktiv- und Passivposten wird hierauf gesondert hingewiesen.

Änderungen der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgrund von überarbeiteten und neuen Standards erfolgen rückwirkend, sofern für einen Standard keine abweichende Regelung vorgesehen ist. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Vorjahres und die Eröffnungsbilanz dieser Vergleichsperiode werden so angepasst, als wären die neuen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden schon immer angewendet worden.

Ertrags- und Aufwandsrealisierung
Umsatzerlöse beziehungsweise sonstige betriebliche Erträge werden mit Erbringung der Leistung realisiert.

Passagiertransport und Nebenleistungen
Die Lufthansa Group verkauft Flugtickets und damit verbundene Nebenleistungen im Wesentlichen über Agenten, ihre eigenen Internetseiten oder andere Fluggesellschaften im Rahmen des Interlining. Die Zahlungen werden von der Lufthansa Group über Kreditkarten-Abrechnungsunternehmen, Agenten oder andere Fluggesellschaften im Regelfall vor der entsprechenden Leistungserbringung vereinnahmt. Forderungen aus der Veräußerung von Flugtickets und Nebenleistungen sind ausschließlich Beträge, die von Kreditkarten-Abrechnungsunternehmen, Agenten oder anderen Fluggesellschaften zu zahlen sind.

Die Lufthansa Group erfasst zunächst alle Ticketverkäufe als Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, die gemäß IFRS 15 als Vertragsverbindlichkeiten ausgewiesen werden. Aufgrund von Tarifbedingungen ist je nach gewähltem Tarif eine Bandbreite von Erstattungsmöglichkeiten für noch nicht erbrachte Leistungen für die Vertragsverbindlichkeit vorgesehen. Die Verbindlichkeiten beinhalten sowohl die abgegrenzten Einnahmen für zukünftige Flüge und Nebenleistungen, die bei dem jeweiligen Ausflug als Umsatz realisiert werden, als auch die Verbindlichkeiten aus Prämienmeilen, die der Kundschaft bei dem jeweiligen Ausflug gutgeschrieben werden. Die Lufthansa Group allokiert den Transaktionspreis auf alle in einem Flugticket identifizierten Leistungsverpflichtungen auf Basis der Einzelveräußerungspreise. Die Einzelveräußerungspreise für Flugsegmente werden anhand der IATA-Regularien bestimmt, die eine Aufteilung des zu entrichtenden Gesamtpreises auf die einzelnen Flugsegmente durch die sogenannte Prorate-Wertermittlung vorsehen. Die so ermittelten Beträge entsprechen der Definition des relativen Einzelveräußerungspreises im Sinne des IFRS 15. Die Einzelveräußerungspreise für Nebenleistungen, die nicht im Flugtarif enthalten sind, sind direkt beobachtbare Preise im Sinne des IFRS 15. Durchschnittlich dauert es 2,2 Monate, bis ein Flugkupon realisiert werden kann. Im Zusammenhang mit den Flugbeschränkungen und -ausfällen während der Corona-Pandemie wurden erweiterte Stornierungs- und Umbuchungsmöglichkeiten eingeräumt.

Die Lufthansa Group reduziert die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und realisiert Umsatzerlöse für jedes Flugsegment (einschließlich der damit verbundenen Nebenleistungen) zum Zeitpunkt des entsprechenden Ausflugs. Für Flugscheine, die mehr als ein Flugsegment beinhalten, hat die Lufthansa Group jedes Flugsegment als eine gesondert abgrenzbare Leistungsverpflichtung identifiziert, da jedes Flugsegment eigenständig und im Vertragskontext abgrenzbar ist.

Beim Interlining wird der Fluggast für ein (oder mehrere) Flugsegment(e) von einer anderen Fluggesellschaft befördert. Für diese Flugsegmente erfolgt ein Umsatzausweis nur in Höhe der von der befördernden Fluggesellschaft gezahlten Provisionen, da die Lufthansa Group in Bezug auf diese Leistungsverpflichtungen lediglich als Agentin auftritt. Werden von anderen Fluggesellschaften verkaufte Tickets ganz oder teilweise durch die Lufthansa Group ausgeflogen, weist die Lufthansa Group die von den anderen Fluggesellschaften anteilig im Rahmen des Prorate-Verfahrens gutgeschriebenen Ticketerlöse abzüglich der von der ausstellenden Gesellschaft einbehaltenen Provision als Umsatz aus.

Die Lufthansa Group erwartet grundsätzlich nicht, dass sie Anspruch auf einen Betrag aus der Nichtinanspruchnahme von Flugdokumenten haben wird (oder dieser Anspruch wesentlich ist), und antizipiert aus diesem Grund den möglichen Nichtausflug eines Segments nicht. Vielmehr wird der erwartete Betrag aus der unterbliebenen Nutzung von Flugdokumenten als Umsatz nur dann erfasst, wenn die Wahrscheinlichkeit, dass die Passagiere (nach Portfolien) ihre restlichen Rechte ausüben, gering ist, spätestens, wenn der Verfall der Flugdokumente sicher und bekannt ist.

Nach IFRS 15 hat die Erfolgsrealisierung des Meilenverfalls analog zu dem Verlauf der Umsätze aus den nicht verfallenden Leistungsverpflichtungen zu erfolgen. Dementsprechend wird daher ein Zeitraum der Umsatzrealisierung von drei Jahren angenommen und der Umsatz aus voraussichtlich verfallenden Meilen grundsätzlich linear über diesen Zeitraum vereinnahmt. Aufgrund der Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den Flugreiseverkehr haben sich die die Auflösung bestimmenden Parameter verändert, da sich zum einen die Flugmöglichkeiten reduziert haben und zum anderen ein geändertes Einlöseverhalten der Kund:innen festzustellen war. Die durchschnittlichen prozentualen Rückgänge der Einlösevolumina wurden als Indikator für die Anpassung des ratierlichen Auflösungsvolumens zugrunde gelegt.

Die Umsatzerlöse für Prämienmeilen werden zum Zeitpunkt beziehungsweise über den Zeitraum der Übertragung der mit den Prämienmeilen gekauften Güter und Dienstleistungen realisiert.

Logistik
Lufthansa Cargo vermarktet die Frachtkapazitäten der Passagierflugzeuge von Lufthansa German Airlines, Austrian Airlines, Eurowings und Brussels Airlines und betreibt eine Flotte aus Frachtflugzeugen. Neben den Erlösen für Standardfrachtdienstleistungen generiert Lufthansa Cargo einen Teil der Umsätze mit Nebenerlösen, die eng mit der Frachtleistung zusammenhängen.

Im Luftfrachtgeschäft hat die Lufthansa Group die gesamte Frachtleistung als eine eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtung identifiziert. Den Vertragspartner:innen fließt der Nutzen aus der Beförderungsleistung mit jeder Beförderungsstrecke zu, die durch die Fluggesellschaft abgeschlossen wird. In diesem Fall erlangt der Kunde die Verfügungsgewalt über den Output des Unternehmens, während der Carrier seine Leistung erbringt. Die entsprechenden Frachterlöse werden daher beim Ausflug jeder einzelnen Frachtstrecke in Höhe der Prorate-Werte realisiert.

Lufthansa Cargo erhält die Gegenleistung für ihre Leistungserbringung üblicherweise nach Durchführung der Beförderung.

Technik
Als eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtungen wurden im Geschäftsfeld Technik im Wesentlichen die Erbringung von Wartungs- sowie Flugzeug- und Triebwerksüberholungsdienstleistungen identifiziert, welche zeitraumbezogen realisiert werden, da üblicherweise die Voraussetzung des IFRS 15.35 (b) erfüllt ist. Bei diesen Leistungsverpflichtungen wird einerseits der Anteil der erbrachten Leistungen im Verhältnis zum Gesamtvolumen des Kundenauftrags, andererseits der Gewinn des gesamten Auftrags geschätzt, sodass hier eine inputorientierte Fortschrittsmessung erfolgt. Infolgedessen kommt es zum Ausweis von Vertragsvermögenswerten und auch von Vertragsverbindlichkeiten.

Der Zugriff auf den Ersatzteil- und Gerätepool von Lufthansa Technik stellt eine weitere wesentliche Leistungsverpflichtung dar, welche in Abhängigkeit vom vereinbarten Vertragsmodell entweder zeitraum- oder zeitpunktbezogen realisiert wird.

Teilweise ist es bei den Verträgen im Bereich Technik erforderlich, eigenständig abgrenzbare Dienstleistungen nicht als jeweils einzelne Leistungsverpflichtungen, sondern als eine Reihe gemäß IFRS 15.22 (b) zu bilanzieren. Außerdem beinhaltet ein Teil der Verträge Bereitschaftsverpflichtungen, welche zu einer zeitraumbezogenen Umsatzrealisierung führen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn die Vergütung in Form einer Pauschale je Flugstunde vereinbart ist. Für derartige Verträge erfolgt die Fortschrittsmessung überwiegend auf Basis der

den Vertragspartner:innen monatlich in Rechnung gestellten Beträge. Die Erlöse aus Versorgungsverträgen werden grundsätzlich unter Berücksichtigung der in den jährlich aktualisierten Businessplänen ausgewiesenen Marge realisiert.

Ein wesentlicher Anteil der Verträge im Geschäftsfeld Technik hat mehrjährige Laufzeiten und beinhaltet daher Preisanpassungsklauseln, welche jedoch erst dann zu einer Berücksichtigung im Transaktionspreis führen, wenn das Ereignis, das die Preisanpassung auslöst (zum Beispiel Lohnsteigerung), eingetreten ist.

Catering
Die LSG Group bietet vor allem Produkte und Dienstleistungen rund um den Bordservice an. Zum Bordservice gehören Catering, Bordverkauf und die damit verbundene Logistik.

In Bezug auf die Umsatzerlöse ist das Airline-Catering das Hauptgeschäft der LSG Group. Unter Berücksichtigung des Geschäftsmodells und der Wertschöpfungskette wurden beim Airline-Catering im Wesentlichen die Zubereitung von Mahlzeiten sowie die mit dem Catering verbundene Logistik als eigenständig abgrenzbare Leistungsverpflichtungen identifiziert. Die Erfüllung der Leistungsverpflichtung Zubereitung von Mahlzeiten erfolgt in der Regel zum Zeitpunkt der Lieferung der Mahlzeiten an den Vertragspartner. Die Leistungsverpflichtung Catering-Logistik wird über den Zeitraum zwischen dem Transport der Mahlzeiten zum Flughafen und der Entsorgung der Abfälle erfüllt, je nachdem, welche Dienstleistungen beauftragt wurden. Für die zeitraumbezogenen Leistungsverpflichtungen erfolgt die Fortschrittsmessung outputbasiert im Sinne des IFRS 15.B15 in Verbindung mit IFRS 15.B16.

Die Abrechnung und die Zahlung im Bereich Catering erfolgen im Wesentlichen ein bis zwei Monate nach der Erfüllung der Leistungsverpflichtungen. Daher ergeben sich Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, aber keine wesentlichen Vertragsverbindlichkeiten beziehungsweise Vertragsvermögenswerte aus den Catering-Verträgen.

Bei der Bestimmung des Transaktionspreises sind im Catering-Geschäft variable Gegenleistungen (beispielsweise Volumenrabatte) zu berücksichtigen. Die Mehrheit der variablen Gegenleistungen wird mit der Erwartungsmethode auf der Basis von historischen Werten sowie aktuellen Entwicklungen geschätzt. Die LSG Group aktualisiert am Ende jeder Berichtsperiode den geschätzten Transaktionspreis und bilanziert die sich daraus ergebenden Änderungen gemäß IFRS 15.87-90.

Weiterführende Angaben zu den Erlösen der Lufthansa Group aus Verträgen mit Kunden finden sich in den ↗ **Erläuterungen 4 und 5, S. 185 f.**

Betriebliche Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung beziehungsweise zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam. Rückstellungen für Gewährleistungen werden grundsätzlich zum Zeitpunkt der Realisierung der entsprechenden Umsatzerlöse gebildet beziehungsweise, bei belastenden Verträgen, zum Zeitpunkt der Feststellung.

Zinserträge und -aufwendungen werden periodengerecht erfasst. Dividenden aus Beteiligungen, die nicht at equity bewertet sind, werden mit Entstehen des Rechtsanspruchs vereinnahmt.

Erstkonsolidierung und Firmenwerte
Die Erstkonsolidierung von Konzernunternehmen wird nach der Erwerbsmethode vorgenommen. Dabei werden die nach den Vorschriften des IFRS 3 identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten des erworbenen Unternehmens mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet und den Kosten des Erwerbs gegenübergestellt (Kaufpreisallokation). Die nicht erworbenen Anteile an den beizulegenden Zeitwerten von Vermögenswerten und Schulden werden unter den nicht beherrschenden Anteilen ausgewiesen. Die mit dem Unternehmenserwerb im Zusammenhang stehenden Anschaffungsnebenkosten werden als Aufwand in den Perioden erfasst, in denen sie anfallen.

Soweit der Kaufpreis den Wert des erworbenen Eigenkapitals übersteigt, wird ein Firmenwert aktiviert. Übersteigt der erworbene Wert des Eigenkapitals den Kaufpreis des Erwerbers, so wird der Differenzbetrag sofort erfolgswirksam vereinnahmt.

Differenzbeträge aus nach Übernahme der Kontrolle erworbenen nicht beherrschenden Anteilen werden direkt gegen das Eigenkapital verrechnet.

Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern jährlich auf Wertminderung geprüft. Die vorzunehmenden Werthaltigkeitstests für Firmenwerte werden mittels anerkannter Discounted Cashflow-Methoden durchgeführt. Dabei werden die zukünftig zu erwartenden Cashflows aus der jüngsten Managementplanung zugrunde gelegt, mit langfristigen Umsatzwachstumsraten sowie Annahmen über die Margenentwicklung fortgeschrieben und mit den Kapitalkosten der Unternehmenseinheit abgezinst. Getestet wird auf der Ebene der „zahlungsmittelgenerierenden Einheit“ (CGU). Zu einzelnen für die Werthaltigkeitstests im Geschäftsjahr 2022 verwendeten Prämissen ↗ **Erläuterung 17, S. 194 ff.**

Darüber hinaus wird zusätzlich ein Werthaltigkeitstest während des Jahres durchgeführt, wenn aufgrund eingetretener Ereignisse der Verdacht besteht, dass der Wert nachhaltig gesunken sein könnte.

Bei einem einmal abgeschriebenen Geschäfts- oder Firmenwert erfolgt keine Zuschreibung in den Folgeperioden.

Abweichend von den beschriebenen Grundsätzen werden Konzernunternehmen, deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Lufthansa Group unwesentlich ist, nicht konsolidiert, sondern zu Anschaffungskosten abzüglich etwaiger Wertminderungen im Konzernabschluss erfasst.

Währungsumrechnung und Konsolidierungsmethoden
Die Jahresabschlüsse der ausländischen Konzerngesellschaften werden in der jeweiligen funktionalen Währung aufgestellt und vor der Konsolidierung in Euro umgerechnet. Ihre funktionale Währung ist überwiegend die jeweilige Landeswährung, in Einzelfällen weicht die funktionale Währung von der Landeswährung ab. Vermögenswerte und Schulden werden mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag, die Gewinn- und Verlustrechnungen mit den Jahresdurchschnittskursen umgerechnet. Sich ergebende Umrechnungsdifferenzen werden ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst und erst bei Verlust der Kontrolle beziehungsweise Abgang der Beteiligung erfolgswirksam gebucht.

Geschäftswerte, die bei ausländischen Tochtergesellschaften aus der Kapitalkonsolidierung vor 2005 entstanden sind, werden zu historischen Anschaffungswerten abzüglich der bis Ende 2004 aufgelaufenen Abschreibungen fortgeführt. Nach 2005 entstandene Firmenwerte werden in der funktionalen Währung des erworbenen Unternehmens bilanziert und mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag umgerechnet.

Transaktionsdifferenzen werden dagegen erfolgswirksam erfasst. Sie entstehen in den Abschlüssen der konsolidierten Gesellschaften aus der Bewertung von Vermögenswerten und Verpflichtungen, die auf eine andere als die funktionale Währung der Gesellschaft lauten. Kursdifferenzen hieraus sind in den Umsatzerlösen (Kursgewinne und -verluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen (übrige Kursgewinne) beziehungsweise sonstigen betrieblichen Aufwendungen (übrige Kursverluste) enthalten.

Umrechnungsdifferenzen bei Posten, bei denen die Änderungen ihres beizulegenden Zeitwerts im Eigenkapital berücksichtigt werden, werden ebenfalls erfolgsneutral erfasst.

Die wichtigsten im Konzernabschluss verwendeten Wechselkurse haben sich in Relation zum Euro wie folgt entwickelt:

T064 WECHSELKURSE

	2022		2021	
	Bilanzkurs	**GuV-Durchschnittskurs**	Bilanzkurs	GuV-Durchschnittskurs
AUD	0,63473	0,66173	0,64092	0,63492
CAD	0,69098	0,73282	0,69143	0,67397
CHF	1,01454	0,99708	0,96657	0,92129
CNY	0,13442	0,14131	0,13867	0,13066
GBP	1,12979	1,17302	1,19191	1,16459
HKD	0,12005	0,12161	0,11331	0,10855
INR	0,01130	0,01213	0,01187	0,01145
JPY	0,00704	0,00727	0,00767	0,00769
KRW	0,00074	0,00073	0,00074	0,00074
NOK	0,09495	0,09915	0,10035	0,09823
PLN	0,21378	0,21324	0,21789	0,21818
SEK	0,08973	0,09404	0,09759	0,09854
USD	0,93611	0,95271	0,88378	0,84368

Für eine konsolidierte Gesellschaft in Argentinien wurden die Vorschriften des IAS 29, Rechnungslegung in Hochinflationsländern, angewendet. Gewinne und Verluste aus der Inflationsanpassung der Buchwerte nicht monetärer Vermögenswerte sowie Schulden und der Gewinn- und Verlustpositionen waren nicht wesentlich und wurden im sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst.

Im Rahmen der Konsolidierung werden die Auswirkungen konzerninterner Geschäftsvorfälle vollständig eliminiert. Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den konsolidierten Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet, konzerninterne Rückstellungen ergebniswirksam aufgelöst. Zwischengewinne und -verluste im Anlage- und Vorratsvermögen – im Wesentlichen im Zusammenhang mit internen Weiterveräußerungen von Fluggerät und Wartungsereignissen – werden eliminiert. Konzerninterne Erträge werden mit den korrespondierenden Aufwendungen verrechnet. Auf temporäre Unterschiede aus der Konsolidierung werden die nach IAS 12 erforderlichen Steuerabgrenzungen vorgenommen.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte (außer Geschäfts- oder Firmenwerte)
Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten, selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte, aus denen der Lufthansa Group wahrscheinlich ein künftiger Nutzen zufließt und die verlässlich bewertet werden können, werden mit ihren

Herstellungskosten aktiviert und jeweils über eine geschätzte Nutzungsdauer planmäßig linear abgeschrieben. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten.

Immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer (im Wesentlichen Marken und erworbene handelbare Start- und Landerechte) werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern wie Firmenwerte einem regelmäßigen jährlichen Werthaltigkeitstest unterzogen.

Sachanlagen
Materielle Vermögenswerte, die im Geschäftsbetrieb länger als ein Jahr genutzt werden, sind mit ihren Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten. Fremdkapitalkosten, die in engem Zusammenhang mit der Finanzierung des Kaufs oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts stehen, werden ebenfalls aktiviert.

Wesentliche Komponenten einer Sachanlage, die unterschiedliche Nutzungsdauern haben, werden separat bilanziert und abgeschrieben. Bei Verkehrsflugzeugen werden dabei Einbauten von Sitzen und Inflight-Entertainment-Systemen separiert. Fallen Kosten im Zusammenhang mit regelmäßig durchgeführten umfangreichen Wartungsarbeiten (zum Beispiel der Generalüberholung von Flugzeugen und großen Triebwerksüberholungen) an, so werden die zugehörigen Kosten als separate Komponente aktiviert, sofern diese die Ansatzkriterien erfüllen. Die Nutzungsdauern und Restbuchwerte der Vermögenswerte werden regelmäßig überprüft und falls erforderlich an den erwarteten Verlauf angepasst.

Folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern und Restbuchwerte werden zugrunde gelegt:

T065 NUTZUNGSDAUERN FÜR SACHANLAGEN

Sachanlagen	Nutzungsdauer
Gebäude	45 Jahre
Neue Verkehrsflugzeuge und Reservetriebwerke	20 Jahre auf einen Restbuchwert von 5 %
Separierbare Flugzeugbestandteile	4 bis 6 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	8 bis 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 20 Jahre

Bauten und Einbauten auf fremden Grundstücken werden entsprechend der Laufzeit der Mietverträge beziehungsweise einer niedrigeren Nutzungsdauer abgeschrieben.

Gebraucht erworbene Vermögenswerte werden über die erwartete Restnutzungsdauer abgeschrieben.

Wenn Sachanlagen verkauft oder verschrottet werden, wird der Gewinn beziehungsweise Verlust als Differenz zwischen dem Nettoverkaufserlös und dem Restbuchwert unter den sonstigen betrieblichen Erträgen beziehungsweise Aufwendungen erfasst.

Neben den Werthaltigkeitsprüfungen (Impairmenttests) von Firmenwerten, Slots und Marken werden auch Werthaltigkeitsprüfungen bei einzelnen Sachanlagevermögenswerten und immateriellen Vermögenswerten durchgeführt, wenn sie nicht mehr für eine zukünftige Nutzung vorgesehen sind, sei es aufgrund von Beschädigungen, Stilllegung oder Verkauf. In diesem Fall werden diese Vermögenswerte einzeln gemäß dem jeweils anzuwendenden Standard bewertet (Vollabschreibung/Schrottwert oder Verkaufserlös abzüglich Veräußerungskosten). Die niedrigste Ebene für die Zusammenfassung von Vermögenswerten zu einer CGU ist bei Cateringleistungen eine Produktionsstätte, sofern ihr eigenständige Produktlinien oder Kunden(gruppen) zugeordnet werden können. Soweit Verkehrsflugzeuge zum Einsatz in der Gesamtflotte der Lufthansa Group zur Verfügung stehen und keine unmittelbare Veräußerungsabsicht besteht, werden diese für Werthaltigkeitsprüfungen mit den Vermögenswerten der jeweiligen operierenden Einheit zusammengefasst. Die kleinste separierbare CGU im Passagiergeschäft ist dabei der operative Flugbetrieb der Airlines (zum Beispiel Lufthansa German Airlines, SWISS etc.), im Bereich Technik aufgrund der Verbundeffekte zwischen den MRO-Geschäftsfeldern der gesamte Technik-Betrieb.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
Die Lufthansa Group überprüft immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen auf Wertminderung, wenn Ereignisse oder veränderte Umstände darauf hindeuten, dass der Buchwert eines Vermögenswerts möglicherweise nicht wiedererlangt werden kann. Sie werden über die planmäßige Abschreibung hinaus dann zusätzlich zum Bilanzstichtag außerplanmäßig abgeschrieben, wenn der „erzielbare Betrag“ des Vermögenswerts, sofern diesem unabhängige Zahlungsströme zugeordnet werden können, unter den Buchwert gesunken ist. Der „erzielbare Betrag“ wird als der jeweils höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten beziehungsweise dem Barwert des erwarteten Nettomittelzuflusses aus der fortgeführten Nutzung des Vermögenswerts (Nutzungswert) ermittelt.

Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen oder, im Fall von Flugzeugen, aus allgemeinen externen Informationen zu aktuellen Marktpreisen abgeleitet.

Ist eine Prognose eines erwarteten Mittelzuflusses für einen einzelnen Vermögenswert nicht möglich, so wird der Mittelzufluss für die nächste größere Gruppe von Vermögenswerten geschätzt, mit einem risikoäquivalenten Zinssatz diskontiert und der erzielbare Betrag proportional zu den Buchwerten der einzelnen Vermögenswerte auf diese verteilt.

Entfällt der Grund für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung wieder ganz oder teilweise in den Folgeperioden, wird eine entsprechende Wertaufholung bis maximal zur Höhe der fortgeführten Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten vorgenommen.

Reparaturfähige Flugzeugersatzteile
Erstausstattungen von Ersatzteilen für Fluggeräte, die durch Reparatur wiederverwendet werden können, sind als reparaturfähige Umlaufteile dem Bereich der langfristigen Vermögenswerte zuzuordnen.

Die reparaturfähigen Ersatzteile entfallen im Konzern überwiegend auf das Geschäftsfeld MRO. Sie werden im Rahmen von Kundenaufträgen sowie für konzerninterne Zwecke fortwährend ausgetauscht und repariert und dienen dabei als Vorhaltebestand langfristig dem Geschäftszweck. Eine bewertungsrelevante Unterteilung unterscheidet im Wesentlichen einerseits Austauschkomponenten für Flugzeuge („Poolmaterial“), die im Kundenauftrag ständig zur Verfügung gestellt werden und mit ihren Anschaffungs-/Herstellungskosten abzüglich einer planmäßigen Abschreibung bewertet werden, andererseits Ersatzteile, die im Rahmen von Überholungsarbeiten fortwährend ausgetauscht und repariert werden („Non-Poolmaterial“) und einer Bewertung zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert unterliegen. Ausgangsbasis für die fortentwickelten Buchwerte sind jeweils die gleitenden Durchschnittspreise der Materialien. Das Poolmaterial unterliegt einer an der voraussichtlichen Nutzungsdauer der zugrunde liegenden Flugzeugmuster orientierten Abschreibung zwischen 5 und 20 Jahren. Die Wertberichtigungen des Non-Poolmaterials berücksichtigen die voraussichtliche zukünftige Gängigkeit. Der gesamte Werteverzehr wird innerhalb des Materialaufwands erfasst, da dies das Geschäftsmodell am besten widerspiegelt.

Leasingverhältnisse
Die Lufthansa Group als Leasingnehmerin mietet bestimmte Vermögenswerte, insbesondere Immobilien und Flugzeuge. Im Bereich Immobilien wird im Wesentlichen Flughafeninfrastruktur angemietet, unter anderem Hangars, Abstell- und Abfertigungsflächen sowie Lounges und Büros. Außerdem werden weitere Bürogebäude und Produktions- und Lagerflächen angemietet. Darüber hinaus werden Flugzeuge und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattung im Konzern auf Basis von Mietverträgen genutzt. Sofern diese Verträge Zahlungen für Nichtleasingkomponenten beinhalten, werden diese bei der Bilanzierung des Nutzungsrechts nicht berücksichtigt. Gemäß IFRS 16 beurteilt die Lufthansa Group bei Vertragsbeginn, ob der Vertrag ein Leasingverhältnis beinhaltet. Ein Leasingverhältnis stellt eine Vereinbarung dar, die dazu berechtigt, die Nutzung eines identifizierten Vermögenswerts gegen Zahlung eines Entgelts für einen bestimmten Zeitraum zu kontrollieren.

Nutzungsrechte werden zu Anschaffungskosten abzüglich aller kumulierten Abschreibungen und aller kumulierten Wertminderungsaufwendungen bewertet und um jede Neubewertung der Leasingverbindlichkeiten berichtigt. Die Kosten von Nutzungsrechten beinhalten die erfassten Leasingverbindlichkeiten, die entstandenen anfänglichen direkten Kosten sowie die bei oder vor der Bereitstellung geleisteten Leasingzahlungen abzüglich etwaiger erhaltener Leasinganreize.

Die Lufthansa Group hat von dem Wahlrecht Gebrauch gemacht, immaterielle Vermögenswerte vom Anwendungsbereich des IFRS 16 auszunehmen. Zahlungen aufgrund von Leasingvereinbarungen mit einer Laufzeit von nicht mehr als zwölf Monaten sowie Leasingvereinbarungen, bei denen der dem Leasingvertrag zugrunde liegende Vermögenswert von geringem Wert ist, werden linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst. In Verträgen, die neben Leasingkomponenten auch Nichtleasingkomponenten enthalten, wird grundsätzlich eine Trennung vorgenommen.

Nutzungsrechte werden planmäßig linear über den kürzeren der beiden Zeiträume aus Laufzeit des Leasingverhältnisses und erwarteter Nutzungsdauer des Nutzungsrechts abgeschrieben. Die Laufzeit eines Leasingverhältnisses umfasst die unkündbare Grundlaufzeit sowie Zeiträume aus einer Verlängerungsoption, sofern es hinreichend sicher ist, dass der Leasingnehmer diese Option ausüben wird, beziehungsweise Zeiträume aus einer Kündigungsoption, sofern hinreichend sicher ist, dass der Leasingnehmer diese Option nicht ausüben wird.

Wenn das Eigentum an dem Leasinggegenstand am Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses auf die Lufthansa Group übergeht oder in den Kosten die Ausübung einer Kaufoption berücksichtigt ist, wird das Nutzungsrecht planmäßig linear über die erwartete Nutzungsdauer des Leasinggegenstands abgeschrieben.

Die Überprüfung von Nutzungsrechten auf Wertminderungen erfolgt entsprechend der oben beschriebenen Vorgehensweise für abschreibbare immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

Am Bereitstellungsdatum erfasst die Lufthansa Group die **Leasingverbindlichkeiten** zum Barwert der über die Laufzeit des Leasingverhältnisses zu leistenden Leasingzahlungen. Die Leasingzahlungen beinhalten feste Zahlungen abzüglich etwaiger zu erhaltender Leasinganreize, variable Leasingzahlungen, die an einen Index oder (Zins-)Satz gekoppelt sind, und Beträge, die voraussichtlich im Rahmen von Restwertgarantien entrichtet werden müssen. Die Leasingzahlungen umfassen ferner den Ausübungspreis einer Kaufoption oder Strafzahlungen für eine vorzeitige Kündigung, wenn die Ausübung der Kauf- oder Kündigungsoption durch den Leasingnehmer als hinreichend sicher gilt.

Die Lufthansa Group hat mehrere Leasingverträge abgeschlossen, die Verlängerungs- und Kündigungsoptionen enthalten, insbesondere bei Immobilien. Sie trifft bei der Beurteilung, ob hinreichende Sicherheit besteht, dass die Option zur Verlängerung beziehungsweise zur Kündigung des Leasingverhältnisses ausgeübt oder nicht ausgeübt wird, Ermessensentscheidungen. Bei der Bestimmung der Vertragslaufzeiten werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungsoptionen oder zur Nichtausübung von Kündigungsoptionen bieten. Nach dem Bereitstellungsdatum bestimmt die Lufthansa Group die Laufzeit des Leasingverhältnisses erneut, wenn ein signifikantes Ereignis oder eine Änderung von Umständen eintritt.

Variable Leasingzahlungen, die nicht an einen Index oder Referenzzins gekoppelt sind, werden in der Periode aufwandswirksam erfasst, in der das Ereignis oder die Bedingung eingetreten ist, das oder die diese Zahlung auslöst.

Leasingzahlungen werden regelmäßig mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz abgezinst. Zur Ermittlung des Grenzfremdkapitalzinssatzes werden Referenzzinssätze aus laufzeitadäquaten risikolosen Zinssätzen in wesentlichen Ländern beziehungsweise Währungen herangezogen. Die jeweiligen Referenzzinssätze werden um eine Kreditrisikoprämie erhöht.

Tritt die Lufthansa Group als Leasinggeberin auf, so klassifiziert sie die Leasingverhältnisse als Operating Leasing oder Finanzierungsleasing. Ein Leasingverhältnis wird als Finanzierungsleasing eingestuft, wenn es im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundenen Risiken und Chancen überträgt. Ist dies nicht der Fall, wird ein Leasingverhältnis als Operating Leasing eingestuft.

Als Leasinggeberin bei einem Operating Leasing weist die Lufthansa Group das Leasingobjekt als Vermögenswert zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Sachanlagen aus. Die in der Periode vereinnahmten Leasingraten werden unter den sonstigen betrieblichen Erträgen gezeigt. Die Lufthansa Group vermietet einige ihrer Immobilien und Triebwerke. Finanzierungsleasings existieren derzeit nicht bei der Lufthansa Group.

Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen
Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen werden zum Erwerbszeitpunkt zu Anschaffungskosten aktiviert.

In den Folgeperioden werden die Buchwerte jährlich um die auf die Lufthansa Group entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmens erhöht beziehungsweise vermindert. Auf die erstmalige Bewertung eines in dem Beteiligungsansatz enthaltenen Unterschiedsbetrags zwischen den Anschaffungskosten der Beteiligung und dem anteiligen Eigenkapital der Gesellschaft werden die für die Vollkonsolidierung geltenden Grundsätze der Kaufpreisallokation entsprechend angewendet. Ein Werthaltigkeitstest wird in Folgeperioden nur durchgeführt, sofern ein Hinweis auf eine mögliche Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegt.

Finanzinstrumente
Finanzielle Vermögenswerte werden in der Lufthansa Group nach IFRS 9 in die Kategorien „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, „zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung (GuV)“, „erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit und ohne Recycling)“ sowie in „Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung“ eingeteilt.

Die Kategorie **„zu fortgeführten Anschaffungskosten“** besteht aus finanziellen Vermögenswerten, die Fremdkapitalinstrumente darstellen und deren Geschäftsmodell darin besteht, bis zur Endfälligkeit gehalten zu werden. Daneben weisen diese Instrumente festgelegte Zahlungsmodalitäten auf und stehen im Einklang mit dem Zahlungsstromkriterium, also der vertraglichen Vereinnahmung von Zins und Tilgung. Bei der Lufthansa Group fallen unter diese Position insbesondere Forderungen und Ausleihungen sowie Kassen- und Bankbestände. Je nach Restlaufzeit werden sie als langfristige beziehungsweise kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

In die Kategorie **„zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“** fallen Fremdkapitalinstrumente, deren Geschäftsmodell weder im Halten noch im Verkaufen liegt, oder solche, die die Zahlungsstrombedingung nicht erfüllen. Dies ist bei der Lufthansa Group in der Regel nicht der Fall. Daneben sind Eigenkapitalinstrumente grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen, sodass bei der Lufthansa Group in der Regel Aktien und Beteiligungen, die Finanzinstrumente darstellen, in dieser Kategorie erfasst werden. Zusätzlich werden in diese Kategorie vereinzelt Derivate eingeordnet, die die Voraussetzung des Hedge Accounting nicht erfüllen.

Fremdkapitalinstrumente werden als **„erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)“** klassifiziert, wenn das Geschäftsmodell dieser Instrumente sowohl im Halten als auch im Verkaufen liegt und die Zahlungsstrombedingung als erfüllt gilt. Bei der Lufthansa Group trifft dies auf Wertpapiere zu, die Fremdkapitalinstrumente darstellen.

Für Eigenkapitalinstrumente kann ein instrumentenspezifisches Wahlrecht getroffen werden, das jeweilige Instrument als **„erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)“** zu klassifizieren. Dieses Wahlrecht wird bei der Lufthansa Group für einzelne Aktienpositionen ausgeübt.

Die Lufthansa Group schließt zur ökonomischen Sicherung Derivate ab, die der Kategorie **„Derivative Finanzinstrumente als wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung“** zugeordnet werden, falls alle Voraussetzungen für das Hedge Accounting erfüllt sind.

Finanzinstrumente werden am Erfüllungstag, das heißt zum Zeitpunkt des Entstehens beziehungsweise der Übertragung, bilanziert. Finanzielle Vermögenswerte werden dabei zum beizulegenden Zeitwert zuzüglich Kosten der Transaktion aktiviert. Nicht realisierte Gewinne und Verluste werden unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Langfristige unter- beziehungsweise nicht verzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert unter Anwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Folgebewertung des Finanzinstruments richtet sich nach der entsprechenden Klassifizierung, entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode oder zum beizulegenden Zeitwert, erfolgswirksam über die GuV oder erfolgsneutral im Eigenkapital.

In Fremdwährung valutierte Forderungen werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Wertpapiere wird der beizulegende Zeitwert aus dem an einem aktiven Markt notierten Preis ermittelt. Im Fall festverzinslicher Wertpapiere, die nicht notiert sind, wird der beizulegende Zeitwert aus der Differenz zwischen Effektiv- und Marktzinssatz zum Bewertungsstichtag ermittelt.

Bestehen an der Einbringbarkeit von Forderungen Zweifel, werden Wertberichtigungen gebildet und diese Forderungen entsprechend mit dem niedrigeren realisierbaren Betrag angesetzt. Spätere Wertaufholungen (Zuschreibungen) werden erfolgswirksam vorgenommen. Nach IFRS 9 wird bereits bei Zugang einer Forderung ein erwarteter Verlust erfasst, der das Kreditrisiko der Forderung vor dem Eintreten eines Ausfallereignisses berücksichtigt. Ein externes Kreditrisiko liegt für die Lufthansa Group insbesondere im Forderungsportfolio aus Lieferungen und Leistungen vor, für das ein erwarteter Verlust bilanziert wird.

Derivative Finanzinstrumente sind zum beizulegenden Zeitwert auf Basis von veröffentlichten Marktpreisen bewertet. Sofern kein an einem aktiven Markt notierter Preis existiert, wird auf andere geeignete Bewertungsmethoden zurückgegriffen. Geeignete Bewertungsmethoden umfassen alle Faktoren, die unabhängige sachkundige Marktteilnehmer bei der Preisbildung berücksichtigen würden und die anerkannte, gängige ökonomische Modelle zur Preisbildung von Finanzinstrumenten darstellen.

Die Lufthansa Group setzt entsprechend einer konzerninternen Richtlinie derivative Finanzinstrumente zur Sicherung von Zins- und Devisenkursänderungsrisiken sowie zur Absicherung des Treibstoffpreisrisikos ein. Basis ist die vom Vorstand definierte und von einem Ausschuss überwachte Sicherungspolitik. ↗ **Erläuterung 45, S. 235 ff.**

Zur Steuerung des Zinsrisikos werden Zinsswaps und Zins-/Währungsswaps abgeschlossen. Letztere sichern gleichzeitig das Devisenkursänderungsrisiko aus Finanzierungen in Fremdwährungen.

Treibstoffpreissicherungen werden in Form von Bandbreitenoptionen und anderen Sicherungskombinationen primär in Rohöl abgeschlossen. In begrenztem Umfang können darüber hinaus auch Sicherungen in anderen Produkten wie Jet Fuel oder Gasoil abgeschlossen werden.

Sicherungsgeschäfte dienen entweder der Absicherung beizulegender Zeitwerte (Fair Value Hedge) oder der Absicherung künftiger Cashflows (Cashflow Hedge).

Soweit die eingesetzten Finanzinstrumente wirksame Cashflow-Sicherungen im Rahmen einer Sicherungsbeziehung nach den Vorschriften des IFRS 9 sind, haben die Veränderungen des Marktwerts grundsätzlich keine Auswirkungen auf das Periodenergebnis während der Laufzeit des Derivats. Sie werden erfolgsneutral in den entsprechenden Rücklagenpositionen erfasst. Ist der gesicherte Zahlungsstrom eine Investition, wird zum Zeitpunkt des Fälligwerdens des Grundgeschäfts das bis dahin im Eigenkapital erfasste Ergebnis aus dem Sicherungsgeschäft mit den Anschaffungskosten der Investition verrechnet. In allen anderen Fällen wird der im Eigenkapital angesammelte Wert bei Fälligwerden des gesicherten Zahlungsstroms als Gewinn oder Verlust im Periodenergebnis berücksichtigt.

Im Fall des effektiven Teils einer wirksamen Absicherung von beizulegenden Zeitwerten, die als Fair Value Hedge designiert sind, gleichen sich die Marktwertschwankungen des gesicherten Vermögenswerts beziehungsweise der gesicherten Schulden und die des Finanzinstruments in der Gewinn- und Verlustrechnung aus.

Derivate, die die Voraussetzungen des Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ ausgewiesen. Eine Veränderung des beizulegenden Zeitwerts wird dann unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Dies kommt bei der Lufthansa Group in der Regel dann vor, wenn das der Sicherung zugrunde liegende Exposure beziehungsweise Grundgeschäft nicht verlässlich bewertet werden kann oder das Exposure im Laufe der Sicherung vorzeitig weggefallen ist.

Auch „eingebettete Derivate“ sind, soweit eine Trennung vom finanziellen Basiskontrakt nötig, aber nicht möglich ist, gemeinsam mit diesem für Bewertungszwecke als Handelsgeschäfte anzusehen. Marktwertschwankungen wirken sich ebenfalls unmittelbar als Gewinn oder Verlust in der Gewinn- und Verlustrechnung aus. Beide sind der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ zuzurechnen.

Sicherungspolitik der Lufthansa Group, (↗ **Erläuterung 45, S. 235 ff.**) ist es, ausschließlich wirksame Derivate zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Treibstoffpreisrisiken abzuschließen.

Die Erstbewertung von **finanziellen Garantiezusagen** gegenüber Dritten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Finanzgarantien werden im Rahmen der Folgebewertung entweder der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ zugeordnet oder alternativ zum höheren Betrag aus dem ursprünglich angesetzten Betrag abzüglich, soweit zutreffend, der kumulierten, in Übereinstimmung mit IFRS 15 bereits erfolgswirksam erfassten Amortisationen beziehungsweise dem nach IAS 37 ermittelten Wert der vertraglichen Verpflichtung bewertet.

Emissionszertifikate
CO_2-Emissionszertifikate werden als immaterielle Vermögenswerte bilanziert und unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen. Sowohl entgeltlich erworbene als auch frei zugeteilte Rechte werden zu Anschaffungskosten bewertet; eine planmäßige Abschreibung findet nicht statt.

Mit dem im Oktober 2016 bei der International Civil Aviation Organization (ICAO) getroffenen Übereinkommen zum Klimaschutz (CORSIA – Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) sollen ab 2021 wachstumsbedingte CO_2-Emissionen im internationalen Luftverkehr durch Klimaschutzprojekte kompensiert werden. Im Juni 2020 verabschiedete die ICAO eine Resolution, welche festlegt, dass als Vergleichswert zur Bestimmung des relevanten Branchenwachstums im Rahmen der CORSIA-Pilotphase 85 % des CO_2-Ausstoßes des Jahres 2019 herangezogen wird. Ob und in welcher Höhe in den nächsten Jahren Kompensationen unter CORSIA anfallen werden, ist primär von der Geschwindigkeit der Erholung des Luftverkehrs zwischen den an der CORSIA-Pilotphase teilnehmenden Staaten abhängig.

Vertragsvermögenswerte und Forderungen
Vertragsvermögenswerte stellen vertragliche Ansprüche auf den Erhalt von Zahlungen von Kunden dar, bei denen die vertraglichen Leistungsverpflichtungen bereits erfüllt wurden, aber noch kein unbedingter Zahlungsanspruch entstanden ist. Forderungen werden ausgewiesen, wenn der Anspruch auf den Erhalt der Gegenleistung keiner Bedingung mehr unterliegt. Dies geschieht in der Regel, wenn der Konzern vertraglich berechtigt ist, eine Rechnung an den Kunden auszustellen. Die Vertragsvermögenswerte betreffen im Wesentlichen Fertigungs- beziehungsweise Dienstleistungsaufträge für Technik- und EDV-Leistungen. Im Hinblick auf erwartete Zahlungsausfälle erfolgen Wertberichtigungen auf die jeweiligen Bruttobeträge.

Vorräte
Der Posten „Vorräte“ umfasst nicht reparaturfähige Ersatzteile und Vermögenswerte, die im Rahmen der Produktion oder der Erbringung von Dienstleistungen verbraucht werden (Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe), bezogene Waren, unfertige und fertige Erzeugnisse sowie hierauf geleistete Anzahlungen. Der Ansatz erfolgt zu Anschaffungskosten, die auf Basis von Durchschnittspreisen ermittelt werden, oder zu Herstellungskosten. Die Herstellungskosten umfassen alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten einschließlich der nach IAS 23 zu berücksichtigenden Fremdkapitalkosten sowie angemessene Teile der fertigungsbezogenen Gemeinkosten bei Normalproduktivität. Die Bewertung zum Bilanzstichtag erfolgt zum jeweils niedrigeren Betrag aus Anschaffungs-/Herstellungskosten einerseits und Nettoveräußerungswert andererseits. Als Nettoveräußerungswert werden die voraussichtlich erzielbaren Verkaufserlöse abzüglich der geschätzten Kosten bis zur Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten angesetzt. Soweit Indikatoren für zukünftige Nichtgängigkeiten vorliegen, werden entsprechende Wertberichtigungen vorgenommen.

Zum Verkauf stehende Vermögenswerte
Einzelne, ehemals langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten, deren Verkauf innerhalb der nächsten zwölf Monate zu erwarten ist, sind mit dem niedrigeren Betrag aus fortgeschriebenem Buchwert zum Umgliederungszeitpunkt beziehungsweise beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten aktiviert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten wird dabei – soweit vorhanden – aus zuletzt beobachteten Markttransaktionen abgeleitet.

Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen werden nicht mehr planmäßig abgeschrieben und nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligungsunternehmen werden nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert, sobald sie als zur Veräußerung oder zur Ausschüttung gehalten eingestuft wurden. Während der ermittelte Abschreibungsbedarf aus der letztmaligen Bewertung vor Umgliederung unter den außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst wird, werden jegliche Folgebewertungseffekte der ausgewiesenen kurzfristigen Vermögenswerte mit Verkaufsabsicht, beispielsweise aufgrund schwankender Wechselkurse, innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen beziehungsweise Erträge erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente
Die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen den Kassenbestand, erhaltene Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten. Zahlungsmittel-Äquivalente sind kurzfristig liquidierbare Finanzinvestitionen. Sie haben bei Erwerb beziehungsweise zum Anlagezeitpunkt eine maximale Laufzeit von drei Monaten.

Pensionsrückstellungen
Die angesetzte Pensionsrückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen (Defined Benefit Obligation, DBO) am Bilanzstichtag abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Regelungen zur Wertobergrenze eines Überhangs des Planvermögens über die Verpflichtung (Asset Ceiling).

Die DBO wird jährlich von unabhängigen versicherungsmathematischen Sachverständigen nach der in IAS 19 vorgeschriebenen Methode der laufenden Einmalprämien (Projected Unit Credit Method) für leistungsorientierte Altersversorgungspläne berechnet. Der bilanziellen Bewertung der Verpflichtung liegen verschiedene versicherungsmathematische Annahmen zugrunde.

Die Bewertung von Kapitalkontenplänen erfolgt mit dem Marktwert der den individuellen Kapitalkonten zugerechneten Vermögenswerte zum Stichtag, wobei ein individueller Abgleich mit dem Leistungsbarwert der bei Eintritt des Versorgungsfalls zu gewährenden Mindestleistung in Höhe der bereits eingezahlten Beiträge, bewertet unter Berücksichtigung der Prämissen der Leistungspläne, erfolgt. Risikobeiträge, die der Arbeitgeber zur zusätzlichen Absicherung vorzeitiger Versorgungsfälle gewährt, sind im laufenden Dienstzeitaufwand erfasst.

Dabei sind insbesondere Annahmen über den langfristigen Gehalts- und Rententrend sowie die durchschnittliche Lebenserwartung zu treffen. Die Annahmen zum Gehalts- und Rententrend stützen sich auf in der Vergangenheit beobachtete Entwicklungen, berücksichtigen das länderspezifische Zins- und Inflationsniveau sowie die jeweiligen Arbeitsmarktentwicklungen. Die Schätzung der durchschnittlichen Lebenserwartung beruht auf anerkannten biometrischen Rechnungsgrundlagen.

Der für die Abzinsung der jeweiligen künftigen Zahlungsverpflichtungen verwendete Zinssatz basiert auf der Rendite hochwertiger, währungskongruenter Anleihen von Unternehmen und für die EUR-Währungszone auch von staatlichen Schuldnern mit einer vergleichbaren Laufzeit. Für die Bestimmung des Zinssatzes für die EUR Währungszone werden Anleihen mit einem Emissionsvolumen von mindestens 100 Mio. EUR und einem AA-Rating von mindestens einer der Ratingagenturen Moody's Investor Service, Fitch Ratings oder Standard & Poor's Rating Services herangezogen. Die Berücksichtigung von Anleihen öffentlicher Emittenten für die EUR-Währungszone erfolgt in diesem Jahr erstmals zur Verbesserung des Schätzverfahrens, insbesondere im Bereich langer Laufzeiten. Die Auswirkungen der Änderung werden in ↗ **Erläuterung 45, S. 235 ff.**, dargestellt.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die aus der regelmäßig durchzuführenden Anpassung von versicherungsmathematischen Annahmen entstehen, werden unter Berücksichtigung latenter Steuern direkt erfolgsneutral im Eigenkapital in der Periode ihrer Entstehung erfasst. Ebenfalls erfolgsneutral auszuweisen sind Differenzen zwischen dem am Periodenanfang ermittelten Zinsertrag aus Planvermögen auf Basis des auch zur Abzinsung der Pensionsverpflichtungen verwendeten Zinssatzes und dem am Ende der Periode tatsächlich festgestellten Ertrag aus Planvermögen. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste sowie das vom erwarteten Ergebnis abweichende tatsächliche Ergebnis aus dem Planvermögen sind Bestandteil der Neubewertungskomponente (Remeasurement).

Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand und Effekte aus Planabgeltungen werden sofort erfolgswirksam erfasst.

Zahlungen an Versorgungsträger für beitragsorientierte Versorgungszusagen, für die der Versorgungsträger beziehungsweise die leistungsempfangende Person die finanziellen Risiken übernimmt, werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst.

Sonstige Rückstellungen
Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine aus einem vergangenen Ereignis resultierende gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Vermögensabfluss führt, der zum Bilanzstichtag zuverlässig geschätzt werden kann.

Die Rückstellungshöhe wird gemäß bestmöglicher Schätzung festgelegt. Bei der Bewertung von Rückstellungen werden Erfahrungswerte aus der Vergangenheit, aktuelle Kosten- und Preisinformationen sowie Einschätzungen interner und externer Sachverständiger genutzt.

Das Management analysiert regelmäßig die aktuellen Informationen zu Rechtsrisiken und bildet Rückstellungen für wahrscheinliche Verpflichtungen. Diese Rückstellungen decken die geschätzten Zahlungen an die Kläger, die Gerichts- und Verfahrenskosten, die Kosten für Rechtsanwält:innen sowie eventuelle Vergleichskosten ab. Für die Beurteilung werden interne und externe Rechtsanwält:innen hinzugezogen. Im Rahmen der Entscheidung über die Notwendigkeit einer Rückstellung für Prozesse berücksichtigt das Management die Wahrscheinlichkeit eines ungünstigen Ausgangs und die Möglichkeit, die Höhe der Verpflichtung ausreichend verlässlich zu schätzen. Die Erhebung einer Klage, die formale Geltendmachung eines Anspruchs gegen den Konzern oder die Angabe eines Rechtsstreits im Anhang bedeuten nicht automatisch, dass eine Rückstellung für das betreffende Risiko gebildet wurde. Durch das

Urteil in einem Gerichtsverfahren, durch behördliche Entscheidungen oder durch einen Vergleich können dem Konzern Aufwendungen entstehen, für die bisher mangels verlässlicher Ermittelbarkeit bilanziell nicht vorgesorgt wurde oder die über die hierfür gebildete Rückstellung und die Versicherungsdeckung hinausgehen.

Rückstellungen für Restrukturierungen und Abfindungen werden nur dann erfasst, wenn der Konzern eine faktische Verpflichtung hat. Diese liegt im Fall von Restrukturierungen vor, wenn ein formaler Restrukturierungsplan besteht, der den betroffenen Geschäftsbereich beziehungsweise den betroffenen Teil eines Geschäftsbereichs, den Standort und die Anzahl der betroffenen Mitarbeitenden, die detaillierte Schätzung der damit verbundenen Kosten und den Zeitplan enthält. Zusätzlich müssen den betroffenen Mitarbeitenden die Eckpunkte des Plans mitgeteilt worden sein. Die Rückstellungen für Restrukturierung beinhalten nur die den Restrukturierungsmaßnahmen direkt zuordenbaren Aufwendungen, die notwendig für die Restrukturierung sind und nicht mit dem zukünftigen operativen Geschäft in Verbindung stehen. Dies sind zum Beispiel Aufwendungen für Abfindungszahlungen an Mitarbeitende.

Rückstellungen für drohende Verluste aus bestehenden Verträgen werden auf Basis der erwarteten zukünftigen direkt zurechenbaren Kosten und Erträge sowie eventueller Möglichkeiten zur vorzeitigen Beendigung der betroffenen Vertragsverhältnisse gebildet.

Rückstellungen für Verpflichtungen, die voraussichtlich nicht bereits im Folgejahr zu einer Vermögensbelastung führen, werden in Höhe des Barwerts des erwarteten Vermögensabflusses unter Berücksichtigung absehbarer Preissteigerungen gebildet.

Der Wertansatz der Rückstellungen wird zu jedem Bilanzstichtag überprüft. Rückstellungen in Fremdwährung sind zum Stichtagskurs umgerechnet.

Konnte keine Rückstellung gebildet werden, weil eines der genannten Kriterien nicht erfüllt war, sind die entsprechenden Verpflichtungen unter den Eventualschulden ausgewiesen beziehungsweise erläutert.

Verbindlichkeiten
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten werden zunächst zu ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert entspricht näherungsweise dem Buchwert.

In den Folgeperioden erfolgt die Bewertung zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode.

In Fremdwährung valutierte Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs bewertet.

Für Verpflichtungen aus Aktienprogrammen wird eine nach IFRS 2 für aktienbasierte Vergütungen mit Barausgleich vorgeschriebene Bewertung zu beizulegenden Zeitwerten durchgeführt. Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts erfolgt mit Hilfe der finanzmathematischen Methode der Monte-Carlo-Simulation.

Die Verbindlichkeit wird auf Basis des so ermittelten beizulegenden Zeitwerts unter Berücksichtigung der noch verbleibenden Programmlaufzeit passiviert und Wertänderungen im Personalaufwand erfolgswirksam erfasst.

Einzelheiten der in das Modell eingeflossenen Prämissen und der Ausgestaltung der Aktienprogramme finden sich in ↗ **Erläuterung 39, S. 222 ff.**

Vertragsverbindlichkeiten
Eine Vertragsverbindlichkeit ist eine Verpflichtung des Konzerns gegenüber einem:r Kunde:in, Güter zu liefern oder Dienstleistungen zu erbringen, für die der:die Kunde:in bereits Leistungen, zum Beispiel in Form von Anzahlungen, erbracht hat. Vertragsverbindlichkeiten werden als Erlöse erfasst, sobald der Konzern seine vertraglichen Verpflichtungen erfüllt. Vertragsverbindlichkeiten im Konzern betreffen die Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, nicht eingelösten Meilen aus Kundenbindungsprogrammen, Fertigungsaufträgen sowie sonstige Vertragsverbindlichkeiten.

Verkaufte Flugdokumente werden bis zu ihrer Ausnutzung als **Verpflichtung aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten** passiviert. Kupons, die voraussichtlich nicht mehr abgeflogen werden, werden in Höhe ihres geschätzten Werts ratierlich erfolgswirksam als Erlöse aus den Verkehrsleistungen vereinnahmt. Die Schätzung stützt sich dabei auf statistische Vergangenheitsdaten. Aufgrund der Corona-Pandemie und des damit einhergehenden erhöhten Bestands an Tickets für ausgefallene und umbuchbare Flüge wurden die Parameter für die Realisierung von verfallenden Flugkupons aus der Vergangenheit entsprechend den derzeitigen Einschätzungen angepasst.

Mit dem Ziel der dauerhaften **Kundenbindung** setzt die Lufthansa Group verschiedene Meilenbonusprogramme ein. Teilnehmende des Miles & More-Programms, welches das bedeutendste Meilenbonusprogramm innerhalb der Lufthansa Group darstellt, können Bonusmeilen sowohl auf Flügen der Fluggesellschaften der Lufthansa Group als auch bei einer Vielzahl von Kooperationspartnern (darunter andere Airlines, Hotels, weltweit operierende Mietwagenunternehmen, Finanz- und Versicherungsinstitute, Telekommunikationsunternehmen, Unternehmen des Einzelhandels, Automobilclubs etc.) ansammeln und auch einlösen. Entsprechend den vertraglichen Teilnahmebedingungen verfallen Meilen drei Jahre nach Gewährung, soweit sie nicht durch einen Vielfliegerstatus oder Kreditkartennutzung geschützt sind.

Für die Bewertung der Prämienansprüche, die auf Flügen von Fluggesellschaften der Lufthansa Group angesammelt werden, wird ein beobachtetes Ausnutzungsverhalten der Vergangenheit zugrunde gelegt. Meilen, die voraussichtlich für Flüge mit Fluggesellschaften der Lufthansa Group eingesetzt werden, werden anhand der durchschnittlichen Preise der Prämienflüge beziehungsweise Upgrades und der durchschnittlich eingesetzten Meilen bewertet. Der Preis wird dabei auf Basis des gewichteten Ausnutzungsverhaltens in verschiedenen geografischen Regionen und Buchungsklassen ermittelt. Weiterhin erfolgt eine Korrektur aufgrund geringerer Flexibilität von Prämienflügen und den bei normalen Flügen gewährten Prämienmeilen. Meilen, die voraussichtlich für andere Prämien eingesetzt werden, werden mit dem durchschnittlichen Preis dieser Prämien zu den durchschnittlich eingesetzten Meilen bewertet. Die Preise für die Zugangsbewertung werden jährlich neu ermittelt und auf alle Zugänge des Jahres angewendet. Die Meilenverbräuche werden mit dem Durchschnittssatz des Meilenbestands zum Jahresbeginn (gleich dem des Vorjahres) bewertet.

Die Bewertung der Prämienansprüche, die bei anderen Kooperationspartnern angesammelt werden, erfolgt zu den Beträgen, die von diesen Kooperationspartnern gezahlt werden, im Verhältnis zu den angesammelten durchschnittlich eingesetzten Meilen.

Die Berechnung des rechtlichen und wirtschaftlichen Verfalls wird auf Basis der beobachteten Quoten der Vorjahre berechnet und um gegebenenfalls einen Zu- oder Abschlag aufgrund von Trendbeobachtungen oder zukünftigen wertbegründenden Aspekten im Programm ergänzt.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert erfasst, wenn hinreichende Sicherheit darüber besteht, dass die Zuwendung erlangt wird und der Konzern alle damit verbundenen Bedingungen einhält. Unter Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zum Beispiel Ertragszuschüsse oder die Sozialversicherungszuschüsse zum Kurzarbeitergeld erfasst. Ist Kurzarbeitergeld eine persönliche Leistung für die beschäftigte Person, sind die entsprechenden Zahlungen durchlaufende Posten. Ein weiteres Beispiel sind unterverzinsliche öffentliche Darlehen, für die der Zinsvorteil über die Laufzeit ratierlich verteilt wird.

Zuwendungen der öffentlichen Hand für den Erwerb von Sachanlagevermögen werden in den sonstigen Verbindlichkeiten als passivische Abgrenzungsposten berücksichtigt und linear über die geschätzte Nutzungsdauer des entsprechenden Vermögenswerts ertragswirksam in den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. Zuwendungen von nichtmonetären Vermögenswerten werden erst dann erfolgswirksam bilanziert, wenn die notwendigen Anspruchsvoraussetzungen erfüllt sind. Bis dahin sind die entsprechenden Beträge ebenfalls unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten zu zeigen.

Steuerforderungen/-verbindlichkeiten

Für in ihrer Höhe und/oder der Wahrscheinlichkeit ihres Eintretens nach nicht sichere Ansprüche oder Verpflichtungen gegenüber den jeweiligen Finanzbehörden werden Steuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten auf Basis der besten Schätzung oder des Erwartungswerts gebildet. Auf in diesem Zusammenhang bestehende Eventualverbindlichkeiten oder -forderungen wird bei Bedarf gesondert eingegangen.

Latente Steuerposten

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 für temporäre Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen den Steuerbilanzen der Einzelgesellschaften und dem Konzernabschluss gebildet. Steuerliche Verlustvorträge, die wahrscheinlich zukünftig genutzt werden können, werden in Höhe des latenten Steueranspruchs aktiviert. Zur Beurteilung der Frage, ob latente Steueransprüche nutzbar, das heißt werthaltig sind, wird auf die Ergebnisplanungen der Gesellschaften sowie konkret umsetzbare Steuerstrategien zurückgegriffen. Der für die Wahrscheinlichkeitsbeurteilung betrachtete Planungszeitraum bestimmt sich nach den Umständen bei der jeweiligen Konzerngesellschaft und beträgt im Regelfall zwischen drei und fünf Jahren, soweit keine überzeugenden Nachweise für eine etwaige längere Nutzung über den generellen Horizont der offiziellen Konzernplanung hinaus vorliegen. Weitere Aspekte bei der Beurteilung sind die Ursache von Verlusten, das Vorhandensein einer Verlusthistorie sowie die Umsicht bei der Berücksichtigung zukünftiger Risiken in den jeweiligen Planungen. Im Hinblick auf die schockbedingt hohen Verluste in Deutschland wurden längere Planungszeiträume und eine Abwägung von qualitativen Indikatoren bei der Analyse verwendet. Für Gesellschaften mit einer operativen, nicht schockbedingten Verlusthistorie wurden in der Regel keine latenten Steuern auf Verlustvorträge aktiviert. ↗ **Erläuterung 15, S. 191 ff.**

Tatsächliche Ertragsteuern

Die Lufthansa Group ist in verschiedenen Ländern ertragsteuerpflichtig. Zur Ermittlung der Ertragsteuerschulden sind wesentliche Annahmen erforderlich. Es gibt Geschäftsvorfälle und Berechnungen, deren endgültige Besteuerung während des gewöhnlichen Geschäftsverlaufs nicht abschließend ermittelt werden kann. Die Höhe der Verpflichtungen, die sich aus den zukünftigen Feststellungen erwarteter Steuerprüfungen ergeben können, basiert auf Schätzungen, ob und in welcher Höhe zusätzliche Ertragsteuern fällig werden. Die den Schätzungen zugrunde liegenden Annahmen werden laufend überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dennoch kann es in der Periode der endgültigen Ermittlung der Besteuerung zu abweichenden Steuerzahlungen kommen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

4 Erlöse aus den Verkehrsleistungen

Die Lufthansa Group ordnet die Erlöse in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung den Bereichen Passagier-Airlines, Logistik, Technik, Catering sowie den Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen zu.

Tabelle T066 zeigt eine Aufgliederung der Verkehrserlöse nach den unterschiedlichen Geschäftsmodellen.

Die Steigerung der Verkehrserlöse ergaben sich aus der deutlichen Geschäftserholung in Verbindung mit verbesserten streckenbezogenen Durchschnittserlösen.

In den Verkehrserlösen in Höhe von 25.846 Mio. EUR (Vorjahr: 11.876 Mio. EUR) sind Fracht- und Posterlöse in Höhe von 5.159 Mio. EUR (Vorjahr: 4.254 Mio. EUR) enthalten. Davon entfallen 4.430 Mio. EUR (Vorjahr: 3.644 Mio. EUR) auf das Geschäftsfeld Logistik. Die übrigen Fracht- und Posterlöse in Höhe von 729 Mio. EUR (Vorjahr: 610 Mio. EUR) stammen im Wesentlichen aus der Vermarktung der Frachträume auf Passagierflügen von SWISS und Eurowings.

T066 VERKEHRSERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

	2022							2021						
in Mio. €	**Summe**	Europa[1]	Nord-amerika[1]	Mittel- und Südamerika[1]	Asien und Pazifik[1]	Nahost[1]	Afrika[1]	Summe	Europa[1]	Nord-amerika[1]	Mittel- und Südamerika[1]	Asien und Pazifik[1]	Nahost[1]	Afrika[1]
Passagier-Airlines[2] [3]	21.416	14.765	4.091	487	1.214	447	412	8.232	5.869	1.277	156	538	191	201
Lufthansa German Airlines	11.961							4.241						
SWISS[2]	4.681							1.994						
Austrian Airlines	1.777							669						
Brussels Airlines	1.140							503						
Eurowings[2]	1.857							825						
Logistik	4.430	2.363	484	152	1.299	51	81	3.644	1.823	359	121	1.236	40	65
Summe	**25.846**							**11.876**						

[1] Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.
[2] Angabe der Verkehrserlöse inklusive der Belly-Erlöse; diese werden in der Segmentberichterstattung in der Überleitungsspalte ausgewiesen.
[3] Vorjahreswerte angepasst.

5 Andere Betriebserlöse

Tabelle T067 zeigt eine Aufgliederung der anderen betrieblichen Erlöse nach Kategorien (Arten von Services) und geografischer Verteilung.

T067 ANDERE BETRIEBLICHE ERLÖSE NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

	2022							2021						
in Mio. €	**Summe**	Europa[1]	Nord-amerika[1]	Mittel- und Südamerika[1]	Asien und Pazifik[1]	Nahost[1]	Afrika[1]	Summe	Europa[1]	Nord-amerika[1]	Mittel- und Südamerika[1]	Asien und Pazifik[1]	Nahost[1]	Afrika[1]
Technik	4.004	1.458	1.420	127	719	210	70	3.117	1.307	971	87	536	156	70
Technikleistungen	3.608							2.676						
Sonstige Betriebserlöse	396							441						
Catering	1.903	265	1.299	119	146	36	38	1.085	101	791	65	75	21	38
Cateringleistungen	1.577							911						
Erlöse Bordverkauf	207							98						
Sonstige Leistungen	119							76						
Passagier-Airlines	457	382	35	3	25	6	6	296	260	13	1	13	4	6
Logistik	152	84	61	–	1	6	–	124	76	46	–	–3	4	–
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	408	285	38	16	46	16	7	313	198	32	9	52	16	7
EDV-Leistungen	157							158						
Reisemanagement	188							92						
Übrige	63							63						
Summe	**6.924**							**4.935**						

[1] Aufteilung der anderen betrieblichen Erlöse erfolgt nach Ursprungsverkaufsort.

Die Technikleistungen stellen den größten Teil der Außenumsätze des Geschäftsfelds Technik dar. Weitere Umsätze des Geschäftsfelds Technik aus Materialverkäufen, Material- und Triebwerksverleih sowie logistischen Leistungen sind den sonstigen Leistungen zugeordnet.

Die als Cateringleistungen bezeichneten Umsatzerlöse wurden ausschließlich vom Geschäftsfeld Catering erbracht. Insbesondere in den Bereichen Air-Security-Konzepte sowie Transport-/Lagerlogistik werden im Geschäftsfeld Catering außerdem Umsätze erwirtschaftet, die unter den sonstigen Leistungen ausgewiesen werden.

Die anderen Betriebserlöse enthalten auch Erlöse aus Kundenaufträgen, die über einen bestimmten Zeitraum erfüllt werden. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Leistungen im Bereich Technik und IT-Services.

6 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

T068 BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

in Mio. €	2022	2021
Erhöhung/Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	6	–10
Andere aktivierte Eigenleistungen	348	119
	354	**109**

Die anderen aktivierten Eigenleistungen betreffen nahezu ausschließlich Flugzeug- und Triebwerksüberholungen. Die Zunahme beruht auf einer deutlichen Erhöhung der Anzahl der Wartungsereignisse infolge der ausgeweiteten Flottennutzung im Zuge der Erholung des Luftverkehrs.

7 Sonstige betriebliche Erträge

T069 SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2022	2021
Kursgewinne aus Fremdwährungsposten	1.154	396
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	351	210
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	53	108
Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten	38	3
Mieterträge	35	32
Serviceleistungen Konzern	34	32
Schadensersatzleistungen	24	39
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen	21	27
Personalüberlassung	16	18
Subventionen	14	241
Provisionserträge	12	9
Erträge aus der Wertaufholung von Anlagevermögen	4	70
Übrige betriebliche Erträge	437	417
	2.193	**1.602**

Die Kursgewinne aus Fremdwährungsposten (ohne Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Gewinne aus Kursveränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen im Entstehungs- und im Zahlungszeitpunkt sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daneben werden die Erträge aus Kurssicherungsgeschäften hier erfasst. Korrespondierend werden Kursverluste aus diesen Vorgängen unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. ↗ **Erläuterung 11, S. 190.** Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen bei Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Die Auflösungen von Rückstellungen und Abgrenzungen enthalten 98 Mio. EUR aus der Auflösung nicht mehr benötigter Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen. Die übrigen Auflösungen betreffen eine Vielzahl von in Vorjahren gebildeten und nicht vollständig verbrauchten Rückstellungen und Abgrenzungen. Dagegen ist der Aufwand aus in Vorjahren nicht ausreichend gebildeten Rückstellungen der jeweiligen primären Aufwandsart zugeordnet.

Die Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen betreffen vor allem die Segmente Technik und Passagier-Airlines. Entgegen ursprünglichen Erwartungen waren Kundenforderungen einbringlich, für die zum letzten Stichtag Zahlungsausfälle als sehr wahrscheinlich angesehen worden waren.

Die Erträge aus dem Abgang von langfristigen finanziellen Vermögenswerten entfielen im Wesentlichen auf die Abgangsergebnisse aus der Veräußerung der Lufthansa Technik Shannon Ltd. und der Beijing Lufthansa Center Co. Ltd.

Die Lufthansa Group hat im Jahr 2022 Miet- und Leasingerträge in Höhe von 35 Mio. EUR (Vorjahr: 32 Mio. EUR) erfasst.

Tabelle **T070** stellt die vertraglich vereinbarten Leasingzahlungen dar.

T070 VERTRAGLICH VEREINBARTE LEASINGZAHLUNGEN (LEASINGGEBER)

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
bis 1 Jahr	20	18
mehr als 1 Jahr bis 2 Jahre	14	14
mehr als 2 Jahre bis 3 Jahre	10	11
mehr als 3 Jahre bis 4 Jahre	7	9
mehr als 4 Jahre bis 5 Jahre	6	6
mehr als 5 Jahre	53	56

Innerhalb der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagevermögen entfallen 7 Mio. EUR auf veräußerte Flugzeuge (Vorjahr: 18 Mio. EUR).

Der Rückgang der Erträge aus Subventionen resultiert aus dem Auslaufen der staatlichen Unterstützungsmaßnahmen zur Abmilderung der Auswirkungen der Corona-Pandemie. Im Vorjahr waren in dieser Position insbesondere die in den USA gewährten staatlichen Zuschüsse enthalten.

Die übrigen betrieblichen Erträge enthalten Posten, die sich keiner der bereits genannten Positionen zuordnen lassen.

8 Materialaufwand

T071 MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Betriebsstoffe für Flugzeuge	7.601	2.409
Übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.663	1.615
Bezogene Waren	208	139
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren gesamt	**10.472**	**4.163**
Gebühren	3.730	2.155
Fremdleistungen Technik	1.756	1.181
Charteraufwand	855	409
Borddienstleistungen	702	390
Fremdleistungen EDV	387	305
Flugunregelmäßigkeiten	224	51
Übrige bezogene Leistungen	550	292
Aufwendungen für bezogene Leistungen gesamt	**8.204**	**4.783**
	18.676	**8.946**

Der Anstieg der Materialaufwendungen resultiert aus der deutlichen Zunahme des Geschäftsvolumens sowie aus Preissteigerungen, insbesondere für Kerosin.

Innerhalb der Aufwendungen für übrige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe werden auch die Abschreibungen und Wertberichtigungen auf reparierfähige Ersatzteile ausgewiesen.

Im Geschäftsjahr 2022 fielen hierbei außerplanmäßige Abschreibungen und Wertberichtigungen in Höhe von 78 Mio. EUR (Vorjahr: 48 Mio. EUR) an. Diese betreffen mit 42 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) Materialbestände in Russland, auf welche der Konzern derzeit keinen Zugriff mehr hat.

Zu den Aufwendungen für Flugunregelmäßigkeiten zählen zum Beispiel die Übernachtungs- und Verpflegungsleistungen bei Verspätungen oder Zahlungen für Gepäckbeschädigungen. Direkte Kompensationszahlungen an die Kunden werden gemäß IFRS 15 als Kürzung der Verkehrserlöse erfasst.

Die übrigen bezogenen Leistungen enthalten unter anderem Kosten für den Loungebetrieb und Kosten im Zusammenhang mit dem Meilenprogramm.

9 Personalaufwand

T072 PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2022	2021
Löhne und Gehälter	6.596	5.175
Soziale Abgaben	912	698
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	600	455
	8.108	**6.328**

Der Anstieg der Personalaufwendungen resultiert in Höhe von 724 Mio. EUR aus gesunkenen Erstattungen im Zusammenhang mit Kurzarbeit. Im Jahr 2022 wurden Erstattungen von Sozialversicherungsabgaben und verauslagten Lohnersatzleistungen im Zusammenhang mit Kurzarbeit in Deutschland, Österreich und der Schweiz in Höhe von 141 Mio. EUR (Vorjahr: 865 Mio. EUR) vereinnahmt. Darin sind 39 Mio. EUR (Vorjahr: 340 Mio. EUR) Zuschüsse zu Sozialabgaben und Lohnersatzleistungen enthalten, die als Unterstützungsleistungen zu qualifizieren sind. Des Weiteren sind gestiegene Aufwendungen für Grundvergütungen, das Auslaufen von Krisentarifverträgen und variable Vergütungsbestandteile für die Erhöhung des Personalaufwands ursächlich. Gegenläufig wirken sich die gesunkenen Aufwendungen für Abfindungen (2022: 35 Mio. EUR; Vorjahr: 581 Mio. EUR) sowie die im Jahresdurchschnitt leicht gesunkene Mitarbeiterzahl aus.

Als Aufwendungen für Altersversorgung werden im Wesentlichen Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen ausgewiesen. ↗ **Erläuterung 35, S. 209 ff.**

T073 MITARBEITENDE

	Im Jahres-durchschnitt 2022	Im Jahres-durchschnitt 2021	**Zum 31.12.2022**	Zum 31.12.2021
Bodenpersonal	65.919	65.157	68.016	63.612
Bordpersonal im Einsatz	39.905	41.355	40.248	40.632
Personal	**105.824**	**106.512**	**108.264**	**104.244**
Personal in Ausbildung	1.065	1.131	1.245	1.046
	106.889	**107.643**	**109.509**	**105.290**

Der Jahresdurchschnitt wird unter Berücksichtigung des Zeitpunkts von Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung zeitanteilig berechnet.

10 Abschreibungen

Die Gesamtabschreibungen betrugen 2.478 Mio. EUR (Vorjahr: 2.351 Mio. EUR).

T074 ABSCHREIBUNGEN

in Mio. €	**2022**	2021
Planmäßige Abschreibungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	101	101
Planmäßige Abschreibungen auf Flugzeuge	1.708	1.691
Planmäßige Abschreibungen auf anderes Sachanlagevermögen	467	467
Gesamte planmäßige Abschreibungen	**2.276**	**2.259**
Wertminderung auf Firmenwerte		
Wertminderung auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	156	–
Wertminderung auf Flugzeuge und Reservetriebwerke	21	17
Wertminderung auf anderes Sachanlagevermögen	18	7
Wertminderung auf Nutzungsrechte	2	36
Wertminderung auf Finanzanlagen	3	23
Gesamte Wertminderung	**2**	**9**
	202	**92**
Gesamte Abschreibungen	**2.478**	**2.351**

Die planmäßigen Abschreibungen veränderten sich gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden außerplanmäßige Abschreibungen von insgesamt 202 Mio. EUR vorgenommen. Hiervon betreffen 158 Mio. EUR das Segment Catering, 11 Mio. EUR die Passagier-Airlines, 15 Mio. EUR Technik sowie 18 Mio. EUR die Weiteren Gesellschaften und Konzernfunktionen sowie Anpassungen auf Konzernebene.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen des Segments Catering entfielen auf Firmenwerte, deren Werthaltigkeit aufgrund der strategischen Unternehmensentscheidung, sich kurz bis mittelfristig von den Catering-Aktivitäten zu trennen, sowie auf Basis der Erkenntnisse aus dem laufenden Bieterverfahren hinsichtlich erwartbarer Veräußerungspreise nicht mehr in vollem Umfang nachgewiesen werden konnte (↗ **Erläuterung 17, S. 194 ff.**). Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände betreffen vermarktete selbst erstellte Softwareapplikationen des Geschäftsbereichs IT Services, deren Buchwerte nicht durch die zukünftig erwarteten Erlöse gedeckt sind. Die Position Wertminderungen auf Flugzeuge und Triebwerke enthält Abschreibungen im Segment Technik auf Triebwerke beziehungsweise auf Nutzungsrechte an Triebwerken, die dem Zugriff des Konzerns entzogen sind, in Höhe von 13 Mio. EUR und Wertminderungen aus Kaufpreisanpassungen von 7 Mio. EUR für die sechs auf Ziel veräußerten Airbus A380.

Unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen wurden weitere außerplanmäßige Abwertungen in Höhe von 14 Mio. EUR (Vorjahr: 8 Mio. EUR) erfasst. Diese Wertminderungen betreffen die bereits in die Vermögenswerte zum Verkauf umgegliederten Airbus A 380 und resultieren ebenfalls aus den Kaufpreisanpassungen. Weiterhin belaufen sich die außerplanmäßigen Abschreibungen auf at equity bilanzierte Beteiligungen, die innerhalb des Finanzergebnisses ausgewiesen werden, auf 17 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) und betreffen das russische Gemeinschaftsunternehmen AO Aeromar im Segment Catering.

Im Vorjahr waren außerplanmäßigen Abschreibungen von 92 Mio. EUR zu verzeichnen, die im Wesentlichen auf die Vermögenswerte der zum Verkauf vorgesehenen Gesellschaften Lufthansa Technik Shannon Co. Ltd. und Lufthansa Technik Maintenance International GmbH (28 Mio. EUR), auf Nutzungsrechte für vorzeitig zurückgegebene Flugzeuge in Höhe von 18 Mio. EUR, auf nicht weiter verfolgte IT-Projekte und selbst erstellte Software (17 Mio. EUR) sowie auf sonstige Finanzanlagen und die Vermögenswerte der Sky Chefs Chile SpA. (jeweils 9 Mio. EUR) entfielen.

11 Sonstige betriebliche Aufwendungen

T075 SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2022	2021
Kursverluste aus Fremdwährungsposten	1.041	463
Personalabhängiger Aufwand	778	479
Mieten und Erhaltungsaufwendungen	648	531
Aufwendungen für EDV-Vertriebssysteme	302	156
Verkaufsprovisionen für Agenturen	292	96
Prüfungs-, Beratungs- und Rechtsaufwendungen	276	306
Kreditkartenprovisionen	242	92
Werbung und Verkaufsförderung	232	136
Sonstige Serviceleistungen	183	146
Sonstige Steuern	78	57
Wertberichtigungen auf Forderungen	77	73
Versicherungsaufwendungen für den Flugbetrieb	65	51
Aufwand für Nachrichtenübermittlung	53	53
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	28	56
Übrige betriebliche Aufwendungen	528	520
	4.823	**3.215**

Die Kursverluste aus Fremdwährungsposten (außer Finanzschulden) enthalten im Wesentlichen Verluste aus Kursveränderungen zwischen den Monatsdurchschnittskursen im Entstehungs- und im Zahlungszeitpunkt, Aufwendungen aus der Kurssicherung sowie Kursverluste aus der Bewertung zum Stichtagskurs. ↗ **Erläuterung 7, S. 187 f.** Die Fremdwährungseffekte aus Finanzschulden werden im Rahmen der Nettoergebnisse aus Kurssicherungsbeziehungen von Finanzschulden in den übrigen Finanzposten erfasst.

Die personalabhängigen Aufwendungen enthalten unter anderem Reise- und Schulungskosten für eigene Mitarbeitende sowie Kosten für Fremdpersonal. Der Anstieg ist vor allem durch das im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Geschäftsvolumen bedingt.

In den Mietaufwendungen sind Erhaltungsaufwendungen von Immobilien in Höhe von 163 Mio. EUR (Vorjahr: 141 Mio. EUR) enthalten.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen betreffen mit 72 Mio. EUR (Vorjahr: 68 Mio. EUR) überwiegend vom Zahlungsausfall unmittelbar bedrohte Kundenforderungen. Daneben wurden im Rahmen der Anwendung des Expected Credit Loss-Modells gemäß IFRS 9 Wertberichtigungen in Höhe von 5 Mio. EUR (Vorjahr: 5 Mio. EUR) im Hinblick auf bestehende allgemeine Ausfallrisiken gebildet. Von den Aufwendungen für Wertberichtigungen auf Forderungen betreffen 20 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) außerordentliche Ausfallrisiken im Zusammenhang mit dem Ukraine-Krieg.

Von den Beratungs- und Rechtsaufwendungen betreffen insgesamt 42 Mio. EUR (Vorjahr: 103 Mio. EUR) außerordentliche Rechtskosten sowie Kosten im Zusammenhang mit Unternehmenstransaktionen. Innerhalb der sonstigen übrigen Aufwendungen entfallen 18 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) auf außerordentliche Aufwendungen des Bereichs Technik für Risiken aus dem Ukraine-Krieg.

12 Beteiligungsergebnis

T076 BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Ergebnis aus at equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen	20	–2
Ergebnis aus at equity bewerteten assoziierten Unternehmen	–62	–20
Ergebnis aus at equity bewerteten Finanzanlagen	**–42**	**–22**
Dividenden aus sonstigen Gemeinschaftsunternehmen	12	–
Dividenden aus sonstigen assoziierten Unternehmen	2	–
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	33	29
Aufwendungen aus Verlustübernahme	–34	–22
Dividenden aus übrigen Beteiligungen	28	17
Übriges Beteiligungsergebnis	**41**	**24**
	–1	**2**

Die höheren negativen Ergebnisse aus den at equity bewerteten Unternehmen konnten durch die Zunahme des übrigen Beteiligungsergebnisses kompensiert werden. Ursächlich für den Rückgang des Ergebnisses aus at equity bewerteten Finanzanlagen ist vor allem das negative Ergebnis von 42 Mio. EUR der Aircraft Maintenance and Engineering Corporation in China und die Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts der AO Aeromar in Höhe von 17 Mio. EUR infolge des Russland-Ukraine-Konflikts. Beide Gesellschaften sind assoziierte Unternehmen.

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

13 Zinsergebnis

T077 ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	3	2
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	66	-8
Zinserträge	**69**	**-6**
Zinsaufwand Pensionsverpflichtungen	-83	-78
Zinsaufwand sonstige Rückstellungen	-7	-1
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-398	-356
Zinsaufwendungen	**-488**	**-435**
	-419	**-441**

Das Zinsergebnis umfasst Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9 aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten, die nicht zum beizulegenden Zeitwert über die GuV klassifiziert sind.

Das Zinsergebnis hat sich im Vorjahresvergleich um 22 Mio. EUR verbessert. Dies resultiert im Wesentlichen aus den um 75 Mio. EUR gestiegenen Erträgen aus der Anlage von Finanzmitteln. Gegenläufig wirkten die um 42 Mio. EUR gestiegenen Zinsaufwendungen für am Kapitalmarkt aufgenommene Finanzmittel und die aufgrund des allgemeinen Zinsanstiegs um 11 Mio. EUR erhöhten Aufwendungen für die Aufzinsung von Rückstellungen.

14 Übrige Finanzposten

T078 ÜBRIGE FINANZPOSTEN

in Mio. €	2022	2021
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von gesicherten Grundgeschäften	274	-30
Ergebnis aus Fair Value Hedges – Veränderung der Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten	-234	31
Ineffektiver Teil von Derivaten, die der Sicherung von Cashflows dienen	35	39
Ergebnis aus der Bewertung von Derivaten, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	104	27
Ergebnis aus der Bewertung von Wertpapieren, die als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifiziert wurden	84	95
Kurseffekte aus Finanzschulden	-25	-11
	238	**151**

Die Erhöhung der übrigen Finanzposten resultiert im Wesentlichen aus Erträgen im Rahmen der strategischen Zinssicherung (107 Mio. EUR; Vorjahr: 11 Mio. EUR) in der Position als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifizierte Derivate sowie aus der Bewertung der strategischen Liquiditätsreserve (39 Mio. EUR; Vorjahr: 2 Mio. EUR) in der Position „als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert“ klassifizierte Wertpapiere. Gegenläufig entwickelten sich die Erträge in der zuletzt genannten Position aus der Marktbewertung der emittierten Wandelanleihe (46 Mio. EUR; Vorjahr: 93 Mio. EUR).

15 Ertragsteuern

Im Geschäftsjahr 2022 ist ein Steueraufwand von 246 Mio. EUR (Vorjahr: Steuerertrag von 413 Mio. EUR) angefallen, der sich wie folgt zusammensetzt:

T079 ERTRAGSTEUERN

in Mio. €	2022	2021
Tatsächliche Ertragsteuern	143	112
Latente Steuern	103	-525
	246	**-413**

Die tatsächlichen Ertragsteuern enthalten die Körperschaftsteuer, den Solidaritätszuschlag, die Gewerbesteuer sowie sonstige im Ausland angefallene Ertragsteuern in Höhe von insgesamt 200 Mio. EUR (Vorjahr: 123 Mio. EUR) für das Jahr 2022. Darüber hinaus entfallen auf Vorjahre Steuererträge in Höhe von 55 Mio. EUR (Vorjahr: Steuerertrag von 11 Mio. EUR). Die verwendeten Steuersätze für die Berechnung der latenten Steuern im Ausland betrugen im Geschäftsjahr 2022 unverändert zum Vorjahr 3,5 % bis 35,0 %. Für die Bewertung der latenten Steuern werden die zum Abschlussstichtag gültigen beziehungsweise verabschiedeten relevanten Steuervorschriften herangezogen. Die latenten Steuern enthalten Aufwendungen in Höhe von 277 Mio. EUR (Vorjahr: Aufwand von 424 Mio. EUR) aus temporären Differenzen.

Tabelle T080 zeigt eine Überleitungsrechnung vom erwarteten zum tatsächlich ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird das Ergebnis vor Ertragsteuern mit einem Steuersatz von 25 % (Vorjahr: 25 %) multipliziert. Dieser ergibt sich als durchschnittlicher Schätzwert für den Organkreis der Konzernobergesellschaft und setzt sich aus einem Steuersatz von 15,825 % (Vorjahr: 15,825 %) für Körperschaftsteuer/Solidaritätszuschlag und 9,175 % für Gewerbeertragsteuer (Vorjahr: 9,175 %) zusammen. Bei der Ermittlung des Steuersatzes für die Gewerbeertragsteuer wird berücksichtigt, dass insbesondere bei der Konzernobergesellschaft mit Sitz im Inland der Anteil des Gewerbeertrags, welcher auf die ausländischen Luftverkehrsbetriebsstätten entfällt, herauszurechnen ist.

T080 STEUERÜBERLEITUNGSRECHNUNG

	2022		2021	
in Mio. €	**Bemessungsgrundlage**	**Steueraufwand**	Bemessungsgrundlage	Steueraufwand
Erwarteter Ertragsteueraufwand	1.050	263	-2.606	-652
Steuerfreie Veräußerungsgewinne/-verluste	-62	16	-10	3
Nichtabziehbare Aufwendungen	282	71	245	61
Steuerfreie Erträge	164	-41	95	-24
Steuerfreie Beteiligungserträge und Effekte aus Equity-Beteiligungen	44	-11	-10	3
Abweichung lokale Steuern vom latenten Steuersatz der Konzernobergesellschaft sowie Effekte aus Steuersatzänderungen	-	-29	-	51
Periodenfremde Steuern [1]	-	-29	-	-7
Effekte aus der Nutzung oder dem Nichtansatz von aktiven latenten Steuern	-	6	-	152
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	**-**	**246**	**-**	**-413**

[1] Periodenfremder latenter Steueraufwand in Höhe von 26 Mio. EUR (Vorjahr: Steueraufwand von 4 Mio. EUR) und periodenfremder tatsächlicher Steuerertrag in Höhe von 55 Mio. EUR (Vorjahr: Steuerertrag von 11 Mio. EUR).

Auf temporäre Unterschiede im Zusammenhang mit Anteilen an Tochterunternehmen in Höhe von 158 Mio. EUR (Vorjahr: 108 Mio. EUR) wurden keine latenten Steuerschulden bilanziert, da es nicht wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen umkehren.

Die Steuerabgrenzungen 2022 und 2021 sind den folgenden Sachverhalten zuzuordnen:

T081 LATENTE STEUERFORDERUNGEN UND -VERBINDLICHKEITEN

	31.12.2022		31.12.2021	
in Mio. €	**aktivisch**	**passivisch**	aktivisch	passivisch
Verlustvorträge und Steuergutschriften	2.464	-	2.290	-
Pensionsrückstellungen	1.160	-	2.908	-
Immaterielles und Sachanlagevermögen	-	1.147	-	1.276
Finanzanlagevermögen	-	14	-	5
Marktbewertung Finanzinstrumente	-	276	-	163
Drohverlustrückstellung	53	-	58	-
Forderungen/Verbindlichkeiten/Übrige Rückstellungen	-	173	-	27
Vorräte	349	-	359	-
Vermögensgegenstände zum Verkauf	-	5	-	12
Sonstiges	-	-	-	-
Saldierungen	-1.098	-1.098	-954	-954
	2.928	**517**	**4.661**	**529**

Für Gesellschaften, die im Berichtsjahr oder im Vorjahr ein negatives steuerliches Ergebnis gezeigt haben, wurde neben einem latenten Steueranspruch auf temporäre Differenzen in Höhe von 375 Mio. EUR (Vorjahr: 2.335 Mio. EUR) ein latenter Steueranspruch auf Verluste in Höhe von 2.463 Mio. EUR (Vorjahr: 2.327 Mio. EUR) aktiviert. In diesen Fällen einer Verlusthistorie wurde auf Basis von steuerlichen Ergebnisplanungen eine Abwägung der Indikatoren für das Vorhandenseins zukünftig ausreichender steuerlicher Einkommen vorgenommen. Die Aktivierung erfolgte nur in den Fällen und in dem Umfang, wie diese Analysen hierfür eine überwiegende Wahrscheinlichkeit ergaben.

Von den aktivierten Verlustvorträgen entfielen 1.847 Mio. EUR (Vorjahr: 1.642 Mio. EUR) auf die Organschaft der Deutschen Lufthansa AG. Der im Geschäftsjahr entstandene Verlustvortrag wurde dabei vollständig aktiviert. Grundlage hierfür bildete eine langfristige Steuerplanung auf Basis der aktuellen Unternehmensplanungen. Sowohl externe Prognosen zum Beispiel des Branchenverbands IATA als auch die internen Planungen gehen derzeit davon

aus, dass es sich bei der Verlustentstehung um einen exogenen Schock handelte, der in den nächsten Jahren überwunden sein wird und der nicht grundsätzlich die nachhaltige Profitabilität der Branche oder der Gesellschaft in Frage stellt. Die Deutsche Lufthansa AG hat in der Vergangenheit gezeigt, dass über langfristige Zeiträume positive steuerliche Ergebnisse erzielt werden konnten, und die Unternehmensplanungen weisen eine Rückkehr zu nachhaltig positiven Steuerergebnissen ab dem Jahr 2024 und für die Folgejahre aus. Auf Basis dieser externen und internen Indikatoren sowie der Tatsache, dass nach geltendem Recht in Deutschland der steuerliche Verlustvortrag keiner zeitlichen Begrenzung unterliegt, geht das Unternehmen davon aus, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit zukünftig ausreichend positive Steuerergebnisse vorliegen werden, um die aktiven Steuerlatenzen vollumfänglich nutzen zu können. Damit unterliegt der Zeitraum der Nutzung zwar der Unsicherheit, die vollständige Nutzung als solche aus Sicht der Gesellschaft jedoch nicht. Weitere 150 Mio. EUR (Vorjahr: 192 Mio. EUR) betrafen die Swiss International Air Lines, die auf Basis der aktuellen Ergebnisplanungen eine Nutzung der Verlustvorträge im Zeitraum ihrer gesetzlich beschränkten Nutzungsdauer als hinreichend gesichert ansieht.

Neben den aktivierten latenten Steueransprüchen aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften bestehen bei Gesellschaften, die auch vor der Pandemie schon eine Verlusthistorie zu verzeichnen hatten, noch steuerliche Verlustvorträge und temporäre Differenzen in Höhe von 3.910 Mio. EUR (Vorjahr: 3.845 Mio. EUR), für die keine aktiven latenten Steuern gebildet werden konnten.

Die Nutzungsbeschränkungen der nicht aktivierten steuerlichen Verlustvorträge und die darauf entfallenden latenten Steuern verteilen sich wie folgt:

T082 NUTZUNGSBEGRENZUNGEN NICHT AKTIVIERTER VERLUSTVORTRÄGE

in Mio. €	Nicht aktivierter Verlustvortrag	Latente Steuern
Nutzbar		
bis 2026	253	52
bis 2027	73	11
bis 2028	51	10
bis 2029	53	10
bis 2030	41	9
bis 2031	44	9
2032 und darüber hinaus	3.395	758
Gesamt	**3.910**	**859**

16 Ergebnis je Aktie

Das „unverwässerte"/„verwässerte" Ergebnis je Aktie wird als Quotient aus dem Konzernergebnis und dem gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres in Umlauf befindlichen Aktienanzahl ermittelt. Zur Ermittlung der durchschnittlichen Aktienanzahl wurden die für die Mitarbeiterbeteiligungsprogramme zurückgekauften und wieder ausgegebenen Aktien in der Berechnung zeitanteilig berücksichtigt.

Aus der im Jahr 2020 begebenen Wandelanleihe haben sich noch keine Auswirkungen auf das Ergebnis je Aktie ergeben, da der Ausübungspreis für die Optionen im Berichtszeitraum über dem durchschnittlichen Aktienkurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG lag. Im Vorjahr wurden die Kupon-Zahlungen auf die Stille Beteiligung I des WSF (19 Mio. EUR), die korrespondierend zur Klassifizierung der Beteiligung als Eigenkapital als Ausschüttung zu erfassen waren, bei der Ermittlung des Ergebnisses je Aktie ergebnismindernd berücksichtigt.

T083 ERGEBNIS JE AKTIE

		2022	2021
„Unverwässertes"/„Verwässertes" Ergebnis je Aktie	**€**	**0,66**	**–2,99**
Konzernergebnis	Mio. €	791	–2.191
Gewichteter Durchschnitt der Aktienanzahl		1.195.485.644	738.580.857

Die Deutsche Lufthansa AG als Obergesellschaft des Konzerns weist in ihrem Jahresabschluss nach HGB für das Geschäftsjahr 2022 einen Bilanzgewinn von 0 Mio. EUR aus. Dieser setzt sich aus einem Jahresfehlbetrag des abgelaufenen Geschäftsjahres von 2.664 Mio. EUR, einem Verlustvortrag von 3.090 Mio. EUR sowie Entnahmen aus der Kapitalrücklage von 704 Mio. EUR, aus der gesetzlichen Rücklage von 26 Mio. EUR und aus der Gewinnrücklage von 5.024 Mio. EUR zusammen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERNBILANZ

Aktiva

17 Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer

T084 GESCHÄFTS- ODER FIRMENWERTE SOWIE IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE MIT UNBESTIMMTER NUTZUNGSDAUER

in Mio. €	Geschäfts- oder Firmenwerte aus der Konsolidierung	Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	**Gesamt**
Anschaffungskosten am 01.01.2021	1.038	662	1.700
Kumulierte Abschreibungen	-528	-3	-531
Buchwert 01.01.2021	**510**	**659**	**1.169**
Währungsdifferenzen	1	19	20
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	-	-	-
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-	-	-
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2021	**511**	**678**	**1.189**
Anschaffungskosten am 01.01.2022	1.037	682	1.719
Kumulierte Abschreibungen	-526	-4	-530
Buchwert 01.01.2022	**511**	**678**	**1.189**
Währungsdifferenzen	1	20	21
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	-	1	1
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-	-	-
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-
Abschreibungen	-156	-	-156
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2022	**356**	**699**	**1.055**
Anschaffungskosten am 31.12.2022	1.039	702	1.741
Kumulierte Abschreibungen	-683	-3	-686

Sämtliche Firmenwerte sowie immateriellen Vermögenswerte mit einer unbestimmten Nutzungsdauer wurden im Geschäftsjahr 2022 einem regelmäßigen Werthaltigkeitstest nach IAS 36 unterzogen. Daneben besteht die Verpflichtung zu einer Werthaltigkeitsprüfung bei Vorliegen von Anzeichen für eine Wertminderung.

Die Tests wurden auf der Ebene der kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU) auf Basis des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten vorgenommen. Aufgrund der strategischen Entscheidung des Managements, sich mittelfristig von sämtlichen Catering-Aktivitäten zu trennen, werden die zu erwartenden Nettozuflüsse ganz überwiegend durch zukünftige Veräußerungserlöse für die Gesamtheit der Nettovermögenswerte bestimmt. Daher wurden im Berichtsjahr abweichend von den Vorjahren keine Einzelwerthaltigkeitsüberprüfungen für die bisher separat betrachteten Catering-Einheiten durchgeführt, sondern eine Gesamtbetrachtung für die Summe der hiervon betroffenen Firmenwerte.

Die für die Werthaltigkeitstests verwendeten Umsatzwachstumsannahmen basieren im Planungszeitraum auf genehmigten Unternehmensplanungen und externen branchenspezifischen Quellen (zum Beispiel IATA). Basierend auf den Ergebnisplanungen der einzelnen Geschäftsbereiche wurden auf Konzernebene Abschläge vorgenommen, die den Unsicherheiten in den Planungen aufgrund der Krisensituation Rechnung tragen. Diese waren im Rahmen der Konzernplanung mit nachhaltig circa 6 % (Vorjahr: 18 % aufgrund der höheren Unsicherheiten im Zusammenhang mit den damals noch in der Umsetzung befindlichen Restrukturierungsmaßnahmen) auf die Adjusted EBIT-Größe angesetzt und wurden im Rahmen der Werthaltigkeitstests anteilig den Einheiten zugeordnet. Allgemein wird eine kontinuierliche Erholung der Märkte und damit der Ergebnissituation bis Ende 2024 unterstellt. Bis Ende 2024 wird insgesamt mit dem annähernden Erreichen der angebotenen Sitzkilometer-Kapazitäten des Vorkrisenniveaus gerechnet und bis zum Ende des Detailplanungszeitraums auch weiterhin von wachsenden Märkten ausgegangen; allerdings bleiben einzelne Kundensegmente, insbesondere der Geschäftskundenbereich, zunächst hinter den historischen Kapazitäten zurück, während sich zum Beispiel der touristische Bereich besser entwickelt. Die Dauer der Erholungsphase sowie die weitere Entwicklung der Preise sowohl auf den Absatz- als auch auf den Beschaffungsmärkten sind dabei als wichtige Risikofaktoren anzusehen. Die verwendeten Margen basieren auf Erfahrungswerten der Vergangenheit beziehungsweise wurden auf der Grundlage kostenreduzierender Maßnahmen, die sich nach dem Ende des Restrukturierungsprogramms ergeben, weiterentwickelt. Langfristige Investitionsquoten stützen sich auf Erfahrungswerte der Vergangenheit und berücksichtigen im Planungszeitraum vorgesehene Ersatzbeschaffungen von Produktionsmitteln sowie die aktuellen Veränderungen in der Flottenplanung. Kosten der Zentralfunktionen wurden den jeweiligen Einheiten nach verursachungsorientierten Schlüsseln zugeordnet.

Bei der Ermittlung der gewichteten Kapitalkosten werden auf Basis von Marktdaten Verschuldungsquoten, Beta-Faktoren und Fremdfinanzierungskosten einer jährlich überprüften Peergroup abgeleitet. Hierbei wurde eine Marktrisikoprämie von 7,5 % (Vorjahr: 7,5 %) zugrunde gelegt. Regionale Risiken werden durch entsprechende Risikozuschläge berücksichtigt.

Bei der Werthaltigkeitsüberprüfung der Firmenwerte der Catering-Gesellschaften insgesamt wurden aufgrund der kurz- bis mittelfristigen Veräußerungsabsicht die Erkenntnisse hinsichtlich potenzieller Verkaufspreise aus dem aktuellen Bieterverfahren als Grundlage für die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten herangezogen. Eine Ableitung des Nutzungswerts unter derselben Annahme einer kurz- bis mittelfristigen Veräußerung führt zu keinem wesentlich abweichenden Ergebnis. Der Werthaltigkeitstest hat zur Erfassung einer Wertminderung des betroffenen Firmenwerts von 156 Mio. EUR geführt. Inwiefern der laufende Prozess erfolgreich zum Abschluss gebracht werden kann, war bis zum Bilanzstichtag noch nicht hinreichend klar. Für die sonstigen zum Jahresende durchgeführten Werthaltigkeitstests auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wurden die in Tabelle ↗ T085 **Werthaltigkeitsprüfungen, S. 196,** beschriebenen Annahmen zugrunde gelegt.

Bei den immateriellen Werten mit unbestimmter Nutzungsdauer handelt es sich um im Rahmen von Unternehmensakquisitionen erworbene Slots (soweit diese handelbar sind) sowie um erworbene Markennamen. Erworbene Slots weisen aufgrund ihrer nachhaltigen rechtlichen und wirtschaftlichen Bedeutung eine unbestimmte Nutzungsdauer auf. Die Slots wurden in die Werthaltigkeitsüberprüfung der jeweils kleinsten zahlungsmittelgenerierenden Einheit (CGU), der die Slots zuzurechnen sind, einbezogen. Die Buchwerte der erworbenen Marken wurden im Jahr 2022 nicht mehr separat auf Wertminderungen getestet, sondern im Rahmen der Tests zur Überprüfung der Firmenwerte berücksichtigt. Die Tests wurden dann analog zu den oben beschriebenen Überprüfungen der Goodwill-Werthaltigkeit jeweils für die Gesamtheit der Vermögenswerte inklusive der Slots und/oder Marken der jeweiligen Einheiten und auf Basis der Unternehmensplanungen durchgeführt.

Auch bei einer Reduzierung der Umsatzwachstumsannahmen im Vergleich zu den in Tabelle T085 **Werthaltigkeitsprüfungen, S. 196,** aufgeführten Werten um jeweils einen Prozentpunkt liegen die erzielbaren Beträge bei den Einheiten über den Buchwerten. Ebenso führen Verschlechterungen der Szenarien um jeweils einen Prozentpunkt im Hinblick auf die geplanten EBIDA-Margen oder die verwendeten Diskontierungssätze bei den Werthaltigkeitstests für diese CGUs nicht zur Unterschreitung der jeweiligen Buchwerte durch die erzielbaren Beträge. Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben.

Tabelle T085 fasst die Buchwerte und die Annahmen der zuvor beschriebenen Tests zusammen:

T085 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN 2022

Bezeichnung der CGU	Lufthansa German Airlines	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Eurowings	LSG Group[1]	Sonstige	Summe
Segment	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Catering		
Buchwert Firmenwert (31.12.)	253 Mio. €	–	–	45 Mio. €	–	58 Mio. €	–	356 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–	–	–	156 Mio. €	–	156 Mio. €
Buchwert Slots (31.12.)	76 Mio. €	151 Mio. €	23 Mio. €	–	36 Mio. €	–	–	286 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert Marken (31.12.)	–	263 Mio. €	107 Mio. €	37 Mio. €	–	2 Mio. €	5 Mio. €	414 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–	–	–	–	–	–
Dauer des Planungszeitraums	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	1,5 %	nicht anwendbar	1,5 %	
Diskontierungssatz (nach Steuern)	7,7 %	7,9 %	7,8 %	7,8 %	7,7 %	nicht anwendbar	7,7 % bis 7,9 %	

[1] Bewertung orientiert an vorliegenden Angeboten für einen Verkauf innerhalb der nächsten vier Jahre.

T085 WERTHALTIGKEITSPRÜFUNGEN 2021

Bezeichnung der CGU	Lufthansa German Airlines	SWISS	Austrian Airlines	Brussels Airlines	Eurowings	LSG Group[1]	Sonstige	Summe
Segment	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Passagier-Airlines	Catering		
Buchwert Firmenwert (31.12.)	253 Mio. €	–	–	45 Mio. €	–	177 Mio. €	36 Mio. €	511 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert Slots (31.12.)	76 Mio. €	135 Mio. €	23 Mio. €	–	36 Mio. €	–	–	270 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert Marken (31.12.)	–	239 Mio. €	107 Mio. €	37 Mio. €	–	–	7 Mio. €	390 Mio. €
Außerplanmäßige Abschreibungen	–	–	–	–	–	–	–	–
Dauer des Planungszeitraums	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	4 Jahre	
Umsatzwachstum p. a. nach Ende des Planungszeitraums	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	2,1 %	1,0 % bis 3,4 %	
Diskontierungssatz (nach Steuern)	6,0 %	6,1 %	6,0 %	6,0 %	6,0 %	6,7 %	6,0 % bis 9,3 %	

18 Sonstige immaterielle Vermögenswerte

T086 SONSTIGE IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

in Mio. €	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	Selbst erstellte Software	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	**Gesamt**
Anschaffungskosten am 01.01.2021	1.393	178	157	1.728
Kumulierte Abschreibungen	-1.098	-145	-16	-1.259
Buchwert 01.01.2021	**295**	**33**	**141**	**469**
Währungsdifferenzen	5	-	-	5
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	33	1	40	74
Umbuchungen	56	9	-64	1
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-1	-1	-6	-8
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	-92	-15	-15	-122
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2021	**296**	**27**	**96**	**419**
Anschaffungskosten am 01.01.2022	1.488	188	116	1.792
Kumulierte Abschreibungen	-1.192	-161	-20	-1.373
Buchwert 01.01.2022	**296**	**27**	**96**	**419**
Währungsdifferenzen	5	-	-	5
Zugänge Konsolidierungskreis	1	-	-	1
Zugänge	18	-	62	80
Umbuchungen	33	21	-52	2
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-10	-2	-	-12
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	-92	-30	-	-122
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2022	**251**	**16**	**106**	**373**
Anschaffungskosten am 31.12.2022	1.522	212	123	1.857
Kumulierte Abschreibungen	-1.271	-196	-17	-1.484

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten für immaterielle Vermögenswerte sind in Höhe von 25 Mio. EUR (Vorjahr: 23 Mio. EUR) angefallen. Immaterielle Vermögenswerte im Wert von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 1 Mio. EUR) wurden bereits fest bestellt, sind aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht der Lufthansa Group gelangt.

19 Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten

T087 FLUGZEUGE UND RESERVETRIEBWERKE INKLUSIVE NUTZUNGSRECHTEN

in Mio. €	Flugzeuge und Reservetriebwerke	Anzahlungen auf Flugzeuge und Reservetriebwerke	**Gesamt**
Anschaffungskosten am 01.01.2021	32.025	1.731	33.756
Kumulierte Abschreibungen	-17.914	-	-17.914
Buchwert 01.01.2021	**14.111**	**1.731**	**15.842**
Währungsdifferenzen	149	7	156
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	668	556	1.224
Umbuchungen	155	-155	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-52	-17	-69
Zum Verkauf vorgesehen	-174	-	-174
Abschreibungen	-1.714	-4	-1.718
Zuschreibungen	57	-	57
Buchwert 31.12.2021	**13.200**	**2.118**	**15.318**
Anschaffungskosten am 01.01.2022	32.036	2.122	34.158
Kumulierte Abschreibungen	-18.836	-4	-18.840
Buchwert 01.01.2022	**13.200**	**2.118**	**15.318**
Währungsdifferenzen	146	6	152
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Zugänge	1.577	882	2.459
Umbuchungen	179	-176	3
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-
Abgänge	-136	-19	-155
Zum Verkauf vorgesehen	-158	-	-158
Abschreibungen	-1.729	-	-1.729
Zuschreibungen	-	-	-
Buchwert 31.12.2022	**13.079**	**2.811**	**15.890**
Anschaffungskosten am 31.12.2022	32.791	2.815	35.606
Kumulierte Abschreibungen	-19.712	-4	-19.716

In dieser Position sind 101 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.977 Mio. EUR (Vorjahr: 94 Flugzeuge mit einem Buchwert von 2.988 Mio. EUR) enthalten, die überwiegend mit dem Ziel der Realisierung günstiger Finanzierungskonditionen an ausländische Leasinggesellschaften verkauft und zurückgeleast wurden. Die Leasinggesellschaften werden als strukturierte Unternehmen vollkonsolidiert. Die Lufthansa Group hat das Recht, die Flugzeuge zu einem bestimmten Zeitpunkt und zu einem festgelegten Preis zurückzuerwerben. Weitere vier Flugzeuge (Vorjahr: vier) mit einem Buchwert von 359 Mio. EUR (Vorjahr: 386 Mio. EUR) wurden als Sicherheiten im Rahmen von Darlehensverträgen bestellt.

Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalkosten in Höhe von 42 Mio. EUR (Vorjahr: 28 Mio. EUR) aktiviert. Der angewendete Finanzierungskostensatz betrug 1,7 % (Vorjahr: 1,5 %).

Die Zugänge entfallen auf die Beschaffung neuer Flugzeuge und Triebwerke sowie auf die Aktivierung von Triebwerks- und Flugzeuggroßwartungsereignissen. Des Weiteren sind in dieser Position Nutzungsrechte für Flugzeuge und Reservetriebwerke in Höhe von 349 Mio. EUR (Vorjahr: 81 Mio. EUR) enthalten.

Das Bestellobligo für Flugzeuge und Reservetriebwerke beträgt 15,8 Mrd. EUR (Vorjahr: 14,3 Mrd. EUR). Hinsichtlich der Flottenbestellungen verweisen wir auch auf die Ausführungen im Lagebericht (↗ **Flotte und Streckennetz, S. 26 ff.**).

20 Reparaturfähige Flugzeugersatzteile

T088 ERLÄUTERUNG DER REPARATURFÄHIGEN FLUGZEUGERSATZTEILE

	2022			2021		
in Mio. €	**Brutto-anschaf-fungs-kosten**	**Kumulierte Abschrei-bungen**	**Netto-buchwerte**	Brutto-anschaf-fungs-kosten	Kumulierte Abschrei-bungen	Netto-buchwerte
Poolmaterial	2.181	827	1.354	2.198	907	1.291
Non-Poolmaterial	1.236	556	680	1.141	585	556
Summe	**3.417**	**1.383**	**2.034**	**3.339**	**1.492**	**1.847**

Die Zugänge des Jahres (saldiert mit den Abgängen) beliefen sich demnach im Geschäftsjahr für das Poolmaterial auf –17 Mio. EUR (Vorjahr: –85 Mio. EUR) beziehungsweise für das Non-Poolmaterial 95 Mio. EUR (Vorjahr: 86 Mio. EUR); die erfolgswirksam erfasste saldierte Veränderung der Abschreibungen betrug –80 Mio. EUR (Vorjahr: –65 Mio. EUR) beziehungsweise –29 Mio. EUR (Vorjahr: 42 Mio. EUR). Innerhalb des Abschreibungsaufwands des Geschäftsjahres entfielen 78 Mio. EUR (Vorjahr: 48 Mio. EUR) auf außerplanmäßige Wertberichtigungen im Zusammenhang mit voraussichtlich obsoleten Materialien sowie im Zusammenhang mit Materialien in Russland, auf welche der Konzern keinen Zugriff mehr hat.

21 Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten

T089 ÜBRIGES SACHANLAGEVERMÖGEN INKLUSIVE NUTZUNGSRECHTEN

in Mio. €	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts-ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	**Gesamt**
Anschaffungskosten am 01.01.2021	4.703	1.256	1.453	105	7.517
Kumulierte Abschreibungen	-1.869	-945	-1.030	-2	-3.846
Buchwert 01.01.2021	**2.834**	**311**	**423**	**103**	**3.671**
Währungsdifferenzen	44	9	7	3	63
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-
Zugänge	95	21	47	60	223
Umbuchungen	11	19	7	-38	-1
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-1	-1
Abgänge	-77	-2	-4	-4	-87
Zum Verkauf vorgesehen	-9	-	-	-	-9
Abschreibungen	-345	-57	-106	-	-508
Zuschreibungen	1	2	-	-	3
Buchwert 31.12.2021	**2.554**	**303**	**374**	**123**	**3.354**
Anschaffungskosten am 01.01.2022	4.667	1.274	1.404	126	7.471
Kumulierte Abschreibungen	-2.113	-971	-1.030	-3	-4.117
Buchwert 01.01.2022	**2.554**	**303**	**374**	**123**	**3.354**
Währungsdifferenzen	35	6	5	1	47
Zugänge Konsolidierungskreis	13	9	-	-	22
Zugänge	287	32	108	71	498
Umbuchungen	40	22	6	-72	-4
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-3	-	-3
Abgänge	-87	-10	-21	-1	-119
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-	-
Abschreibungen	-302	-59	-103	-	-464
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2022	**2.540**	**303**	**366**	**122**	**3.331**
Anschaffungskosten am 31.12.2022	4.814	1.305	1.395	125	7.639
Kumulierte Abschreibungen	-2.274	-1.002	-1.029	-3	-4.308

Ein Grundstück am Flughafen Frankfurt mit einem zu fortgeführten Anschaffungskosten ermittelten Buchwert von 30 Mio. EUR wird nicht mehr vorrangig für die Geschäftstätigkeit des Konzerns genutzt und ist damit entsprechend als Finanzinvestition gehaltene Immobilie zu klassifizieren.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden existieren wie auch im Vorjahr keine Grundschulden. Für Grundvermögen im Wert von 167 Mio. EUR (Vorjahr: 171 Mio. EUR) bestehen im Grundbuch eingetragene Ankaufsrechte Dritter.

Das übrige Sachanlagevermögen wurde – soweit es im Eigentum des Konzerns stand und nicht auf Nutzungsrechte entfiel – wie auch im Vorjahr nicht als Sicherheit für bestehende Finanzierungen verwendet.

Fest bestellte, aber noch nicht in die wirtschaftliche Verfügungsmacht der Lufthansa Group übergegangene Sachanlagen weisen folgende Werte auf:

T090 ZUM STICHTAG FEST BESTELLTE SACHANLAGEN

in Mio. €	**31.12.2022**	31.12.2021
Grundstücke und Bauten	57	60
Technische Anlagen und Fahrzeuge	26	29
Betriebs- und Geschäftsausstattung	63	33
	146	**122**

22 Leasingverhältnisse

In Tabelle T091 sind die Buchwerte der bilanzierten Nutzungsrechte und die Veränderungen während der Berichtsperiode dargestellt:

T091 NUTZUNGSRECHTE

in Mio. €	Flugzeuge und Reserve-triebwerke	Grundstücke und Bauten	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts-ausstattung	**Gesamt**
Anschaffungskosten am 01.01.2021	1.652	2.273	37	3.962
Kumulierte Abschreibungen	-792	-500	-22	-1.314
Buchwert 01.01.2021	**860**	**1.773**	**15**	**2.648**
Währungsdifferenzen	5	28	-	33
Zugänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	81	89	5	175
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-25	-75	-	-100
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	-215	-244	-8	-467
Zuschreibungen	14	1	-	15
Buchwert 31.12.2021	**720**	**1.572**	**12**	**2.304**
Anschaffungskosten am 01.01.2022	1.562	2.273	28	3.863
Kumulierte Abschreibungen	-842	-701	-16	-1.559
Buchwert 01.01.2022	**720**	**1.572**	**12**	**2.304**
Währungsdifferenzen	5	22	-	27
Zugänge Konsolidierungskreis	-	8	-	8
Zugänge	349	274	7	630
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Abgänge	-119	-84	-	-203
Zum Verkauf vorgesehen	-	-	-	-
Abschreibungen	-192	-227	-8	-427
Zuschreibungen	-	-	-	-
Buchwert 31.12.2022	**763**	**1.565**	**11**	**2.339**
Anschaffungskosten am 31.12.2022	1.567	2.345	30	3.942
Kumulierte Abschreibungen	-804	-780	-19	-1.603

Die Lufthansa Group mietet im Wesentlichen Immobilien, insbesondere an Flughäfen; darüber hinaus Flugzeuge und sonstige Betriebs- und Geschäftsausstattungen. Leasingverträge können Verlängerungs- und Kündigungsoptionen enthalten. Die Leasingverträge werden individuell ausgehandelt und beinhalten eine Vielzahl unterschiedlicher Konditionen. Längerfristige Leasingverträge bestehen insbesondere bei Immobilien. Für Grundstücke und Gebäude beziehungsweise Gebäudeteile besteht eine Restvertragslaufzeit von bis zu 33 Jahren (Vorjahr: bis zu 34 Jahren) zum Bilanzstichtag. Die durchschnittliche Restvertragslaufzeit der Gebäudeleasingverträge betrug zum 31. Dezember 2022 vier Jahre (Vorjahr: vier Jahre).

Die durchschnittliche Restvertragslaufzeit der Flugzeugleasingverträge betrug zum 31. Dezember 2022 drei Jahre (Vorjahr: zwei Jahre). Die Zugänge zu Nutzungsrechten an Flugzeugen im Jahr 2022 betreffen, inklusive sogenannter Wet-Leases, neun Flugzeuge.

In der Berichtsperiode wurden folgende Beträge in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen:

T092 ERFOLGSWIRKSAME LEASINGAUFWENDUNGEN

in Mio. €	**2022**	2021
Abschreibungsaufwand auf Nutzungsrechte	427	467
Zinsaufwendungen für Leasingverbindlichkeiten	84	70
Aufwand für kurzfristige Leasingverhältnisse	72	20
Aufwand für geringwertige Vermögenswerte	100	119
Variable Leasingzahlungen	72	83

Diverse Leasingverhältnisse der Lufthansa Group über Immobilien und Flugzeuge enthalten Verlängerungsoptionen und variable Leasingzahlungen. Sie werden eingesetzt, um eine größtmögliche Flexibilität bei Kapazitätsanpassungen zu erreichen. Sie sind bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten in diversen Fällen nicht berücksichtigt worden, weil ihre Ausübung nicht hinreichend sicher ist. Mögliche künftige Leasingzahlungen, die in den Perioden nach dem Ausübungszeitpunkt der Verlängerungsoptionen anfallen, sind in Tabelle T093 zusammengefasst.

T093 ANGABEN ZU VERLÄNGERUNGSOPTIONEN UND VARIABLEN LEASINGZAHLUNGEN

in Mio. €	**Bilanzierte Leasing-verbindlichkeit (abgezinst)**	**Mögliche künftige Leasingzahlungen, nicht in Leasingverbindlichkeiten enthalten (undiskontierte Zahlungen)**			Bilanzierte Leasing-verbindlichkeit (abgezinst)	Mögliche künftige Leasingzahlungen, nicht in Leasingverbindlichkeiten enthalten (undiskontierte Zahlungen)		
	31.12.2022	**Zahlbar 2023 – 2027**	**Zahlbar nach 2027**	**Gesamt**	31.12.2021	Zahlbar 2022 – 2026	Zahlbar nach 2026	Gesamt
Flugzeuge	829	183	71	254	755	255	71	326
Immobilien/Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.614	107	498	605	1.615	73	477	550
Gesamt	**2.443**	**290**	**569**	**859**	**2.370**	**328**	**548**	**876**

Soweit bei einzelnen Verträgen Kündigungsoptionen vorhanden waren, wurde deren Inanspruchnahme als unwahrscheinlich eingestuft, sodass zusätzliche Leasingzahlungen bereits in der dazugehörigen Leasingverbindlichkeit berücksichtigt waren.

In der Kapitalflussrechnung erfasste Beträge sind Tabelle T094 zu entnehmen:

T094 ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE FÜR LEASINGVERHÄLTNISSE

in Mio. €	**2022**	2021
Leasingaufwendungen aus kurzfristigen und geringwertigen Leasingverhältnissen sowie variable Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden	244	222
Rückzahlung des Tilgungsanteils der Leasingverbindlichkeit	451	424
Zinszahlungen	84	70
Insgesamt	**779**	**716**

Die Leasingzahlungen werden im Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit gezeigt; sofern es sich um nicht in der Bewertung von Leasingverbindlichkeiten berücksichtigte Zahlungen aus Leasingverhältnissen handelt, werden sie im Operativen Cashflow gezeigt.

Die Fälligkeitsanalyse der Leasingverbindlichkeiten ist unter Finanzschulden, ↗ **Erläuterung 37, S. 221,** dargestellt.

Angaben zu den Operating Leasingverhältnissen der Lufthansa Group als Leasinggeber sind in ↗ **Erläuterung 7, S. 187 f.,** enthalten.

23 Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen

T095 NACH DER EQUITY-METHODE BEWERTETE BETEILIGUNGEN

in Mio. €	Anteile an Joint Ventures	Anteile an assoziierten Unternehmen	**Gesamt**
Anschaffungskosten am 01.01.2021	340	176	516
Kumulierte Abschreibungen	–108	–5	–113
Buchwert 01.01.2021	**232**	**171**	**403**
Währungsdifferenzen	14	14	28
Zugänge	24	–	24
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	3	–20	–17
Abgänge	–1	–1	–2
Gewinnausschüttungen	–	–2	–2
Buchwert 31.12.2021	**272**	**162**	**434**
Anschaffungskosten am 01.01.2022	377	166	543
Kumulierte Abschreibungen	–105	–4	–109
Buchwert 01.01.2022	**272**	**162**	**434**
Währungsdifferenzen	5	2	7
Zugänge	37	–	37
Erfolgswirksame und -neutrale Änderungen	9	–46	–37
Umbuchungen	–2	2	–
Abgänge	–	–2	–2
Gewinnausschüttungen	–30	–	–30
Abschreibungen	–	–17	–17
Buchwert 31.12.2022	**291**	**101**	**392**
Anschaffungskosten am 31.12.2022	396	123	519
Kumulierte Abschreibungen	–105	–22	–127

Die Abschreibungen des Geschäftsjahres 2022 betreffen im Wesentlichen die Anteile an der AO Aeromar in Russland, die aufgrund der wirtschaftlichen Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt nicht mehr werthaltig sind.

Anteile an at equity bewerteten Unternehmen im Einzelnen

Die Tabellen T096 – T099 zeigen zusammengefasste Ergebnis- und Bilanzdaten der individuell materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T096 BILANZDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKEI

in Mio. €	**31.12.2022**	31.12.2021
Kurzfristige Vermögenswerte	561	688
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	319	504
Langfristige Vermögenswerte	1.060	937
Kurzfristige Schulden	664	699
Langfristige Schulden	758	772
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	302	462
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	615	655
Eigenkapital	**199**	**154**
Anteiliges Eigenkapital	100	77
Sonstige	25	26
Buchwert	**125**	**103**

T097 ERGEBNISDATEN GÜNES EKSPRES HAVACILIK ANONIM SIRKETI (SUNEXPRESS), ANTALYA, TÜRKEI

in Mio. €	2022	2021
Erlöse	1.369	747
Abschreibungen	121	92
Zinserträge	14	4
Zinsaufwendungen	24	22
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	–10	–12
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	**66**	**48**
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	–22	–
Gesamtergebnis	**44**	**48**
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	33	24
Anteiliges Gesamtergebnis	22	24
Erhaltene Dividende	–	–

Die Position „Sonstige“ in der Überleitung auf den Buchwert enthält bei SunExpress im Wesentlichen den Unterschiedsbetrag aus der Erstkonsolidierung der Gesellschaft.

T098 BILANZDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Kurzfristige Vermögenswerte	44	48
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente	–	–
Langfristige Vermögenswerte	1.123	1.201
Kurzfristige Schulden	151	199
Langfristige Schulden	1.041	1.088
Kurzfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	104	153
Langfristige finanzielle Schulden (mit Ausnahme von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Verbindlichkeiten sowie Rückstellungen)	1.016	1.060
Eigenkapital	**–25**	**–38**
Anteiliges Eigenkapital	–10	–15
Sonstige	–	–
Buchwert	**–**	**–**

T099 ERGEBNISDATEN TERMINAL 2 GESELLSCHAFT MBH & CO OHG, MÜNCHEN-FLUGHAFEN

in Mio. €	2022	2021
Erlöse	253	123
Abschreibungen	83	82
Zinserträge	–	–
Zinsaufwendungen	12	24
Ertragsteueraufwand oder -ertrag	3	–
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	**12**	**–92**
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	1	10
Gesamtergebnis	**13**	**–82**
Anteiliger Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	5	–37
Anteiliges Gesamtergebnis	5	–33
Erhaltene Dividende	–	–

Vom Ergebnis der Terminal 2 Gesellschaft mbH & CO. OHG wurden im Geschäftsjahr 5 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR) aufgrund eines nicht ausreichenden Buchwerts nicht ergebniswirksam erfasst. Die bisher nicht im Buchwert berücksichtigten Verluste beliefen sich zum 31. Dezember 2022 auf 10 Mio. EUR (Vorjahr: 15 Mio. EUR).

Tabelle T100 zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T100 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

in Mio. €	2022	2021
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	–13	–6
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	–	–
Gesamtergebnis	**–13**	**–6**
Abschreibungen	–	–
Buchwert	**165**	**169**

Bei den nicht materiellen Gemeinschaftsunternehmen bestehen aufgelaufene Verluste von 24 Mio. EUR (Vorjahr: 10 Mio. EUR), die aufgrund zu geringer At-Equity-Buchwerte bisher nicht ergebniswirksam erfasst wurden. Im Jahr 2022 sind bei den betroffenen Gesellschaften keine Gewinne entstanden, die aufgelaufene Verluste reduziert haben.

Tabelle T101 zeigt zusammengefasste Ergebnisdaten und Buchwerte der individuell nicht materiellen assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode bilanziert sind.

T101 ERGEBNISDATEN UND BUCHWERTE AT EQUITY BEWERTETER ASSOZIIERTER UNTERNEHMEN

in Mio. €	**2022**	2021
Gewinn oder Verlust aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	–44	–20
Gewinn oder Verlust nach Steuern aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	–	–
Sonstiges Ergebnis	–1	–
Gesamtergebnis	**–45**	**–20**
Abschreibungen	–17	–
Buchwert	**102**	**162**

24 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere

T102 ÜBRIGE BETEILIGUNGEN UND LANGFRISTIGE WERTPAPIERE

in Mio. €	**31.12.2022**	31.12.2021
Anteile an nahestehenden Unternehmen	208	221
Beteiligungen	28	24
Übrige Beteiligungen	**236**	**245**
Wertpapiere des Anlagevermögens	37	38

In den Anteilen an nahestehenden Unternehmen sind Anteile an verbundenen Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen enthalten, die aus Wesentlichkeitsgründen nicht konsolidiert werden. Diese Anteile werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Angaben zu den Beteiligungen und Wertpapieren des Anlagevermögens folgen unter ↗ **Erläuterung 45, S. 235 ff.**

25 Langfristige Ausleihungen und Forderungen

T103 LANGFRISTIGE AUSLEIHUNGEN UND FORDERUNGEN

in Mio. €	**31.12.2022**	31.12.2021
Ausleihungen und Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	58	72
Ausleihungen und Forderungen gegen übrige Beteiligungen	–	–
Sonstige Ausleihungen und Forderungen	197	247
Emissionszertifikate	277	206
	532	**525**

Die langfristigen Ausleihungen und Forderungen sind zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Zum Stichtag gab es keine Bestände von CO_2-Emissionszertifikaten, welche im Rahmen von sogenannten Repo-Geschäften am Markt veräußert und gleichzeitig wieder auf Termin zurückgekauft werden (Vorjahr: 172 Mio. EUR). Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) in ↗ **Erläuterung 17, S. 194 ff.**, verwiesen.

Die sonstigen Forderungen enthalten erwartete Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen in Höhe von 2 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR). Langfristige Forderungen dienen wie im Vorjahr nicht der Besicherung von Verbindlichkeiten.

26 Vorräte

T104 VORRÄTE

in Mio. €	**31.12.2022**	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	724	618
Fertige und unfertige Erzeugnisse und Waren	80	54
Geleistete Anzahlungen	8	3
	812	**675**

Vorräte sind nicht als Kreditsicherheiten verpfändet. Innerhalb der Vorräte betreffen 623 Mio. EUR (Vorjahr: 525 Mio. EUR) Flugzeugersatzteile, die nicht reparaturfähig sind.

Der Bruttowert der wertberichtigten Vorräte betrug zum 31. Dezember 2022 insgesamt 1.077 Mio. EUR (Vorjahr: 862 Mio. EUR). Vorräte mit einem Buchwert von 614 Mio. EUR (Vorjahr: 498 Mio. EUR) sind zum Nettoveräußerungswert angesetzt. Abwertungen auf den Nettoveräußerungswert bestanden zu Beginn des Geschäftsjahres in Höhe von 471 Mio. EUR (Vorjahr: 402 Mio. EUR). Im Berichtsjahr wurden neue Wertberichtigungen in Höhe von 15 Mio. EUR (Vorjahr: 21 Mio. EUR) vorgenommen, die zum überwiegenden Teil auf das Segment MRO entfallen. In Vorjahren vorgenommene Wertberichtigungen wurden in Höhe von 22 Mio. EUR (Vorjahr: 58 Mio. EUR) wieder aufgeholt.

27 Vertragsvermögenswerte

Die Lufthansa Group hat 2022 folgende Vertragsvermögenswerte erfasst:

T105 VERTRAGSVERMÖGENSWERTE

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Vertragsvermögenswerte aus Technik- und EDV-Leistungen	345	183
Wertberichtigungen	-3	-4
Summe Vertragsvermögenswerte	**342**	**179**

28 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

T106 FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN UND SONSTIGE FORDERUNGEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen nahestehende Unternehmen	33	52
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen übrige Beteiligungen	3	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen Konzernfremde	2.955	2.347
	2.991	**2.400**
Sonstige Forderungen		
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	140	97
Forderungen gegen übrige Beteiligungen	-	-
Sonstige Forderungen	843	1.175
Emissionszertifikate	128	14
	1.111	**1.286**
Summe	**4.102**	**3.686**

Die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ergab sich aus dem deutlich erhöhten Geschäftsvolumen und betrifft vor allem das Geschäftsfeld Passagier-Airlines sowie die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH.

Forderungen in Höhe von 191 Mio. EUR dienen als Sicherheit für ein Darlehen von 120 Mio. EUR im Rahmen einer Asset-Backed-Security-Struktur.

Für Teile der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurde im Geschäftsjahr erstmals eine Factoring-Vereinbarung abgeschlossen. Da das Spätzahlungs- und Ausfallrisiko fast vollständig auf den Factor übergegangen ist, wurden die übertragenen Vermögenswerte von 61 Mio. EUR bis auf einen verbleibenden Betrag von 1 Mio. EUR vollständig ausgebucht.

Bezüglich des für die Emissionszertifikate durchgeführten Werthaltigkeitstests wird auf die Angaben zu den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (CGU) in ↗ **Erläuterung 17, S. 194 ff.,** verwiesen.

Wie im Vorjahr bestehen keine Sicherheiten für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie keine erwarteten Erstattungen für zurückgestellte Verpflichtungen.

Angaben zu Wertminderungen, Ausfallrisiken und Altersstrukturen werden in ↗ **Erläuterung 45, S. 235 ff.,** dargestellt.

Die sonstigen Forderungen enthalten mit 28 Mio. EUR (Vorjahr: 137 Mio. EUR) Erstattungsansprüche gegenüber Versicherungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings. Diesen Forderungen stehen zum Bilanzstichtag Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen aus diesem Unglück von 26 Mio. EUR (Vorjahr: 130 Mio. EUR) gegenüber. Die Veränderung resultiert aus einer Neubewertung der noch ausstehenden Verpflichtungen durch den Versicherer.

Sonstige Forderungen in Höhe von 70 Mio. EUR (Vorjahr: 0 Mio. EUR) dienen der Besicherung negativer Marktwerte von Derivaten.

29 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten diverse vorausbezahlte Leistungen, die Folgeperioden betreffen.

30 Kurzfristige Wertpapiere

Bei den kurzfristigen Wertpapieren handelt es sich um Rentenpapiere, Genussscheine, Aktien sowie Anteile an Geldmarktfonds. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist in erster Linie auf die Anlage von Mittelzuflüssen aus der betrieblichen Geschäftstätigkeit zurückzuführen.

31 Bankguthaben und Kassenbestände

Die Position enthält angelegte Termingelder in Höhe von 6 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR) mit vereinbarten Laufzeiten zwischen vier und zwölf Monaten. Fremdwährungsguthaben sind zum Stichtagskurs bewertet.

32 Zum Verkauf stehende Vermögenswerte

T107 ZUM VERKAUF STEHENDE VERMÖGENSWERTE UND ZUGEHÖRIGE PASSIVA

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Aktiva		
Flugzeuge und Reservetriebwerke	315	216
Grundstücke und Bauten	2	9
Finanzanlagen	–	11
Sonstige Vermögenswerte	2	34
Summe	**319**	**270**
Passiva		
Pensionsrückstellungen	–	6
Sonstige Rückstellungen	–	21
Finanzschulden	–	1
Übrige Verbindlichkeiten	–	35
Summe	**–**	**63**

Die zum Verkauf stehenden Flugzeuge und Reservetriebwerke betreffen sechs Airbus A380. Alle zum Verkauf stehenden Flugzeuge waren dem Segment Passagier-Airlines zugeordnet.

Im Vorjahr wurden in dieser Position 13 Flugzeuge (drei Airbus A380, sieben A320/321 und drei Bombardier CRJ9) ausgewiesen. Die sonstigen Vermögenswerte und die Passiva betrafen die Lufthansa Technik Shannon Ltd. und die Lufthansa Technik Maintenance International GmbH, die zum 31. Dezember 2021 zum Verkauf standen.

Die Verkaufsprojekte zu den Unternehmensbereichen AirPlus Kreditkartengeschäft und Catering waren bis zum Ende des Berichtsjahres noch nicht so weit fortgeschritten, dass mit hinreichender Wahrscheinlichkeit von einem Verkauf innerhalb der nächsten zwölf Monate beziehungsweise von nur noch unwesentlichen Änderungen in den Veräußerungsplänen ausgegangen werden konnte.

Aus fest kontrahierten Flugzeugverkaufsverträgen für zum Verkauf stehende Flugzeuge werden finanzielle Zuflüsse in Höhe von 315 Mio. EUR (Vorjahr: 182 EUR) erwartet.

Passiva

33 Gezeichnetes Kapital

GRUNDKAPITAL

Das Grundkapital der Deutschen Lufthansa AG beträgt 3.060.443.248,64 EUR. Es ist in 1.195.485.644 vinkulierte, auf den Namen lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von 2,56 EUR eingeteilt.

GENEHMIGTES KAPITAL

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde der Vorstand dazu ermächtigt, bis zum 9. Mai 2025 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 1.000.000.000 EUR durch ein- oder mehrmalige Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Stückaktien gegen Bar- und Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital A). Das Bezugsrecht der Aktionär:innen kann in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 6. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital um 30.000.000 EUR durch Ausgabe von neuen, auf den Namen lautenden Aktien an die Mitarbeitenden (Genehmigtes Kapital B) gegen Bareinlage zu erhöhen. Das Bezugsrecht der Aktionär:innen ist ausgeschlossen. Bis zum 31. Dezember 2022 wurde das Grundkapital aufgrund dieser Ermächtigung um insgesamt 7.637.831,68 EUR erhöht, sodass das Genehmigte Kapital B zum Bilanzstichtag noch 22.362.168,32 EUR beträgt.

Der Vorstand ist ermächtigt, im Falle des Eintritts der Voraussetzungen des § 4 Abs. 3 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlage um bis zu 10 % zu erhöhen und hierbei das Bezugsrecht der Aktionär:innen auszuschließen. Der Ausgabebetrag der neuen Aktien ist im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat festzulegen und darf den Börsenkurs nicht wesentlich unterschreiten. Von der Ermächtigung darf nur in dem Umfang Gebrauch gemacht werden, als dies zu einem Entfall der in § 4 Abs. 3 LuftNaSiG genannten Voraussetzungen erforderlich ist.

Der Vorstand ist ermächtigt, unter den Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 LuftNaSiG mit Zustimmung des Aufsichtsrats Aktionär:innen in dem Umfang, wie es zur Erfüllung der Anforderungen für die Aufrechterhaltung der luftverkehrsrechtlichen Befugnisse erforderlich ist, und in der Reihenfolge des § 5 Abs. 3 LuftNaSiG unter Setzung einer angemessenen Frist mit Hinweis auf die andernfalls mögliche Rechtsfolge, der Aktien nach Maßgabe des § 5 Abs. 7 LuftNaSiG verlustig zu gehen, aufzufordern, sämtliche oder einen Teil der von ihnen gehaltenen Aktien zu veräußern und die Veräußerung der Gesellschaft unverzüglich nachzuweisen.

BEDINGTES KAPITAL

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Mai 2022 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 306.044.326,40 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaber:innen beziehungsweise Gläubiger:innen von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 9. Mai 2027 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionär:innen in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 5. Mai 2020 wurde das Grundkapital der Gesellschaft um bis zu 122.417.728 EUR bedingt erhöht. Die bedingte Kapitalerhöhung dient der Gewährung von Stückaktien an die Inhaber:innen beziehungsweise Gläubiger:innen von Wandel- und/oder Optionsrechten aus Schuldverschreibungen, die bis zum 4. Mai 2025 von der Gesellschaft oder von ihren Konzerngesellschaften begeben werden können. Dabei kann das Bezugsrecht der Aktionär:innen in bestimmten Fällen mit Zustimmung des Aufsichtsrats ausgeschlossen werden.

ERMÄCHTIGUNG ZUM ERWERB EIGENER AKTIEN

Durch Beschluss der ordentlichen Hauptversammlung vom 7. Mai 2019 wurde der Vorstand gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG bis zum 6. Mai 2024 zum Erwerb eigener Aktien ermächtigt. Der Erwerb ist auf 10 % des derzeitigen Grundkapitals beschränkt und kann über die Börse oder mittels eines an sämtliche Aktionär:innen gerichteten öffentlichen Kaufangebots erfolgen. Die Ermächtigung sieht vor, dass der Vorstand sie insbesondere zur Verfolgung der im Beschluss der Hauptversammlung genannten Zwecke verwenden kann. Der Vorstand ist gemäß dem Hauptversammlungsbeschluss vom 7. Mai 2019 ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten zu erwerben und entsprechende Derivatgeschäfte abzuschließen.

Im Geschäftsjahr 2022 hat die Deutsche Lufthansa AG keine eigenen Aktien erworben. Zum Bilanzstichtag waren keine eigenen Aktien im Bestand.

KAPITALMANAGEMENT

Ziel des Kapitalmanagements ist es über einen guten Kapitalmarktzugang die zukünftigen Finanzmittelbedarfe kostengünstig zu decken und die Tilgung der Finanzschulden zu gewährleisen. Um dieses Ziel zu erreichen, soll der Verschuldungsgrad, gemessen an der Kennzahl Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA, auf einen Wert unter 3,5 begrenzt werden. Die Kennzahl betrug zum 31. Dezember 2022 2,3 (Vorjahr: 25,8) und berücksichtigt mit dem Adjusted Net Debt neben der Nettokreditverschuldung (inklusive der finanziellen Verpflichtungen aus Lease-Verträgen vor allem für Immobilien und Flugzeuge) auch Nettopensionsverpflichtungen.

Die Bilanzrelationen in Bezug auf das Eigen- und das Fremdkapital betrugen zum 31. Dezember 2022 und 2021:

T108 EIGEN- UND FREMDKAPITAL

	31.12.2022		31.12.2021	
	in Mio. €	**in % der Bilanzsumme**	in Mio. €	in % der Bilanzsumme
Eigenkapital	8.474	19,6	4.490	10,6
Fremdkapital	34.861	80,4	38.048	89,4
Gesamtkapital	**43.335**	**100,0**	**42.538**	**100,0**

Im Geschäftsjahr 2022 stieg die Eigenkapitalquote insbesondere aufgrund der zinsbedingten Bewertungseffekte bei den Pensionsrückstellungen und aufgrund des positiven Konzernergebnisses um 9,0 Prozentpunkte auf 19,6 %.

Die Deutsche Lufthansa AG unterliegt keinen satzungsmäßigen Kapitalerfordernissen.

34 Rücklagen

Die Kapitalrücklage enthält nur das Agio aus Kapitalerhöhungen sowie einer in Vorjahren zurückgezahlten Wandelanleihe. Im Geschäftsjahr wurden 704 Mio. EUR aus der Kapitalrücklage verwendet, um den nach HGB entstandenen Verlust auszugleichen. Auch die in den Gewinnrücklagen enthaltene gesetzliche Rücklage der Deutschen Lufthansa AG von 26 Mio. EUR wurde zu diesem Zweck vollständig aufgelöst. Im Vorjahr wurden keine Rücklagen aufgelöst. Im Übrigen handelt es sich um andere Gewinnrücklagen.

Die übrigen neutralen Rücklagen haben sich im Geschäftsjahr 2022 wie folgt entwickelt:

T109 ERLÄUTERUNG DER ERFOLGSNEUTRALEN AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OTHER COMPREHENSIVE INCOME)

in Mio. €	**2022**	2021
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung		
Gewinne/Verluste der Periode	150	193
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	–	–
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	–108	–27
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	–	2
Gewinne/Verluste der Periode	–	–
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	–	–
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	1.331	1.009
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	–56	96
Gewinne/Verluste der Periode	1.436	1.095
Abzüglich erfolgswirksamer Reklassifizierung von Gewinnen/Verlusten	–161	10
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Finanzanlagen		
Gewinne/Verluste der Periode – reklassifizierbar	–11	7
Gewinne/Verluste der Periode – nicht reklassifizierbar	–	–
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	4.648	2.933
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling)	–1	–1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling)	42	–
Für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge erfasste Ertragsteuern	–1.881	–810
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge nach Ertragsteuern	**4.114**	**3.402**

T110 ERLÄUTERUNG DER FÜR ERFOLGSNEUTRALE AUFWENDUNGEN UND ERTRÄGE (OCI) ERFASSTEN ERTRAGSTEUERN

	2022			2021		
in Mio. €	**Wert vor Ertragsteuern**	**Steueraufwand/ -ertrag**	**Wert nach Ertragsteuern**	Wert vor Ertragsteuern	Steueraufwand/ -ertrag	Wert nach Ertragsteuern
Differenzen aus Fremdwährungsumrechnung	150	–	150	193	–	193
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	–108	32	–76	–27	7	–20
Folgebewertung von finanziellen Vermögenswerten zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	–	–	–	2	–	2
Folgebewertung Hedges – Cashflow Hedge-Reserve	1.331	–285	1.046	1.009	–234	775
Folgebewertung Hedges – Kosten der Absicherung	–56	–8	–64	96	–17	79
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen – reklassifizierbar	–11	–	–11	7	–	7
Neubewertung von leistungsorientierten Versorgungsplänen	4.648	–1.620	3.028	2.933	–566	2.367
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (mit Recycling)	–1	–	–1	–1	–	–1
Sonstige erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (ohne Recycling)	42	–	42	–	–	–
Erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI)	**5.995**	**–1.881**	**4.114**	**4.212**	**–810**	**3.402**

Die Veränderung des Eigenkapitals insgesamt ist Tabelle ↗ T059 **Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals, S. 167,** zu entnehmen.

35 Pensionsrückstellungen

Die Pensionsverpflichtungen in der Lufthansa Group umfassen sowohl leistungs- als auch beitragsorientierte Pläne und enthalten Verpflichtungen aus laufenden Pensionen sowie Anwartschaften auf zukünftig zu zahlende Pensionen.

Durch die Pensionspläne ist der Konzern neben verschiedenen versicherungsmathematischen Risiken wie Zinsrisiko, Langlebigkeitsrisiko sowie Risiko aus Gehaltssteigerungen vor allem finanziellen Risiken im Zusammenhang mit dem Planvermögen ausgesetzt.

Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionsplänen für Mitarbeitende der Lufthansa Group entfallen im Wesentlichen auf Pensionsverpflichtungen in Deutschland sowie in der Schweiz, Österreich und den USA. Es bestehen differenzierte Zusagen für einzelne Mitarbeitergruppen.

DEUTSCHLAND

Zwischen 2015 und 2017 wurde die Umstellung der leistungsorientierten Pläne auf beitragsorientierte Pläne mit garantierten Beiträgen während der Anwartschaftszeit für künftige Pensionszusagen für alle Beschäftigungsgruppen abgeschlossen.

Mit dem Tarifvertrag „Lufthansa Rente Boden“ wurde eine neue betriebliche Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage für die in Deutschland beschäftigten Bodenmitarbeitenden, insbesondere der Gesellschaften Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG, der Lufthansa Technik-Gruppe und der LSG Group, abgeschlossen. Für vor dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeitende bleiben die bis zum 31. Dezember 2015 erworbenen Anwartschaften erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Januar 2016 können die Mitarbeitenden grundsätzlich unter Berücksichtigung der Eigenleistungen das gleiche Versorgungsniveau erreichen wie unter dem vorangegangenen Tarifvertrag. Für ab dem 1. Januar 2016 eingestellte Mitarbeitende werden die Beiträge in dem neuen Modell am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das gesamte Versorgungsguthaben unter Garantie des Beitragserhalts auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet.

Für bis zum 5. Juli 2016 eingestellte Kabinen-Mitarbeitende bleiben die bis zum 30. Juni 2016 erworbenen Anwartschaften in der Altersversorgung erhalten. Für Dienstzeiten ab dem 1. Juli 2016 erhalten diese Mitarbeitenden Arbeitgeberbeiträge in Abhängigkeit des versorgungsfähigen Bruttoeinkommens in die betriebliche Altersversorgung. Für die betroffenen Mitarbeitenden wurde auf Basis der von den Tarifparteien festgelegten Parameter und Bewertungsmethoden zum 30. Juni 2016 eine Übergangsversorgung-Initialdotierung (ÜV-Initialdotierung) berechnet. Durch diese ÜV-Initialdotierung werden alle gemäß dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung für Kabinenmitarbeiter“ bestehenden Ansprüche der betroffenen Mitarbeitenden abgelöst und auf eine Beitragszusage mit Mindestleistung umgestellt. Für alle Mitarbeitenden besteht die Möglichkeit freiwilliger Eigenbeiträge. Sowohl die Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge als auch die ÜV-Initialdotierung werden unter Garantie des Beitragserhalts am Kapitalmarkt angelegt. Im Versorgungsfall wird das auf den Konten vorhandene Versorgungsguthaben auf Basis des jeweils gültigen BilMoG-Zinssatzes gemäß § 253 Abs. 2 HGB und unter Berücksichtigung einer jährlichen Rentenanpassung von 1% verrentet.

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

Den Mitarbeitenden des Cockpitpersonals wird zusätzlich weiterhin eine Übergangsversorgung (ÜV) zugesagt, die den Zeitraum von der Beendigung des fliegerischen Beschäftigungsverhältnisses bis zum Beginn der gesetzlichen/betrieblichen Altersversorgung abdeckt. Die Versorgungsleistung hängt dabei von den erworbenen Dienstjahren und dem letzten Gehalt vor dem Ausscheiden ab (Endgehaltspläne). Während des Bezugs der Übergangsversorgung werden weiterhin Rentenansprüche erdient. Seit dem Jahr 2021 liegt das kollektive Ausscheidealter für Pilot:innen bei 60 Jahren.

Der Verpflichtungsumfang aus den kapitalmarktorientierten Komponenten der betrieblichen Altersversorgung für Boden-, Kabinen- und Cockpit-Mitarbeitende wird in Höhe des Zeitwerts des korrespondierenden Vermögens angesetzt, soweit das Vermögen den zugesagten Mindestbetrag überschreitet. Planvermögen und Versorgungsverpflichtung werden saldiert dargestellt. Der Dienstzeitaufwand ergibt sich aus den Arbeitgeberbeiträgen.

Für die tarifvertraglich vereinbarten leistungsorientierten Pläne für das Cockpit- und Kabinenpersonal wurde im Jahr 2020 eine vorübergehende Absenkung der Arbeitgeberbeiträge vereinbart, die nach vorzeitiger Beendigung des Tarifvertrags „Krisenbeitrag und Absicherung Kabine LHA“ für das Kabinenpersonal bis zum 31. Oktober 2022 galt und für das Cockpitpersonal bis zum 31. März 2022 befristet war.

Die Finanzierung der betrieblichen Alters- und Übergangsversorgung erfolgt bei den inländischen leistungsorientierten Plänen durch Planvermögen und für noch nicht ausfinanzierte Beträge über Pensionsrückstellungen.

Im Geschäftsjahr 2004 wurde mit dem Aufbau eines Fondsvermögens zur Finanzierung und Absicherung künftiger Rentenzahlungen mit dem Ziel der vollständigen Ausfinanzierung der Versorgungsverpflichtungen aus den bisherigen Plänen in Deutschland begonnen. Dazu wurden Treuhandmodelle in Form einer doppelseitigen zweistufigen Treuhandschaft (CTA) aufgelegt.

Der Lufthansa Pension Trust e.V. ist als der wesentliche Vermögenstreuhänder eine separate rechtliche Einheit und unterliegt den regulatorischen Bestimmungen in Deutschland. Die Deutsche Lufthansa AG beschließt in Absprache mit dem Treuhänder und den übrigen Treugebern über Dotierungen und führt diese Mittel im Fall der Dotierung dem Lufthansa Pension Trust e.V. zu. An dem Treuhandmodell sind neben der Deutschen Lufthansa AG auch die Tochtergesellschaften Lufthansa Technik AG und Lufthansa Cargo AG beteiligt. Seit 2007 wird das Treuhandvermögen im Wesentlichen von einer maltesischen Gesellschaftsstruktur gehalten. Das Investment Board der Lufthansa Malta Pension Holding entscheidet über die endgültige Aufteilung der Mittel auf Anlageklassen (Asset-Allokation). Das eigentliche Asset Management ist an Fondsgesellschaften übertragen, deren Handlungsrahmen sich an allgemeinen Anlagegrundsätzen orientiert, die vom Investment Board vorgegeben werden.

Für andere deutsche Tochtergesellschaften wurde Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen bei der Deutschen Treuinvest Stiftung mit der gleichen Anlagestrategie investiert.

Das im neuen kapitalmarktorientierten Versorgungssystem Lufthansa Rente Boden, Lufthansa Rente Kabine und Lufthansa Rente Cockpit befindliche Vermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen wurde im Rahmen eines Contractual Trust Arrangements auf einen überbetrieblichen Treuhänder, die Deutsche Treuinvest Stiftung, übertragen. Das Kapital wird in sogenannten Altersklassenfonds angelegt, deren Anlagestrategie auf einem Lebenszyklusmodell basiert. Mit zunehmendem Alter des Mitarbeitenden wird sukzessive weniger in chancen- beziehungsweise risikoreichere und mehr in konservative Anlageklassen investiert. Die Gesellschaft hat einen Anlageausschuss eingesetzt, der für die Festlegung und Überprüfung der Anlagestrategie, wie zum Beispiel der Zusammensetzung der Altersklassenfonds sowie der laufzeitabhängigen Aufteilungsregel, zuständig ist.

Gesetzliche Mindestdotierungsverpflichtungen bestehen in Deutschland nicht. Die ab dem zweiten Quartal des Jahres 2020 krisenbedingt ausgesetzte laufende Dotierung für die inländischen leistungsorientierten Pläne wurde in der Berichtsperiode wieder in Kraft gesetzt. Ausstehende Beträge wurden mit Einmaldotierungen nachgeholt. Des Weiteren wurden aus dem Planvermögen des Lufthansa Pension Trust e.V. für die Pläne der Deutschen Lufthansa AG, der Lufthansa Cargo AG und der Lufthansa Technik AG Erstattungen in Höhe von 325 Mio. EUR (Vorjahr: 328 Mio. EUR) für geleistete Rentenzahlungen entnommen.

SCHWEIZ

Die Pensionsverpflichtungen in der Schweiz beruhen zum überwiegenden Teil auf gesetzlichen Verpflichtungen. Die Versorgungsleistungen werden über Pensionskassen, sogenannte Sammelstiftungen, finanziert. Die Pläne umfassen neben der Altersversorgung auch Leistungen bei Invalidität sowie eine Hinterbliebenenversorgung. Die Begünstigte kann zwischen Rentenbezug und Einmalzahlung wählen. Das Renteneintrittsalter der Pläne liegt zwischen 58 und 63 Jahren. Es werden sowohl Arbeitgeber- als auch Arbeitnehmerbeiträge an die Pensionskasse entrichtet, wobei das Unternehmen Beiträge zu leisten hat, die mindestens den in den Planbedingungen vorgegebenen Arbeitnehmerbeiträgen entsprechen. Die Beiträge werden prozentual gestaffelt vom versicherten Lohn abgeleitet. Im Fall einer Unterdeckung können entweder die Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträge erhöht werden, eine Minderverzinsung entschieden oder andere gesetzlich zulässige Maßnahmen getroffen werden. Die Entscheidung trifft der Stiftungsrat der entsprechenden Vorsorgestiftung. Strategien des Stiftungsrats zum Ausgleich einer Unterdeckung basieren auf dem Bericht der Pensionskassenexpert:innen und müssen der Regulierungsbehörde vorgelegt werden. Eine Zustimmung der Behörde ist jedoch nicht erforderlich.

ÖSTERREICH

Für Mitarbeitende der Austrian Airlines AG bestehen im Wesentlichen beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen, die in eine Pensionskasse ausgelagert sind. Sie beinhalten eine Alters-, Berufsunfähigkeits- sowie Hinterbliebenenversorgung. Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen bei der Austrian Airlines AG betreffen ehemalige Direktions- und Vorstandsmitglieder sowie Pensionsbezieher:innen. Die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen für das Bodenpersonal sind beitragsfrei gestellt und werden durch Verrentung des Planvermögens ermittelt. Für aktive Pilot:innen und Flugbegleiter:innen sowie für Führungskräfte der obersten Ebene bestehen keine Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen, sondern ausschließlich beitragsorientierte Pensionsverpflichtungen.

USA UND WEITERE LÄNDER

Die leistungsorientierten Altersversorgungssysteme der LSG Sky Chefs in den USA sind für Neueintritte geschlossen, und es ergeben sich keine weiteren Leistungszuwächse der aktiven Begünstigten. Die Versorgungsleistung leitet sich aus dem Durchschnittsgehalt und den erworbenen Dienstjahren vor Schließung beziehungsweise Einfrierung des Plans ab. Das Renteneintrittsalter beträgt 65 Jahre. Die Pensionsleistungen werden über externe Fonds finanziert. Die Altersversorgung für laufende Beschäftigungsverhältnisse basiert auf beitragsorientierten Plänen.

Für weitere Mitarbeitende im Ausland bestehen in geringem Umfang ebenfalls Zusagen für Alters- und zum Teil medizinische Versorgung, die im Wesentlichen von der Betriebszugehörigkeit und dem bezogenen Gehalt abhängig sind. Die Leistungen werden in der Regel über externe Fonds finanziert.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Beträge für leistungsorientierte Zusagen setzen sich wie folgt zusammen:

T111 LEISTUNGSORIENTIERTE VERSORGUNGSZUSAGEN

	31.12.2022				31.12.2021			
in Mio. €	**Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)**	**Beizulegender Zeitwert des Planvermögens**	**Auswirkungen der Vermögenswert-begrenzung**	**Nettobilanzansatz aus leistungs-orientierten Zusagen**	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Auswirkungen der Vermögenswert-begrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen
Deutschland Altersversorgung	11.957	-11.264	-	693	18.191	-13.166	-	5.025
Deutschland Übergangsversorgung	1.251	-134	-	1.117	1.568	-266	-	1.302
Schweiz	3.307	-3.865	560	2	3.968	-4.119	121	-30
Österreich	283	-141	-	142	385	-176	-	209
USA	273	-271	-	2	339	-345	-	-6
Andere Länder	319	-282	-	37	484	-438	-	46
Bilanzwerte	**17.390**	**-15.957**	**560**	**1.993**	**24.935**	**-18.510**	**121**	**6.546**
davon Pensionsrückstellungen	-	-	-	2.069	-	-	-	6.682
davon Sonstige Vermögenswerte	-	-	-	76	-	-	-	136
davon unter Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	-	-	-	-	12	6	-	6

Die Vermögenswertbegrenzung ergibt sich für Pläne in der Schweiz, bei denen der Marktwert des Planvermögens die leistungsorientierte Verpflichtung übersteigt, dieser Überschuss dem Plan aber nicht durch Auszahlungen oder zukünftig unter dem Dienstzeitaufwand liegende Beiträge in das Planvermögen entzogen werden kann.

Der Gesamtbetrag der leistungsorientierten Verpflichtungen verteilt sich wie folgt auf die Anspruchsberechtigten:

T112 AUFTEILUNG DER LEISTUNGSORIENTIERTEN ZUSAGEN

in Mio. €	**2022**	2021
Aktive Beschäftigte	9.767	15.806
Unverfallbar ausgeschiedene Beschäftigte	1.705	2.189
Rentner:innen	5.918	6.940
	17.390	**24.935**

Die gewichtete Duration der Pensionsverpflichtungen betrug zum 31. Dezember 2022 15 Jahre (Vorjahr: 20 Jahre).

Die Entwicklung zwischen dem Eröffnungssaldo und dem Schlusssaldo der Pensionsverpflichtung, des Planvermögens und der Pensionsrückstellung stellt sich wie folgt dar:

T113 VERPFLICHTUNGEN FÜR LEISTUNGEN AN ARBEITNEHMER

	2022					2021				
in Mio. €	**Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)**	**Beizulegender Zeitwert des Planvermögens**	**Pensionsrückstellung**	**Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung**	**Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen**	Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	Beizulegender Zeitwert des Planvermögens	Pensionsrückstellung	Auswirkungen der Vermögenswertbegrenzung	Nettobilanzansatz aus leistungsorientierten Zusagen
Anfangsbestand 1. Januar	**24.935**	**18.510**	**6.425**	**121**	**6.546**	**26.528**	**17.037**	**9.491**	**–**	**9.491**
Laufender Dienstzeitaufwand	497	–	497	–	497	508	–	508	–	508
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand/Effekte aus Kürzungen	19	–	19	–	19	–89	–	–89	–	–89
Zinsaufwand/Zinserträge	293	210	83	–	83	201	119	82	–	82
Im Gewinn und Verlust erfasster Gesamtbetrag	**809**	**210**	**599**	**–**	**599**	**620**	**119**	**501**	**–**	**501**
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus der Veränderung finanzieller Annahmen	–7.759	–	–7.759	–	–7.759	–1.978	–	–1.978	–	–1.978
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus der Veränderung demografischer Annahmen	–1	–	–1	–	–1	–150	–	–150	–	–150
Gewinne/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	–98	–	–98	–	–98	209	–	209	–	209
Wertentwicklung des Planvermögens abzüglich der in den Zinsen erfassten Beträge	–	–2.784	2.784	–	2.784	–	1.132	–1.132	–	–1.132
Effekt aus Vermögensobergrenze	–	–	–	426	426	–	–	–	121	121
Im sonstigen Ergebnis erfasster Gesamtbetrag	**–7.858**	**–2.784**	**–5.074**	**426**	**–4.648**	**–1.919**	**1.132**	**–3.051**	**121**	**–2.930**
Beiträge zum Plan – Arbeitnehmer:innen	84	81	3	–	3	83	81	2	–	2
Beiträge zum Plan – Arbeitgeber	–	397	–397	–	–397	–	486	–486	–	–486
Rentenzahlungen	–746	–678	–68	–	–68	–630	–598	–32	–	–32
Abgeltungszahlungen	–12	–12	–	–	–	–6	–7	1	–	1
In der Konzern-Kapitalflussrechnung erfasster Gesamtbetrag	**–674**	**–212**	**–462**	**–**	**–462**	**–553**	**–38**	**–515**	**–**	**–515**
Währungsdifferenzen	194	209	–15	13	–2	231	239	–8	–	–8
Veränderungen im Konsolidierungskreis	–12	–6	–6	–	–6	–	–	–	–	–
Sonstiges/Umbuchungen	–4	30	–34	–	–34	28	21	7	–	7
Endstand 31. Dezember	**17.390**	**15.957**	**1.433**	**560**	**1.993**	**24.935**	**18.510**	**6.425**	**121**	**6.546**
davon Pensionsverpflichtungen	–	–	–	–	2.069	–	–	–	–	6.682
davon Barwert der nicht fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	–	–	–	–	230	–	–	–	–	539
davon aktive Überhänge des Planvermögens über die Pensionsverpflichtung	–	–	–	–	76	–	–	–	–	136
davon unter den Verbindlichkeiten zum Verkauf ausgewiesen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	6

Der Zinsaufwand aus Pensionsrückstellungen und die Zinserträge aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Der laufende Dienstzeitaufwand und der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand werden im Personalaufwand erfasst.

Der im Berichtsjahr angefallene nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand resultiert im Wesentlichen aus einem Umkehreffekt im Zusammenhang mit der Übergangsversorgung von Cockpit-Mitarbeitenden, welche entgegen den Planungen aus dem Vorjahr nicht abgebaut worden sind.

Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste aus Änderungen der finanziellen Annahmen beinhalten Gewinne aus den gegenüber Vorjahr gestiegenen Abzinsungssätzen. Kursbedingte Verpflichtungsanpassungen bei den kapitalmarktorientierten Versorgungsplänen werden in den erfahrungsbedingten Anpassungen ausgewiesen.

Das Planvermögen erlitt im Geschäftsjahr 2022 einen Wertverlust von 2.574 Mio. EUR (Vorjahr: Wertzuwachs von 1.251 Mio. EUR). Dieser Betrag setzt sich aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Zinsertrag und der Neubewertungskomponente für das Planvermögen zusammen.

Die Abflüsse aus dem Planvermögen durch Rentenzahlungen in Höhe von 678 Mio. EUR beinhalten die Finanzierung von Renten in Deutschland aus dem CTA-Vermögen in Höhe von 325 Mio. EUR.

Informationen über Steueransprüche im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen sind in Tabelle ↗ T081 **Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten, S. 192,** zu finden.

Der Berechnung der Pensionsverpflichtungen und des zugehörigen Planvermögens wurden folgende wesentliche versicherungsmathematische Annahmen zugrunde gelegt:

T114 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI DEUTSCHEN GESELLSCHAFTEN

in %	31.12.2022	31.12.2021
Zinssatz		
Altersversorgung	4,2	1,3
Übergangsversorgung	4,2	1,3
Gehaltssteigerung		
Altersversorgung	2,5	2,5
Übergangsversorgung	2,5	2,5
Rentensteigerung		
Altersversorgung	1,0	1,0
Übergangsversorgung	1,0	1,0

Das Verfahren zur Ermittlung des Diskontierungszinssatzes für Pensionsverpflichtungen innerhalb des Euro-Währungsraums wurde zum 31. Dezember 2022 angepasst. Im Wesentlichen berücksichtigt das angepasste Verfahren im Rahmen der Extrapolation nun auch Anleihen der öffentlichen Hand, welche mit AA bewertet wurden. Grund für die Anpassung war die geringe Anzahl langfristiger Renditen von erstrangigen Industrieanleihen, weshalb der bisherige Ermittlungsansatz im besonderen Ausmaß von der Veränderung dieser wenigen langfristigen Renditen beeinflusst war. Der so ermittelte Rechnungszinssatz belief sich zum 31. Dezember 2022 auf 4,2 %. Unter Beibehaltung des bisherigen Ermittlungsverfahrens hätte sich zum gleichen Stichtag ein um 0,3 Prozentpunkte niedrigerer Rechnungszinssatz ergeben. Diese Abweichung führt zu einem um rund 500 Mio. Euro geringeren Barwert der Pensionsverpflichtungen. Im Jahr 2023 wird diese Anpassung zu einer Entlastung des Dienstzeitaufwands um rund 5 Mio. EUR führen, die durch eine gegenläufige Erhöhung des Zinsaufwands kompensiert wird.

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden bei den deutschen Konzerngesellschaften die Heubeck Richttafeln 2018 G verwendet.

T115 WESENTLICHE VERSICHERUNGSMATHEMATISCHE ANNAHMEN BEI AUSLÄNDISCHEN GESELLSCHAFTEN

in %	**31.12.2022**	31.12.2021
Zinssatz		
Österreich	4,2	1,3
Schweiz	2,4	0,3
USA	5,0	2,7
Gehaltssteigerung		
Österreich	1,8	1,6
Schweiz	2,1	1,5
USA	–	–
Rentensteigerung		
Österreich	1,8	1,8
Schweiz	–	0,0
USA	–	–

Als biometrische Rechnungsgrundlage werden für die Schweiz die BVG 2020-Generationentafeln verwendet.

Die folgende Übersicht zeigt, wie der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung durch Änderungen der maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen für die wesentlichen oben beschriebenen Pensionspläne beeinflusst worden wäre.

T116 VERÄNDERUNG DER VERSICHERUNGSMATHEMATISCHEN ANNAHMEN

	2022		2021	
	Auswirkung auf die leistungsorientierte Verpflichtung zum 31.12.2022 in Mio. €	**Veränderung in %**	Auswirkung auf die leistungsorientierte Verpflichtung zum 31.12.2021 in Mio. €	Veränderung in %
Barwert der Verpflichtung [1]	17.390	–	24.937	–
Zinssatz				
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	16.423	–5,6	22.797	–8,6
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	18.455	+ 6,1	26.950	+8,1
Gehaltstrend				
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	17.474	+ 0,5	24.975	+0,2
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	17.318	–0,4	24.901	–0,1
Rententrend				
Erhöhung um 0,5 Prozentpunkte	17.573	+ 1,0	25.201	+1,1
Minderung um 0,5 Prozentpunkte	17.367	–0,1	24.907	–0,1

[1] Barwert der Verpflichtung unter Anwendung der Annahmen entsprechend den Tabellen „Versicherungsmathematische Annahmen".

Eine Absenkung der in den Pensionsverpflichtungen berücksichtigten Sterbewahrscheinlichkeiten um 10 % führt zu einer in Abhängigkeit vom individuellen Alter jedes:jeder Begünstigten unterschiedlichen Erhöhung der Lebenserwartung. Dies entspricht in etwa einer Verlängerung der Lebenserwartung um ein Jahr für einen heute 55-jährigen männlichen Mitarbeiter. Eine 10-prozentige Senkung der Sterbewahrscheinlichkeiten würde in der Folge zu einer Erhöhung des Barwerts der wesentlichen Leistungsverpflichtungen in Deutschland und in der Schweiz zum 31. Dezember 2022 um 56 Mio. EUR (Vorjahr: 323 Mio. EUR) führen.

Die Sensitivitätsanalyse berücksichtigt jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt, mögliche Interaktionseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden nicht berücksichtigt.

Das Planvermögen setzte sich wie folgt zusammen:

T117 ZUSAMMENSETZUNG DES PLANVERMÖGENS

	31.12.2022				31.12.2021			
	Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt in Mio. €	**Gesamt in Mio. €**	**in %**	Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Keine Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt in Mio. €	Gesamt in Mio. €	in %
Aktien			**5.359**	**33,6**			6.579	35,5
Europa	2.084	–			2.745	–		
Andere	3.275	–			3.834	–		
Festverzinsliche Wertpapiere			**5.084**	**31,9**			6.933	37,4
Staatsanleihen	2.340	–			3.482	–		
Unternehmensanleihen	2.744	–			3.451	–		
Aktienfonds	166	–	**166**	**1,0**	173	–	173	0,9
Rentenfonds	135	–	**135**	**0,8**	643	–	643	3,5
Mischfonds[1]	64	–	**64**	**0,4**	114	–	114	0,6
Geldmarktanlagen	1.572	–	**1.572**	**9,9**	810	–	810	4,4
Immobilien			**1.476**	**9,2**			1.348	7,3
Direkte Anlagen	–	11			–	9		
Indirekte Anlagen	1.034	431			957	382		
Versicherungsverträge	–	104	**104**	**0,7**	–	140	140	0,8
Bankguthaben	207	390	**597**	**3,7**	238	–	238	1,3
Sonstige Anlagen[2]	184	1.216	**1.400**	**8,8**	232	1.300	1.532	8,3
Summe	**13.805**	**2.152**	**15.957**	**100,0**	**16.679**	**1.831**	**18.510**	**100,0**

[1] In den Mischfonds sind Dividendenpapiere und zinstragende Titel enthalten.
[2] In den sonstigen Anlagen sind insbesondere alternative Investments, wie zum Beispiel Hedgefonds, Rohstoffe und Private Equity, enthalten.

Das Planvermögen für leistungsorientierte Pensionsverpflichtungen setzt sich im Wesentlichen aus festverzinslichen Wertpapieren, Aktien und flüssigen Mitteln zusammen. Darin sind weder Finanzinstrumente, die von Gesellschaften des Konzerns emittiert wurden, noch von Konzerngesellschaften genutzte Immobilien enthalten.

Das Planvermögen dient ausschließlich der Erfüllung der definierten Leistungsverpflichtungen. Die Unterlegung dieser Leistungsverpflichtungen mit Finanzmitteln stellt eine Vorsorge für künftige Mittelabflüsse dar, die in einigen Ländern aufgrund bestehender gesetzlicher Vorgaben, in anderen Ländern (zum Beispiel Deutschland) auf freiwilliger Basis erfolgt.

Die Allokation der ausgelagerten Mittel auf Anlageklassen (zum Beispiel Aktien) für die Defined Benefit-Pläne erfolgt auf Basis von der Lufthansa Group durchgeführten Asset-Liability-Matching (ALM)-Studien. Um in regelmäßigen Abständen die Ausfinanzierungsstrategie zu überprüfen und Anpassungen vorzunehmen, wird die ALM-Studie alle drei Jahre in Zusammenarbeit mit einem:einer externen Berater:in erstellt. Die Ergebnisse sollen aufzeigen, mit welchem Anlagenmix (Renten, Aktien etc.) die langfristigen Pensionsverpflichtungen gedeckt werden können. Dazu wird im ersten Schritt von dem:der Aktuar:in eine langfristige Prognose für die Entwicklung der Pensionsverpflichtungen erstellt.

Die Lufthansa Group steuert und überwacht die sich aus der Ausfinanzierung von Defined Benefit-Pensionsverpflichtungen ergebenden finanziellen Risiken. Die Prozesse zur Risikosteuerung und -überwachung sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert geblieben. Es werden derivative Finanzinstrumente insbesondere zum Management von Fremdwährungsrisiken eingesetzt.

Weiterhin werden Zielvorgaben für die relative Rendite und das relative Risiko in Bezug auf die Deckung der Verpflichtungen benötigt. Die letzte Vorgabe betrifft die Festlegung eines Risikobudgets.

Mittels Simulation werden alle zulässigen Anlageallokationen auf diese Zielsetzungen hin für die Zukunft getestet und bei Nichterfüllung aussortiert. Bevorzugt werden Allokationen, die renditeorientiert und dennoch konservativ sind und die das Anlageziel mit einer hohen Wahrscheinlichkeit erreichen.

Die Ergebnisse der ALM-Studie zeigen, ob es strategische Verschiebungen in der bestehenden Allokation geben wird.

Die Lufthansa Group verfolgt das Ziel, innerhalb eines mittel- bis langfristigen Zeitraums die deutschen Pensionsverpflichtungen durch Deckungsvermögen und eine positive Kapitalmarktrendite zu decken. Ein wesentlicher Faktor zur Zielerreichung ist die Performance der Anlagen.

Die Anlagestrategie der kapitalmarktorientierten Versorgungspläne wurde ebenfalls initial durch die Gesellschaft festgelegt, regelmäßig im Rahmen einer ALM-Studie überprüft und gegebenenfalls vom Anlageausschuss an sich verändernde Kapitalmarktanforderungen angepasst. Hierdurch können sich auch Veränderungen der Anlagestrategie für bereits investierte Beiträge ergeben.

Nach derzeitigem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass im Geschäftsjahr 2023 481 Mio. EUR in Pläne eingezahlt werden (Vorjahr: 365 Mio. EUR); in Deutschland entfallen sie nur auf die kapitalmarktorientierte Versorgung. Die Einzahlungen umfassen die geplanten Dotierungen sowie die Zahlungen von Versorgungsleistungen, die nicht durch entsprechende Erstattungen aus Planvermögen gedeckt sind.

Für die zum Bilanzstichtag bestehenden leistungsorientierten Versorgungszusagen werden für die nächsten zehn Jahre folgende Pensionszahlungen prognostiziert:

T118 ERWARTETE FÄLLIGKEITEN DER UNDISKONTIERTEN PENSIONSZAHLUNGEN

in Mio. €	**Erwartete Pensions-zahlungen 31.12.2022**	Erwartete Pensions-zahlungen 31.12.2021
2023 (Vorjahr: 2022)	661	636
2024 (Vorjahr: 2023)	671	641
2025 (Vorjahr: 2024)	687	655
2026 (Vorjahr: 2025)	721	666
2027 (Vorjahr: 2026)	744	700
2028 – 2032 (Vorjahr: 2027 – 2031)	4.048	3.873

Die prognostizierten Fälligkeiten für Pensionszahlungen beinhalten keine möglichen Dotierungen in das oder Finanzierungen aus dem Planvermögen. Daher können die Cashflow-Effekte aus Zahlungen in Bezug auf Pensionspläne höher oder niedriger sein als die prognostizierten Pensionszahlungen, was hauptsächlich von der Fähigkeit des Unternehmens abhängt, seine bisherige Finanzierungspolitik in der Zukunft fortzuführen.

Für beitragsorientierte Versorgungszusagen beliefen sich die Beiträge im Jahr 2022 auf 385 Mio. EUR (Vorjahr: 298 Mio. EUR). Diese entfallen im Wesentlichen auf Beiträge zu gesetzlichen Rentenversicherungen, enthalten aber auch tarifvertragliche oder freiwillige Beiträge zu anderen Versorgungseinrichtungen. Die Zunahme ergab sich vor allem aus gestiegenen Beiträgen zur gesetzlichen Rentenversicherung, insbesondere aufgrund geringerer Kurzarbeit und gestiegener Gehälter.

36 Sonstige Rückstellungen

Die in der Bilanz unter lang- und kurzfristig ausgewiesenen sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

T119 LANG- UND KURZFRISTIGE SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

	31.12.2022			31.12.2021		
in Mio. €	**Gesamt**	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	103	82	21	50	48	2
Übrige Personalkosten	196	157	39	197	160	37
Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	125	–	125	20	–	20
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	161	104	57	169	109	60
Umweltlastensanierungen	39	29	10	31	28	3
Prozesse	243	28	215	247	56	191
Restrukturierungen/ Abfindungen	125	55	70	487	54	433
Überholung Lease-Flugzeuge	310	212	98	342	165	177
Gewährleistungen	81	–	81	65	–	65
Übrige Rückstellungen	246	90	156	350	83	267
Summe	**1.629**	**757**	**872**	**1.958**	**703**	**1.255**

Die Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen ergeben sich aus tarifvertraglichen Vereinbarungen in Deutschland. Die Ermittlung der Verpflichtungen erfolgte im Jahr 2022 mit einem Zinssatz von 3,16 % (Vorjahr: 0,00 %). Der Zugang auf der Position resultiert überwiegend aus den sich aufbauenden Erfüllungsrückständen, da von den Mitarbeitenden mehrheitlich das Blockmodell gewählt wird, in dem zunächst die volle Arbeitsleistung gegen ein reduziertes Entgelt erbracht wird und darauf eine Freistellungsphase unter Fortzahlung des reduzierten Entgelts folgt. Die in Tabelle ↗ T121, S. 219, zur Entwicklung der sonstigen Rückstellungen ausgewiesenen Zinseffekte ergaben sich aus der Marktwertentwicklung des Planvermögens.

Zur Insolvenzsicherung der Erfüllungsrückstände aus Altersteilzeitverträgen wurden Zahlungsmittel an ein externes Treuhandvermögen übertragen beziehungsweise Rückdeckungsversicherungen abgeschlossen. Dieses ausgelagerte Vermögen wird am Bilanzstichtag zu Marktwerten bewertet und mit den Bruttoverpflichtungen saldiert, da es die Anforderungen an Planvermögen erfüllt.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitenden aus Altersteilzeitverträgen zeigen folgenden Finanzierungsstand:

T120 FINANZIERUNGSSTAND

in Mio. €	**2022**	2021
Barwert der fondsfinanzierten Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	240	183
Externes Planvermögen	–139	–137
	101	**46**
davon sonstige Rückstellungen	103	50
davon sonstige Vermögenswerte	2	2
davon unter den zum Verkauf stehenden Vermögenswerten	–	2

Die Rückstellungen für übrige Personalkosten betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen gegenüber Mitarbeitenden aus Jubiläumsgratifikationen und sonstige kurzfristige Verpflichtungen.

Für die Verpflichtung zur Einreichung von CO_2-Emissionszertifikaten bei den zuständigen Behörden wird eine Rückstellung gebildet, die mit dem Buchwert der dafür aktivierten CO_2-Emissionszertifikate bewertet wird. Ist ein Teil der Verpflichtung nicht durch vorhandene Zertifikate gedeckt, wird die Rückstellung hierfür mit dem Marktpreis der Emissionszertifikate am Stichtag bewertet.

Die Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften betreffen insbesondere Wartungsverträge bei der Lufthansa Technik AG, für die die vereinbarten Erlöse die zurechenbaren Aufwendungen nicht decken werden.

Rückstellungen für Umweltlastensanierungen werden auf Basis eines Sachverständigengutachtens unter der Annahme gebildet, dass der Schaden in zehn Jahren vollständig beseitigt ist und die öffentlichen Auflagen zur Sanierung entfallen.

Rückstellungen für laufende Prozesse wurden unter Einschätzung des voraussichtlichen Prozessausgangs gebildet. ↗ **Erläuterung 11, S. 190.**

Die Rückstellungen für Restrukturierungen und Abfindungen basieren auf abgeschlossenen Aufhebungsvereinbarungen oder angebotenen Vertragsbeendigungen, denen sich der Konzern nicht mehr entziehen kann. Die Auflösungen betreffen insbesondere im Jahr 2021 aufgelegte freiwillige Abfindungsprogramme bei der Deutschen Lufthansa AG für die die Annahmequote unter den Schätzungen lag, sodass nach dem Ende der Annahmefristen im Jahr 2022 die hierfür gebildeten Rückstellungen aufzulösen waren.

Die Rückstellungen für die Überholung von Lease-Flugzeugen betreffen im Wesentlichen Verpflichtungen zur Wartung, Überholung und Reparatur dieser Flugzeuge.

In den übrigen Rückstellungen sind 26 Mio. EUR (Vorjahr: 130 Mio. EUR) ausstehende Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem am 24. März 2015 verunglückten Flugzeug der Germanwings enthalten. Dieser Rückstellung stehen Ausgleichsansprüche gegenüber den Versicherern gegenüber, die unter den sonstigen Forderungen ausgewiesen werden. Im Berichtsjahr haben die Versicherer ihre Einschätzung zu den noch zu erwartenden Zahlungen aktualisiert, was zu einer Rückstellungsauflösung von 109 Mio. EUR und einer gleichlautenden Reduktion der Ausgleichsforderung führte.

Im Geschäftsjahr 2022 haben sich die einzelnen Rückstellungspositionen wie folgt entwickelt:

T121 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2022

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse	Restrukturierungen/ Abfindungen	Überholung Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	**Summe**
Stand 01.01.2022	50	197	20	169	31	247	487	342	65	350	**1.958**
Änderung Konsolidierungskreis	–	1	–	–	–	–	–	–	2	–	**3**
Währungsdifferenzen	–	1	–	–	–	1	–	8	–	–	**10**
Verbrauch	–64	–29	–12	–39	–1	–31	–294	–167	–12	–66	**–715**
Zuführung/Neubildung	120	26	120	44	9	48	21	146	32	93	**659**
Zinseffekte	5	2	–	–	–	–	–	–	–	–	**7**
Auflösung	–	–14	–6	–13	–	–23	–99	–25	–6	–140	**–326**
Umgliederungen	–8	12	3	–	–	1	10	6	–	9	**33**
Stand 31.12.2022	**103**	**196**	**125**	**161**	**39**	**243**	**125**	**310**	**81**	**246**	**1.629**

Im Vorjahr hatten sich die einzelnen Rückstellungspositionen wie folgt entwickelt:

T121 ENTWICKLUNG DER SONSTIGEN RÜCKSTELLUNGEN 2021

in Mio. €	Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen	Übrige Personalkosten	Rückgabeverpflichtung Emissionszertifikate	Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	Umweltlastensanierungen	Prozesse	Restrukturierungen/ Abfindungen	Überholung Lease-Flugzeuge	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen	Summe
Stand 01.01.2021	32	209	50	88	31	65	221	323	47	323	1.389
Änderung Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Währungsdifferenzen	–	1	–4	–2	–	–1	2	3	1	2	2
Verbrauch	–49	–32	–39	–12	–1	–6	–137	–39	–10	–56	–381
Zuführung/Neubildung	80	24	18	111	1	199	427	61	30	85	1.036
Zinseffekte	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	1
Auflösung	–	–5	–	–16	–	–10	–10	–4	–3	–14	–62
Umgliederungen	–14	–	–5	–	–	–	–16	–2	–	10	–27
Stand 31.12.2021	**50**	**197**	**20**	**169**	**31**	**247**	**487**	**342**	**65**	**350**	**1.958**

Für den langfristigen Anteil der übrigen Rückstellungsgruppen werden folgende Zahlungsabflüsse geschätzt:

T122 ZAHLUNGSABFLÜSSE BEI LANGFRISTIGEN RÜCKSTELLUNGEN

	2022				2021			
in Mio. €	2024	2025	2026	2027 und Folgejahre	2023	2024	2025	2026 und Folgejahre
Drohende Verluste aus schwebenden Geschäften	23	21	16	52	20	14	13	61
Umweltlastensanierungen	3	3	3	20	3	3	3	19
Restrukturierungen/Abfindungen	49	4	2	1	23	28	3	–
Überholung Lease-Flugzeuge	42	39	79	55	74	29	18	45
Übrige Rückstellungen	37	24	16	35	61	27	13	42

37 Finanzschulden

Die Finanzschulden setzen sich aus einem langfristigen Teil, der eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweist, und einem unter den kurzfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Teil mit einer Restlaufzeit von unter einem Jahr zusammen. Die Gesamtsumme ist Tabelle T123 zu entnehmen.

T123 FINANZSCHULDEN

	31.12.2022			31.12.2021		
in Mio. €	**Gesamt**	Langfristig	Kurzfristig	Gesamt	Langfristig	Kurzfristig
Anleihen	**6.659**	6.060	599	6.697	6.697	–
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	**1.558**	1.268	290	2.461	1.680	781
Leasingverbindlichkeiten	**2.444**	2.041	403	2.370	1.962	408
Sonstige Darlehen	**4.490**	3.901	589	5.142	4.702	440
	15.151	**13.270**	**1.881**	**16.670**	**15.041**	**1.629**

Die Lufthansa Group verfolgt grundsätzlich die Strategie, Finanzschulden in allen Währungen mittels Zinsderivaten in Finanzschulden in Euro umzuwandeln.

Bei den Anleihen handelt es sich um acht Anleihen mit festem Rückzahlungsbetrag, die im Rahmen des Euro Medium Term Notes-Programms begeben wurden. Zum Bilanzstichtag waren unter dem Programm Anleihen mit einem Nominalvolumen von 5,6 Mrd. EUR, Zinssätzen zwischen 0,25 % Prozent und 3,75 % sowie Fälligkeiten zwischen November 2023 und Juli 2029 emittiert. Im Rahmen des Programms können Anleihen mit einem Gesamtbetrag von 10 Mrd. EUR begeben werden. Weiterhin werden unter der Position eine Wandelanleihe und eine Hybridanleihe ausgewiesen. Die Wandelanleihe wurde mit einem Nominalvolumen von 600 Mio. EUR ausgegeben. Sofern sie nicht zuvor umgewandelt wird, wird sie am 17. November 2025 zum Nennwert zurückgezahlt. Investor:innen haben zudem die Möglichkeit, die Anleihe in neue und/oder bestehende Namensaktien der Deutschen Lufthansa AG zu einem Wandlungspreis von 9,23 EUR zu wandeln. Die Hybridanleihe hat eine Laufzeit bis August 2075 und eine Verzinsung von 4,382 %. Sie kann in einem fünfjährigen Turnus gekündigt werden, das nächste Mal im Februar 2026. Die infolge der Auflagen aus dem Stabilisierungspaket des WSF ausgesetzten Zinszahlungen für diese Anleihe wurden nach Beendigung der Stabilisierungsmaßnahme im Geschäftsjahr 2022 nachgeholt.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten entfielen 1.242 Mio. EUR auf Schuldscheindarlehen. Ein Schuldscheindarlehen mit einem Buchwert von 64 Mio. EUR war mit einem Flugzeug besichert. Des Weiteren sind in dieser Position Verbindlickeiten in Höhe von 120 Mio. EUR aus einer in diesem Jahr aufgelegten Asset-Backed-Security-Finanzierung der Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH enthalten, die mit einem Forderungsbestand von 191 Mio. EUR unterlegt ist.

Die Leasingverbindlichkeiten entsprechen dem Barwert der verbleibenden Zahlungsverpflichtungen aus kontrahierten Leasingverträgen. Zu weiteren Details zu den abgeschlossenen Verträgen ↗ **Erläuterung 22, S. 200 f.**

Die Leasingverbindlichkeiten der Lufthansa Group weisen nachfolgend dargestellte Fälligkeiten auf. Die Angaben basieren auf vertraglichen, undiskontierten Zahlungen.

T124 FÄLLIGKEITSANALYSE VON LEASINGVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	**31.12.2022**	31.12.2021
Im 1. Quartal	120	126
Bis 1 Jahr[1]	333	334
1 – 5 Jahre	1.239	1.161
Später	1.310	1.168

[1] Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

Unter den sonstigen Darlehen entfielen 4.407 Mio. EUR (Vorjahr: 4.464 Mio. EUR) auf strukturierte Leasinggesellschaften und sonstige Flugzeugfinanzierungsmodelle (↗ **Erläuterung 19, S. 197 f.**). Dieser Betrag war mit den jeweils finanzierten Flugzeugen besichert. Im Jahr 2022 wurden insgesamt neun weitere Flugzeugfinanzierungen abgeschlossen.

Für das zum Jahresende getilgte besicherte Darlehen aus den Stabilisierungsmaßnahmen in Belgien wurde ein auf das Jahr 2022 entfallender Zuschussbetrag von 3 Mio. EUR für die Unterverzinslichkeit ermittelt.

Sowohl im Geschäftsjahr 2022 als auch im Geschäftsjahr 2021 sind alle Zahlungsverpflichtungen und Auflagen aus den beschriebenen Darlehensverträgen erfüllt worden.

38 Langfristige Vertragsverbindlichkeiten

T125 LANGFRISTIGE VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Langfristige Vertragsverbindlichkeiten	30	30
	30	**30**

Unter den langfristigen Vertragsverbindlichkeiten werden langfristige Abgrenzungen für Fertigungsaufträge erfasst, bei denen die erhaltenen Zahlungen die bisher erbrachten Leistungen übersteigen.

39 Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

T126 LANGFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Erhaltene Anzahlungen	2	7
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	12	14
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	30	9
	44	**30**

In den passiven Rechnungsabgrenzungen sind öffentliche Investitionszuschüsse und -zulagen in Höhe von 4 Mio. EUR (Vorjahr: 6 Mio. EUR) enthalten, die entsprechend der Nutzungsdauer der Investitionsgüter in den Folgejahren aufgelöst werden.

In den sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten sind die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen für Vorstand, Führungskräfte und außertariflich Mitarbeitende enthalten. Im Rahmen der aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen gewähren die Deutsche Lufthansa AG und weitere in das Programm einbezogene konsolidierte und nicht konsolidierte Konzerngesellschaften auf ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien einen Abschlag von 50 % für Führungskräfte und außertariflich Mitarbeitende. Die gewährten Optionspakete 2019, 2020 und 2021 beinhalten eine Outperformance-Option und eine Performance-Option. Am Programmende erhalten die Teilnehmer:innen bei Werthaltigkeit eine Barzahlung. Das Programm für die Gruppe der außertariflich Mitarbeitenden wurde letztmalig im Jahr 2019 angeboten. Im Geschäftsjahr 2022 wurde für Führungskräfte das Programm 2021 nachträglich aufgelegt.

Die Outperformance-Option ist an die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem fiktiven Index aus Aktien europäischer Wettbewerber geknüpft. Aus der Outperformance-Option erhält der:die Inhaber:in je Prozentpunkt Outperformance bei Ausübung eine Barzahlung ab Erreichen der festgelegten Hürde von 1 %. Bei einer Outperformance von mehr als 20 % ist die Barzahlung auf einen festgelegten Betrag beschränkt.

Die Performance-Option ist an die absolute Entwicklung des Kurses der Lufthansa Aktie gebunden. Der Auszahlungsbetrag hängt vom Erreichen definierter Performanceziele ab, wobei eine Auszahlung erst ab einer Hürde ausgelöst wird und darüber hinaus auf einen Maximalbetrag beziehungsweise Cap begrenzt ist.

Die Laufzeit der Programme beträgt jeweils vier Jahre. Abweichend davon wurde die Programmlaufzeit für das Programm Führungskräfte 2021 auf dreieinhalb Jahre leicht verkürzt. Die Berechnung der Performance und der Outperformance erfolgt in allen Programmen nach dem Total Shareholder Return-Prinzip. Die Aktien des Eigeninvestments sind bis zur Ausübung gesperrt.

Aufgrund der Regelungen im Stabilisierungsvertrag mit dem WSF wurden die Führungskräfteprogramme 2020 und 2021 nur mit Eigeneinbringung von Aktien angeboten. Der Abschlag von 50 % gilt beim Führungskräfteprogamm 2020 nur für einen Teil der potenziell zu vereinbarenden Tranchen. Mit Beendigung der WSF-Beteiligung wurden Ende 2022 die Abschläge an die Mitarbeitenden ausgezahlt.

T127 OUTPERFORMANCE-OPTION – ÜBERSICHT

	€ je Outperformancestufe	Maximalbetrag pro Tranche in €
Führungskräfte	400 je Prozentpunkt ab 1 %	8.000
Außertariflich Mitarbeitende	200 je 5 Prozentpunkte ab 1 %	1.000

T128 PERFORMANCE-OPTION – PERFORMANCEZIELE

Performance-Option nach Jahr	Hürde	Cap
2019	22 %	33 %
2020	20 %	35 %
2021	20 %	35 %

T129 PERFORMANCE-OPTION – AUSZAHLUNGSBETRÄGE

	€ je Performancestufe	Maximalbetrag pro Tranche in €
Führungskräfte	4.000 + 500 je Performancestufe	8.000
Außertariflich Mitarbeitende	500 + 100 je Performancestufe	1.000

Für den Vorstand gilt seit 2019 ein verändertes variables Vergütungssystem, sodass sich ein Teil der finanziellen Ziele im Rahmen der anteilsbasierten Vergütung auf die Performance der Lufthansa Aktie als relativer Total Shareholder Return (TSR) im Vergleich zu anderen Unternehmen des DAX bezieht. Die Performanceperiode beträgt weiterhin vier Jahre. Für die Berechnung des TSR in der Performanceperiode wird für die Aktie der Deutschen Lufthansa AG sowie die Aktien der Peergroup jeweils das arithmetische Mittel der Schlusskurse im XETRA-Handel der Deutschen Börse über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode sowie über die letzten 30 Börsenhandelstage vor Ende der Performanceperiode ermittelt und in Relation gesetzt.

Die Performance aller Unternehmen im DAX, die zu Beginn und am Ende der Performanceperiode im Index vertreten sind, wird in eine Rangfolge gebracht und die relative Positionierung der Deutschen Lufthansa AG anhand des erreichten Perzentils bestimmt. Die Zielerreichung und die entsprechenden Auszahlungsbeträge im Programm 2019 ergeben sich über die Positionierung im Perzentil der Deutschen Lufthansa AG. Bei einer Positionierung zwischen dem 25. und 50. Perzentil beziehungsweise zwischen dem 50. und 75. Perzentil wird die Zielerreichung linear angepasst.

Ab dem Jahr 2020 wurde der TSR-Ansatz für das Vorstandsprogramm dahingehend angepasst, dass sich die Performance nun zu 85 % an finanziellen und zu 15 % an Nachhaltigkeitsparametern bemisst. Als finanzielle Ziele dienen zu gleichen Teilen (je 42,5 %) der relative Total Shareholder Return (TSR) der Lufthansa Aktie im Vergleich zum DAX sowie der durchschnittliche bereinigte Return on Capital Employed (Adjusted ROCE) beziehungsweise Adjusted EBIT während der Performanceperiode. Für die TSR-Komponente werden in der Performanceperiode die letzten 60 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode sowie die letzten 60 Börsenhandelstage vor Ende der Performanceperiode herangezogen. Die Positionierung der Aktie zur Peergroup bleibt identisch für die Zielerreichung. Die Zielerreichung für das durchschnittliche Adjusted ROCE erfolgt auf Basis eines Vergleichs des durchschnittlichen Adjusted ROCE für die vierjährige Performanceperiode mit einem im Gewährungsjahr festgelegten strategischen Zielwert, der als unterer Schwellenwert die Deckung der Kapitalkosten (WACC) vorsieht. Die Nachhaltigkeitsparameter werden für die jeweilige Performanceperiode vom Aufsichtsrat festgelegt. Für das Jahr 2021 wurde abweichend davon das TSR-Performanceziel durch das Ziel „Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen“ ersetzt. Für die nicht marktabhängigen Erfolgsziele wurde im Rahmen der Bewertung für 2020 eine erwartete Zielerreichung von 0 % für den Adjusted ROCE und 130 % für den Nachhaltigkeitsparameter, für 2021 eine erwartete Zielerreichung von 200 % für die Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen, von 200 % für das Adjusted EBIT und 138,8 % für den Nachhaltigkeitsparameter und für 2022 eine erwartete Zielerreichung von 200 % für den Adjusted ROCE und 0 % für den Nachhaltigkeitsparameter angenommen. Zu Beginn der jeweiligen Performanceperiode werden als weitere Neuerung eine Anzahl virtueller Aktien zugeteilt, die sich aus der Division des individuellen Zielbetrags der mehrjährigen variablen Vergütung durch den durchschnittlichen Kurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG während der ersten 60 Handelstage nach Beginn der jeweiligen Performanceperiode ergibt. Die Auszahlung wird aus dem Zielerreichungsgrad für dieses Erfolgsziel multipliziert mit der Anzahl virtueller Aktien zu Beginn der Performanceperiode und dem durchschnittlichen Kurs der Aktien der Deutschen Lufthansa AG während der letzten 60 Handelstage vor Ablauf des letzten Jahres der jeweiligen Performanceperiode berechnet.

Insgesamt hat sich im Laufe der Geschäftsjahre 2022 und 2021 der Bestand an Optionen wie folgt verändert:

T130 ENTWICKLUNG DES BESTANDS AN OPTIONEN UND VIRTUELLEN AKTIEN

	2022			2021		
	Anzahl Optionen	**Anzahl virtueller Aktien**	**Bar-ausgleich in Tsd. €**	Anzahl Optionen	Anzahl virtueller Aktien	Bar-ausgleich in Tsd. €
Ausstehend zum 01.01.	14.736	571.106	–	19.582	571.106	–
Gewährt	1.905	2.041.412	–	–	–	–
Ausgelaufen bzw. verfallen	616	–	–	4.846	–	–
Ausgeübt	5.229	–	2.618	–	–	–
Ausstehend zum 31.12.	10.796	2.612.518	–	14.736	571.106	–

Aus dem ausgelaufenen Aktienprogramm 2018 erfolgte aus der Outperformance-Option eine Auszahlung in Höhe von 2,6 Mio. EUR (Vorjahr: Aktienprogramm 2017 keine Auszahlung). Für das Aktienprogramm 2021, das nur für Führungskräfte angeboten wurde, wurde im Geschäftsjahr ein nachträglicher Rabatt von 50 % gewährt. Dadurch entstand im Geschäftsjahr ein Personalaufwand in Höhe von 4,5 Mio. EUR. Insgesamt halten Teilnehmer:innen der Programme zum aktuellen Stichtag 2.873.092 Aktien (Vorjahr: 2.610.934 Aktien).

Die beizulegenden Zeitwerte der Optionsrechte der noch laufenden Aktienprogramme wurden mit Hilfe von Monte-Carlo-Simulationen ermittelt. Hierbei werden die zukünftigen Renditen der Aktien des Vergleichsindex sowie der Deutschen Lufthansa AG simuliert und der Wert der Optionsrechte als zu erwartender Ausschüttungsbetrag ermittelt.

Insgesamt wurden folgende beizulegende Werte ermittelt:

T131 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE UND VIRTUELLEN AKTIEN ZUM 31.12.2022

	Anzahl Optionen/ virtuelle Aktien	Beizulegender Zeitwert je Option/ virtueller Aktie in €	Anteil erdienter Anspruch	Beizulegender Zeitwert gesamt in €
Vorstand				
Virtuelle Aktien 2020	571.106	2,52	0,90	1.300.135
Virtuelle Aktien 2021	957.126	11,00	1,00	10.528.386
Virtuelle Aktien 2022	1.084.286	7,99	1,00	8.663.445
Führungskräfte				
Optionen 2019	2.836	6.688	0,79	15.015.675
Optionen 2020	2.279	5.295	0,52	6.285.055
Optionen 2021	1.880	6.030	0,23	2.636.372
Außertariflich Mitarbeitende				
Optionen 2019	3.801	830	0,79	2.497.574
Optionen 2020	–	–	–	–
Optionen 2021	–	–	–	–
Summe Optionen und virtuelle Aktien	**2.623.314**			**46.926.642**
davon Optionen	10.796			
davon virtuelle Aktien	2.612.518			

T131 BEIZULEGENDE ZEITWERTE DER OPTIONSRECHTE UND VIRTUELLEN AKTIEN ZUM 31.12.2021

	Anzahl Optionen/ virtuelle Aktien	Beizulegender Zeitwert je Option/ virtueller Aktie in €	Anteil erdienter Anspruch	Beizulegender Zeitwert gesamt in €
Vorstand				
Optionen 2018	181	138	0,66	16.480
Optionen 2019	6	700	0,62	2.600
Virtuelle Aktien 2020	571.106	–	0,44	296.258
Führungskräfte				
Optionen 2018	2.416	55	0,79	105.197
Optionen 2019	2.919	2.093	0,54	3.309.295
Optionen 2020	2.355	3.452	0,25	2.032.365
Außertariflich Mitarbeitende				
Optionen 2018	3.027	9	0,79	21.567
Optionen 2019	3.832	269	0,54	558.354
Optionen 2020	–	–	–	–
Summe Optionen und virtuelle Aktien	**585.842**			**6.342.116**
davon Optionen	14.736			
davon virtuelle Aktien	571.106			

Im Rahmen der Bilanzierung der Verbindlichkeit aus der Bewertung der Optionsrechte wird eine Fluktuation der Mitarbeitenden in Höhe von 7,41% berücksichtigt, sodass die bilanzierte Verbindlichkeit unterhalb des berechneten Zeitwerts liegt. Aus der Bewertung der Optionsrechte ergibt sich somit zum Stichtag eine gesamte Rückstellung in Höhe von 44,2 Mio. EUR (Vorjahr: 9,9 Mio. EUR), wovon 28,8 Mio. EUR (Vorjahr: 9,8 Mio. EUR) unter den langfristigen Verbindlichkeiten ausgewiesen werden. Die im Geschäftsjahr geleistete Auszahlung von ausgelaufenen Optionsrechten in Höhe von 2,6 Mio. EUR sowie die Auszahlung von gewährten Mitarbeiterrabatten in Höhe von 4,5 Mio. EUR erhöhen den Personalaufwand, sodass sich durch die Veränderung der Optionsrechte im Geschäftsjahr der Personalaufwand insgesamt um 45,2 Mio. EUR erhöht.

In die Monte-Carlo-Simulation (exklusive TSR-Programm für den Vorstand) sind die gewichteten durchschnittlichen Aktienkurse zum Stichtag eingeflossen. Gemäß Programmbedingungen handelt es sich dabei um die 50-Tage-Durchschnittskurse der Deutschen Lufthansa AG sowie der jeweils im Vergleichsindex enthaltenen Aktien der Wettbewerber. Die verwendeten Volatilitäten und Korrelationen stellen stichtagsbezogene und laufzeitabhängige Erwartungswerte auf Basis aktueller Markteinschätzungen dar.

Als Zinssatz für die Restlaufzeit der Outperformance-Option wurden jeweils entsprechende Swap-Rates verwendet. Für die Bewertung wurden die maximalen Laufzeiten der Programme berücksichtigt.

Die Bewertung der Zeitwerte für die Programme des Vorstands erfolgt ebenfalls mittels einer Monte-Carlo-Simulation und basiert auf historischen beziehungsweise Marktdaten zum Stichtag der relevanten Peergroup-Unternehmen im DAX. Der Ansatz der erwarteten Volatilitäten basiert auf den historischen TSR-Daten. Dabei wurden für die Ermittlung der historischen Volatilitäten grundsätzlich die Kurse der letzten vier Jahre zugrunde gelegt. Bei der Bewertung für das Programm 2020 wurde eine Restlaufzeit von 13 Monaten sowie ein risikoloser Zins in Höhe von 2,00% berücksichtigt, für das Programm 2021 eine Restlaufzeit von 25 Monaten und ein risikoloser Zins von 2,08% sowie für das Programm 2022 eine Restlaufzeit von 37 Monaten und ein risikoloser Zins von 2,01%.

Die vom externen Dienstleister verwendeten Parameter für den fiktiven Airline-Vergleichsindex sind in folgender Übersicht zusammengestellt:

T132 REFERENZPREIS

		Optionen 2019	Optionen 2020	Optionen 2021
Lufthansa	EUR	14,84	8,53	6,99
Air France-KLM	EUR	9,90	3,68	4,10
IAG	GBP	480,37	122,08	157,32
Ryanair	EUR	11,00	13,54	16,40
easyJet	GBP	1.131,63	623,82	625,16
Norwegian	NOK	37,49	–	–
WIZZair	GBP	3.667,66	3.781,00	4.237,54
Turkish Airlines	TRY	–	10,84	26,47

T133 ERWARTETE VOLATILITÄTEN

in % für:	Optionen 2019 zum 31.12.2022	Optionen 2019 zum 31.12.2021	Optionen 2020 zum 31.12.2022	Optionen 2020 zum 31.12.2021	Optionen 2021 zum 31.12.2022	Optionen 2021 zum 31.12.2021
Lufthansa	43,82	53,54	42,20	47,04	50,50	–
Air France-KLM	54,31	55,44	46,70	50,68	55,03	–
IAG	49,22	71,87	50,22	61,35	65,12	–
Ryanair	42,25	48,32	40,43	44,38	46,34	–
easyJet	50,02	70,00	49,34	61,44	63,94	–
Norwegian	51,31	142,19	–	–	–	–
WIZZair	67,75	55,38	43,05	48,16	59,81	–
Turkish Airlines	–	–	55,60	38,80	43,60	–
Risikoloser Zinssatz	Optionen 2019: 2,00% für Eurozone (Vorjahr: –0,81%) 3,28% für Großbritannien (Vorjahr: 0,23%) 3,27% für Norwegen (Vorjahr: 0,78%) Optionen 2020: 2,08% für Eurozone (Vorjahr: –0,82%) 3,28% für Großbritannien (Vorjahr: 0,43%) 9,00% für Norwegen (Vorjahr: 1,06%)				Optionen 2021: 2,02% für Eurozone (Vorjahr: –0,79%) 3,26% für Großbritannien (Vorjahr: 0,50%) 9,00% für Türkei (Vorjahr: 15,00%)	
Fluktuation	7,41% (Vorjahr: 6,08%)				7,41% (Vorjahr: 6,08%)	

40 Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten

Die Lufthansa Group hat folgende Vertragsverbindlichkeiten erfasst:

T134 VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	**4.898**	**3.340**
Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen	2.087	2.131
Verbindlichkeiten aus angearbeiteten Technik- und EDV-Leistungen	261	319
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	334	159
Übrige Vertragsverbindlichkeiten	**2.682**	**2.609**
Verbindlichkeiten aus Verträgen mit Kunden	**7.580**	**5.949**
In der Berichtsperiode erfasste Erlöse		
Erlöse aus den Anfangsbeständen der Vertragsverbindlichkeiten		
Erlöse aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten	2.512	1.253
Erlöse aus Kundenbindungsprogrammen	358	292
Erlöse aus Technik- und EDV-Leistungen	191	235
Sonstige	128	418
Summe	**3.189**	**2.198**

Der Anstieg der Vertragsverbindlichkeiten für nicht ausgeflogene Flugdokumente resultiert aus den im Berichtsjahr angestiegenen Ticketverkäufen auf zukünftige Flugreisen. Von den Vertragsverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2021 konnten 298 Mio. EUR (Vorjahr: 569 Mio. EUR) nicht realisiert werden, sondern wurden an die Kund:innen erstattet. Insgesamt wurden 2022 Ticketrückerstattungen in Höhe von 2.045 Mio. EUR (Vorjahr: 1.614 Mio. EUR) im Zusammenhang mit Flugstreichungen vorgenommen. Im Hinblick auf potenziell nicht in Anspruch genommene Tickets, die Flüge während des Krisenzeitraums betreffen, wird derzeit nur zum Teil von einem Verfall ausgegangen und entsprechend eine Umsatzrealisierung für diese sogenannte Breakage erfasst.

Zum 31. Dezember 2022 waren in den Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen 227 Mrd. Meilen (Vorjahr: 225 Mrd. Meilen) aus Meilenbonusprogrammen zu bewerten. Für die voraussichtlich verfallenden Meilen werden grundsätzlich Pro-rata-Ertragsrealisationen über den allgemeinen Geltungszeitraum von drei Jahren vorgenommen. Aufgrund der immer noch eingeschränkten Einlösemöglichkeiten für Flugreisen im Zusammenhang mit den Folgen der Corona-Pandemie wurden bei der Bemessung des Verpflichtungsumfangs die Pro-rata-Umsatzrealisationen entsprechend den im Geschäftsjahr weiterhin geringeren Gesamteinlösungen reduziert. Dies entspricht der Annahme, dass der Anteil der verfallenden Meilen durch die Pandemiefolgen nicht grundsätzlich ansteigen, sondern sich lediglich auf spätere Perioden verschieben wird. Im Berichtsjahr führte dies zu einer Überkompensation des erfolgswirksamen Effekts aus der abgegrenzten Leistungsverpflichtung des laufenden Jahres.

Bereits kontrahierte, noch nicht erfüllte Leistungsverpflichtungen aus langfristigen Dienstleistungsverträgen betragen unter der Annahme eines vertragsgemäßen Abrufs insgesamt 8,2 Mrd. EUR, wovon 1,5 Mrd. EUR auf die nächsten zwölf Monate entfallen. Im Wesentlichen sind dies Wartungsverträge des Geschäftsbereichs Technik über die langfristige Instandsetzung und Überholung der Teilflotten von Fluggesellschaften. Bei der Ermittlung der ausstehenden Leistungsverpflichtungen wird die in den Verträgen vereinbarte sowie aus den jeweiligen Flugplanungen abgeleitete Anzahl an Wartungsereignissen mit ihren wahrscheinlichen Erlösen sowie Festpreise für bestimmte Leistungen (Bereich VIP sowie Kabinenmodifikation) berücksichtigt. Von den Leistungsverpflichtungen, die zwölf Monate übersteigen, werden voraussichtlich 70 % bis 2028 realisiert sein.

Wie im Vorjahr wurden auch im Geschäftsjahr 2022 keine Umsatzerlöse aus den in früheren Geschäftsjahren erfüllten Leistungsverpflichtungen erfasst.

Den Vereinfachungsregeln des IFRS 15 entsprechend werden keine Angaben zu den Leistungsverpflichtungen zum 31. Dezember 2022 oder zum 31. Dezember 2021 gemacht, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von einem Jahr oder weniger haben. Aufgrund von Umbuchungsmöglichkeiten kann es bei Flugleistungen grundsätzlich zu einer Zeitspanne zwischen Vertragsabschluss und Leistungserbringung kommen, die ein Jahr überschreitet, was jedoch bei Vertragsabschluss nicht vorhersehbar ist. Aufgrund der Vorausbuchungsfrist von maximal einem Jahr und kurzfristigen Umbuchungsmöglichkeiten geht der Konzern davon aus, dass die Anwendung der Vereinfachungsregel gerechtfertigt ist. Prämienmeilen können mindestens über drei Jahre eingelöst werden, sind jedoch auch kurzfristig einlösbar und werden aus diesem Grund ebenfalls als kurzfristig ausgewiesen.

Die Lufthansa Group wendet die Vereinfachungsregelung des IFRS 15.94 in Bezug auf die Aufwandserfassung bei Vertragsanbahnungskosten an, wenn der ansonsten zu berücksichtigende Abschreibungszeitraum weniger als zwölf Monate betragen würde.

41 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten

T135 VERBINDLICHKEITEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN SOWIE SONSTIGE KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	118	49
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber übrigen Beteiligungen	–	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber Konzernfremden	3.923	2.831
	4.041	**2.881**
Sonstige Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	21	19
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	327	292
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber übrigen Beteiligungen	–	–
Verbindlichkeiten aus Ergebnisbeteiligungen	531	82
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	740	912
	1.619	**1.305**
Summe	**5.660**	**4.186**

Der Buchwert dieser Verbindlichkeiten entspricht dem beizulegenden Zeitwert. Sonstige Verbindlichkeiten in Höhe von 9 Mio. EUR (Vorjahr: 135 Mio. EUR) dienen als Sicherheit für positive Marktwerte von Derivaten.

Zur Optimierung des Working Capital und Cashflows sowie zur Stärkung der Lieferantenbeziehungen nimmt die Lufthansa Group an einem Supply Chain Finance (SCF)-Programm teil. Das Programm wird von der CRX Markets AG, München, angeboten und ist kostenlos für die teilnehmenden Lieferanten. Lieferanten können auf freiwilliger Basis am Programm teilnehmen, um eine vorzeitige Bezahlung ihrer Forderungen von den teilnehmenden Banken mit einem Abschlag zu erhalten. Die Lufthansa Group bezahlt dann die ursprüngliche Rechnung am Fälligkeitsdatum an die Bank. Für die Lufthansa Group entstehen keine zusätzlichen Kosten gegenüber den acht teilnehmenden Banken. Zum 31. Dezember 2022 wird das SCF-Programm von den Konzerngesellschaften Deutsche Lufthansa AG, Lufthansa Cargo AG und Lufthansa Technik AG genutzt. Zum Stichtag nahmen dreizehn Lieferanten mit einem ausstehenden Volumen von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 316 Mio. EUR (Vorjahr: 50 Mio. EUR) teil. Zahlungsbedingungen von Verbindlichkeiten im Programm gehen nicht über Zahlungsbedinungen mit Lieferanten hinaus, die nicht am Programm teilnehmen. Alle relevanten vertraglichen Zahlungsbedingungen und Konditionen werden ebenfalls mit Lieferanten außerhalb des Programms auf bilateraler Basis verhandelt, weshalb sich der Charakter der Lieferantenverbindlichkeit durch das SCF-Programm nicht verändert. Die Definition und der Ausweis der Verbindlichkeit aus Lieferungen und Leistungen bleibt somit erhalten. Entsprechend werden die Zahlungsströme aus den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in der Kapitalflussrechnung weiterhin unter den Zahlungsflüssen aus der operativen Geschäftstätigkeit dargestellt.

42 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten

T136 KURZFRISTIGE ERHALTENE ANZAHLUNGEN, RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN UND SONSTIGE NICHT FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Erhaltene Anzahlungen	25	27
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	52	57
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	604	564
	681	**648**

Die sonstigen nicht finanziellen Verbindlichkeiten enthalten den kurzfristigen Anteil der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungsvereinbarungen (↗ **Erläuterung 39, S. 222 ff.**). Weiterhin betreffen 230 Mio. EUR (Vorjahr: 194 Mio. EUR) abgegrenzte Beträge für nicht genommene Urlaubstage und Überstunden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

43 Erläuterungen zu den berichtspflichtigen Segmenten und Segmentdaten

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN

Zum 31. Dezember 2022 ist die Lufthansa Group in vier berichtspflichtigen Segmenten tätig, die die Konzernaktivitäten bündeln. Die Abgrenzung der Segmente erfolgt entsprechend der internen Berichts- und Steuerungsstruktur. Im Vergleich zum Vorjahr wird das Geschäftsfeld Eurowings nicht mehr separat, sondern im Geschäftsfeld Passagier-Airlines berichtet. Hintergrund ist die Angleichung der Geschäftsmodelle und die einheitliche Steuerung aller Passagier-Airlines durch den Vorstand der Lufthansa Group. Aufgrund der vergleichbaren wirtschaftlichen Merkmale der jeweiligen Fluggesellschaften wie Netz- und Vertriebsstrukturen, Kund:innen und Dienstleistungen wurden die Aktivitäten jeweils zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Das Segment Passagier-Airlines besteht aus den Fluggesellschaften Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines, Brussels Airlines und Eurowings inklusive der Beteiligung an SunExpress. Aufgrund dieser Änderung wurden die Vorjahreswerte in der Segmentberichterstattung entsprechend angepasst. Weitere Informationen zu den einzelnen Fluggesellschaften sind im Konzernlagebericht ↗ **ab S. 52** dargestellt.

Das Segment Logistik umfasst die Aktivitäten aus dem Frachtlinienluftverkehr durch die Lufthansa Cargo-Gruppe. Lufthansa Cargo ist die führende europäische Frachtfluggesellschaft.

Das Segment Technik ist ein weltweit führender Anbieter von Wartungs-, Reparatur- und Überholungsleistungen für zivile und kommerzielle Flugzeuge und firmiert als Lufthansa Technik-Gruppe.

Das Segment Catering, vertreten durch die LSG Lufthansa Service-/Sky Chefs-Gruppe, ist einer der führenden Airline-Caterer und bietet darüber hinaus Cateringleistungen im Retailsegment sowie Service- und Logistikleistungen an.

Geschäftsaktivitäten, die keinem berichtspflichtigen Segment zugeordnet sind, werden gemeinsam mit den Erträgen und Aufwendungen der zentralen Konzernfunktionen in Tabelle ↗ **T137, S. 229 f.,** in der Spalte „Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen“ dargestellt. Hierunter befinden sich die Erträge und Aufwendungen der Lufthansa Commercial Holding GmbH, der Lufthansa AirPlus-Gruppe, der Lufthansa Systems-Gruppe, der Lufthansa Aviation Training-Gruppe und weiterer Konzerngesellschaften.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN SEGMENTDATEN UND DER INTERNEN STEUERUNG

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden der berichtspflichtigen Segmente entsprechen den in ↗ **Erläuterung 3, S. 170 ff.,** beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Die Lufthansa Group misst den Erfolg ihrer Segmente anhand der beiden Segmentergebnisgrößen EBIT beziehungsweise Adjusted EBIT. Die Steuerungsgröße EBIT setzt sich aus dem betrieblichen IFRS-Ergebnis und dem Beteiligungsergebnis zusammen. Hinsichtlich der verwendeten Ergebniskennzahl Adjusted EBIT wurde die Definition im Berichtsjahr geändert. Neben den bisherigen Überleitungspositionen zwischen EBIT und Adjusted EBIT (außerplanmäßige Abschreibungen/Zuschreibungen, Abgangsergebnisse, Effekte aus Änderungen von Pensionsplänen) werden nunmehr Aufwendungen für personalbezogene Restrukturierungsmaßnahmen, wesentliche außerordentliche, nicht aus der normalen Geschäftstätigkeit herrührende Rechtskosten, wesentliche Kosten im Zusammenhang mit Unternehmenstransaktionen sowie wesentliche sonstige Aufwendungen, die auf außerordentlichen, externen Ereignissen beruhen, aus der Ergebnisgröße für den operativen Erfolg herausgerechnet. Die Umstellung erfolgte im Hinblick auf eine bessere Vergleichbarkeit mit der Berichterstattung von Branchenunternehmen und zur Erhöhung der Transparenz hinsichtlich nicht nachhaltiger Ergebniselemente. Im laufenden Geschäftsjahr wurden die direkt durch den Ukraine-Krieg entstandenen Aufwendungen für Wertberichtigungen, Abschreibungen und drohende Kompensationsleistungen als wesentlicher Sachverhalt behandelt, der aus der Adjusted EBIT-Ermittlung ausgeschlossen wurde. Die Vorjahresvergleichsgrößen wurden entsprechend angepasst (relevant im Jahr 2021: Restrukturierungskosten).

Verkäufe und Erlöse zwischen den berichtspflichtigen Segmenten werden grundsätzlich zu Preisen erbracht, wie sie auch mit Dritten vereinbart würden. Verwaltungsleistungen werden als Kostenumlagen berechnet.

Zu den Außenumsätzen bei den Verkehrserlösen ↗ **Erläuterung 4, S. 185.**

Das gebundene Kapital umfasst im Wesentlichen die Segmentaktiva, korrigiert um derivative Finanzinstrumente und latente Steuerposten, vermindert um nicht zinstragende Schulden. Seit dem Berichtsjahr werden bei der Bestimmung die liquiden Mittel nicht mehr berücksichtigt. Die ausgewiesenen Vorjahreswerte wurden korrespondierend angepasst.

Das Ergebnis aus der Equity-Bewertung von Beteiligungen ist Bestandteil des Ergebnisses eines Segments, aus Konzernsicht aber nicht dem betrieblichen, sondern dem Finanzergebnis zuzurechnen.

T137 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2022

in Mio. €	Passagier-Airlines	Logistik	Technik	Catering	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung		**Konzern**
							Nicht zugeordnet	Konsolidierung	
Außenumsätze	21.873	4.582	4.004	1.903	32.362	408	–	–	32.770
davon Verkehrserlöse	20.687	4.430	–	–	25.117	–	729	–	25.846
Konzerninnenumsätze	887	45	1.546	57	2.535	243	–	–2.778	–
Umsatzerlöse	**22.760**	**4.627**	**5.550**	**1.960**	**34.897**	**651**	**–**	**–2.778**	**32.770**
Übrige operative Erträge	1.025	106	401	51	1.583	2.117	–	–1.315	2.385
Operative Erträge	**23.785**	**4.733**	**5.951**	**2.011**	**36.480**	**2.768**	**–**	**–4.093**	**35.155**
Operative Aufwendungen	**24.100**	**3.171**	**5.384**	**2.015**	**34.670**	**3.050**	**–**	**–4.058**	**33.662**
davon Materialaufwand	14.492	2.295	3.066	784	20.637	298	–	–2.301	18.634
davon Personalaufwand	4.584	425	1.379	833	7.221	835	–	–3	8.053
davon Abschreibungen	1.766	170	178	77	2.191	117	–	–31	2.277
davon sonstige Aufwendungen	3.258	281	761	321	4.621	1.800	–	–1.723	4.698
Beteiligungsergebnis [1]	**15**	**38**	**–56**	**–7**	**–10**	**27**	**–**	**–1**	**16**
davon Ergebnis Equity-Bewertung	33	8	–56	–9	–24	–	–	–1	–25
Adjusted EBIT [2]	**–300**	**1.600**	**511**	**–11**	**1.800**	**–255**	**–**	**–36**	**1.509**
Überleitungspositionen	**21**	**–25**	**–55**	**–171**	**–230**	**–46**	**–**	**–2**	**–278**
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	–29	–	–14	–174	–217	–15	–	4	–228
Pensionssondereffekte und Restrukturierung	51	–20	19	–1	49	–7	–	1	43
Ergebnis Anlagenabgang	2	–1	11	6	18	20	–	–7	31
Sonstige Überleitungspositionen	–3	–4	–71	–2	–80	–44	–	–	–124
EBIT	**–279**	**1.575**	**456**	**–182**	**1.570**	**–301**	**–**	**–38**	**1.231**
Übriges Finanzergebnis									–181
Ergebnis vor Ertragsteuern									1.050
Gebundenes Kapital [3]	7.230	2.172	3.855	436	13.693	1.381	–	–139	14.935
davon aus Equity-Beteiligungen	125	44	161	41	371	21	–	–	392
Segmentinvestitionen [4]	2.032	254	99	40	2.425	45	–	–45	2.425
davon aus Equity-Beteiligungen	–	–	37	–	37	–	–	–	37
Mitarbeitende zum Stichtag	56.762	4.085	20.411	20.218	101.476	8.033	–	–	109.509
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	56.054	4.088	20.116	18.709	98.967	7.922	–	–	106.889

[1] Das Beteiligungsergebnis enthält keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte.
[2] Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT ↗ T021, S. 43, im Konzernlagebericht.
[3] Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate), abzüglich bestimmter nicht verzinslicher Verbindlichkeiten (u. a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten), sowie seit dem Berichtsjahr abzüglich der liquiden Mittel.
[4] Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie in Ausleihungen und Anteile an Gesellschaften. Investitionen werden exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen ausgewiesen.

T137 SEGMENTINFORMATIONEN NACH DEN BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2021

in Mio. €	Passagier-Airlines[1]	Logistik	Technik	Catering	Summe berichtspflichtiger operativer Segmente	Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen	Überleitung		**Konzern**
							Nicht zugeordnet	Konsolidierung	
Außenumsätze	8.528	3.768	3.117	1.085	16.498	313	–	–	16.811
davon Verkehrserlöse	7.622	3.644	–	–	11.266	–	610	–	11.876
Konzerninnenumsätze	666	32	886	28	1.612	153	–	–1.765	–
Umsatzerlöse	**9.194**	**3.800**	**4.003**	**1.113**	**18.110**	**466**	**–**	**–1.765**	**16.811**
Übrige operative Erträge	591	65	405	239	1.300	1.266	–	–955	1.611
Operative Erträge	**9.785**	**3.865**	**4.408**	**1.352**	**19.410**	**1.732**	**–**	**–2.720**	**18.422**
Operative Aufwendungen	**13.114**	**2.394**	**4.021**	**1.299**	**20.828**	**2.060**	**–**	**–2.798**	**20.090**
davon Materialaufwand	6.240	1.665	2.075	416	10.396	180	–	–1.630	8.946
davon Personalaufwand[1]	3.154	367	1.082	615	5.218	620	–	–2	5.836
davon Abschreibungen	1.770	149	174	81	2.174	120	–	–35	2.259
davon sonstige Aufwendungen[1]	1.950	213	690	187	3.040	1.140	–	–1.131	3.049
Beteiligungsergebnis[2]	**5**	**24**	**–25**	**–22**	**–18**	**19**	**–**	**1**	**2**
davon Ergebnis Equity-Bewertung	5	13	–18	–22	–22	–	–	–	–22
Adjusted EBIT[3]	**–3.324**	**1.495**	**362**	**31**	**–1.436**	**–309**	**–**	**79**	**–1.666**
Überleitungspositionen[1]	**–274**	**2**	**–199**	**–55**	**–526**	**–125**	**–**	**1**	**–650**
Außerplanmäßige Abschreibung/Zuschreibung	12	–	–36	–9	–33	2	–	2	–29
Pensionssondereffekte und Restrukturierung[1]	–248	–3	–157	–4	–412	–79	–	–1	–492
Ergebnis Anlagenabgang	14	5	–6	–42	–29	3	–	–	–26
Sonstige Überleitungspositionen[1]	–52	–	–	–	–52	–51	–	–	–103
EBIT	**–3.598**	**1.497**	**163**	**–24**	**–1.962**	**–434**	**–**	**80**	**–2.316**
Übriges Finanzergebnis									–290
Ergebnis vor Ertragsteuern									–2.606
Gebundenes Kapital[1][4]	8.745	2.260	3.505	659	15.169	1.148	–	–105	16.212
davon aus Equity-Beteiligungen	103	67	195	68	433	–	–	1	434
Segmentinvestitionen[5]	1.049	164	95	23	1.600	49	–	–293	1.356
davon aus Equity-Beteiligungen	–	–	24	–	24	–	–	–	24
Mitarbeitende zum Stichtag	56.858	4.162	20.569	15.626	97.215	8.075	–	–	105.290
Mitarbeitende im Jahresdurchschnitt	58.208	4.210	21.328	15.546	99.292	8.351	–	–	107.643

[1] Werte angepasst.
[2] Das Beteiligungsergebnis enthält keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf At-Equity-Beteiligungsbuchwerte.
[3] Zur Überleitung vom Adjusted EBIT zum EBIT ↗ T021, S. 43, im Konzernlagebericht.
[4] Das gebundene Kapital resultiert aus der Bilanzsumme, korrigiert um nicht betriebliche Posten (latente Steuern, positive Marktwerte, Derivate), abzüglich bestimmter nicht verzinslicher Verbindlichkeiten (u. a. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten), sowie seit dem Berichtsjahr abzüglich der liquiden Mittel.
[5] Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie in Ausleihungen und Anteile an Gesellschaften. Investitionen werden exkl. aktivierter Fremdkapitalzinsen ausgewiesen.

In der Überleitungsspalte sind die aus Konsolidierungsvorgängen resultierenden Effekte ebenso enthalten wie die Beträge, die sich aus der unterschiedlichen Definition von Inhalten der Segmentposten im Vergleich zu den dazugehörigen Konzernposten ergeben.

Die eliminierten Umsätze der Segmente, die mit anderen, ebenfalls konsolidierten Segmenten erzielt wurden, sind in der Überleitungsspalte zu den Umsatzerlösen erkennbar.

Die Beträge in der Überleitungsspalte zum Konzern-EBIT beinhalten die Effekte aus erfolgswirksamen Konsolidierungsvorgängen, in denen Erträge und Aufwendungen bei zwei Partnern sich nicht in derselben Höhe oder derselben Periode gegenüberstehen.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN GEOGRAFISCHEN GEBIETEN 2022

Die Aufteilung der Verkehrserlöse auf die geografischen Regionen erfolgt nach Ursprungsverkaufsorten, und die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswerts zugeordnet. Die Zuordnung der anderen Betriebserlöse zu den einzelnen Regionen erfolgt nach geografischem Sitz des Kunden.

Die Definition der Regionen folgt grundsätzlich geografischen Regeln. Abweichend hiervon sind die in der Türkei erzielten Verkehrserlöse Europa zugeordnet.

Die Lufthansa Group steuert ihre Luftverkehrsaktivitäten über Netzergebnisse und nicht über regionale Ergebnisbeiträge. Ähnliches gilt für das Segment Catering. Eine Darstellung regionaler Segmentergebnisse ist daher für die Lufthansa Group nicht aussagekräftig.

Eine Aufteilung der Verkehrserlöse der Segmente Passagier-Airlines und Logistik nach Verkehrsgebieten statt nach Ursprungsverkaufsorten findet sich in den Erläuterungen zum jeweiligen Geschäftsfeld im Lagebericht.

Die Außenumsätze sowie die langfristigen Vermögenswerte und die entsprechenden Investitionen stellen sich wie folgt dar:

T138 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH REGIONEN

	2022							2021						
in Mio. €	Europa	Nord-amerika	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	**Konzern**	Europa	Nord-amerika	Mittel- und Südamerika	Asien/ Pazifik	Nahost	Afrika	**Konzern**
Verkehrserlöse[1]	17.128	4.575	639	2.513	498	493	25.846	7.692	1.636	277	1.774	231	266	11.876
Andere Betriebserlöse	2.474	2.853	265	937	274	121	6.924	1.942	1.853	162	673	201	104	4.935
Langfristige Vermögenswerte[2] [3] [4]	19.919	460	51	208	2	8	20.648	19.554	488	27	198	2	11	20.280
Investitionen in langfristige Vermögenswerte[3]	2.367	31	3	7	–	1	2.409	1.327	14	1	4	–	–	1.346

[1] Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.
[2] Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.
[3] Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.
[4] Einschließlich Nutzungsrechten aus Erstanwendung IFRS 16.

Auf die wesentlichen Länder entfallen dabei folgende Werte:

T139 AUSSENUMSÄTZE UND LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE NACH LÄNDERN

	2022		2021	
in Mio. €	**Deutschland**	**USA**	Deutschland	USA
Verkehrserlöse[1]	7.673	4.080	3.555	1.491
Andere Betriebserlöse	985	2.546	764	1.655
Langfristige Vermögenswerte[2][3]	14.271	382	13.730	440
Investitionen in langfristige Vermögenswerte[3]	1.877	25	1.160	13

[1] Die Aufteilung der Verkehrserlöse erfolgt hier nach Ursprungsverkaufsorten.
[2] Die langfristigen Vermögenswerte beinhalten das Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte exkl. reparaturfähiger Flugzeugersatzteile.
[3] Flugzeuge werden nach dem Ort ihrer Registrierung zugeordnet.

Im Geschäftsjahr 2022 und im Vorjahr wurden mit keinem Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse der Lufthansa Group getätigt.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

44 Erläuterungen zum Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit, aus der Investitionstätigkeit und aus der Finanzierungstätigkeit

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente der Lufthansa Group im Berichtsjahr verändert haben. Dabei wurden die Zahlungsströme entsprechend IAS 7 nach dem Operativen Cashflow, der dem Mittelzu- und -abfluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit entspricht, nach der Investitionstätigkeit und der Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die in der Kapitalflussrechnung ausgewiesenen Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-Äquivalente umfassen die Bilanzposition Bankguthaben und Kassenbestände ohne Termingelder mit vereinbarter Laufzeit zwischen vier und zwölf Monaten in Höhe von 6 Mio. EUR (Vorjahr: 2 Mio. EUR). Der Bestand an flüssigen Mitteln im weiteren Sinne ergibt sich unter Hinzurechnung der kurzfristig liquidierbaren Wertpapiere.

Um die Positionen Zinseinnahmen und Zinsausgaben in der Kapitalflussrechnung nicht zu überzeichnen, werden Zinsausgaben mit den Zinseinnahmen aus korrespondierenden Zinssicherungsgeschäften saldiert.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit
Ausgehend von dem Ergebnis vor Ertragsteuern wird der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit nach der indirekten Methode abgeleitet. Bereinigt um nicht zahlungswirksame Aufwendungen und Erträge sowie unter Berücksichtigung der Veränderung des Trade Working Capitals und der Veränderungen aus der Position Übrige Aktiva/ Passiva, soweit nicht Investitions- oder Finanzierungstätigkeit, ergibt sich der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Ab dem Jahr 2022 werden alle Zahlungen im Zusammenhang mit Pensionszusagen im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit erfasst. Bisher wurden geleistete Einzahlungen in und Erstattungen aus Planvermögen im Cashflow aus der Investitionstätigkeit gezeigt, während Rentenzahlungen unter dem Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit ausgewiesen wurden, um den zuletzt genannten nicht mit dem Aufbau von Planvermögen für in der Vergangenheit erteilte Pensionszusagen zu belasten. Da zukünftig regelmäßige Entnahmen aus dem Planvermögen für geleistete Rentenzahlungen geplant sind, sollen die daraus resultierenden Effekte unter dem Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit zusammengeführt werden. Die Kapitalflussrechnung für das Vorjahr wurde dementsprechend angepasst. Aufgrund dieser Anpassung hat sich der Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit des Vorjahres um 219 Mio. EUR vermindert, während sich der Cashflow aus Investitionstätigkeit und Geldanlagen um diesen Betrag erhöht hat.

Durch die Bilanzierung von Leasingverträgen gemäß IFRS 16 werden Leasingzahlungen als Tilgung beziehungsweise Zinszahlung innerhalb der Finanzierungstätigkeit ausgewiesen. Im Geschäftsjahr ergab sich hierdurch ein positiver Effekt von 455 Mio. EUR (Vorjahr: 413 Mio. EUR), davon 381 Mio. EUR Tilgung (Vorjahr: 354 Mio. EUR) im Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit und korrespondierend dazu ein negativer Effekt im Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit.

Während des aktuellen Geschäftsjahres hat der Konzern im Wesentlichen die folgenden nicht zahlungswirksamen Erträge und Aufwendungen erfasst:

T140 WESENTLICHE NICHT ZAHLUNGSWIRKSAME ERTRÄGE UND AUFWENDUNGEN

in Mio. €	**2022**	2021
Ergebnis aus übrigen Finanzposten	–238	–151
Wertberichtigung auf Forderungen	98	73
Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen	–53	–108
Auflösung von Rückstellungen und Abgrenzungen	–350	–209
Umstellung von Alters- und Übergangsversorgungssystemen	19	–89
Summe	**–524**	**–484**

Das Trade Working Capital setzt sich aus den Veränderungen der Bilanzansätze von Vorräten, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögensgegenständen und Anzahlungen, sonstigen kurzfristigen Vermögenswerten und sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten, Vertragsverbindlichkeiten sowie kurzfristigen Rechnungsabgrenzungsposten zusammen.

In der Position Übrige Aktiva/Passiva sind im Wesentlichen Korrekturen zwischen den Pensionsaufwendungen und -zahlungen, die Veränderungen aus sonstigen Rückstellungen und Abgrenzungen sowie Korrekturen für zahlungsunwirksame Effekte aus der Fremdwährungsumrechnung enthalten.

Als Folgeeffekte aus im Vorjahr umgesetzten sonstigen Maßnahmen zur Stärkung der Liquidität des Konzerns ergaben sich folgende Zahlungsmittelabflüsse: Aus dem Auslaufen von Repo-Geschäften mit Emissionszertifikaten resultierten Nettoabflüsse in Höhe von 172 Mio. EUR (Vorjahr: Abfluss von 103 Mio. EUR). Aus der Zahlung von gestundeten Steuern und Abgaben in Deutschland und Österreich (im Wesentlichen Einfuhrumsatz- und Luftverkehrsteuer) beliefen sich im Vorjahr die Nettoabflüsse auf 810 Mio. EUR. Im Berichtsjahr ergaben sich hieraus keine weiteren Effekte.

Cashflow aus der Investitionstätigkeit (und Geldanlagen)
Die Zahlungsströme aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden zahlungsbezogen ermittelt.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit ergibt sich im Wesentlichen aus den Investitionen und Desinvestitionen langfristiger Vermögenswerte.

Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit
Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit enthält auch Auszahlungen durch Tilgung und Zinszahlungen von Leasingverbindlichkeiten.

Der Bestand an Finanzschulden sowie den hierzu eingesetzten Sicherungsinstrumenten hat sich im Geschäftsjahr wie folgt verändert:

T141 FINANZSCHULDEN 2022

in Mio. €	31.12.2021	Zahlungswirksam	Zahlungsunwirksam						**31.12.2022**
			Zugang Konsolidierungskreis	Zugang Leasingverbindlichkeiten	Währungsdifferenzen	Aufzinsung	Umbuchung/ Umbuchung in Held for Sale	Änderungen des beizulegenden Zeitwerts	
Finanzschulden langfristig	15.041	638	2	448	191	36	-2.733	-353	13.270
Finanzschulden kurzfristig	1.629	-2.517	32	-	9	2	2.733	-7	1.881
Übrige Finanzschulden[1]	19	1	-	-	1	-	-	-	21
Gesamtbetrag Finanzschulden	**16.689**	**-1.878**	**34**	**448**	**201**	**38**	**-**	**-360**	**15.172**
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte - Vermögenswerte	-181	70	-	-	-	-	-	-44	-155
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte - Verbindlichkeiten	27	-	-	-	-	-	-	191	218

[1] Entfallen im Wesentlichen auf Banküberziehungen.

Im Vorjahr hatten sich die Finanzschulden wie folgt entwickelt:

T141 FINANZSCHULDEN 2021

in Mio. €	31.12.2020	Zahlungswirksam	Zahlungsunwirksam						31.12.2021
			Zugang Konsolidierungskreis	Zugang Leasingverbindlichkeiten	Währungsdifferenzen	Aufzinsung	Umbuchung/ Umbuchung in Held for Sale	Änderungen des beizulegenden Zeitwerts	
Finanzschulden langfristig	12.252	6.136	-	69	276	60	-3.571	-181	15.041
Finanzschulden kurzfristig	3.116	-5.067	-	2	16	-1	3.570	-7	1.629
Übrige Finanzschulden[1]	14	5	-	-	-	-	-	-	19
Gesamtbetrag Finanzschulden	**15.382**	**1.074**	**-**	**71**	**292**	**59**	**-1**	**-188**	**16.689**
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte - Vermögenswerte	-156	78	-	-	-	-	-	-103	-181
Zu Sicherungszwecken eingesetzte Zinsswaps und Devisentermingeschäfte - Verbindlichkeiten	44	-	-	-	-	-	-	-17	27

[1] Entfallen im Wesentlichen auf Banküberziehungen.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

45 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten

FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

Zum aktuellen Stichtag lassen sich die finanziellen Vermögenswerte in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern:

T142 FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE IN DER BILANZ

	31.12.2022						31.12.2021					
in Mio. €	Fortgeführte Anschaffungskosten	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert mit Recycling	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert ohne Recycling	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	**Gesamt**	Fortgeführte Anschaffungskosten	Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert mit Recycling	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert ohne Recycling	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Gesamt
Übrige Beteiligungen	–	28	–	–	–	28	–	24	–	–	–	24
Langfristige Wertpapiere	12	–	–	25	–	37	13	–	–	25	–	38
davon Eigenkapitalinstrumente	–	–	–	25	–	25	–	–	–	25	–	25
davon Fremdkapitalinstrumente	12	–	–	–	–	12	13	–	–	–	–	13
Ausleihungen	72	–	–	–	–	72	81	–	–	–	–	81
Langfristige Forderungen	460	–	–	–	–	460	443	–	–	–	–	443
Langfristige derivative Finanzinstrumente	–	86	–	–	1.034	1.120	–	4	–	–	890	894
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Vertragsvermögenswerte und sonstige kurzfristige Forderungen	3.974	–	–	–	–	3.974	3.672	–	–	–	–	3.672
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente	–	15	–	–	846	861	–	8	–	–	534	542
Kurzfristige Wertpapiere	–	5.415	1.096	–	–	6.511	–	4.201	1.158	–	–	5.359
davon Eigenkapitalinstrumente	–	5.415	–	–	–	5.415	–	4.201	–	–	–	4.201
davon Fremdkapitalinstrumente	–	–	1.096	–	–	1.096	–	–	1.158	–	–	1.158
Bankguthaben und Kassenbestände	1.790	–	–	–	–	1.790	2.307	–	–	–	–	2.307
Summe	**6.308**	**5.544**	**1.096**	**25**	**1.880**	**14.853**	**6.516**	**4.237**	**1.158**	**25**	**1.424**	**13.360**

In der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ sind Derivate klassifiziert, die die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting nicht erfüllen und damit als frei stehende Derivate bilanziert werden. Daneben enthält diese Kategorie Eigenkapitalinstrumente, bestehend aus Geldmarktfonds und Beteiligungen, für die das instrumentenspezifische Wahlrecht der erfolgsneutralen Bewertung zum Zeitwert ohne Recycling nicht ausgeübt wurde. Zum Stichtag wurde für eine Aktienposition das Wahlrecht ausgeübt, diese erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert ohne Recycling zu bilanzieren, zur Vermeidung erfolgswirksamer Marktwertänderungen. Die Position beinhaltet Aktien der VISA Inc. (Marktwert 25 Mio. EUR, Dividendenzahlungen 0,2 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2022), deren Marktbewertungsrücklage sich 2022 um 0,1 Mio. EUR erhöht hat (kumuliert 16 Mio. EUR). Die Fremdkapitalinstrumente, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert mit Recycling designiert waren, betreffen Anleihepositionen im Rahmen der Liquiditätsanlage.

FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

Die finanziellen Verbindlichkeiten lassen sich in Bewertungskategorien mit den folgenden Buchwerten untergliedern, wobei in der Kategorie „Zum beizulegenden Zeitwert über die GuV“ Derivate klassifiziert sind, die die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting nicht erfüllen und damit als frei stehende Derivate bilanziert werden. Daneben wurde für die 2019 emittierte Wandelanleihe das instrumentenspezifische Wahlrecht ausgeübt, diese zum beizulegenden Zeitwert über die GuV zu designieren, der zum Stichtag 621 Mio. EUR beträgt. Die gesamte Marktwertveränderung der Wandelanleihe in Höhe von –26 Mio. EUR wurde dementsprechend aufgeteilt in einen kreditrisikoinduzierten Anteil von 20 Mio. EUR, der als Aufwand in den erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträgen erfasst wird, und einen kursinduzierten Anteil von –46 Mio. EUR, der als Ertrag im Handelsergebnis erfasst wird.

T143 FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN IN DER BILANZ

	31.12.2022				31.12.2021			
in Mio. €	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten	**Gesamt**	Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	Andere finanzielle Verbindlichkeiten zu Anschaffungskosten	Gesamt
Finanzschulden (ohne IFRS 16-Leasingverbindlichkeiten)	621	–	12.087	12.708	647	–	13.653	14.300
Derivative Finanzinstrumente	1	882	–	883	29	508	–	537
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	4.041	4.041	–	–	2.881	2.881
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	1.691	1.691	–	–	1.372	1.372
Summe	**622**	**882**	**17.819**	**19.323**	**676**	**508**	**17.906**	**19.090**

Das Nettoergebnis der verschiedenen Kategorien von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten setzt sich wie in Tabelle T144 dargestellt zusammen.

T144 NETTOERGEBNIS FÜR FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN

	2022						2021					
in Mio. €	Zinsaufwand	Zinsertrag	Abschreibungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräußerungen	Währungsergebnis	**Nettoergebnis**	Zinsaufwand	Zinsertrag	Abschreibungen	Ergebnis aus Bewertung und Veräußerungen	Währungsergebnis	Nettoergebnis
Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten	–	3	–24	–	–7	–28	–	2	36	–	9	47
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (mit Recycling)	–8	13	–	–87	1	–81	–2	2	–	–5	–	–5
Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert (ohne Recycling)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	2	–	2
Vermögenswerte zum beizulegenden Zeitwert über die GuV[1]	–	–1	–	119	–	118	–	–25	–	–3	–	–28
Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	–409	–	–	–	–41	–450	–367	–	–	–	–34	–401
Verbindlichkeiten zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–12	–	–	69	–	57	–10	–	–	125	–	115
Summe	**–429**	**15**	**–24**	**101**	**–47**	**–384**	**–379**	**–21**	**36**	**119**	**–25**	**–270**

[1] Der negative Zinsertrag der in dieser Kategorie enthaltenen Geldmarktfonds repräsentiert die aktuellen Negativzinsen auf Geldmarktanlagen.

Tabelle T145 enthält die Buch- und Marktwerte der einzelnen Klassen von Finanzschulden. Die angegebenen Marktwerte der Anleihen entsprechen deren Börsennotierungen (Level 1 der Fair Value-Hierarchie). Die Marktwerte für die übrigen Finanzschulden wurden auf Basis der am Bilanzstichtag gültigen Zinssätze für entsprechende Restlaufzeiten/Tilgungsstrukturen unter Zugrundelegung zugänglicher Marktinformationen (Bloomberg) ermittelt (Level 2 der Fair Value-Hierarchie). Für die weiteren zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, langfristige Forderungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Kassenbestände, wird der Buchwert als angemessener Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert angesehen.

T145 FINANZSCHULDEN

	31.12.2022		31.12.2021	
in Mio. €	**Buchwert**	**Marktwert**	Buchwert	Marktwert
Anleihen	6.659	6.168	6.697	6.719
Commercial Paper gegenüber Kreditinstituten	120	120	–	–
Schuldscheindarlehen	1.242	1.162	1.626	1.803
Kreditlinien	–	–	–	–
Staatlich garantierte Kredite	–	–	1.082	1.072
Flugzeugfinanzierungen	4.407	4.539	4.464	4.586
Übrige Finanzschulden	280	271	431	521
Summe	**12.708**	**12.260**	**14.300**	**14.701**
Leasingverbindlichkeiten	2.443	–	2.370	–
Summe	**15.151**		**16.670**	

ZUM BEIZULEGENDEN ZEITWERT BILANZIERTE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE NACH BEWERTUNGSSTUFEN

In den Tabellen T146 und T147 sind die zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen gegliedert. Die Bewertungsstufen sind dabei folgendermaßen definiert:

Stufe 1: Auf aktiven Märkten gehandelte Finanzinstrumente, deren notierte Preise unverändert für die Bewertung übernommen wurden.

Stufe 2: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren direkt oder indirekt aus beobachtbaren Marktdaten abgeleitet werden.

Stufe 3: Die Bewertung erfolgt auf Basis von Bewertungsverfahren, deren verwendete Einflussfaktoren nicht ausschließlich auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Für die Geschäftsjahre 2022 und 2021 ergaben sich folgende Untergliederungen der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungsstufen:

T146 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERMÖGENSWERTEN

	31.12.2022				31.12.2021			
in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	**Gesamt**	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Vermögenswerte zum Fair Value über die GuV	**5.415**	**101**	**28**	**5.544**	**4.201**	**12**	**24**	**4.237**
Als Handelsgeschäfte klassifizierte Finanzderivate	–	101	–	101	–	12	–	12
Wertpapiere	5.415	–	–	5.415	4.201	–	–	4.201
Beteiligungen	–	–	28	28	–	–	24	24
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	**–**	**1.880**	**–**	**1.880**	**–**	**1.424**	**–**	**1.424**
Finanzielle Vermögenswerte erfolgsneutral zum Fair Value	**18**	**1.103**	**–**	**1.121**	**13**	**1.170**	**–**	**1.183**
Eigenkapitalinstrumente	18	7	–	25	13	12	–	25
Fremdkapitalinstrumente	–	1.096	–	1.096	–	1.158	–	1.158
Vermögenswerte gesamt	**5.433**	**3.084**	**28**	**8.545**	**4.214**	**2.606**	**24**	**6.844**

T147 FAIR VALUE-HIERARCHIE VON VERBINDLICHKEITEN

	31.12.2022				31.12.2021			
in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	**Gesamt**	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Gesamt
Finanzielle Verbindlichkeiten zum Fair Value über die GuV	–	–621	–	–621	–	–647	–	–647
Derivative Finanzinstrumente zum beizulegenden Zeitwert über die GuV	–	–1	–	–1	–	–29	–	–29
Derivative Finanzinstrumente, die wirksamer Teil einer Sicherungsbeziehung sind	–	–882	–	–882	–	–508	–	–508
Verbindlichkeiten gesamt	**–**	**–1.504**	**–**	**–1.504**	**–**	**–1.184**	**–**	**–1.184**

Unter den Beteiligungen in Stufe 3, die zum Fair Value über die GuV ausgewiesen sind, befinden sich zum aktuellen Stichtag insgesamt 35 Einzelbeteiligungen (Vorjahr: 36), deren Anschaffungskosten, aus Wesentlichkeitsgründen, als bester Schätzwert für den Fair Value angesehen werden.

SALDIERUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Die nachfolgenden finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten unterliegen Globalverrechnungsverträgen und sonstigen Vereinbarungen.

T148 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN

	31.12.2022						31.12.2021					
in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Forderungen	4.089	115	3.974	–	70	3.904	3.764	92	3.672	–	–	3.672
Derivative Finanzinstrumente – Aktiva	1.981	–	1.981	46	79	1.856	1.436	–	1.436	–52	134	1.354
Bankguthaben und Kassenbestände	1.821	31	1.790	–	–	1.790	2.329	22	2.307	–	–	2.307
Summe Aktiva	**7.891**	**146**	**7.745**	**46**	**149**	**7.550**	**7.529**	**114**	**7.415**	**–52**	**134**	**7.333**

T149 SALDIERUNGEN VON FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN

	31.12.2022						31.12.2021					
in Mio. €	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag	Bruttobetrag	Vorgenommene Saldierungen	Ausgewiesener Nettobetrag	Nicht saldierte Beträge	Barsicherheiten	Nettobetrag
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	4.187	146	4.041	–	79	3.962	2.995	114	2.881	–	134	2.881
Derivative Finanzinstrumente – Passiva	883	–	883	46	70	767	537	–	537	–52	–	589
Summe Passiva	**5.070**	**146**	**4.924**	**46**	**149**	**4.729**	**3.532**	**114**	**3.418**	**–52**	**134**	**3.470**

GRUNDSÄTZE DER SICHERUNGSPOLITIK

Die Lufthansa Group ist als international tätiger Luftverkehrskonzern Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisänderungsrisiken sowie Kredit- und Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Die Begrenzung dieser Risiken durch ein systematisches Finanzmanagement ist Bestandteil der Unternehmenspolitik.

Marktrisiko

Wechselkursschwankungen zwischen dem Euro und anderen Währungen, Zinsschwankungen an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten sowie Preisschwankungen an den Märkten für Rohöl und Ölprodukte stellen die wesentlichen Markt- beziehungsweise Preisrisiken für die Lufthansa Group dar. Die Sicherungspolitik zur Eingrenzung dieser Risiken wird vom Vorstand vorgegeben und ist in konzerninternen Richtlinien dokumentiert. Sie sieht auch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente vor. Die entsprechenden Finanztransaktionen werden nur mit bonitätsmäßig erstklassigen Kontrahenten abgeschlossen.

Währungsrisiko

Im Hinblick auf Währungsrisiken aus dem operativen Geschäft befindet sich die Lufthansa Group im US-Dollar aufgrund der dollarabhängigen Treibstoffzahlungen in einer Nettozahlerposition. In den übrigen Währungen liegen grundsätzlich Nettoüberschüsse vor. Dies gilt insbesondere für den Chinesischen Renminbi, das Britische Pfund, den Japanischen Yen und die Indische Rupie. Abhängig von der Marktliquidität werden Währungsrisiken aus dem geplanten operativen Exposure in der Regel schrittweise über einen Zeitraum von 24 Monaten mittels Termingeschäften gesichert, die bilanziell als Cashflow Hedge abgebildet werden.

Das Exposure zum Ende des Geschäftsjahres 2022 zeigt im operativen Geschäft für die nächsten 24 Monate die in Tabelle T150 dargestellten Werte.

T150 WÄHRUNGSEXPOSURE, STAND 2022

in Mio.	USD	CNY	JPY	GBP	INR
Exposure (Währung)	-10.333	7.699	99.112	1.118	66.575
Exposure (EUR zum Kassakurs)	-9.688	1.046	705	1.261	775
Sicherungen (Währung)	3.095	-2.730	-43.588	-333	-10.084
Sicherungsgrad	30 %	35 %	44 %	30 %	15 %
Sicherungskurs	1,18	7,33	137,86	0,87	86,92

Währungsrisiken aus Flugzeuginvestitionen werden grundsätzlich zu 50 % bei Vertragsabschluss gesichert. Der Sicherungsgrad wird überprüft und gegebenenfalls erhöht, wenn während der Vertragslaufzeit der Kalkulationskurs des Investitionsvorhabens deutlich über- oder unterschritten wird. In den letzten 24 Monaten vor Zahlung wird der Sicherungsgrad in halbjährlichen 10 %-Schritten erhöht, sodass er am Ende 90 % entspricht. Die bilanzielle Abbildung dieser Investitionssicherungen erfolgt damit ebenfalls als Cashflow Hedge. Flugzeuginvestitionen werden in US-Dollar getätigt und, abhängig von der funktionalen Währung der beziehenden Konzerngesellschaft, entweder in Euro oder in Schweizer Franken gesichert, wobei es zum Stichtag kein Exposure in Schweizer Franken gab.

Tabelle T151 zeigt das US-Dollar-Exposure für Investitionen am Jahresende 2022, aufgeteilt nach gesicherter Währung.

T151 USD-INVESTITIONSEXPOSURE, GESICHERT IN EUR

in Mio.	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Exposure Nettoinvestitionen (USD)	-3.104	-2.930	-2.953	-2.462	-1.737	-921	-361	-140	–
Exposure Nettoinvestitionen (EUR zum Kassakurs)	-2.906	-2.743	-2.764	-2.305	-1.626	-862	-338	-131	–
Sicherungen (USD)	2.710	2.138	1.938	1.658	1.069	461	180	70	–
Sicherungsgrad	87 %	73 %	66 %	67 %	62 %	50 %	50 %	50 %	0 %
Sicherungskurs EUR/USD	1,15	1,21	1,27	1,26	1,27	1,24	1,25	1,18	–

Die Sensitivitätsanalyse in Tabelle T152 zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändert hätten, wenn die Währungen, die als Preisrisikovariablen identifiziert wurden, aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wären.

T152 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH WÄHRUNGEN

	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern[1]		Auswirkungen auf das Eigenkapital[1]	
in Mio. €	Abweichung um +10%	Abweichung um –10%	Abweichung um +10%	Abweichung um –10%
USD	–352	339	973	–796
JPY	–35	28	–25	21
CHF	8	–21	–1	1
GBP	3	–13	–30	25
CNY	6	–2	–30	24
INR	–5	–7	–9	8

[1] Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Zinsrisiko

Die Lufthansa Group verfolgt grundsätzlich das Ziel, ihre Finanzverbindlichkeiten in EUR zu verzinsen. Dazu können zinstragende, in Fremdwährung denominierte Finanzverbindlichkeiten mit Cross-Currency-Zinsswaps gesichert werden.

Die Tabellen T153 und T154 beschreiben die Float/Fix-Ratio der langfristigen Geldaufnahmen aus Sicht des Geschäftsjahresendes 2022 nach Berücksichtigung von Zinssicherungsgeschäften sowie die Verteilung der Nominalvolumina der Zinssicherungen. Das verbleibende variable Zinsexposure der langfristigen Geldaufnahme liegt unterhalb des Exposure der variablen Geldanlagen. Mittelfristiges Ziel ist es, dass das Nettoexposure aus Gesamtexposure minus variabel verzinster Geldanlage fest verzinst ist.

T153 ZINSEXPOSURE NACH ZINSSICHERUNGEN

in Mio. €	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Fix	7.599	6.916	5.971	4.430	2.758	1.635	717	202	148	134	5
Variabel	5.175	4.534	3.147	2.647	2.168	1.853	1.515	980	567	150	41
Float/Fix-Ratio	41%	40%	35%	37%	44%	53%	68%	83%	79%	53%	89%

T154 NOMINALVOLUMEN DER ZINSSICHERUNGSGESCHÄFTE

in Mio. €	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Fix	–3.393	–2.997	–1.673	–1.112	–909	–679	–427	–228	–148	–95	–
Variabel	3.259	2.892	1.593	1.080	881	662	411	213	145	103	–

Die Sensitivitätsanalyse in Tabelle T155 zeigt, wie Ergebnis und Eigenkapital sich verändert hätten, wenn das als Preisrisikovariable identifizierte Zinsniveau aus Sicht des Bilanzstichtags anders ausgefallen wäre. Wegen des aktuell volatilen Zinsniveaus wird eine symmetrische Sensitivierung um 100 Basispunkte angesetzt. Dabei sind freistehende Zinsderivate sowie Zinsderivate im Cashflow Hedge Accounting einbezogen worden, da sich Zinsderivate im Fair Value Hedge Accounting mit den Bewegungen der entsprechenden Grundgeschäfte im Ergebnis ausgleichen.

T155 SENSITIVITÄTSANALYSE NACH ZINSNIVEAU

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern[1]	Auswirkungen auf das Eigenkapital[1]
Zinsniveau +100 Basispunkte	9	–20
Zinsniveau –100 Basispunkte	–10	21

[1] Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Auswirkungen der EU-Benchmark-Verordnung globaler Referenzzinssätze

Durch die globale Reform von variablen Referenzzinssätzen ergeben sich für die Lufthansa Group im Bereich der Finanzinstrumente dahingehend Auswirkungen, dass heute verfügbare variable Referenzzinssätze, auf denen Transaktionen basieren, künftig nicht mehr verfügbar sein können beziehungsweise unterschiedlich ermittelt werden. Die Lufthansa Group hält zum 31. Dezember 2022 insgesamt 6,1 Mrd. EUR (Vorjahr: 6,9 Mrd. EUR) an ausstehenden Finanztransaktionen aus variablen Verbindlichkeiten sowie Sicherungsinstrumenten, die auf variablen Zinssätzen basieren. Die Übersicht in Tabelle T156 stellt das absolute Nominalvolumen der Geschäfte zum Stichtag dar.

T156 NOMINALVOLUMEN VARIABEL VERZINSTER FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

Variabler Referenzzinssatz nach Währung	Nominalvolumen variabler Zinsderivate in Mio. €	Nominalvolumen variabler finanzieller Verbindlichkeiten (exkl. Derivaten) in Mio. €
EUR – EURIBOR	3.828	972
USD – LIBOR	628	629
CHF – LIBOR	–	–
Summe	**4.456**	**1.601**

Um die Konformität des EURIBOR mit den Regelungen der EU-Benchmark-Verordnung sicherzustellen, wurde dessen Ermittlungsmethode 2019 angepasst. Daher ergeben sich für die Lufthansa Group für Finanzinstrumente mit Bezug auf den EURIBOR keine Auswirkungen aus der Umstellung. Seit Oktober 2019 veröffentlicht die Europäische Zentralbank außerdem mit dem €STR einen benchmarkkonformen Overnight-Zinssatz. Die Umstellung der Marktbewertung der Clearing-Häuser und der Lufthansa Group auf die neuen Overnight-Referenzzinssätze €STR (EUR) und SOFR (USD) ist vollzogen. Nach aktuellem Stand werden für den USD-LIBOR letztmals Quotierungen zum 30. Juni 2023 veröffentlicht, sodass spätestens zu diesem Zeitpunkt auf einen nachfolgenden Referenzzinssatz umgestellt werden muss. Die Entscheidung, auf welche alternative Zinsbasis, beispielsweise USD-SOFR, umgestellt wird, erfolgt in Abstimmung mit den jeweiligen Geschäftspartnern. Aus der damit noch offenen Umstellung des USD-LIBORs werden allerdings, aufgrund der geringen Volumina von Geschäften im Bestand, keine signifikanten Auswirkungen auf das eigene Portfolio erwartet.

Die bei der Lufthansa Group designierten variabel verzinsten USD- und CHF-Sicherungsbeziehungen bleiben durch die noch ausstehenden Änderungen der Benchmarks unverändert. Verträge wurden bei der Lufthansa Group sowohl für Derivate als auch für finanzielle Verbindlichkeiten analysiert und gegebenenfalls um Fallback-Klauseln ergänzt. Daneben werden, falls notwendig, systemseitige Anpassungen vorgenommen.

Treibstoffpreisrisiko

Im Geschäftsjahr 2022 betrug der Anteil der Treibstoffaufwendungen an den betrieblichen Aufwendungen der Lufthansa Group 22,6 % (Vorjahr: 11,6 %). Starke Veränderungen der Treibstoffpreise können daher das Ergebnis der Lufthansa Group erheblich beeinflussen.

Zur Begrenzung des Treibstoffpreisrisikos werden Rohölpreissicherungsgeschäfte abgeschlossen. Grundsätzlich erfolgt hierbei eine monatliche Absicherung von jeweils bis zu 4 % des Exposures für bis zu 24 Monate in Bandbreitenoptionen und sonstigen Sicherungskombinationen. Parallel wurden Terminsicherungen der Preisdifferenz zwischen Kerosin und Rohöl beziehungsweise Gasoil und Rohöl abgeschlossen. Zur Wahrnehmung von Marktgegebenheiten kann über eine Vorstandsentscheidung der Sicherungszeitraum verlängert und das monatliche Sicherungsvolumen erhöht werden. Der angestrebte Zielsicherungsgrad beträgt zum 31. Dezember 2022 bis zu 75 %.

Tabelle T157 stellt das Treibstoffexposure am Geschäftsjahresende dar.

T157 TREIBSTOFFEXPOSURE

		2023	2024
Treibstoffbedarf	Tsd. t	8.955	9.963
Sicherungen	Tsd. t	5.542	2.034
Sicherungsgrad	%	62	20
Sicherungskurs	USD/bbl	88,83	89,06

Die Sensitivitätsanalyse in Tabelle T158 zeigt, wie sich das Eigenkapital durch die reine Marktwertänderung der zum Bilanzstichtag gehaltenen Sicherungsgeschäfte verändert hätte, wenn der als Risikovariable identifizierte Treibstoffpreis zum Stichtag anders ausgefallen wäre. Da sich Marktwertänderungen der Instrumente durch die Anwendung der Hedge Accounting-Regelungen nur erfolgsneutral im Eigenkapital auswirken, entsteht aus der reinen Treibstoffpreisänderung der Hedges kein Ergebniseffekt.

T158 SENSITIVITÄTSANALYSE DES TREIBSTOFFPREISES

in Mio. €	Auswirkungen auf das Ergebnis nach Steuern[1]	Auswirkungen auf das Eigenkapital[1]
Treibstoffpreis		
+10 %	–	227
–10 %	–	–210

[1] Alle Beträge nach Berücksichtigung latenter Steuereffekte; Vorzeichen stehen in Bezug zum Ergebnis bzw. Eigenkapital.

Marktwerte der zur Sicherung eingesetzten derivativen Finanzinstrumente

Zur Absicherung der Wechselkurs-, Zins- und Treibstoffpreisrisiken bestehen zum Bilanzstichtag Sicherungsgeschäfte, die in Sicherungsbeziehungen designiert sind und die sich im Geschäftsjahr wie in Tabelle T159 veranschaulicht verändert haben.

T159 ZU SICHERUNGSZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE 31.12.2022

in Mio. €	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Fair Value-Änderung Sicherungsinstrument – designiertes Risiko	Fair Value-Änderung Sicherungsinstrument – nicht designiertes Risiko	Basis-Adjustment auf Grundgeschäfte	OCI – Cashflow Hedge-Rücklage	OCI – Cost of Hedging	Erfolgswirksame Hedge-Ineffektivität – designiertes Risiko	Erfolgswirksame Hedge-Ineffektivität – nicht designiertes Risiko
Absicherung von Zeitwerten									
Zinssicherung – Zinsswaps	70	–210	–234	–	274	–	–	40	–
Absicherung von Cashflows									
Treibstoffpreissicherung – Optionen	256	–79	–111	–141	–	–112	–131	1	–10
Devisensicherung – Termingeschäfte	1.469	–586	372	54	–	310	79	62	–25
Zinssicherung – Zinsswaps	85	–8	25	–	–	25	–	–	–
Gesamt	**1.880**	**–883**	**52**	**–87**	**274**	**223**	**–52**	**103**	**–35**
davon kurzfristig	846	–489							

T159 ZU SICHERUNGSZWECKEN EINGESETZTE DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE 31.12.2021

in Mio. €	Positive Marktwerte	Negative Marktwerte	Fair Value-Änderung Sicherungs-instrument – designiertes Risiko	Fair Value-Änderung Sicherungs-instrument – nicht designiertes Risiko	Basis-Adjustment auf Grundgeschäfte	OCI – Cashflow Hedge-Rücklage	OCI – Cost of Hedging	Erfolgswirksame Hedge-Ineffektivität – designiertes Risiko	Erfolgswirksame Hedge-Ineffektivität – nicht designiertes Risiko
Absicherung von Zeitwerten									
Zinssicherung – Zinsswaps	133	–27	31	–	–30	–	–	1	0
Absicherung von Cashflows									
Treibstoffpreissicherung – Optionen	305	–	146	159	–	144	156	2	3
Devisensicherung – Termingeschäfte	937	–480	789	–137	–	681	–66	107	–71
Zinssicherung – Zinsswaps	49	–	25	–	–	28	–	–3	0
Gesamt	**1.424**	**–507**	**991**	**22**	**–30**	**853**	**90**	**107**	**–68**
davon kurzfristig	535	–247							

Die angegebenen Marktwerte der Finanzderivate entsprechen jeweils dem Preis, zu dem ein:e unabhängige:r Dritte:r die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument übernehmen würde. Die beizulegenden Zeitwerte der Zinsderivate entsprechen dem jeweiligen Marktwert, der durch geeignete finanzmathematische Verfahren, wie durch Diskontierung erwarteter künftiger Cashflows, bestimmt wird. Die Diskontierung berücksichtigt marktübliche Zinsen und die Restlaufzeiten der jeweiligen Instrumente. Devisentermingeschäfte und Zinsswaps werden einzeln mit ihren jeweiligen Terminkursen bewertet und auf Basis der entsprechenden Zinskurve auf den Stichtag diskontiert. Die Marktpreise von Optionen, die im Rahmen der Treibstoffpreissicherung verwendet werden, werden über anerkannte Optionspreismodelle ermittelt.

Zinssicherungsgeschäfte werden bei der Lufthansa Group, in Abhängigkeit des gesicherten Exposures, sowohl in Fair Value Hedges als auch in Cashflow Hedges designiert und bilanziell abgebildet. Zinsswaps werden dabei als Ganzes in einer Hedge-Beziehung designiert, ohne Trennung beziehungsweise Abspaltung einzelner Komponenten. Ineffektivitäten resultieren in diesen Sicherungsbeziehungen vor allem aus abweichenden Eckdaten zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft sowie dem Basis-Spread in Cross-Currency-Swaps. Ineffektivitäten aus Fair Value Hedges und Cashflow Hedges werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Treibstoffpreissicherungen sind abgeschlossene Derivate zur Absicherung künftiger Kerosineinkäufe in Cashflow Hedges designiert. Hierbei wendet die Lufthansa Group den Komponentenansatz nach IFRS 9 an, mit Rohöl, basierend auf der Sorte Brent ICE, als designierter Risikokomponente im Sicherungsgeschäft. Das Grundgeschäft wird durch einen weltweiten Rohölmix abgebildet. Das Basisrisiko zwischen einzelnen Rohölkomponenten im Sicherungsgeschäft und dem Rohölmix im Grundgeschäft wird durch ein quartalsweises mengenmäßiges Rebalancing des Grundgeschäfts reduziert. Die Rebalancingfaktoren zur Anpassung des Grundgeschäfts lagen in den Quartalen 2022 bei 1,011 (Q1), 1,010 (Q2), 1,010 (Q3) und 1,010 (Q4). Die Lufthansa Group setzt für Treibstoffpreissicherungen in der Regel Optionen beziehungsweise Optionskombinationen ein. Dabei ist der innere Wert der Optionen als Sicherungsinstrument im Hedge designiert, sodass effektive Wertänderungen aus den inneren Werten in der Cashflow Hedge-Rücklage im OCI erfasst werden. Der Zeitwert einer Option ist nicht als Sicherungsinstrument designiert, und effektive Zeitwertänderungen werden dementsprechend als Cost of Hedging bilanziert. Ineffektivitäten im Treibstoff-Hedge resultieren aus dem Basisrisiko zwischen Rohölkomponente und Rohölmix im Komponentenansatz. Ineffektivitäten werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten erfasst und ausgewiesen.

Im Bereich der Devisensicherung mit Termingeschäften, die in Cashflow Hedges designiert sind, wendet die Lufthansa Group die Spot-to-Spot-Methode an. Dabei wird die Spot-Komponente eines Termingeschäfts als Sicherungsinstrument designiert und effektive Wertänderungen werden in der Cashflow Hedge-Rücklage erfasst. Die weiteren, effektiven Komponenten eines Termingeschäfts, die Terminkomponente und der Basis-Spread, werden den Vorgaben des Cost of Hedging folgend in einer separaten OCI-Komponente dargestellt. Ineffektivitäten aus den Sicherungsbeziehungen resultieren aus zeitlichen Verschiebungen der geplanten Flugzeugkäufe. Ineffektivitäten werden bilanziell innerhalb des Finanzergebnisses unter den übrigen Finanzposten ausgewiesen. ↗ **Erläuterung 14, S. 191.**

Die Wertänderungen von im Hedge Accounting designierten Grundgeschäften werden bei der Lufthansa Group mit der hypothetischen Derivate-Methode ermittelt.

T160 IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN DESIGNIERTE GRUNDGESCHÄFTE

	2022				2021			
in Mio. €	Buchwert Verbindlichkeit	Fair Value-Änderung Grundgeschäft – designiertes Risiko	Fair Value-Änderung Grundgeschäft – nicht designiertes Risiko	Basis-Adjustment aus Fair Value Hedges auf Grundgeschäfte – kumuliert	Buchwert Verbindlichkeit	Fair Value-Änderung Grundgeschäft – designiertes Risiko	Fair Value-Änderung Grundgeschäft – nicht designiertes Risiko	Basis-Adjustment aus Fair Value Hedges auf Grundgeschäfte – kumuliert
Absicherung von Zeitwerten								
Zinssicherung – Zinsswaps	–4.717	274	–	194	–4.875	–30	–	–228
Absicherung von Cashflows								
Treibstoffpreissicherung – Optionen	–	112	131	–	–	–144	–156	–
Devisensicherung – Termingeschäfte	–	–346	–81	–	–	–735	60	–
Zinssicherung – Zinsswaps	–	–27	–	–	–	–25	–	–
Gesamt	**–4.717**	**13**	**50**	**194**	**–4.875**	**–934**	**–96**	**–228**

T161 EIGENKAPITALÜBERLEITUNGSRECHNUNG FÜR CASHFLOW HEDGES 2022

in Mio. €	Stand 01.01.2022	Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	Umgliederung in die Anschaffungskosten von Vorräten	Umgliederung in die Anschaffungskosten von Flugzeugen	Stand 31.12.2022
OCI – Cashflow Hedge-Rücklage	**711**	**1.493**	**161**	**1.025**	**165**	**853**
Treibstoffpreissicherung – Optionen	123	913	–	1.025	–	11
Devisensicherung – Termingeschäfte	591	575	161	–	165	840
Zinssicherung – Zinsswaps	–3	5	–	–	–	2
OCI – Cost of Hedging	**564**	**–55**	**–**	**–**	**–**	**509**
Treibstoffpreissicherung – Optionen	94	–135	–	–	–	–41
Devisensicherung – Termingeschäfte	470	80	–	–	–	550
Gesamt	**1.275**	**1.438**	**161**	**1.025**	**165**	**1.362**

T161 EIGENKAPITALÜBERLEITUNGSRECHNUNG FÜR CASHFLOW HEDGES 2021

in Mio. €	Stand 01.01.2021	Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	Umgliederung in den Gewinn oder Verlust	Umgliederung in die Anschaffungskosten von Vorräten	Umgliederung in die Anschaffungskosten von Flugzeugen	Stand 31.12.2021
OCI – Cashflow Hedge-Rücklage	**–54**	**999**	**–10**	**207**	**37**	**711**
Treibstoffpreissicherung – Optionen	–21	373	22	207	–	123
Devisensicherung – Termingeschäfte	–42	638	–32	–	37	591
Zinssicherung – Zinsswaps	9	–12	–	–	–	–3
OCI – Cost of Hedging	**468**	**96**	**–**	**–**	**–**	**564**
Treibstoffpreissicherung – Optionen	–68	162	–	–	–	94
Devisensicherung – Termingeschäfte	536	–66	–	–	–	470
Gesamt	**414**	**1.095**	**–10**	**207**	**37**	**1.275**

Die derivativen Finanzinstrumente, die nicht die Voraussetzungen zur Anwendung des Hedge Accounting erfüllen, werden zum beizulegenden Zeitwert über die Gewinn- und Verlustrechnung bewertet. In der Regel stehen diese Derivate ursprünglich zwar in einem ökonomischen Sicherungszusammenhang mit einem Exposure, das Exposure ist aber entweder für Hedge Accounting-Zwecke nicht bewertbar oder es ist weggefallen.

Die beizulegenden Zeitwerte werden ausschließlich mit Hilfe anerkannter finanzmathematischer Methoden unter Verwendung öffentlich zugänglicher Marktinformationen ermittelt.

Die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IFRS 9 qualifiziert werden konnten, ist der Gewinn- und Verlustrechnung beziehungsweise der Übersicht der übrigen Finanzposten (↗ **Erläuterung 14, S. 191**) zu entnehmen.

Liquiditätsrisiko

Komplexe Finanzplanungssysteme sichern die frühzeitige Erkennung der künftigen Liquiditätssituation. Auf Basis der Ergebnisse der Konzernstrategie- und Konzernplanungsprozesse erfolgt eine monatliche rollierende und grundsätzlich währungsdifferenzierte Liquiditätsplanung mit einem Planungshorizont von 24 Monaten. Diese Planung bietet ein aktuelles Bild der zu erwartenden Liquiditätsentwicklung auf Gesellschafts- und Währungsebene.

Die Lufthansa Group verfügt zum 31. Dezember 2022 über freie Kreditlinien in Höhe von 2.060 Mio. EUR (Vorjahr: 735 Mio. EUR).

Zur Vermeidung künftig möglicher Liquiditätsbeschränkungen, die sich aus exogenen Entwicklungen ergeben könnten, hat der Konzern spezifische und übergreifende Maßnahmen zur Liquiditätssicherung und -steuerung ergriffen. Unter anderem wurde ein Monitoring auf Basis detaillierter rollierender kurzfristiger Cash-Planungen implementiert, um die Liquidität effektiv zu steuern und die Mittel für den jeweils aktuellen Finanzierungsbedarf ausreichend nachzuhalten. Zudem werden die speziellen Liquiditätsrisiken aus Rückerstattungen aufgrund von Flugannullierungen analysiert und gesteuert. Daneben wurden Optimierungsmaßnahmen zur Steuerung der Liquidität in Verbindung mit dem aktuellen Bedarf an Waren und Dienstleistungen aus Bestellungen vorgenommen, eine erhöhte konzernweite Transparenz inklusive Frühwarnsystem und Maßnahmenkaskade bei offenen Forderungen geschaffen, verschärfte Genehmigungsanforderungen im Bestellprozess eingeführt sowie ein Monitoring bezüglich des Bedarfs an Kurzarbeit integriert.

Eine Laufzeitenanalyse für die finanziellen Verbindlichkeiten sowie die derivativen Finanzinstrumente, basierend auf undiskontierten Bruttozahlungsströmen inklusive zugehöriger Zinszahlungen, zeigt die folgenden zu erwartenden Zahlungszu- und -abflüsse vom Bilanzstichtag 31. Dezember 2022 aus betrachtet. Aufgrund der eingesetzten Sicherungsgeschäfte bestehen zum überwiegenden Teil unmittelbare Zusammenhänge zwischen den dargestellten Zahlungsmittelzuflüssen und -abflüssen der derivativen Finanzinstrumente.

T162 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN

in Mio. €	Aus Treibstoffderivaten	Mittelzufluss aus Bruttoausgleich für Zins- und Devisenderivate	Mittelabfluss aus Bruttoausgleich für Zins- und Devisenderivate	**Netto**
Im 1. Quartal	10	–1.859	2.011	162
Bis 1 Jahr[1]	69	–3.236	3.577	410
1 –5 Jahre	–	–3.128	3.542	414
Später	–	–1.367	1.432	65

[1] Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

T163 LAUFZEITENANALYSE VON VERBINDLICHKEITEN AUS NICHT DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN

in Mio. €	**Abflüsse**
Im 1. Quartal	–4.555
Bis 1 Jahr[1]	–2.974
1 –5 Jahre	–9.359
Später	–3.708

[1] Ohne Zahlungen des ersten Quartals.

Kreditrisiko

Der Verkauf von Passage- und Frachtdokumenten wird größtenteils über Agenturen abgewickelt. Diese Agenturen sind überwiegend länderspezifischen Clearingsystemen für die Abrechnung von Passage- beziehungsweise Frachtverkäufen angeschlossen. Die Bonität der Agenturen wird von den jeweiligen Clearingstellen überprüft. Das Kreditrisiko bei Verkaufsagenten ist aufgrund der breiten Streuung weltweit relativ gering. Zur weiteren Reduzierung der Kreditrisiken gegenüber den Agenturen beobachtet die Lufthansa Group das Zahlungsverhalten und versucht – wo möglich und begleitet von der International Air Transport Association (IATA) – Verkürzungen der Zahlungsziele zu erreichen.

Forderungen und Verbindlichkeiten zwischen den Luftverkehrsgesellschaften werden auf bilateraler Basis oder mittels Verrechnung über ein Clearing-Haus der IATA beglichen, soweit die einer Leistung zugrunde liegenden Verträge nicht ausdrücklich etwas anderes vorsehen. Die grundsätzliche Verrechnung mittels Saldierung aller Forderungen und Verbindlichkeiten in wöchentlichen Intervallen führt zu einer deutlichen Reduzierung des Ausfallrisikos. Zusätzlich besteht eine Vertrauensschadensversicherung, die Teilrisiken innerhalb einer bestimmten Bandbreite abdeckt. Im Einzelfall wird im jeweiligen Leistungsvertrag bei sonstigen Geschäften eine gesonderte Sicherheit gefordert. Für alle übrigen Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Vermeidung von Zahlungsausfällen in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte/Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden. Kreditrisiken aus dem MRO-Geschäft werden mittels eines eigenständigen Kreditrisikomanagement-Systems überwacht und gesteuert. Dies umfasst sowohl die Ermittlung, Vergabe und Überwachung von kundenspezifischen Kreditlimits, als auch die tägliche Überwachung von Zahlungseingängen und überfälligen Forderungen.

Kontrahentenrisiken im Zusammenhang mit Kreditkartengesellschaften werden eng überwacht, Zahlungseingänge täglich überprüft. Zur weiteren Risikominimierung erfolgt permanent eine Analyse einer möglichen weiteren Reduzierung der Zahlungsziele mit einzelnen Abrechnungspartnern. Neben dem Forderungsmonitoring auf Gesellschafts- beziehungsweise Geschäftsfeldebene besteht ein konzernweites Kontrahentenmonitoring mit individuell zugeordneten Limits, um konzernübergreifende, sich akkumulierende Risiken im Portfolio zu erkennen und bei Bedarf geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen zu können. Das maximale Kreditrisiko von finanziellen Vermögenswerten aus einer möglichen Zahlungsunfähigkeit von Schuldnern entspricht grundsätzlich dem bilanzierten Buchwert.

Neben zu bildenden Einzelwertberichtigungen für Forderungen im Fall eines Ausfallereignisses ist unter IFRS 9 ebenfalls eine Risikovorsorge für erwartete Verluste zu erfassen. Die Lufthansa Group unterliegt im Bereich der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen externen Kreditrisiken, für die nach IFRS 9 neben Einzelwertberichtigungen bereits erwartete Verluste berücksichtigt werden. Hierbei wird für den Teil des Forderungsportfolios, der nicht aus Kreditkartenforderungen besteht, aber externen Kreditrisiken unterliegt, das vereinfachte Wertminderungsmodell mittels einer Wertminderungsmatrix angewendet. Das Portfolio wird dabei nach Debitorengruppen, Regionen und Überfälligkeiten geclustert. Basierend auf historisch beobachtbaren Ausfallereignissen im Forderungsportfolio der Lufthansa Group wird eine Ausfallmatrix berechnet, die um zukunftsorientierte, öffentlich verfügbare Insolvenzprognosen ergänzt wird. Diese Wertminderungsmatrix findet Anwendung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die ein externes Kreditrisiko aufweisen und keine Kreditkartenforderung darstellen. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im MRO-Segment wird ebenfalls eine Wertminderungsmatrix angewendet. Hierzu wird das Kundenportfolio in vier Risikoklassen mit geringem, mittlerem, hohem und sehr hohem Ausfallrisiko aufgeteilt. Die kontrahentenspezifische Zuordnung erfolgt hierbei anhand des MRO-segmenteigenen Kreditrisikomanagement-Systems, welches sowohl Fundamentaldaten und Marktinformationen als auch das Zahlungsverhalten nutzt. Die Ausfallwahrscheinlichkeiten werden aus historisch beobachtbaren Ausfallereignissen sowie aktuellen Marktinformationen abgeleitet. Zur Verfügung stehende Sicherheiten werden berücksichtigt. Daneben umfasst das Forderungsportfolio Kreditkartenforderungen, bei denen die Lufthansa Group als Herausgeberin der Kreditkarten auftritt. Für diese Kreditkartenforderungen werden erwartete Verluste in einem separaten Modell, basierend auf kontrahentenspezifischen externen Ratings beziehungsweise Ausfallwahrscheinlichkeiten, ermittelt. Die Lufthansa Group wendet eine Ausfalldefinition von 90 Tagen Überfälligkeit einer Forderung an, die im Ausfallereignis grundsätzlich zu 100 % einzelwertberichtigt wird, wovon jedoch in begründeten Ausnahmen abgewichen werden darf.

In Tabelle T164 beschreiben die Stufen 1 und 2 erwartete Kreditverluste, während in Stufe 3 Einzelwertberichtigungen aufgrund tatsächlicher Ausfallereignisse dargestellt sind.

T164 RISIKOVORSORGESPIEGEL 2022

in Mio. €	Anfangsbestand Risikovorsorge zum 01.01.2022	Ergebniswirksame Zuführung	Ergebniswirksame Auflösung	Inanspruchnahme	Endbestand Risikovorsorge zum 31.12.2022	Anfangsbestand Bruttobuchwert zum 01.01.2022	Endbestand Bruttobuchwert zum 31.12.2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	505	66	–45	–96	430	1.951	1.888
davon aus erwarteten Verlusten	51	9	–18	0	42	1.453	1.530
davon aus Einzelwertberichtigungen	454	57	–27	–96	388	498	358
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kreditkartenforderungen)	8	4	0	–2	10	458	741
davon Stufe 1	6	1	0	0	7	450	734
davon Stufe 2	0	0	0	0	0	0	1
davon Stufe 3	2	3	0	–2	3	8	6
Summe	**513**	**70**	**–45**	**–98**	**440**	**2.409**	**2.629**

T164 RISIKOVORSORGESPIEGEL 2021

in Mio. €	Anfangsbestand Risikovorsorge zum 01.01.2021	Ergebniswirksame Zuführung	Ergebniswirksame Auflösung	Inanspruchnahme	Endbestand Risikovorsorge zum 31.12.2021	Anfangsbestand Bruttobuchwert zum 01.01.2021	Endbestand Bruttobuchwert zum 31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (vereinfachter Ansatz)	551	59	–81	–24	505	1.475	1.951
davon aus erwarteten Verlusten	63	19	–31	0	51	926	1.453
davon aus Einzelwertberichtigungen	488	40	–50	–24	454	549	498
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (Kreditkartenforderungen)	14	3	–7	–2	8	210	458
davon Stufe 1	12	0	–6	0	6	204	450
davon Stufe 2	0	0	0	0	0	1	0
davon Stufe 3	2	3	–1	–2	2	5	8
Summe	**565**	**62**	**–88**	**–26**	**513**	**1.685**	**2.409**

Des Weiteren kam es im aktuellen Geschäftsjahr durch ein erfolgreiches Kreditrisiko- und Außenstandsmanagement zu einem Rückgang von Ausfallquoten und damit von Wertberichtigungen im Forderungsportfolio.

Im Rahmen der Wertminderungsmatrix für den vereinfachten Ansatz des Wertminderungsmodells wendet die Lufthansa Group im Geschäftsjahr die in Tabelle T165 dargestellten Ausfallquoten pro Überfälligkeitsband an.

T165 WERTMINDERUNGSMATRIX FÜR FORDERUNGEN AUS LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN

		2022						2021					
		nicht überfällig	1 – 30 Tage überfällig	31 – 60 Tage überfällig	61 – 90 Tage überfällig	mehr als 90 Tage überfällig	**Summe**	nicht überfällig	1 – 30 Tage überfällig	31 – 60 Tage überfällig	61 – 90 Tage überfällig	mehr als 90 Tage überfällig	Summe
Ausfallquote	%	2,1	2,1	5,0	5,3	12,4	**–**	2,8	3,2	6,3	6,3	12,0	–
Buchwerte für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Mio. €	1.167	235	20	19	89	**1.530**	1.142	188	32	16	75	1.453
Erwarteter Verlust	Mio. €	24	5	1	1	11	**42**	33	6	2	1	9	51

Für Kreditkartenforderungen wird neben dem bilanziellen Exposure für Zwecke der Berechnung des Kreditrisikos nach IFRS 9 ebenfalls das außerbilanzielle Exposure berücksichtigt. Das außerbilanzielle Exposure beschreibt den Teil des noch ungenutzten beziehungsweise freien Limits einer Kreditkarte. Die nachfolgende Übersicht T166 beschreibt die Risikodaten des Kreditkartenportfolios. Die Berechnung des erwarteten Verlusts wird auf der Ebene der einzelnen Kreditkarte durchgeführt, sodass sich die Größen durchschnittliche Ausfallwahrscheinlichkeit und durchschnittlicher Verlust auf die einzelne Kreditkarte beziehen.

T166 KREDITRISIKOKONZENTRATIONEN VON KREDITKARTENFORDERUNGEN

Internes Bonitätsrating	Ausfallwahrscheinlichkeit nach externem Bonitätsrating	Durchschnittliche Ausfallwahrscheinlichkeit	Durchschnittlicher erwarteter Verlust je betroffener Kreditkarte in €	Exposure Stufe 1 Wertminderungsmodell in Mio. €	Exposure Stufe 2 Wertminderungsmodell in Mio. €	Exposure Stufe 3 Wertminderungsmodell in Mio. €
Bilanzielles Exposure						
Niedriges Risiko	≤ 2 %	0,4 %	8	730	–	–
Mittleres Risiko	> 2,0 % bis ≤ 6,5 %	3,3 %	63	4	–	–
Hohes Risiko	> 6,5 %	80,7 %	2.280	–	–	6
Gesamt				**734**	**–**	**6**
Außerbilanzielles Exposure						
Niedriges Risiko	≤ 2 %	0,4 %	21	8.509	–	–
Mittleres Risiko	> 2,0 % bis ≤ 6,5 %	3,3 %	79	31	–	–
Hohes Risiko	> 6,5 %	88,7 %	1	–	–	–
Gesamt				**8.540**	**–**	**–**

Die Wertpapiere, die Fremdkapitaltitel sind, weisen die in Tabelle T167 ausgewiesenen Ratings (Standard & Poor's) auf.

T167 RATINGS DER WERTPAPIERE – FREMDKAPITAL

in Mio. €	
AAA	193
AA+	36
AA	40
AA–	52
A+	66
A	97
A–	275
BBB+	121
BBB	126
Unter BBB bzw. kein Rating	103
Gesamt	**1.109**

Das Kreditrisiko aus derivativen Finanzinstrumenten und Wertpapieren, die erfolgswirksam oder erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners. Das maximale Kreditrisiko aus diesen Instrumenten entspricht dem bilanzierten Buchwert. Das Kontrahentenausfallrisiko aus Finanzmarktgeschäften ist durch die Festlegung des maximalen Risikos unter Berücksichtigung der Bonitätseinstufung anerkannter Ratingagenturen begrenzt.

46 Erfolgsunsicherheiten und Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

T168 HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	**31.12.2022**	31.12.2021
Aus Bürgschaften, Wechsel- und Scheckbürgschaften	1.446	1.102
Aus Gewährleistungsverträgen	249	224
Aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	19	6
	1.714	**1.332**

In den Bürgschaften betreffen 3 Mio. EUR (Vorjahr: 3 Mio. EUR) gewährte Sicherheiten für Gemeinschaftsunternehmen. In den Gewährleistungen ist ein Betrag von 178 Mio. EUR (Vorjahr: 146 Mio. EUR) enthalten, der jeweils Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubiger:innen von Gemeinschaftsunternehmen betrifft. Bei der Haftung aus der Bestellung von Sicherheiten entfiel ein Betrag von 3 Mio. EUR (Vorjahr: 4 Mio. EUR) auf Eventualverbindlichkeiten gegenüber Gläubiger:innen von Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt 1.467 Mio. EUR (Vorjahr: 1.145 Mio. EUR) entfallen auf die Übernahme gesamtschuldnerischer Bürgschaften und Gewährleistungen. Diesem Betrag stehen Ausgleichsansprüche gegen die übrigen Gesamtschuldner in Höhe von 1.422 Mio. EUR (Vorjahr: 1.112 Mio. EUR) gegenüber. Soweit Jahresabschlüsse noch nicht vorliegen, sind die vorgenannten Beträge vorläufig.

Im Übrigen wurde wegen geringer Wahrscheinlichkeit der Inanspruchnahme auf die Bildung von Rückstellungen für sonstige Risiken mit einer gesamten möglichen finanziellen Ergebnisauswirkung von 65 Mio. EUR (Vorjahr: 76 Mio. EUR) verzichtet.

RECHTLICHE RISIKEN

Im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist die Lufthansa Group einer Reihe von rechtlichen Risiken ausgesetzt. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist davon auszugehen, dass sich hieraus über die für Prozessrisiken gebildeten Rückstellungen (↗ **Erläuterung 36, S. 218 ff.**) hinaus keine wesentlichen, nachhaltigen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ergeben werden.

Allerdings sind Rechtsstreitigkeiten und andere geltend gemachte Ansprüche stets mit Unsicherheiten verbunden. Darüber hinaus können sich die Einschätzungen des Managements zu diesen Risiken im Zeitablauf verändern. Der tatsächliche Ausgang dieser Rechtsstreitigkeiten kann von früheren Einschätzungen des Managements abweichen, was zu wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Reputation unseres Unternehmens führen könnte.

Aufgrund der bestehenden und im Folgenden beschriebenen Unsicherheiten können wir die Höhe der jeweiligen Eventualverbindlichkeiten beziehungsweise Gruppe von Eventualverbindlichkeiten nicht schätzen. Zu den Rechtsstreitigkeiten, auf die sich diese Ausführungen beziehen, gehören unter anderem:

Risiko aus erfolgreicher Durchsetzung zivilrechtlicher Schadensersatzansprüche in laufenden Kartellverfahren
Verschiedene Frachtfluggesellschaften haben sich unter Beteiligung der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG im Zeitraum zwischen Dezember 1999 und Februar 2006 an einem Cargo-Kartell beteiligt. Risiken für die Deutsche Lufthansa AG, die Lufthansa Cargo AG und die Swiss International Air Lines AG ergeben sich aus zivilrechtlichen Schadensersatzverfahren in Norwegen, Israel, Korea und den Niederlanden. Die Klagen wurden sowohl seitens direkter als auch indirekter Kunden erhoben und richten sich gegen die Fluggesellschaften als Gesamtschuldner.

Über die Erfolgsaussichten der noch anhängigen Klagen sowie über Anzahl und Höhe möglicher weiterer Ansprüche lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt keine konkrete Aussage treffen. Bei der Risikobewertung ist aber zu berücksichtigen, dass die EU-Kommissionsentscheidung zum Cargo-Kartell, auf die sich die Kläger in den zivilrechtlichen Schadensersatzverfahren unter anderem berufen, weiterhin nicht rechtskräftig ist. Nach Kassation dieser Entscheidung aus dem Jahr 2010 durch Urteile des Europäischen Gerichtshofs vom Dezember 2015 hat die EU-Kommission im März 2017 revidierte Bußgeldbescheide zugestellt, die inhaltsgleich, aber mit angepasster Begründung ergangen sind. Diese wurden von den Fluggesellschaften inklusive der Lufthansa Group Airlines erneut angefochten. Die Einsprüche wurden mittlerweile abgelehnt, wogegen die Gesellschaften Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt haben, sodass sich die Rechtskraft der Bescheide weiterhin verzögert.

Ferner liefert ein von der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG in Auftrag gegebenes ökonomisches Gutachten das Ergebnis, dass bei Kunden kein tatsächlicher Schaden durch das Kartell entstanden sei. Selbst bei Vorliegen eines Schadens wäre zu prüfen, ob Kläger behauptete Schäden (durch angeblich erhöhte Kartellpreise) an ihre Kunden weitergeleitet haben (im Fall von Spediteuren) beziehungsweise ob solche an diese Kläger weitergeleitet wurden (im Fall von Endkund:innen). Gleichwohl ist ein Unterliegen in einzelnen dieser Rechtsstreitigkeiten mit nicht unwesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns nicht vollkommen auszuschließen.

Ryanair-Klage gegen Beihilfeentscheidung der EU-Kommission
Unter anderem Ryanair DAC hat gegen die Beihilfeentscheidungen, mit denen die Europäische Kommission die Stabilisierungsmaßnahmen für Gesellschaften der Lufthansa Group genehmigt hat, Nichtigkeitsklage beim Gericht der Europäischen Union erhoben. Betroffen sind die Stabilisierungen der Deutschen Lufthansa AG, der Austrian Airlines AG und der Brussels Airlines SA/NV in Höhe von insgesamt rund 7,6 Mrd. EUR. Die Klage im Hinblick auf die Beihilfe für Austrian Airlines wurde mittlerweile in der ersten Instanz abgewiesen, Ryanair hat allerdings hiergegen Rechtsmittel beim Europäischen Gerichtshof eingelegt. Die Lufthansa Group schätzt die Erfolgsaussichten der Kläger in allen vorgenannten Verfahren als gering ein. Sollten die Klagen gleichwohl Erfolg haben, würden die Beihilfeentscheidungen der Europäischen Kommission für nichtig erklärt. Allerdings wurden die in diesem Zusammenhang gewährten Darlehen beziehungsweise übernommenen Aktienbeteiligungen mittlerweile vollständig zurückgeführt und die Maßnahmen beendet.

Verhaltenspflichten im Zusammenhang mit der Mittelgewährung des WSF
Der inzwischen beendete Rahmenvertrag mit dem WSF sah neben Informations- und Prüfrechten für den WSF auch umfassende Verhaltensverpflichtungen für die Lufthansa Group unter anderem in Bezug auf das Verbot von Dividendenzahlungen sowie das Verbot der Quersubventionierung von Gesellschaften der Lufthansa Group vor, die bereits am 31. Dezember 2019 in Schwierigkeiten im Sinne der EU VO Nr. 651/2014 waren. Es bestehen potenzielle Risiken aufgrund möglicher unterschiedlicher Auffassungen zwischen der Lufthansa Group und der EU-Kommission über die Anwendbarkeit dieser Verhaltensverpflichtungen. Der Informationsaustausch (einschließlich der Bereitstellung entsprechender Unterlagen) zwischen der Bundesregierung, der EU-Kommission und der Lufthansa Group zur vollständigen Aufklärung der Sachverhalte dauert an.

Bezüglich des Verbots von Dividendenzahlungen liegen der Lufthansa Group vorläufige Stellungnahmen der Dienststellen der EU-Kommission vor, in denen der Argumentation des Konzerns zur Nichtanwendbarkeit des Verbots auf bestimmte Gesellschaften nicht gefolgt wird. In diesem Zusammenhang sind im Konzernabschluss 2022 Rückstellungen in Höhe von 55 Mio. EUR insbesondere aufgrund von Ausschüttungen von Beteiligungsgesellschaften an externe Gesellschafter erfasst. Die Lufthansa Group muss zum jetzigen Zeitpunkt davon ausgehen, dass die EU-Kommission die Auszahlung der Dividenden entsprechend ihren vorläufigen Stellungnahmen unverändert als Verstoß gegen die genannte Verhaltensverpflichtung bewerten und deshalb die Zahlung eines Betrags in der oben genannten Höhe durch die Gesellschaft in einem förmlichen Beschluss fordern wird. Ausgehend von der Argumentation des Konzerns und der Würdigung der gegenteiligen Äußerungen der Dienststellen der EU-Kommission geht die Lufthansa Group für nahezu sämtliche Dividendenzahlungen mit überwiegender Wahrscheinlichkeit davon aus, dass der Vorwurf der EU-Kommission eines Verstoßes gegen die genannte Verhaltensverpflichtung einer gerichtlichen Überprüfung nicht standhalten würde. Ein mögliches Urteil, mit dem die Zahlungspflicht rückgängig gemacht würde, erginge erst zu einem späteren Zeitpunkt, wahrscheinlich 2024 oder 2025. Da jedoch eine für die Bilanzierung einer Rückerstattungsforderung nach IAS 37 geforderte nahezu vollständige Sicherheit eines Gerichtsurteils zugunsten des Unternehmens nicht unterstellt werden kann, wurde für die wahrscheinliche Zahlungsverpflichtung die vorgenannte Rückstellung gebildet.

Zum Ausgang der Gespräche bezüglich der Verhaltensverpflichtung „Verbot der Quersubventionierung“ können derzeit keine belastbaren Aussagen getroffen werden. Es ist daher nicht auszuschließen, dass sich hieraus weitere wesentliche finanzielle Risiken für das Unternehmen aus letztlich festgestellten Verstößen gegen vereinbarte Verhaltensverpflichtungen ergeben könnten.

STEUERRECHTLICHE RISIKEN

Steuerrechtliche Risiken bestehen im Wesentlichen aufgrund unterschiedlicher Rechtsauffassungen zwischen der bundesdeutschen Finanzverwaltung und dem Unternehmen. Im Rahmen steuerlicher Betriebsprüfungen für die Geschäftsjahre 2001 bis 2018 ergaben sich von den Steuererklärungen abweichende Feststellungen der Finanzbehörden, insbesondere im Zusammenhang mit Teilwertabschreibungen auf Gesellschafterdarlehen, der Behandlung verschiedener Leasingkonstruktionen, dem Erwerb einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie der Erfassung beziehungsweise Bewertung bestimmter Rückstellungen und Vermögenswerte. Gegen die dazu ergangenen Steuerbescheide hat die Lufthansa Group Rechtsmittel eingelegt. Ohne Aufgabe der Rechtsposition erfolgte in der Vergangenheit für nahezu alle strittigen Punkte die Zahlung der behördlich beschiedenen Nachforderungen. Hinsichtlich des Sachverhalts zu Teilwertabschreibungen erging im Jahr 2019 eine geänderte Rechtsprechung des Bundesfinanzhofs, die zu einer negativen Beurteilung des anhängigen Verfahrens führte. Durch weitere Urteile im Jahr 2021 wurde diese geänderte Rechtsprechung allerdings nochmals adjustiert. Auf Grundlage der aktuellen Beurteilung ergeben sich nunmehr Chancen, dass zumindest für Teilbeträge die Abzugsfähigkeit anerkannt wird. Eine finale Entscheidung liegt hierzu noch nicht vor. Soweit für die strittigen Punkte mit einer überwiegenden Wahrscheinlichkeit von einem Obsiegen ausgegangen wird, wurden gemäß IFRIC 23 entsprechende Forderungen gegenüber der Finanzverwaltung eingestellt. Aufgrund einer mündlichen Stellungnahme der Finanzbehörde im Rahmen der laufenden Betriebsprüfung, die die Besteuerung von bestimmten ausländischen Einkünften nach Außensteuergesetz in Frage stellt, ergaben sich im Berichtsjahr zusätzliche steuerliche Risiken, wobei das Unternehmen weiterhin davon ausgeht, dass die bisherige steuerliche Behandlung korrekt ist. Für weitere potenziell strittige Sachverhalte wurden, soweit von einer Inanspruchnahme wahrscheinlich auszugehen ist, entsprechende Rückstellungen gebildet. Für Sachverhalte, die nach Einschätzung der Gesellschaft mit überwiegender Wahrscheinlichkeit zu ihren Gunsten entschieden werden, wurden keine Rückstellungen gebildet. Hierfür könnten Nachzahlungen in Höhe von insgesamt rund 450 Mio. EUR (Vorjahr: 200 Mio. EUR) entstehen. Die betragsmäßige Schätzung ist mit Unsicherheiten behaftet.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Die Deutsche Lufthansa AG hat am 18. Januar 2023 ein Angebot in Form einer Absichtserklärung beim italienischen Ministerium für Wirtschaft und Finanzen für den Erwerb einer Beteiligung an der italienischen Nationalfluglinie ITA Airways eingereicht. Die Absichtserklärung wurde am 27. Januar 2023 vom italienischen Ministerium für Wirtschaft und Finanzen und von ITA Airways unterschrieben. Damit werden die weiteren Verhandlungen und Gespräche exklusiv geführt.

Es ist vorgesehen, dass die Deutsche Lufthansa AG zunächst einen Minderheitsanteil erwirbt. Darüber hinaus sollen Optionen zum Kauf der verbleibenden Anteile zu einem späteren Zeitpunkt vereinbart werden. Bei einem Vertragsabschluss stünde die Umsetzung der Transaktion unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch die zuständigen Behörden. ↗ **Prognosebericht, S. 149 ff.**

47 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2022 besteht ein Bestellobligo für Investitionen in das Sachanlagevermögen inklusive reparaturfähiger Ersatzteile sowie für immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 16,2 Mrd. EUR (Vorjahr: 14,6 Mrd. EUR). Darüber hinaus bestehen aus Beteiligungsverhältnissen Eigenkapital- beziehungsweise Gesellschafterdarlehenszusagen in Höhe von 170 Mio. EUR (Vorjahr: 216 Mio. EUR).

Des Weiteren bestehen zum 31. Dezember 2022 die folgenden Zahlungsverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen, für die die geleasten Gegenstände noch nicht zugegangen sind:

T169 ZAHLUNGSVERPFLICHTUNGEN AUS NOCH NICHT ZUGEGANGENEN NUTZUNGSRECHTEN

in Mio. €	**31.12.2022**	31.12.2021
Lease-Raten 2023 (Vorjahr: 2022)	13	22
Lease-Raten 2024 bis 2027 (Vorjahr: 2023 bis 2026)	57	115
Lease-Raten nach 2027 (Vorjahr: 2026)	16	35
Gesamt	**86**	**172**

48 Berechnetes Honorar des Abschlussprüfers

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer nach § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

T170 HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2022	2021
Abschlussprüfungsleistungen	4,7	4,6
Andere Bestätigungsleistungen	0,7	1,6
Steuerberatungsleistungen	–	0,1
Sonstige Leistungen	2,5	–
Gesamt	**7,9**	**6,3**

Die Abschlussprüfungsleistungen beinhalten vor allem die Honorare für die gesetzliche Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses der Deutschen Lufthansa AG und der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen sowie Entgelte für die prüferische Durchsicht des Halbjahresabschlusses. Die Aufwendungen für die anderen Bestätigungsleistungen betrafen vor allem Leistungen zum Internen Kontrollsystem und für Kapitalbeschaffungsmaßnahmen. Die sonstigen Leistungen entfielen insbesondere auf Beratungsleistungen im Zusammenhang mit beabsichtigten Unternehmenstransaktionen.

Zusätzlich wurden mit Gesellschaften des weltweiten EYs-Verbunds, insbesondere im Ausland, folgende Honorare als Aufwand erfasst:

T171 ZUSÄTZLICHE HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

in Mio. €	2022	2021
Abschlussprüfungsleistungen	2,7	2,4
Andere Bestätigungsleistungen	–	0,1
Steuerberatungsleistungen	–	0,3
Sonstige Leistungen	–	–
Gesamt	**2,7**	**2,8**

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer bei der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für die Lufthansa Group ist Siegfried Keller. Er hat diese Funktion im Geschäftsjahr 2022 zum dritten Mal wahrgenommen.

ZUSAMMENSETZUNG DES KONZERNS

49 Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss der Deutschen Lufthansa AG werden alle wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen einbezogen.

Tochterunternehmen sind diejenigen Gesellschaften, bei denen die Deutsche Lufthansa AG über bestehende Rechte verfügt, die ihr die gegenwärtige Fähigkeit verleihen, die maßgeblichen Tätigkeiten zu lenken. Die maßgeblichen Tätigkeiten sind die Tätigkeiten, die die Rendite der Gesellschaft wesentlich beeinflussen. Beherrschung ist somit nur gegeben, wenn die Deutsche Lufthansa AG variablen Rückflüssen aus der Beziehung zu einer Gesellschaft ausgesetzt ist und mittels ihrer Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten die Möglichkeit zur Beeinflussung dieser Rückflüsse hat. Dieses Konzept der Beherrschung gilt auch für strukturierte Unternehmen, die in der Liste der wesentlichen Konzernunternehmen gesondert gekennzeichnet sind. In der Regel beruht die Beherrschungsmöglichkeit bei Tochtergesellschaften auf einer mittel- oder unmittelbaren Stimmrechtsmehrheit der Deutschen Lufthansa AG. Bei strukturierten Unternehmen ergibt sich die Beherrschungsmöglichkeit nicht über die Stimmrechtsmehrheit, sondern basiert vielmehr auf vertraglichen Vereinbarungen. Die Einbeziehung beginnt zu dem Zeitpunkt, ab dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht. Sie endet, wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr besteht.

Gemeinschaftliche Vereinbarungen werden entweder als Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) oder als gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operation) klassifiziert. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung liegt vor, wenn die Lufthansa Group Geschäftsaktivitäten zusammen mit Dritten auf Grundlage einer vertraglichen Vereinbarung gemeinschaftlich führt. Eine gemeinschaftliche Führung beziehungsweise Kontrolle existiert nur, wenn Entscheidungen über Aktivitäten, die sich auf die Rückflüsse aus einer Vereinbarung wesentlich auswirken, der einstimmigen Zustimmung der gemeinschaftlich führenden Partnerunternehmen bedürfen.

Wesentliche Anteile an Gesellschaften, bei denen die Führung gemeinschaftlich mit einem oder mehreren Partnern erfolgt (Joint Ventures), werden nach der Equity-Methode bewertet. Gemeinschaftliche Tätigkeiten (Joint Operations) sind dadurch gekennzeichnet, dass die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung über die Vereinbarung ausüben, Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden haben. Die Vermögenswerte und Schulden sowie Erlöse und Aufwendungen aus den wesentlichen gemeinschaftlichen Tätigkeiten werden anteilig, entsprechend den Rechten und Pflichten der Lufthansa Group, in den Konzernabschluss einbezogen.

Assoziierte Unternehmen sind Unternehmen, bei denen die Deutsche Lufthansa AG die Möglichkeit hat, aufgrund eines Anteilsbesitzes zwischen 20 % und 50 % maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben. Wesentliche assoziierte Unternehmen werden im Konzernabschluss nach der Equity-Methode bilanziert.

Eine Aufstellung der wesentlichen Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Vereinbarungen und assoziierten Unternehmen findet sich in den Tabellen ↗ T178 – T181, S. 260 – 265, die Liste des Anteilsbesitzes in Tabelle ↗ T182, S. 266 – 268.

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Deutschen Lufthansa AG als Obergesellschaft inklusive strukturierter Unternehmen 52 inländische und 266 ausländische Gesellschaften (Vorjahr: 48 inländische und 253 ausländische Gesellschaften).

Darüber hinaus wird ein wesentliches Unternehmen mit gemeinschaftlicher Tätigkeit nach den Vorschriften des IFRS 11 anteilig in den Konzernabschluss einbezogen. Hierbei handelt es sich um eine deutsche Frachtfluggesellschaft, die gemeinsam von der Deutschen Post AG und der Deutschen Lufthansa AG mit einem Kapital- beziehungsweise Stimmrechtsanteil von jeweils 50 % geführt wird. Die beiden Anteilseignerinnen sind auch die Kunden der Gesellschaft und nutzen die Kapazitäten der Frachtmaschinen. Die Vermögenswerte und Schulden sowie die Aufwendungen und Erträge werden abweichend von den Kapital- und Stimmrechtsanteilen auf Basis der vertraglich festgelegten Nutzungsverhältnisse der Anteilseignerinnen verteilt.

Die Veränderungen des Konsolidierungskreises im Geschäftsjahr 2022 sind in Tabelle T172 zusammengefasst.

T172 VERÄNDERUNGEN KONSOLIDIERUNGSKREIS IM ZEITRAUM 01.01.2022 BIS 31.12.2022

Name, Sitz	Zugang zum	Abgang zum	Grund
Geschäftsfeld Passagier-Airlines			
Lilium Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	27.01.2022		Gründung
Orchid Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	27.01.2022		Gründung
TLC Lavender Ltd., Tokio, Japan	27.01.2022		Gründung
TLC Sweetpea Ltd., Tokio, Japan	27.01.2022		Gründung
Group Engine Management GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	01.03.2022		Gründung
NBB-9046 Lease Partnership, Tokio, Japan	25.03.2022		Gründung
City Airlines GmbH, München, Deutschland	06.04.2022		Gründung
Cockpitpersonal GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland	14.04.2022		Gründung
Eurowings Europe Limited, Swieqi, Malta	04.05.2022		Gründung
Evelyn Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	27.09.2022		Gründung
Miyah Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	27.09.2022		Gründung
Tancho Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	27.09.2022		Gründung
NTL12 Ltd., Tokio, Japan	26.10.2022		Gründung
JPA No. 237 Co., Ltd., Tokio, Japan	27.10.2022		Gründung
JPA No. 238 Co., Ltd., Tokio, Japan	27.10.2022		Gründung
Global Brand Management AG, Basel, Schweiz		01.07.2022	Fusion
Geschäftsfeld Technik			
Lufthansa Technik Shenzhen Co. Ltd., Shenzhen, China	01.01.2022		Erweiterung der Geschäftstätikeit
Lufthansa Industry Solutions Verwaltungs GmbH, Norderstedt, Deutschland	13.12.2022		Gründung
Lufthansa Technik Shannon Limited, Claire, Irland		31.03.2022	Verkauf
Lufthansa Technik Maintenance International GmbH, Frankfurt am Main, Deutschland		31.05.2022	Verkauf
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
Lufthansa Group Digital Hangar GmbH, Raunheim, Deutschland	14.09.2022		Gründung

INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

Folgende vollkonsolidierte deutsche Konzerngesellschaften machten im Geschäftsjahr 2022 von der Befreiungsvorschrift des § 264 Abs. III HGB beziehungsweise des § 264b HGB Gebrauch.

T173 INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN

Name der Gesellschaft	Sitz
City Airlines GmbH	München
Cockpitpersonal GmbH	Frankfurt am Main
Eurowings Aviation GmbH	Köln
Eurowings Digital GmbH	Köln
Eurowings GmbH	Düsseldorf
Eurowings Technik GmbH	Köln
EW Discover GmbH	Frankfurt am Main
Germanwings GmbH	Köln
Group Engine Management GmbH	Frankfurt am Main
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH	Hamburg
Jettainer GmbH	Raunheim
LSG Asia GmbH	Neu-Isenburg
LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH	Neu-Isenburg
LSG Lufthansa Service Holding AG	Neu-Isenburg
LSG South America GmbH	Neu-Isenburg
LSY GmbH	Norderstedt
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Asset Management GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Aviation Training GmbH	München
Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft	Frankfurt am Main
Lufthansa CityLine GmbH	München-Flughafen
Lufthansa Commercial Holding GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Global Business Services GmbH	Frankfurt am Main
Lufthansa Group Digital Hangar GmbH	Raunheim
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH	Raunheim
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG	Norderstedt
Lufthansa Industry Solutions Verwaltungs GmbH	Norderstedt

T173 INANSPRUCHNAHME VON BEFREIUNGSVORSCHRIFTEN (Fortsetzung)

Name der Gesellschaft	Sitz
Lufthansa Process Management GmbH	Neu-Isenburg
Lufthansa Seeheim GmbH	Seeheim-Jugenheim
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG	Raunheim
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH	Alzey
Lufthansa Technik AG	Hamburg
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH	Hamburg
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Miles & More GmbH	Frankfurt am Main
Retail in Motion GmbH	Neu-Isenburg
time:matters GmbH	Neu-Isenburg

Die Gesellschaften sind unmittelbar beziehungsweise mittelbar durch einen Gewinnabführungsvertrag mit der Deutschen Lufthansa AG verbunden.

Im Konzernabschluss sind Beteiligungen an 28 Gemeinschaftsunternehmen und 34 assoziierten Unternehmen bilanziert (Vorjahr: 28 Gemeinschaftsunternehmen und 34 assoziierte Unternehmen), von denen neun Gemeinschaftsunternehmen (Vorjahr: neun) und 14 assoziierte Unternehmen (Vorjahr: 14) at equity bewertet werden. Die übrigen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen werden wegen ihrer insgesamt nachrangigen Bedeutung zu fortgeführten Anschaffungskosten angesetzt.

50 Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland (Bund) hat im dritten Quartal indirekt über den Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) seine verbliebenen Aktien der Deutschen Lufthansa AG auf dem Wege eines beschleunigten Bookbuilding-Verfahrens an verschiedene Investor:innen veräußert. Mit dem Verkauf endeten auch sämtliche noch verbliebenen Auflagen aus den Stabilisierungsmaßnahmen des WSF. Daher stellt der WSF kein nahestehendes Unternehmen der Deutschen Lufthansa AG mehr dar.

Die Kühne Aviation GmbH, für Klaus-Michael Kühne hat dem Vorstand der Deutschen Lufthansa AG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Deutschen Lufthansa AG am 5. Juli 2022 die Schwelle von 15 % der Stimmrechte überschritten hat und zu diesem Tag 15,01 % betrug. Ein maßgeblicher Einfluss wird erst ab einem Anteil der Stimmrechte in Höhe von 20 % vermutet.

Unter Berücksichtigung der zuvor genannten Würdigung gibt es keine einzelnen Aktionär:innen der Deutschen Lufthansa AG mit maßgeblichem Einfluss auf den Konzern. Zu Beziehungen mit Vorständen und Aufsichtsratsmitgliedern ↗ **Erläuterung 51, S. 259.**

Salden und Geschäftsvorfälle zwischen der Gesellschaft und ihren vollkonsolidierten Tochterunternehmen, die nahestehende Unternehmen und Personen sind, wurden im Zuge der Konsolidierung eliminiert und werden in dieser Anhangangabe nicht erläutert. Einzelheiten zu Geschäftsvorfällen zwischen der Lufthansa Group und anderen nahestehenden Unternehmen und Personen sind nachfolgend dargestellt.

Die Geschäftsfelder der Lufthansa Group erbringen im Rahmen ihrer normalen Geschäftstätigkeit zahlreiche Leistungen auch für nahestehende Unternehmen. Umgekehrt erbringen die jeweiligen Konzernbeteiligungen im Rahmen ihres Geschäftszwecks auch Leistungen für die Lufthansa Group. Diese umfangreichen Liefer- und Leistungsbeziehungen werden zu Marktpreisen abgewickelt.

Darüber hinaus bestehen zwischen der Lufthansa Group und nicht konsolidierten Tochterunternehmen zahlreiche Abrechnungsverträge, die zum Teil die gegenseitigen Inanspruchnahmen von Dienstleistungen regeln. In diesen Fällen werden die erbrachten Verwaltungsleistungen als Kostenumlagen berechnet.

Das Cash-Management der Lufthansa Group ist zentralisiert; insoweit nimmt die Lufthansa Group auch gegenüber den nicht konsolidierten Konzerngesellschaften eine „Bankenfunktion“ wahr. Die einbezogenen nicht konsolidierten Konzerngesellschaften legen ihre baren Mittel im Konzern an beziehungsweise nehmen dort bare Mittel auf und tätigen dort ihre derivativen Sicherungsgeschäfte. Alle Transaktionen werden zu Marktkonditionen abgewickelt.

Aufgrund der zum Teil räumlichen Nähe existiert eine große Zahl von Untermietverträgen zwischen der Lufthansa Group und nahestehenden Unternehmen, in denen in der Regel die von der Lufthansa Group selbst gezahlten Mieten und Umlagen anteilig weiterberechnet werden.

In Tabelle T174 ist das Volumen der wesentlichen an nahestehende Unternehmen erbrachten beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommenen Leistungen ersichtlich.

T174 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHTE BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN

	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen				
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Deutschland	0	1	55	40
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Slowakei	1	1	13	14
Aviation Services Network GmbH, Deutschland	0	0	9	5
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Deutschland	0	0	11	10
Delvag Versicherungs-AG, Deutschland	8	6	1	2
DLH Fuel Company mbH, Deutschland	4	0	733	201
Global Load Control (PTY) LTD, Südafrika	0	0	5	4
handling counts GmbH, Deutschland	1	1	8	7
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Portugal	1	0	9	7
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Österreich	1	2	8	6
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Deutschland	1	1	5	11
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Deutschland	1	1	7	3
Lufthansa Aviation Training USA Inc., USA	1	3	9	3
Lufthansa Consulting GmbH, Deutschland	1	1	7	3
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Deutschland	3	3	30	20
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko	0	0	5	4
Lufthansa Global Business Services Sp. z o.o., Polen	1	1	32	26
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Deutschland	1	6	61	48
Lufthansa Group Business Services New York LLC, USA	0	0	6	5
Lufthansa Group Security Operations GmbH, Deutschland	2	1	30	20
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Albanien	1	0	12	7
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Deutschland	1	2	15	13
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Deutschland	0	0	19	11
Lufthansa Systems FlightNav AG, Schweiz	0	0	25	21

T174 AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN ERBRACHTE BEZIEHUNGSWEISE VON NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN IN ANSPRUCH GENOMMENE LEISTUNGEN (Fortsetzung)

	Volumen der erbrachten Leistungen		Volumen der in Anspruch genommenen Leistungen	
in Mio. €	**2022**	2021	**2022**	2021
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Ungarn	0	0	33	25
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Polen	2	1	42	37
Lufthansa Technical Training GmbH, Deutschland	6	4	18	14
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, China	0	0	5	2
Lufthansa Technik Middle East FZE, Vereinigte Arabische Emirate	2	1	6	5
Lufthansa Technik Services India Private Limited, Indien	2	1	5	4
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Irland	2	1	13	9
LUFTHANSA GROUP TASTE & MORE GmbH, Deutschland	2	2	12	9
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., China	21	25	4	5
time:matters Americas, Inc., USA	19	13	0	1
time:matters Courier Terminals GmbH, Deutschland	6	4	15	11
time:matters Netherlands B.V., Niederlande	7	7	1	1
Wings Handling Palma S.L., Spanien	0	0	10	5
ZeroG GmbH, Deutschland	1	1	7	4
Gemeinschaftsunternehmen				
EME Aero Sp. z o.o., Polen	1	0	279	149
LG-LHT Aircraft Solutions GmbH, Deutschland	2	6	0	0
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., China	0	0	6	5
Spairliners GmbH, Deutschland	28	20	9	8
Star Alliance Services GmbH, Deutschland	1	0	5	3
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, Deutschland	0	1	11	8
Terminal One Group Association, L.P., USA	3	0	10	9
Assoziierte Unternehmen				
AFS Aviation Fuel Services GmbH, Deutschland	0	0	7	6
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, China	7	9	2	0
Airmail Center Frankfurt GmbH, Deutschland	0	0	11	13
HEICO Aerospace Holdings Corp., USA	1	0	9	5
Sonstige nahestehende Unternehmen				
Shanghai Pudong International Airport Public Cargo Terminal Co. Ltd. (West), Shanghai, China	0	0	27	10

Aus den Tabellen T175 und T176 sind die offenen Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen ersichtlich.

T175 OFFENE FORDERUNGEN AN NAHESTEHENDE UNTERNEHMEN

in Mio. €	**2022**	2021
Forderungen aus Lieferung und Leistung an verbundene Unternehmen	19	40
Forderungen aus Lieferung und Leistung an Gemeinschaftsunternehmen	8	4
Forderungen aus Lieferung und Leistung an assoziierte Unternehmen	6	6
Forderungen aus Lieferung und Leistung an sonstige nahestehende Unternehmen	–	2
Forderungen aus Lieferung und Leistung gesamt	**33**	**52**
Sonstige Forderungen an verbundene Unternehmen	107	68
Sonstige Forderungen an Gemeinschaftsunternehmen	23	18
Sonstige Forderungen an assoziierte Unternehmen	10	11
Sonstige Forderungen an sonstige nahestehende Unternehmen	–	–
Sonstige Forderungen gesamt	**140**	**97**
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	55	68
Ausleihungen an Gemeinschaftsunternehmen	3	4
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen	–	–
Langfristige Forderungen gesamt	**58**	**72**

T176 OFFENE VERBINDLICHKEITEN GEGENÜBER NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN

in Mio. €	**2022**	2021
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber verbundenen Unternehmen	85	35
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	29	11
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber assoziierten Unternehmen	3	2
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	1	1
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung gesamt	**118**	**49**
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	322	286
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber Gemeinschaftsunternehmen	5	6
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gegenüber sonstigen nahestehenden Unternehmen	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten gesamt	**327**	**292**

51 Aufsichtsrat und Vorstand

Die gemäß IAS 24 angabepflichtige Vergütung des Managements in den Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats.

Die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie deren weitere Mandate sind im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt ↗ **Corporate Governance, S. 154 ff.,** benannt.

Die Grundzüge des Vergütungssystems und die Höhe der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sind im ausführlichen Vergütungsbericht dargestellt und näher erläutert. Der Vergütungsbericht ist Bestandteil des Geschäftsberichts 2022, ↗ **S. 280 ff.**

Die Gesamtvergütung des Vorstands nach IFRS betrug 38,5 Mio. EUR (Vorjahr: 10,3 Mio. EUR) einschließlich Dienstzeitaufwand für Pensionen von 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR).

Die in den jeweiligen Berichtsjahren aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

T177 VORSTANDSVERGÜTUNG (IFRS)

in Tsd. €	**2022**	2021
Grundvergütung	5.934	5.934
Sonstiges[1]	1.193	1.241
Einjährige variable Vergütung	7.912	–
Summe der kurzfristigen Vergütung	**15.039**	**7.175**
Aktienbasierte Vergütung inkl. mehrjährige variable Vergütung[2]	20.282	-61
Dienstzeitaufwand aus Altersvorsorge	3.174	3.159
Summe der langfristigen Vergütung	**23.456**	**3.098**
Gesamt	**38.495**	**10.273**

[1] Sonstige Bezüge beinhalten insbesondere geldwerte Vorteile aus der Nutzung von Dienstwagen und der Rabattgewährung im Zusammenhang mit der Ausgabe von Aktienprogrammen (↗ **Erläuterung 39, S. 222 ff.**) sowie aus Beförderungsvergünstigungen unter Berücksichtigung einschlägiger IATA-Bestimmungen. Zudem ist hier eine Ausgleichszahlung an Remco Steenbergen für den Verfall von Leistungen beim vorherigen Arbeitgeber in Höhe von 975 Tsd. EUR (Vorjahr: 975 Tsd. EUR) enthalten.
[2] Im Berichtsjahr erfasster Aufwand für die mehrjährige variable Vergütung der Geschäftsjahre 2019, 2020, 2021 und 2022.

Die Pensionsrückstellungen für die im Geschäftsjahr 2022 aktiven Vorstandsmitglieder betrugen 18,5 Mio. EUR (Vorjahr: 18,3 Mio. EUR).

In Geschäftsjahr 2022 wurden für die einjährige variable Vergütung Rückstellungen in Höhe von 7.912 Tsd. EUR (Vorjahr: 0 Tsd. EUR) gebildet.

Die Rückstellungen für die zukünftige Auszahlung der mehrjährigen variablen Vergütung für die im Geschäftsjahr 2022 aktiven Vorstandsmitglieder wurden insgesamt um 20.140 Tsd. EUR erhöht (Vorjahr: Erhöhung um 236 Tsd. EUR). Da der grundsätzliche Anspruch auf die in einjährigen Tranchen gewährte mehrjährige variable Vergütung für das jeweilige Geschäftsjahr gewährt wird und lediglich die Zielerreichung über die vierjährige Performance-Periode zu ermitteln ist, erfolgte die bilanzielle Erfassung der Ansprüche abweichend zum Vorjahr nicht pro rata temporis über die vierjährige Performance-Periode, sondern vollständig für das jeweilige Geschäftsjahr unter Berücksichtigung der erwarteten Zielerreichung. Darüber hinaus bestanden im Vorjahr für die zukünftige Auszahlung der langfristigen aktienbasierten Vergütung Rückstellungen von insgesamt 8 Tsd. EUR. Aus der im Jahr 2022 erfolgten Auszahlung ergaben sich im Berichtsjahr zusätzliche Aufwendungen von 142 Tsd. EUR.

Die im Geschäftsjahr 2022 gewährten Gesamtbezüge (HGB) beliefen sich für den Vorstand der Deutschen Lufthansa AG auf 28.456 Tsd. EUR (Vorjahr: 7.147 Tsd. EUR).

Die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen betrugen 5,7 Mio. EUR (Vorjahr: 5,4 Mio. EUR). Darin enthalten sind von Tochterunternehmen gewährte Bezüge sowie geldwerte Leistungen und Beförderungsvergünstigungen.

Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 51,3 Mio. EUR (Vorjahr: 67,2 Mio. EUR). Diese Beträge sind in den Pensionsrückstellungen unter ↗ **Erläuterung 35, S. 209 ff.,** enthalten.

Der Aufwand für die fixen Vergütungen des Aufsichtsrats betrug für das Geschäftsjahr 2022 2.170 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.170 Tsd. EUR). Sonstige Bezüge, überwiegend Sitzungsgelder, fielen in Höhe von insgesamt 62 Tsd. EUR (Vorjahr: 29 Tsd. EUR) an. Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 21 Tsd. EUR (Vorjahr: 26 Tsd. EUR) vergütet.

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

Die Arbeitnehmervertreter:innen im Aufsichtsrat erhielten neben ihren Aufsichtsratsbezügen im Geschäftsjahr 2022 Vergütungen in Form von Löhnen und Gehältern einschließlich Altersversorgungsansprüchen für die von ihnen erbrachten Arbeitsleistungen in Höhe von insgesamt 1,0 Mio. EUR (Vorjahr: 1,0 Mio. EUR).

Wesentliche Beteiligungsgesellschaften

T178 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2022

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Passagier-Airlines			
Air Dolomiti S.p.A. Linee Aeree Regionali Europee, Dossobuono di Villafranca (Verona), Italien	100,00	100,00	
AirTrust AG, Zug, Schweiz	100,00	100,00	
AUA Beteiligungen Gesellschaft m.b.H., Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Aura Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Auslese Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Austrian Airlines AG, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Austrian Asset Holding GP S.à r.l., Luxemburg, Luxemburg	100,00	100,00	
Austrian Asset Holding S.C.S., Luxemburg, Luxemburg	100,00	100,00	
Bayern Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Bremen Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Brussels Airlines SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	
CASTOR Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Celine Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
City Airlines GmbH, München	100,00	100,00	
Cockpitpersonal GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
CRANE LTD., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Dia Adler Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Dia Bach Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Dia Falke Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Dia Flamingo Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Dia Hausen Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Dia Himmel Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Dia Ibis Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Dia Orff Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Dia Vogel Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Dia Wagner Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Doppeladler Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Dunkel Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Edelweiss Air AG, Zürich, Schweiz	100,00	100,00	
Eifel Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Ellen Finance 2010 S.N.C., Puteaux, Frankreich	0	0 [1]	
Empyrée S.A.S., Paris-Cedex, Frankreich	0	0 [1]	
Eurowings Aviation GmbH, Köln	100,00	100,00	
Eurowings Digital GmbH, Köln	100,00	100,00	
Eurowings Europe GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
Eurowings Europe Limited, SWIEQI, Malta	100,00	100,00	
Eurowings GmbH, Düsseldorf	100,00	100,00	
Eurowings Technik GmbH, Köln	100,00	100,00	
Evans Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Evelyn Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
EW Discover GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
FG Honest Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
FG Unity Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
FG Vision Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
FK Yocasta Leasing Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
FL Falcon Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
FL Uranus Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Gabriela Finance 2012 Limited, Dublin, Irland	0	0 [1]	
Germanwings GmbH, Köln	100,00	100,00	
Group Engine Management GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Helles Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Ingrid Finance 2010 S.N.C., Puteaux, Frankreich	0	0 [1]	
JPA No. 237 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
JPA No. 238 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Lahm Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
LHBD Holding Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00 [2]	
Lilium Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
LS-Aviation No. 26 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
LS-Aviation No. 35 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
LS-Aviation No. 36 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	

T178 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2022 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
LS-Aviation No. 37 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
LS-Aviation No. 38 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Lufthansa CityLine GmbH, München-Flughafen	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 10, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 12, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 14, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 15, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 16, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 17, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 18, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 19, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 20, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 21, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 22, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 24, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 25, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 26, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 27, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 28, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 29, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 30, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 31, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 32, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 33, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 34, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 35, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 37, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 38, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 39, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 40, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 41, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 42, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 43, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 44, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 45, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 46, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 47, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 48, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 49, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria GmbH & Co. OG Nr. 51, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Aircraft-Leasing Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Process Management GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Miles & More GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Miyah Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Muller Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
NBB Dresden Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
NBB Goshawk Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
NBB Harz Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
NBB Koblenz Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
NBB Rhine Valley Lease LLC, Tokio, Japan	0	0 [1]	
NBB Rothenburg Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
NBB Saxon Lease Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
NBB-8761 Lease Partnership, Tokio, Japan	0	0 [1]	
NBB-8783 Lease Partnership, Tokio, Japan	0	0 [1]	
NBB-8958 Lease Partnership, Tokio, Japan	0	0 [1]	
NBB-9046 Lease Partnership, Tokio, Japan	0	0 [1]	
NT LH Aircraft Leasing Kumiai, Tokio, Japan	0	0 [1]	
NTL12 Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
NTL8 Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
ÖLB Österreichische Luftverkehrs-Beteiligungs GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00	
ÖLH Österreichische Luftverkehrs-Holding GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00 [3]	
ÖLP Österreichische Luftverkehrs-Privatstiftung, Wien-Flughafen, Österreich	0	0 [4]	
Orchid Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Oriental Leasing 24 Company Limited, Dublin, Irland	0	0 [1]	
Oriental Leasing 37 Company Limited, Dublin, Irland	0	0 [1]	
ORIX Aquila Corporation, Tokio, Japan	0	0 [1]	
ORIX Himalia Corporation, Tokio, Japan	0	0 [1]	

T178 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2022 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
ORIX Lysithea Corporation, Tokio, Japan	0	0 [1]	
ORIX Miranda Corporation, Tokio, Japan	0	0 [1]	
ORIX Telesto Corporation, Tokio, Japan	0	0 [1]	
Raft Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Schloss Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
SL Aurora Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
SL Prairie Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
SL Victoria Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai, Tokio, Japan	0	0 [1]	
SMFL Y Lease Nin-i-Kumiai Two, Tokio, Japan	0	0 [1]	
SN Airholding SA/NV, Brüssel, Belgien	100,00	100,00	
Swiss International Air Lines AG, Basel, Schweiz	100,00	100,00	
Sylvaner Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Tancho Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
TI DC Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
TI DD Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
TimBenNico Finance 2011 S.N.C., Puteaux, Frankreich	0	0 [1]	
TLC Amaryllis Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
TLC Lavender Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
TLC Petunia Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
TLC Salvia Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
TLC Sweetpea Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Tusker Leasing Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH9 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH10 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH11 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH12 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH13 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH14 Kumiai, Okoyama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH15 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH16 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH17 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH18 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH19 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH20 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH21 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH22 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Yamasa Aircraft LH23 Kumiai, Okayama, Japan	0	0 [1]	
Geschäftsfeld Logistik			
Flip No. 250 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Flip No. 251 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Flip No. 252 Co., Ltd, Tokio, Japan	0	0 [1]	
FLIP No. 267 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
FLIP No. 268 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
FLIP No. 269 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Flip No. 275 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Flip No. 276 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Flip No. 277 Co., Ltd., Tokio, Japan	0	0 [1]	
Jettainer Americas, Inc., East Meadow, USA	100,00	100,00	
Jettainer GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Cargo Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
time:matters GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Geschäftsfeld Technik			
BizJet International Sales & Support, Inc., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Hamburger Gesellschaft für Flughafenanlagen mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Hawker Pacific Aerospace, Sun Valley, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions AS GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions BS GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions GmbH & Co. KG, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Industry Solutions Verwaltungs GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa Technik AERO Alzey GmbH, Alzey	100,00	100,00	
Lufthansa Technik AG, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Holdings Ltd., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Airmotive Ireland Leasing Ltd., Dublin, Irland	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Budapest Repülögép Nagyjavító Kft., Budapest, Ungarn	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Component Services LLC, Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Immobilien- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	

T178 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2022 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Lufthansa Technik Landing Gear Services UK Ltd., Kestrel Way, Hayes, Großbritannien	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Logistik Services GmbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Malta Limited, Luqa, Malta	92,00	92,00	
Lufthansa Technik North America Holding Corp., Tulsa, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Objekt- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Philippines, Inc., Manila, Philippinen	51,00	51,00	
Lufthansa Technik Puerto Rico LLC, San Juan, Puerto Rico	100,00	100,00	
Lufthansa Technik Shenzhen Co. Ltd., Shenzhen, China	80,00	80,00	
Lufthansa Technik Sofia OOD, Sofia, Bulgarien	75,10	75,10	
Swiss Aviation Software AG, Allschwil, Schweiz	100,00	100,00	
Geschäftsfeld Catering			
Aerococina S.A. de C.V., Mérida, Mexiko	51,98	100,00	
Airo Catering Services Eesti OÜ, Tallinn, Estland	100,00	100,00	
Airo Catering Services Latvija SIA, Marupe, Lettland	100,00	100,00	
Airo Catering Services Sweden AB, Stockholm, Schweden	100,00	100,00	
Airo Catering Services Ukraine, Boryspil, Ukraine	100,00	100,00	
AO AeroMEAL, Yemelyanovo, Russische Föderation	100,00	100,00	
Arlington Services Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00	
Arlington Services Panama, S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
Bahia Catering Ltda., Salvador, Brasilien	100,00	100,00	
Belém Serviços de Bordo Ltda., Belém, Brasilien	70,00	70,00	
Capital Gain International (1986) Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
Cater Suprimento de Refeições Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
Caterair Serviços de Bordo e Hotelaria Ltda., Rio de Janeiro, Brasilien	100,00	100,00	
Charm Food Service Co. Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	100,00	
CLS Catering Services Ltd., Vancouver, British Columbia, Kanada	70,00	70,00	
Comercializadora de Servicios Limitada, ENEA, Pudahuel, Santiago, Chile	100,00	100,00	
Comisariato de Baja California, S.A. de C.V., Tijuana, Mexiko	51,00	51,00	
Comisariatos Gotre, S.A. de C.V., Torreon, Mexiko	51,00	51,00	
Constance Food Group, Inc., New York, USA	100,00	100,00	
Fortaleza Serviços de Bordo Ltda., Fortaleza, Brasilien	70,00	70,00	
Inflight Catering (Proprietary) Limited, Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
Inflight Catering Services Limited, Dar es Salaam, Tansania	61,99	61,99	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
International Food Services Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Asia GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Catering (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00	
LSG Catering China Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Catering Guam, Inc., Tamuning, USA	100,00	100,00	
LSG Catering Hong Kong Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Catering Saipan, Inc., Saipan, Nördliche Marianen	100,00	100,00	
LSG Holding Asia Ltd., Hongkong, China	86,88	80,00	
LSG Lufthansa Service – Sky Chefs do Brasil Catering, Participações Ltda., Guarulhos, Brasilien	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Asia Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Cape Town (Pty) Ltd., Boksburg, Südafrika	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Enterprises Ltd., Hongkong, China	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Europa/Afrika GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Guam, Inc., Tamuning, Guam, USA	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Holding AG, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Lufthansa Service Hong Kong Ltd., Hongkong, China	41,62	50,00 [4]	
LSG Lufthansa Service Saipan, Inc., Saipan, Nördliche Marianen	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Argentina S.A., Ezeiza, Argentinien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs de Venezuela C.A., Caracas, Venezuela	99,99	99,93	
LSG Sky Chefs Havacılık Hizmetleri A.S., İstanbul, Türkei	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs (India) Private Ltd., Bangalore, Indien	100,00	100,00	März
LSG Sky Chefs İstanbul Catering Hizmetleri A.S., İstanbul, Türkei	100,00	100,00 [6]	
LSG Sky Chefs Kenya Limited, Nairobi, Kenia	50,20	50,20	
LSG Sky Chefs Korea Co., Ltd., Incheon, Südkorea	80,00	80,00	
LSG Sky Chefs New Zealand Limited, Auckland, Neuseeland	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs (Qingdao) Co., Ltd., Laixi City, China	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs South Africa (Proprietary) Limited, Johannesburg, Südafrika	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Supply Chain Solutions, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs TAAG Angola, S.A., Luanda, Angola	40,00	40,00 [4]	
LSG Sky Chefs (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	64,30	100,00	
LSG Sky Chefs UK Ltd. i.L., Sidcup, Großbritannien	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs USA, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
LSG South America GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	

T178 WESENTLICHE VERBUNDENE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2022 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
LSG/Sky Chefs Europe Holdings Ltd., Hounslow, Großbritannien	100,00	100,00	
Myanmar LSG Lufthansa Service Ltd., Yangon, Myanmar	100,00	100,00	
Natal Catering Ltda., Aeroporto São Gonçalo do Amarante, Brasilien	70,00	70,00	
Oakfield Farms Solutions, L.L.C., Wilmington, Delaware, USA	100,00	100,00	
OOO LSG Sky Chefs Rus, Moskau, Russische Föderation	100,00	100,00	
Retail In Motion Asia Limited, Hongkong, China	100,00	100,00	
Retail in Motion GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Retail in Motion Latin America SpA, ENEA, Pudahuel, Santiago, Chile	100,00	100,00	
Retail in Motion Limited, Dublin, Irland	100,00	100,00	
Retail In Motion México S. de R.L. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00	100,00	
Retail inmotion Middle East L.L.C., Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	100,00	
Retail in Motion North America, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
SCIS Air Security Corporation, Wilmington, USA	100,00	100,00	
ServCater Internacional Ltda., Guarulhos, Brasilien	90,00	90,00	
Servicios Complementarios de Cabina, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,88	99,80	
Siam Flight Services Ltd., Bangkok, Thailand	49,00	66,67	
Silver Wings Bulgaria OOD, Sofia, Bulgarien	28,75	28,75 [5]	
Sky Chefs Chile SpA, Santiago, Chile	100,00	100,00	
Sky Chefs De Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	51,00	51,00	
Sky Chefs de Panamá S.A., Panama-Stadt, Panama	100,00	100,00	
Sky Chefs Things Remembered Services FZE, Ikeja, Nigeria	51,00	51,00	
Sky Chefs Things Remembered Services Limited, Lagos, Nigeria	51,00	51,00	
Sky Chefs, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Western Aire Chef, Inc., Wilmington, USA	100,00	100,00	
Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen			
AirPlus Finance S.à.r.l., Luxembourg, Luxemburg	0	0 [1]	
AirPlus International AG, Kloten, Schweiz	100,00	100,00	
AirPlus International, Inc., Alexandria, USA	100,00	100,00	
AirPlus International Limited, London, Großbritannien	100,00	100,00	
AirPlus International S.r.l., Bologna, Italien	100,00	100,00	
AirPlus Payment Management Co. Ltd., Shanghai, China	100,00	100,00	
JASEN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 [1]	
LCH Grundstücksgesellschaft Berlin mbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
LHAMI LEASING LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LHAMIH LIMITED, Dublin, Irland	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Bremen GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Hamburg GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs Leipzig GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSG Sky Chefs RPC West GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
LSY GmbH, Norderstedt	100,00	100,00	
Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg	100,00	100,00	
Lufthansa Asset Management GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Asset Management Leasing GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training Germany GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training GmbH, München	100,00	100,00	
Lufthansa Aviation Training Switzerland AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00	
Lufthansa Commercial Holding Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Global Business Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00	
Lufthansa Group Digital Hangar GmbH, Raunheim	100,00	100,00	
Lufthansa Leasing Austria 1. Beteiligungs GmbH, Salzburg, Österreich	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Blues LP, St. Julians, Malta	99,99	99,99	
Lufthansa Malta Corporate Finance Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Finance Holding Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Malta Treasury Services Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00	
Lufthansa Seeheim GmbH, Seeheim-Jugenheim	100,00	100,00	
Lufthansa Systems Americas, Inc., Miami, USA	100,00	100,00	
Lufthansa Systems GmbH & Co. KG, Raunheim	100,00	100,00	
MARDU Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 [1]	
MUSA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	100,00	50,00 [1]	
Quinto Grundstücksgesellschaft mbH & Co. oHG, Grünwald	99,73	49,75 [1]	
Strategic Liquidity, Düsseldorf	100,00	100,00	

[1] Gemäß IFRS 10 vollkonsolidiertes strukturiertes Unternehmen.
[2] Die Registrierungsnummer im Companies House lautet: 06939137.
[3] 50,20 % der Kapitalanteile bzw. Stimmrechte sind über die ÖLP zuzurechnen.
[4] Die unternehmerische Führung der Gesellschaft liegt im Konzern.
[5] 28,75 % der Kapitalanteile und Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.
[6] 33,34 % der Kapitalanteile bzw. 50,01 % der Stimmrechte sind über eine Call-Option zuzurechnen.

T179 WESENTLICHE GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN ZUM 31.12.2022[1]

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Passagier-Airlines			
Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen[3]	40,00	40,00	
Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (Sun Express), Antalya, Türkei	50,00	50,00	
Geschäftsfeld Logistik			
Shanghai Pudong International Airport Cargo Terminal Co. Ltd., Shanghai, China[3]	29,00	22,22	
Geschäftsfeld Technik			
EME Aero Sp. z o.o., Jasionka, Polen	50,00	50,00	
LG-LHT Aircraft Solutions GmbH, Hamburg	51,00	50,00	
LG-LHT Passenger Solutions GmbH, Hamburg	51,00	50,00	
N3 Engine Overhaul Services GmbH & Co. KG, Arnstadt	50,00	50,00	
Spairliners GmbH, Hamburg	50,00	50,00	
XEOS Sp. z o.o., Środa Śląska, Polen	51,00	50,00	

T180 GEMEINSCHAFTLICHE TÄTIGKEITEN ZUM 31.12.2022[2]

Aerologic GmbH, Leipzig	50,00	50,00	

T181 WESENTLICHE ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN ZUM 31.12.2022[1]

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %	Abweichendes Geschäftsjahr
Geschäftsfeld Technik			
HEICO Aerospace Holdings Corp., Florida, USA	20,00	20,00	Oktober
Geschäftsfeld Catering			
AO Aeromar, Moskau-Region, Russische Föderation	49,00	49,00	
Cosmo Enterprise Co. Ltd., Narita, Japan	20,00	20,00	März
Gansu HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Lanzhou, China	49,00	40,00	
Hongkong Beijing Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00	40,00	
Hongkong Shanghai Air Catering Ltd., Hongkong, China	45,00	40,00	
Inflite Holdings (Cayman) Ltd., George Town, Kaimaninseln	49,00	49,00	September
Inflite Holdings (St. Lucia) Ltd., Castries, St. Lucia	49,00	49,00	September
Nanjing Lukou International Airport LSG Catering Co. Ltd., Nanjing City, China	40,00	40,00	
Tolmachevo Catering OOO, Novosibirsk, Russische Föderation	26,00	26,00	
Wenzhou Longwan International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Wenzhou City, China	40,00	40,00	
Xian Eastern Air Catering Co. Ltd., Xian, China	30,00	28,57	
Yunnan Eastern Air Catering Co. Ltd., Kunming, China	24,90	28,57	
Weitere Gesellschaften			
Aircraft Maintenance and Engineering Corporation, Peking, China	25,00	28,57	

[1] Einbeziehung at equity.
[2] Gemäß IFRS 11 anteilige Einbeziehung.
[3] Ausweis als Gemeinschaftsunternehmen aufgrund gemeinschaftlicher Führung.

Übrige Anteile

T182 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2022

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Verbundene, nicht konsolidierte Unternehmen		
26. INCORPORATION, Inc., East Meadow, USA	100,00	100,00
Air Dolomiti Deutschland GmbH, München	100,00	100,00
Airline Marketing Services India Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00
AirPlus International Soluções de Pagamento Limitada, São Paulo, Brasilien	100,00	100,00
Airport Services Dresden GmbH, Dresden	100,00	100,00
Airport Services Leipzig GmbH, Schkeudiz	100,00	100,00
Albatros Financial Solutions GmbH, Köln	100,00	100,00
Albatros Versicherungsdienste GmbH, Köln	100,00	100,00
amplimind GmbH, Hallbergmoos, Deutschland	51,00	51,00
Austrian Airlines Technik-Bratislava, s.r.o., Bratislava, Slowakei	100,00	100,00
Austrian Airlines Tele Sales Service GmbH, Innsbruck, Österreich	100,00	100,00
AVIATION Data Hub GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Aviation Quality Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Aviation Services Network GmbH, Friedrichshafen	100,00	100,00
Avionic Design GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Cargo Future Communications (CFC) GmbH, Büchenbeuren	100,00	100,00
Caterair Portugal – Assistencia A Bordo, Lda., Sacavém, Portugal	100,00	100,00
CB Customs Broker GmbH, Kelsterbach	100,00	100,00
Delvag Versicherungs-AG, Köln	100,00	100,00
Deutsche Lufthansa Unterstützungswerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main	100,00	100,00
DLH Fuel Company mbH, Hamburg	100,00	100,00
DLH Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
DLH Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
FLYdocs Inc. (Delaware Corp.), City of Wilmington, New Castle, USA	100,00	100,00
FLYdocs India Private Limited, Vadoora, Indien	100,00	100,00
FLYdocs Systems Limited, Tamworth, Staffordshire, Großbritannien	100,00	100,00
FLYdocs Systems (MIDCO) Limited, Tamworth, Staffordshire, Großbritannien	100,00	100,00
Flydocs Systems (TOPCO) Limited, Staffordshire, Großbritannien	100,00	100,00
Gen2 Systems Limited, Tamworth, Großbritannien	100,00	100,00

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Global Load Control (PTY) LTD, Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00
Global Tele Sales (PTY) Ltd., Kapstadt, Südafrika	100,00	100,00
Global Tele Sales Brno s.r.o., Brünn, Tschechische Republik	100,00	100,00
Global Telesales of Canada, Inc., Peterborough, Kanada	100,00	100,00
handling counts GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
help alliance gGmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
heyworld GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Idair GmbH, Hamburg	100,00	100,00
In-Flight Management Solutions Latin America, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
IND Beteiligungs GmbH, Raunheim	100,00	100,00
LCAG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LCAG Malta Transition Limited, St. Julians, Malta	100,00	100,00
LGSP Lufthansa Ground Service Portugal, Unipessoal Lda., Maia/Oporto, Portugal	100,00	100,00
LHT Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSG Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
LSI Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Operations Germany GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training Pilot Academy GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Aviation Training USA Inc., Goodyear, USA	100,00	100,00
Lufthansa Blues Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Cagri Merkezi ve Müsteri Hizmetleri A.S., Istanbul, Türkei	100,00	100,00
Lufthansa Cargo Servicios Logisticos de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa City Center International GmbH, Frankfurt am Main	50,00	50,00
Lufthansa Consulting Brasil Ldta., Rio de Janeiro, Brasilien	99,90	99,90
Lufthansa Consulting GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Engineering and Operational Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services S.A. de C.V., Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	100,00
Lufthansa Global Business Services Sp. z o.o., Krakau, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Global Tele Sales GmbH, Berlin	100,00	100,00

T182 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2022 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Lufthansa Group Business Services Hong Kong Limited, Hongkong, China	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services Johannesburg (pty) Ltd., Gauteng, Südafrika	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services New York LLC, Wilmington, Delaware, USA	100,00	100,00
Lufthansa Group Business Services Wien GmbH, Wien, Österreich	100,00	100,00
Lufthansa Group Security Operations GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
LUFTHANSA GROUP TASTE & MORE GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Lufthansa Industry Solutions SHPK, Tirana, Albanien	100,00	100,00
Lufthansa Industry Solutions TS GmbH, Oldenburg	100,00	100,00
Lufthansa Innovation Hub GmbH, Berlin	100,00	100,00
Lufthansa International Finance (Netherlands) N. V., Amsterdam, Niederlande	100,00	100,00
Lufthansa Job Services Norderstedt GmbH, Norderstedt	100,00	100,00
Lufthansa Malta Blues General Partner GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Malta Pension Holding Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Lufthansa Pension Beteiligungs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Pension GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main	100,00	100,00
Lufthansa Services Philippines, Inc., Manila, Philippinen	100,00	100,00
Lufthansa Services (Thailand) Ltd., Bangkok, Thailand	100,00	100,00
Lufthansa Super Star Gesellschaft mit beschränkter Haftung i.L., Berlin	100,00	100,00
Lufthansa Systems 25. GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Lufthansa Systems Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
Lufthansa Systems FlightNav AG, Opfikon, Schweiz	100,00	100,00
Lufthansa Systems Hungaria Kft, Budapest, Ungarn	100,00	100,00
Lufthansa Systems Poland Sp. z o.o., Danzig, Polen	100,00	100,00
Lufthansa Systems Verwaltungs GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Lufthansa Technical Training GmbH, Hamburg	100,00	100,00
Lufthansa Technik Component Services Asia Pacific Limited, Hongkong, China	100,00	100,00
Lufthansa Technik Intercoat GmbH, Kaltenkirchen	51,00	51,00
Lufthansa Technik Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	100,00
Lufthansa Technik Milan s.r.l., Somma Lombardo (VA), Italien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Services India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Lufthansa Technik Turbine Shannon Limited, Shannon, Irland	100,00	100,00
Lufthansa Technik Vostok Services OOO, Moskau, Russische Föderation	100,00	100,00
Lufthansa UK Pension Trustee Limited, West Drayton, Middlesex, Großbritannien	100,00	100,00
Malta Pension Investments, St. Julians, Malta	0,00	100,00
Marriott International Trade Services, C.A., Caracas, Venezuela	99,99	100,00

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
Oscar Bravo GmbH, München	100,00	100,00
Quinto Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald	94,80	94,80
Reservation Data Maintenance India Private Ltd., Neu-Delhi, Indien	51,00	51,00
Retail inMotion Asia Pacific Limited, San Po Kong, Kowloon, China	100,00	100,00
Shared Services International India Private Limited, Neu-Delhi, Indien	100,00	100,00
Shared Services International, Singapore PTE. LTD, Singapur, Singapur	100,00	100,00
Star Risk Services Inc., Southlake, USA	100,00	100,00
Swiss WorldCargo (India) Private Limited, Mumbai, Indien	100,00	100,00
TATS – Travel Agency Technologies & Services GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
time:matters (Shanghai) International Freight Forwarding Ltd., Shanghai, China	100,00	100,00
time:matters Americas, Inc., Miami, USA	100,00	100,00
time:matters Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur, Singapur	100,00	100,00
time:matters Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	100,00	100,00
time:matters Belgium BVBA, Mechelen, Belgien	100,00	100,00
time:matters Courier Terminals GmbH, Frankfurt am Main	100,00	100,00
time:matters Netherlands B.V., Schiphol-Rijk, Niederlande	100,00	100,00
VPF Malta Pension Ltd., St. Julians, Malta	100,00	100,00
Wings Handling Palma S.L., Madrid, Spanien	100,00	100,00
Yilu Travel Services GmbH, Berlin	100,00	100,00
ZeroG GmbH, Raunheim	100,00	100,00
Beteiligungen		
AFS Aviation Fuel Services GmbH, Hamburg	33,33	33,33
Airfoil Services Sdn. Bhd., Kuala Lumpur, Malaysia	50,00	50,00
Airline Tariff Publishing Co., Dulles, USA	9,77	9,77
Airmail Center Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	40,00	40,00
ATLECON Fuel LLC, Atlanta, USA	14,29	14,29
AUS Fuel Company, LLC, Austin, USA	6,67	6,67
AviationPower GmbH, Hamburg	40,83	40,83
Berlin Fuelling Services GbR, Berlin	12,50	12,50
Cargo One GmbH, Berlin	14,35	14,35
Charlotte Fuel Facilities LLC, Charlotte, USA	10,00	10,00
Chelyabinsk Catering Service OOO, Chelyabinsk, Russische Föderation	26,00	26,00
Denver Fuel Company, LLC, Newark, USA	5,88	5,88
Düsseldorf Fuelling Services (DFS) GbR, Düsseldorf	33,33	33,33

T182 ÜBRIGE ANTEILE ZUM 31.12.2022 (Fortsetzung)

Name, Sitz	Kapitalanteil in %	Stimmrechtsanteil in %
EFM – Gesellschaft für Enteisen und Flugzeugschleppen am Flughafen München mbH, Freising	51,00	51,00
Egyptian Aviation Services Company (S.A.E.), Kairo, Ägypten	5,83	5,83
Entebbe Handling Services Limited (ENHAS), Entebbe, Uganda	5,00	5,00
Finairport Service S.r.l. i.L., Rom, Italien	100,00	100,00
Flight Training Alliance GmbH, Frankfurt am Main	50,00	50,00
Flughafen München Baugesellschaft mbH, München-Flughafen	40,00	40,00
FraAlliance GmbH, Frankfurt am Main	50,00	50,00
FraCareServices GmbH, Frankfurt am Main	49,00	49,00
FSH Flughafen Schwechat-Hydranten-Gesellschaft GmbH & Co OG, Wien-Flughafen, Österreich	14,29	14,29
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH & Co. KG, Grünwald	40,00	39,99
GOAL German Operating Aircraft Leasing GmbH, München	40,00	40,00
Guangzhou Baiyun International Airport LSG Sky Chefs Co. Ltd., Guangzhou, China	30,00	28,57
Hamburg Fuelling Services GbR, Hamburg	25,00	25,00
Hamburg Tank Service GbR, Hamburg	33,30	33,30
Hangzhou Xiaoshan Airport LSG Air Catering Co. Ltd., Hangzhou, China	25,00	28,57
Hydranten-Betriebs OHG, Frankfurt am Main	49,00	20,00
INAIRVATION GmbH, Edlitz-Thomasberg, Österreich	50,00	50,00
Kulinary Holding AG, Opfikon, Schweiz	40,00	40,00
LSG Sky Chefs Catering Egypt S.A.E., Kairo, Ägypten	15,00	15,00
Luftfahrzeugverwaltungsgesellschaft GOAL mbH i.L., Grünwald	40,00	40,00
Lufthansa HNA Technical Training Co. Ltd., Meilan Airport, Hainan, China	50,00	50,00
Lufthansa Leasing GmbH, Grünwald	49,00	49,00
Lumics GmbH & Co. KG, Hamburg	50,00	50,00
Lumics Verwaltungs GmbH, Hamburg	50,00	50,00
Montreal International Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	11,20	11,20
N3 Engine Overhaul Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg	50,00	50,00
Orlando Fuel Facilities LLC, Orlando, USA	5,88	5,88
PHL Fuel Facilities LLC, Philadelphia, USA	10,00	10,00
Rydes GmbH, Berlin	14,60	14,60
SAN Fuel Company, LLC, San Diego, USA	5,56	5,56
Sanya LSG Air Catering Co. Ltd., Sanya, China	45,00	40,00
SCA Schedule Coordination Austria GmbH, Wien-Flughafen, Österreich	25,00	25,00
Shenzhen Airport International Cargo Terminal Company Limited, Shenzhen, China	50,00	50,00
Sichuan Airlines LSG Air Catering Co. Ltd., Chengdu, China	40,00	40,00
Tanklager-Gesellschaft Tegel GbR, Tegel	12,50	12,50
Terminal One Group Association, L.P., New York, USA	24,75	0,00
Terminal One Management Inc., New York, USA	25,00	25,00
THBG BBI GmbH, Schönefeld	46,45	46,45
Turbo Fuel Services Sachsen (TFSS) GbR, Hamburg	20,00	20,00
UBAG Unterflurbetankungsanlage Flughafen Zürich AG, Rümlang, Schweiz	12,00	12,00
Universal Air Travel Plan, Inc., Washington DC, USA	5,26	5,26
Vancouver Airport Fuel Facilities Corporation, Dorval, Kanada	5,72	5,72
Xinjiang HNA LSG Sky Chefs Co. Ltd., Urumqi, China	49,00	40,00
Zentrum für Angewandte Luftfahrtforschung GmbH, Hamburg	20,00	20,00

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

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

Frankfurt, den 23. Februar 2023
Der Vorstand

Carsten Spohr
Vorsitzender des Vorstands

Christina Foerster
Mitglied des Vorstands
Markenführung & Nachhaltigkeit

Harry Hohmeister
Mitglied des Vorstands
Global Markets & Network

Detlef Kayser
Mitglied des Vorstands
Flotte & Technologie

Michael Niggemann
Mitglied des Vorstands
Personal & Infrastruktur, Arbeitsdirektor

Remco Steenbergen
Mitglied des Vorstands
Finanzen

Der nachfolgend wiedergegebene Bestätigungsvermerk umfasst auch einen „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ („ESEF-Vermerk“). Der dem ESEF-Vermerk zugrundeliegende Prüfungsgegenstand (zu prüfende ESEF-Unterlagen) ist nicht beigefügt. Die geprüften ESEF-Unterlagen können im Bundesanzeiger eingesehen bzw. aus diesem abgerufen werden.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Prüfungsurteile
Wir haben den Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, und ihrer Tochtergesellschaften (der „Konzern“ oder „Lufthansa Group“) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2022, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022, der mit dem Lagebericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft zusammengefasst ist, geprüft. Die auf der in Abschnitt „Corporate Governance“ des zusammengefassten Lageberichts angegebenen Internetseite veröffentlichte Konzernerklärung zur Unternehmensführung, die in Abschnitt „Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ des zusammengefassten Lageberichts enthaltene nichtfinanzielle Konzernerklärung sowie die in Abschnitt Chancen- und Risikobericht unter der Überschrift “Beschreibung des internen Kontrollsystems” enthaltenen Informationen des zusammengefassten Lageberichts beschriebenen wesentlichen Merkmale des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben aufgrund der Empfehlung A.5 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK 2022)) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft. Des Weiteren haben wir die über die Vorjahresangabe hinausgehenden lageberichtsfremden Angaben zu den Geschäftsjahren 2018, 2019 und 2020 in den Tabellen mit Mehrjahresvergleichen des zusammengefassten Lageberichts nicht inhaltlich geprüft. Lageberichtsfremde Angaben im zusammengefassten Lagebericht sind Angaben, die weder nach §§ 315, 315a bzw. nach §§ 315b bis 315d HGB vorgeschrieben, noch nach DRS 20 gefordert sind.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und

- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Wir geben kein Prüfungsurteil zu dem Inhalt der oben genannten Konzernerklärung zur Unternehmensführung, nicht auf den Inhalt der oben genannten nichtfinanziellen Konzernerklärung, nicht auf die oben genannte Beschreibung des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben nach Empfehlung A.5 DCGK 2022) und nicht auf die oben genannten Mehrjahresvergleiche des Konzernlageberichts ab.

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

Grundlage für die Prüfungsurteile
Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften,

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

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses
Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

1. Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich der Bilanzierung von Verbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten sowie aus Kundenbindungsprogrammen

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt
Die Durchführung von Passagierflügen stellen den wesentlichsten Teil der Geschäftstätigkeit des Konzerns dar. Die entsprechenden Flugdokumente werden von den jeweiligen Käufern bereits vor der eigentlichen Flugdurchführung bezahlt. Die von den Kunden vorausbezahlten Beträge für die Flugdokumente werden in den Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten bis zur Ausnutzung der Flugdokumente bilanziert. Die erfolgswirksame Realisierung der Flugdokumente als Umsatzerlöse erfolgt durch die jeweiligen Gesellschaften zum Zeitpunkt der Landung des Flugzeuges.

Die zum Geschäftsjahresende noch in den Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten verbliebenen, im laufenden Geschäftsjahr noch nicht ausgeflogenen und weiterhin gültigen Flugdokumente werden zum Jahresende auf deren Alter und Gültigkeit hin untersucht, außerdem wird auf Basis von Vergangenheitswerten geschätzt, wie viele Flugdokumente nicht mehr in Anspruch genommen werden. Die Flugdokumente, die mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht mehr ausgenutzt werden, werden als sogenannte Breakage erfolgswirksam als Umsatz realisiert.

Weiterhin weist die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft im Konzernabschluss Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen, die an Teilnehmer des Miles & More-Programms in Form von Bonusmeilen gewährt wurden, aus. Grundlage der Ermittlung der Vertragsverbindlichkeiten ist bis zur Einlösung der Bonusmeilen der relative Einzelveräußerungspreis je Bonusmeile. Soweit Teilnehmer Bonusmeilen bei externen Kooperationspartnern ansammeln, werden diese bis zur Einlösung mit den Preisen passiviert, die von den externen Kooperationspartnern an die Lufthansa gezahlt wurden. Die Bonusmeilen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht eingelöst werden, werden anhand von vergangenheitsbasierten Schätzparametern über einen Zeitraum von drei Jahren als Umsatzerlöse realisiert.

Die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen, einschließlich der Bilanzierung von Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten sowie aus Kundenbindungsprogrammen war aus unserer Sicht ein Bereich mit einem bedeutsamen Risiko wesentlich falscher Darstellungen und damit im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt, da für den Ansatz und die Bewertung dieser geschäftsmodellspezifischen und betragsmäßig bedeutsamen Posten die Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter eine wesentliche Auswirkung haben. Den Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter über das Ausnutzungsverhalten der Passagiere in Bezug auf Flugdokumente und Bonusmeilen liegen komplexe Berechnungsverfahren zu Grunde, welche ermessensbehaftet sind. Dies bezieht sich insbesondere auf die Umsatzerlöse aus der Auflösung der Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten (Breakage-Umsatzerlöse) und aus Kundenbindungsprogrammen.

Prüferisches Vorgehen
Im Rahmen unserer Prüfungshandlungen haben wir die von den gesetzlichen Vertretern der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft implementierten Prozesse für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen und die Abgrenzung der sogenannten Breakage-Umsatzerlöse sowie für die Umsatzerlöse aus Kundenbindungsprogrammen anhand einzelner Geschäftsvorfälle vom Kauf der Flugdokumente bis zur Abbildung im Konzernabschluss nachvollzogen sowie die in den jeweiligen Prozessen implementierten Kontrollen getestet. Ferner haben wir unter Einbindung von internen IT-Spezialisten den Aufbau und die Wirksamkeit des vom Konzern eingerichteten internen Kontrollsystems bezüglich der für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen relevanten IT-Systeme beurteilt. Dabei wurden vor allem die Abbildung und Verarbeitung

der Geschäftsprozesse, die Möglichkeit der Vornahme von Änderungen durch IT-Administratoren und die Zugangsberechtigungen einzelner Mitarbeiter betrachtet. Für an Dritte ausgelagerte Dienstleistungen in Bezug auf IT-Systeme oder Prozesse haben wir unter Einbindung von internen IT-Spezialisten den Aufbau und die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems bezüglich der für die Umsatzrealisierung aus Verkehrserlösen relevanten IT-Systeme und/oder Prozesse unter Zuhilfenahme einer Prüfungsbescheinigung (Typ II nach ISAE 3402) über die Angemessenheit und Wirksamkeit des beim Dienstleister eingerichteten internen Kontrollsystems beurteilt.

Wir haben im Rahmen unserer substanziell analytischen Prüfungshandlungen die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2022 unter anderem auf eine Korrelation mit den dazugehörigen Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten und aus Kundenbindungsprogrammen sowie mit den jeweiligen Zahlungseingängen untersucht, um Auffälligkeiten bei der Buchungsabfolge zu erkennen. Für derartige Abweichungen und/oder Auffälligkeiten in der Korrelation haben wir untersucht, ob sie plausibel und begründet waren. Weiterhin haben wir Datenanalysen eingesetzt, um Auffälligkeiten im Buchungsstoff unter anderem zu den genutzten Belegarten und System-Usern zu identifizieren. Um Auffälligkeiten in Bezug auf den Umsatzverlauf zu erkennen, haben wir nachvollzogen, ob die Entwicklung der Umsatzerlöse mit den unternehmensintern berichteten Kennzahlen des Konzerns sowie der allgemeinen Branchenentwicklung im Einklang stehen. Ferner haben wir einzelne Zahlungseingänge stichprobenartig zu den jeweiligen Zahlungseingangsnachweisen (z. B. Kontoauszüge) abgestimmt und nachvollzogen, dass diese jeweils zur Ausbuchung einer Forderung aus dem Verkauf von Flugdokumenten geführt haben.

Wir haben das Vorgehen des Mandanten hinsichtlich der Bilanzierung insbesondere im Hinblick auf die Vorgaben zur Umsatzrealisierung des IFRS 15 gewürdigt. Hierbei haben wir vor allem untersucht, ob die Identifizierung separater Leistungsverpflichtungen innerhalb eines Vertrages, die Bestimmung des Transaktionspreises und dessen Aufteilung auf die einzelnen Leistungsverpflichtungen sowie der Zeitpunkt der Ertragsrealisierung entsprechend den Vorgaben des IFRS 15 von der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihren Tochtergesellschaften vorgenommen wurde.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir betreffend der erfassten Breakage-Umsatzerlöse, welche bei Ausbuchung von Vertragsverbindlichkeiten aus nicht ausgeflogenen Flugdokumenten erfasst werden (Auflösung), die Bestände offener Flugdokumente und deren Bewertung in Abhängigkeit von Verkaufsjahr und Gültigkeit des Flugdokuments nachvollzogen. Ferner haben wir die angewandten Berechnungsverfahren zur Ermittlung der auf voraussichtlich nicht mehr ausgenutzte Flugdokumente entfallenden Flugpreise, Gebühren, Steuern und sonstigen Abgaben in Bezug auf Stetigkeit und Konsistenz beurteilt. Die herangezogenen künftig erwarteten Einlösequoten von noch nicht ausgeflogenen Flugdokumenten, die der Ermittlung der Breakage-Umsatzerlöse zu Grunde lagen, haben wir auf Basis der in der Vergangenheit eingetretenen Einlösequoten und der uns von den gesetzlichen Vertretern erteilten Auskünfte bezüglich des erwarteten Flugverhaltens der Passagiere in der Zukunft plausibilisiert. Wir haben insbesondere die hierzu durchgeführten, manuellen Abgrenzungsbuchungen anhand zugrundeliegender Belege nachvollzogen. Da diese manuellen Abgrenzungsbuchungen stets zum Jahresende durchgeführt werden, haben wir in Einklang mit unserer Beurteilung des Aufbaus und der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Konzerns auch die Richtigkeit der Periodenabgrenzung (sowohl für die Breakage-Umsatzerlöse als auch für die Erlöse aus Kundenbindungsprogrammen) gewürdigt. Faktoren und Besonderheiten der Branche, sowie in den Beförderungsbedingungen der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und deren Tochtergesellschaften, die Auswirkungen auf die Auflösungsquoten haben, haben wir mit dem Mandanten besprochen und auf deren Vollständigkeit und Plausibilität hin beurteilt. Die Effekte und beschriebenen Auswirkungen dieser Faktoren haben wir durch einen Abgleich der Auflösungsquoten zu Perioden, in denen diese Faktoren nicht galten, plausibilisiert. Zur Beurteilung der Planungstreue und Güte der Schätzungsparameter erfolgte ein Abgleich der aufgrund des Gültigkeitsablaufs geschlossenen Tickets mit den Breakage-Umsatzerlösen der Vergangenheit.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir ferner die Erfassung der Umsatzerlöse aus Kundenbindungsprogrammen für Teilnehmer am Miles & More-Programm gewürdigt. Betreffend die Vertragsverbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen haben wir die Stetigkeit und Konsistenz der angewandten Berechnungsverfahren zur Ermittlung der Auflösungsquote auf deren Angemessenheit beurteilt. Zur Beurteilung der Angemessenheit dieser Vertragsverbindlichkeiten haben wir die Ermittlung des beizulegenden Zeitwertes je Art der Ausnutzung der jeweiligen Meile (z. B. Ausnutzung auf Flügen einer Lufthansa Group Fluggesellschaft oder einer Partner Airline wie auch Ausnutzung für den Bezug von Sachprämien) und die zugrundeliegenden Annahmen nachvollzogen. Ebenso haben wir die rechnerische Richtigkeit der Kalkulation der Verbindlichkeiten aus Kundenbindungsprogrammen nachvollzogen.

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

Verweis auf zugehörige Angaben
Hinsichtlich der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu den Umsatzerlösen und den Vertragsverbindlichkeiten, sowie die damit in Zusammenhang stehenden Ermessenausübungen verweisen wir auf die Angaben in den Abschnitten „3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“, „4 Erlöse aus den Verkehrsleistungen“ und „40 Kurzfristige Vertragsverbindlichkeiten“ des Konzernanhangs.

2. Bewertung eigener und geleaster Flugzeuge

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt
Die im Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ausgewiesenen Flugzeuge stellen einen wesentlichen Teil der Vermögenswerte des Lufthansa Konzerns dar. Zu den ausgewiesenen Flugzeugen gehören Flugzeuge, die im rechtlichen Eigentum des Konzerns stehen und von diesem genutzt werden sowie geleaste Flugzeuge.

Die Werthaltigkeit der Flugzeuge, welche im Rahmen der Operativen Konzernplanung (OKP) weiterhin für den Einsatz im Flugbetrieb vorgesehen sind, wird anhand der Werthaltigkeit der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGE) ermittelt, denen die Flugzeuge zugeordnet sind. Im Rahmen der Einschätzung der Werthaltigkeit eigener und geleaster Flugzeuge im Konzernabschluss hat das Management Planungsannahmen im Rahmen der OKP zu treffen, die maßgeblichen Einfluss auf die Bewertung der jeweiligen ZGE haben.

Die Werthaltigkeit von Flugzeugen, die im Geschäftsjahr 2020 von einem Beschluss zur Stilllegung, zum Langzeitparken oder zum Verkauf betroffen waren, wurde nicht anhand der Werthaltigkeit von ZGE, sondern separat beurteilt, da diese Flugzeuge nicht mehr Teil einer ZGE sind.

Aus unserer Sicht war die Werthaltigkeit von Flugzeugen vor dem Hintergrund der andauernden Covid-19 Pandemie sowie des Russland-/Ukraine-Krieges und den damit verbundenen Unsicherheiten bezüglich der künftigen Entwicklung des Flugreiseverkehrs im Rahmen unserer Prüfung einer der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte, da die Bewertung dieser betragsmäßig bedeutsamen Posten in einem wesentlichen Maß auf Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter insbesondere in Bezug auf die der Bewertung der ZGE zugrunde liegenden OKP beruht.

Prüferisches Vorgehen
Wir haben uns zunächst mit dem von den gesetzlichen Vertretern eingerichteten internen Kontrollsystem zur Bewertung eigener und geleaster Flugzeuge auseinandergesetzt, indem wir Prozesse einer Aufbauprüfung unterzogen und das Fehlerrisiko beurteilt haben.

Für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Flugzeuge im Konzernabschluss ist die Zuordnung der Flugzeuge zu und die Werthaltigkeit der jeweiligen ZGE als Ganzes ausschlaggebend. Die Zuordnung der Flugzeuge zu den einzelnen ZGE haben wir zum einen durch Abstimmung der übertragenen Bilanzwerte in den ZGE Werthaltigkeitstest nachvollzogen. Zum anderen haben wir die inhaltliche Zuordnung anhand eines Abgleichs zu einer Flottenliste pro Fluggesellschaft nachvollzogen, da die Zuordnung des Flugzeugs in die ZGE der Fluggesellschaft erfolgt, die das Flugzeug betreibt. Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Flugzeuge, die im wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns stehen und weiter im Flugbetrieb eingesetzt werden sollen, haben wir die Flottenplanung in Verbindung mit der OKP auf interne Konsistenz beurteilt, sowie analysiert, ob diese mit Branchenprognosen im Einklang stehen. Dabei haben wir die Erläuterungen des Managements zu den zugrunde gelegten wesentlichen Planannahmen, strategischen Zielsetzungen, erwarteten Entwicklungen und operativen Maßnahmen und deren Verarbeitung/Abbildung in den Zahlungsströmen analysiert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt. Basis unserer Analyse waren Analystenschätzungen, sowohl für die Gesellschaft als auch solche in Bezug auf Vergleichsunternehmen, sowie andere externe Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs (Marktstudien) und gesamtwirtschaftliche Prognosen. Weiterhin haben wir den von den gesetzlichen Vertretern erstellten Werthaltigkeitstest methodisch gewürdigt und beurteilt, ob sich ein Abschreibungsbedarf für die jeweilige ZGE ergibt, der auf die Flugzeuge allokiert werden muss.

Wir haben ebenfalls nachvollzogen, dass Flugzeuge, die im Geschäftsjahr 2020 wertberichtigt wurden und aktuell nicht als aktive Flugzeuge eingesetzt werden, in der OKP weiterhin nicht für den Flugbetrieb vorgesehen und nicht einer ZGE zugeordnet sind. Für die Bewertung dieser Flugzeuge, einschließlich der Flugzeuge, die nach IFRS 5 klassifiziert werden, wurde eine Einzelbewertung durchgeführt, für deren Höhe der erzielbare Betrag, mithin der Verkaufspreis, Markt- oder Schrottwert der Flugzeuge ausschlaggebend ist. In diesem Zusammenhang haben wir beurteilt, ob die Annahmen der gesetzlichen Vertreter anhand von den am Markt beobachtbaren Preisen, unter der Berücksichtigung einer regelmäßig publizierten Marktpreisübersicht (TAVR) der Aircraft Value Analysis Company Ltd., Derby, Vereinigtes Königreich, vergleichbaren Kaufverträgen aus der Vergangenheit oder aus bereits abgeschlossenen Kaufverträgen nachvollziehbar abgeleitet wurden.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Beurteilung der Werthaltigkeit von eigenen und geleasten Flugzeugen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben
Hinsichtlich der Bewertung der Flugzeuge verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang Kapitel „3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ sowie „19 Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten“, „22 Leasingverhältnisse“ und „10 Abschreibungen“.

3. Werthaltigkeit aktiver latenter Steuern

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt
Die im Konzernabschluss der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft ausgewiesenen aktiven latenten Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und abzugsfähige temporäre Differenzen stellen einen betragsmäßig bedeutsamen Vermögenswert der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft und ihrer Tochtergesellschaften dar. Für die Bilanzierung der aktiven latenten Steuern schätzt die Lufthansa Group ein, inwieweit in Zukunft ausreichend zu versteuernde Ergebnisse wahrscheinlich zur Verfügung stehen werden, um die latenten Steueransprüche zu nutzen.

Die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ist von den Einschätzungen und den Annahmen des Vorstands in Bezug auf den künftigen operativen Geschäftsverlauf der steuerpflichtigen Konzerngesellschaften abhängig. Der Vorstand hat für die Geschäftsjahre 2023 bis 2026 eine Operative Konzernplanung aufgestellt und darauf aufbauend künftige steuerliche Ergebnisse für die steuerpflichtigen Konzerngesellschaften prognostiziert.

Aus unserer Sicht war die Beurteilung der Werthaltigkeit dieses betragsmäßig wesentlichen Postens im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte, da sie in hohem Maße von den Ermessensentscheidungen, Schätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter hinsichtlich eines ausreichenden zu versteuernden Einkommens insbesondere vor dem Hintergrund der andauernden Covid-19 Pandemie sowie dem Russland-/Ukraine-Krieg und den damit verbundenen Unsicherheiten bezüglich der künftigen Entwicklung des Flugreiseverkehrs abhängig ist.

Prüferisches Vorgehen
Wir haben uns zunächst mit dem von den gesetzlichen Vertretern eingerichteten internen Kontrollsystem zur Ermittlung und Bilanzierung von latenten Steuern auseinandergesetzt, indem wir Prozesse einer Aufbauprüfung unterzogen und das Fehlerrisiko beurteilt haben.

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern haben wir die Prognosen der gesetzlichen Vertreter über die künftig zur Verfügung stehenden zu versteuernden Ergebnisse unter Einbeziehung unserer Bewertungsspezialisten analysiert, mathematisch nachvollzogen und mit der zuständigen Managementebene erörtert. Dabei haben wir die Erläuterungen des Managements zu den zugrunde gelegten wesentlichen Planannahmen, strategischen Zielsetzungen, erwarteten Entwicklungen und operativen Maßnahmen und deren Verarbeitung/Abbildung in den Zahlungsströmen analysiert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt. Basis unserer Analyse waren Analystenschätzungen, sowohl für die Lufthansa Group als auch solche in Bezug auf Vergleichsunternehmen, sowie andere externe Prognosen zur Entwicklung des Luftverkehrs (Marktstudien) und gesamtwirtschaftliche Prognosen. Darüber hinaus haben wir die Überleitung von der Operativen Konzernplanung zur steuerlichen Ergebnisplanung durch Befragungen der zuständigen Mitarbeiter der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft sowie wesentlicher Tochtergesellschaften und des Managements, Nachrechnen und Verplausibilisieren sowie durch Analyse der Überleitungspositionen nachvollzogen.

Wir haben die von Seiten des Managements für den Ansatz der aktiven latenten Steuern berücksichtigten positiven und negativen Hinweise auf wahrscheinlich ausreichendes zukünftiges zu versteuerndes Einkommen sowie deren individuelle Bedeutung für die Gesamtbeurteilung gewürdigt, mit der zuständigen Managementebene erörtert und auf ihre Plausibilität (Nachvollziehbarkeit, Konsistenz, Widerspruchsfreiheit) hin beurteilt.

In allen Phasen der Prüfung waren unsere Steuerspezialisten in die Prüfung einbezogen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Beurteilung der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben
Hinsichtlich der Bilanzierung der aktiven latenten Steuern und den im Rahmen der Bilanzierung angewandten Ermessensentscheidungen des Vorstandes und zu Quellen von Schätzungsunsicherheiten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „3 Neue Standards in der internationalen Rechnungslegung nach IFRS und Interpretationen sowie Zusammenfassung der wesentlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ und „15 Ertragsteuern“.

Sonstige Informationen
Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats in Kapitel „Bericht des Aufsichtsrats“ des Geschäftsberichts verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Konzernerklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die oben genannte Konzernerklärung zur Unternehmensführung, die oben genannte nichtfinanzielle Konzernerklärung, die oben genannte Beschreibung des gesamten internen Kontrollsystems (Angaben nach Empfehlung A.5 DCGK 2022) sowie die oben genannten im Konzernlagebericht enthaltenen lageberichtsfremden Angaben. Ferner umfassen die sonstigen Informationen weitere für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere

— der Brief des Vorstands an die Aktionäre in Kapitel „Brief des Vorstands“ des Geschäftsberichts

— die Erläuterungen zur Aktie der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft in Kapitel „Lufthansa Aktie“ des Geschäftsberichts

— die Versicherung der gesetzlichen Vertreter in Kapitel „Versicherung der gesetzlichen Vertreter“ des Geschäftsberichts

— der Vergütungsbericht in Kapitel „Vergütungsbericht“ des Geschäftsberichts

— die Zehn-Jahres-Übersicht in Kapitel „Zehn-Jahres-Übersicht“ des Geschäftsberichts

aber nicht den Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Lageberichtsangaben und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

— wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder

— anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht
Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;

- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;

- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei „DLH-2022-12-31-de.zip“ enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil
Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen" weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen
Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Erstellung der ESEFUnterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen
Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEFUnterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;

- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;

- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;

- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen;

- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO
Wir wurden von der Hauptversammlung am 10. Mai 2022 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 11. Mai 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Wir haben folgende Leistungen, die nicht im Konzernabschluss oder im Konzernlagebericht angegeben wurden, zusätzlich zur Abschlussprüfung für die Konzernunternehmen erbracht bzw. wurden für deren Erbringung beauftragt:

- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Erklärung nach §§ 289b ff. sowie 315b ff. HGB

- Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit des Berichts über den Stand der Umsetzung von Bedingungen und Auflagen gemäß § 18 Abs. 1 und 2 des Rahmenvertrags zur Gewährung von Stabilisierungsmaßnahmen

- Unterstützung bei der Erteilung von Auskünften gegenüber der das Enforcementverfahren durchführenden Stelle
- Diverse vereinbarte Untersuchungshandlungen und Bestätigungsleistungen, die sich aus vertraglichen Verpflichtungen (insbesondere aus Mietverträgen, Kreditverträgen und Verträgen zur Altersversorgung) und gewährten Kurzarbeitsbeihilfen ergeben
- Prüfung der Finanzinformationen, erstellt für einen speziellen Zweck, der Swiss International Air Lines AG
- Prüfung des Systems der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft zur Einhaltung der sich aus § 32 Abs. 1 WpHG ergebenden Anforderungen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022
- Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG
- Freiwillige Jahresabschlussprüfungen zum 31. Dezember 2022
- Projektbegleitende Prüfung einer Migration IT-gestützter rechnungslegungsbezogener Systeme nach IDW PS 850 für die Lufthansa AirPlus Servicekarten GmbH, Neu-Isenburg
- Projektbegleitender Review im Zusammenhang mit generellen IT-Kontrollen rechnungslegungsbezogener Systeme für die Lufthansa Cargo AG, Frankfurt am Main, sowie für die Miles & More GmbH, Frankfurt am Main
- Projektbegleitende Prüfung im Zusammenhang mit den Anforderungen aus der „Zahlungsdiensteaufsichtliche Anforderungen an die IT (ZAIT)“
- Erteilung einer Umsatzbescheinigung für die Miles & More GmbH, Frankfurt am Main
- Prüfung der Albatros Service Center GmbH, Köln, gemäß § 24 FinVermV

SONSTIGER SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEFUnterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Jörg Bösser.

Eschborn/Frankfurt am Main, 1. März 2023

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Jörg Bösser Wirtschaftsprüfer	Siegfried Keller Wirtschaftsprüfer

VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht gibt detailliert und individualisiert Auskunft über die den aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung sowie über die für das Geschäftsjahr 2022 zugesagte Zielvergütung. Der Bericht entspricht den Anforderungen des § 162 AktG sowie den relevanten Rechnungslegungsvorschriften (HGB, IFRS). Eine Zusammenfassung des Vergütungssystems für den Vorstand im Geschäftsjahr 2022 findet sich in **T183, S. 283.** Weitere detaillierte Informationen zu den Vergütungssystemen für die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder der Deutschen Lufthansa AG sind auf der Internetseite der Gesellschaft dargestellt. **investor-relations.lufthansagroup.com/de/veranstaltungen/hauptversammlung/hauptversammlung-2020.html.**

Vergütung der Mitglieder des Vorstands

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

Der Aufsichtsrat ist für die Struktur des Vergütungssystems der Mitglieder des Vorstands und die Festsetzung der individuellen Bezüge zuständig. Das Präsidium unterstützt den Aufsichtsrat dabei, überwacht die angemessene Ausgestaltung des Vergütungssystems und bereitet die Beschlüsse des Aufsichtsrats vor. Bei wesentlichen Änderungen am Vergütungssystem, mindestens jedoch alle vier Jahre, wird das Vergütungssystem der Hauptversammlung zur Billigung vorgelegt.

Das aktuelle Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gilt seit dem Geschäftsjahr 2020 und wurde von der ordentlichen Hauptversammlung am 5. Mai 2020 gemäß § 120a (1) AktG mit einer Mehrheit von 88,2 % gebilligt.

Das Vergütungsjahr 2022

WIRTSCHAFTLICH HAT DIE LUFTHANSA GROUP DIE CORONAKRISE HINTER SICH GELASSEN

Im Januar 2022 war die Ausgangslage für das Geschäftsjahr 2022 noch mit zahlreichen Unsicherheiten behaftet. Im Rahmen der Corona-Pandemie sorgten die Omikron-Variante sowie das Risiko weiterer Virusvarianten mit höherer Ansteckungsgefahr weiterhin für Ungewissheit in Bezug auf die Erholung des Flugverkehrs. Hinzu kamen im Februar die Unsicherheiten über die Auswirkungen des Ukraine-Kriegs und die daraus resultierenden Folgen für die Weltwirtschaft.

Wirtschaftlich war das Geschäftsjahr 2022 für die Lufthansa Group letztlich jedoch insbesondere geprägt von der sich erheblich schneller als erwartet erholenden Nachfrage nach Flugreisen. Aufgrund dessen hat sich das Ergebnis der Passagier-Airlines im Verlauf des Jahres deutlich verbessert. Gleichzeitig erzielten die Geschäftsfelder Logistik und Technik in 2022 Rekordergebnisse. Vor diesem Hintergrund musste die Prognose im Geschäftsjahr mehrfach nach oben korrigiert werden.

VOLLSTÄNDIGE BEENDIGUNG DER WSF-STABILISIERUNGSMASSNAHMEN

Nach der bereits frühzeitigen Tilgung des KfW-Kredits in Höhe von 1 Mrd. EUR und der Rückführung beziehungsweise Kündigung der gesamten Stillen Einlagen der Bundesrepublik Deutschland waren bereits mit Ende des Geschäftsjahres 2021 alle Kredite und Einlagen des Bundes zurückgezahlt. Mit der vollständigen Veräußerung der zuletzt noch vom Wirtschaftsstabilisierungsfonds der Bundesrepublik Deutschland (WSF) gehaltenen Aktien im September 2022 konnten die Stabilisierungsmaßnahmen für die Deutsche Lufthansa AG erfolgreich beendet werden.

Mit dieser vollständigen Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen sind die Beschränkungen aus dem zwischen der Deutschen Lufthansa AG und dem WSF abgeschlossenen Rahmenvertrag, unter anderem das Verbot der Gewährung von Boni an die Mitglieder des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG, entfallen.

G32 ÜBERBLICK WESENTLICHER EREIGNISSE ZUR VORSTANDSVERGÜTUNG 2020 – 2022

ZUSAGE VARIABLER VERGÜTUNG FÜR DIE GESCHÄFTSJAHRE 2021 UND 2022

Insbesondere vor dem Hintergrund der zu diesem Zeitpunkt noch bestehenden Aktienbeteiligung und der damit geltenden Vergütungsrestriktionen des Rahmenvertrags mit dem WSF hatte der Aufsichtsrat sowohl in seiner Sitzung im März 2021 als auch im März 2022 zunächst beschlossen, die Zusage einer einjährigen und mehrjährigen variablen Vergütung für die Geschäftsjahre 2021 und 2022 für den Vorstand auszusetzen. Gleichzeitig hat der Aufsichtsrat vor dem Hintergrund der Unternehmenssteuerung sowohl für das jeweilige Geschäftsjahr (2021 und 2022) als auch für die jeweils anstehende Vier-Jahres-Periode (2021 – 2024 beziehungsweise 2022 – 2025), das heißt kongruent zu den Laufzeiten der ausgesetzten variablen Vergütungselemente, für die Mitglieder des Vorstands konkrete Ziele festgelegt.

Angesichts der Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage und der vollständigen Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen hat der Aufsichtsrat im Dezember 2022 entschieden, grundsätzlich zu dem von der Hauptversammlung gebilligten Vorstandsvergütungssystem zurückzukehren und den Vorstand wieder über die Erreichung finanzieller und nicht-finanzieller Ziele wirtschaftlich zu incentivieren. In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat den Mitgliedern des Vorstands die mehrjährige variable Vergütung für den Zeitraum der Geschäftsjahre 2021 bis 2024 (LTI 2021 – 2024) sowie die ein- und mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 beziehungsweise den Zeitraum der Geschäftsjahre 2022 bis 2025 (Jahresbonus und LTI 2022 – 2025, dazu ausführlich ab ↗ S. 286) zugesagt. Die Zusage erfolgte auf der Basis der bereits vor der Krise vertraglich festgelegten Zielvergütungen. Dabei gelten die bereits im Zeitraum der Stabilisierung jeweils zu Beginn der Performanceperioden vom Aufsichtsrat festgelegten Leistungskriterien und Zielwerte. Dies trägt dem im Vergütungssystem verankerten Steuerungsgedanken zur Umsetzung der Unternehmensstrategie sowie Retention-Bestrebungen Rechnung.

ABWEICHUNG VOM VERGÜTUNGSSYSTEM IN DEN GESCHÄFTSJAHREN 2021 UND 2022

Vor dem Hintergrund der durch die Corona-Pandemie veränderten Anforderungen hat der Aufsichtsrat sowohl für die mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 (LTI 2021 – 2024) als auch für die einjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 (Jahresbonus 2022) vom Vergütungssystem abweichende Leistungskriterien gewählt. Die Auswahl der Indikatoren spiegelt vor allem den Fokus auf die kurz- und langfristige Krisenbewältigung, die Restrukturierung des Unternehmens, die Beendigung der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen sowie die Rückkehr zu Profitabilität wider.

Für den LTI mit Bemessungszeitraum 2021 – 2024 stehen die Rückführung der mit hohen Kosten und restriktiven Auflagen verbundenen Stabilisierungsmaßnahmen und die Rückkehr in die Gewinnzone gemessen am kumulierten Adjusted EBIT der Jahre 2022 bis 2024 (anstelle des Adjusted ROCE und des relativen Total Shareholder Return) im Fokus (zum LTI 2021 – 2024 ↗ S. 293).

Auch für das Geschäftsjahr 2022 hat der Aufsichtsrat für den Jahresbonus mit dem Operativen Cashflow und der Nettokreditverschuldung (anstelle der Adjusted EBIT-Marge und dem Adjusted ROCE) vom Vergütungssystem abweichende Leistungskriterien festgelegt. Damit trug er der Notwendigkeit Rechnung, die im Zuge der Pandemie deutlich gestiegene Verschuldung zu reduzieren sowie die Investitionsfähigkeit des Unternehmens zu erhalten und zu stärken (zum Jahresbonus 2022 ausführlich ab ↗ S. 286).

Damit wird im Geschäftsjahr 2021 zum einen von der Vergütungsstruktur abgewichen, da eine einjährige variable Komponente für das Geschäftsjahr 2021 nicht zugesagt wurde. Ein solches Vorgehen lag – vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Lage und der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen sowie den entsprechenden Auflagen aus den Stabilisierungsmaßnahmen – im Interesse des langfristigen Wohlergehens der Gesellschaft.

G33 ABWEICHUNGEN VOM VERGÜTUNGSSYSTEM 2021 UND 2022

	Einjährige variable Vergütung (Jahresbonus)	Mehrjährige variable Vergütung (LTI)
Vergütungssystem wie von Hauptversammlung 2020 gebilligt	Finanzielle Leistungskriterien: — Adjusted EBIT-Marge (42,5 %) — Adjusted ROCE (42,5 %)	Finanzielle Leistungskriterien: — Relativer TSR zum DAX (42,5 %) — Adjusted ROCE über 4 Jahre (42,5 %)
Geschäftsjahr 2021	Keine Zusage	Finanzielle Leistungskriterien: — Rückführung der Stabilisierungsmaßnahmen bis 31. Dezember 2024 (42,5 %) — Kumuliertes Adjusted EBIT 2022 – 2024 (42,5 %); Bedingung: Adjusted EBIT 2021 > Adjusted EBIT 2020
Geschäftsjahr 2022	Finanzielle Leistungskriterien: — Operativer Cashflow (42,5 %) — Nettokreditverschuldung exkl. Pensionen (42,5 %)	Finanzielle Leistungskriterien: — Relativer TSR zum DAX (42,5 %) — Adjusted ROCE über 4 Jahre (42,5 %)

In Bezug auf die der mehrjährigen (LTI 2021 – 2024) beziehungsweise einjährigen (Jahresbonus 2022) variablen Vergütung zugrunde liegenden Leistungskriterien wird für die Geschäftsjahre 2021 und 2022 von dem durch die Hauptversammlung 2020 gebilligten Vergütungssystem abgewichen. Die Abweichungen stehen im Einklang mit den sich aus der Coronakrise ergebenden Änderungen des Fokus im Rahmen der Unternehmens- und Finanzstrategie und liegen damit im Interesse des langfristigen Wohlergehens der Gesellschaft.

ABSTIMMUNG ZUM VERGÜTUNGSBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2021 AUF DER HAUPTVERSAMMLUNG 2022

Der gemäß § 162 AktG erstellte Vergütungsbericht über die den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG für das Geschäftsjahr 2021 individuell gewährte und geschuldete Vergütung wurde der Hauptversammlung am 10. Mai 2022 zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Hauptversammlung hat diesen mit einer Mehrheit von 89,2 % gebilligt.

Von Investorenseite erhielt die Lufthansa Group grundsätzlich sehr positive Rückmeldungen zum Aufbau und zur Transparenz des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2021. Vorgebrachte Verbesserungsvorschläge wurden im vorliegenden Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 berücksichtigt. So wird im vorliegenden Bericht insbesondere die Auslegung des Gewährungsbegriffs gemäß § 162 AktG entsprechend der sich fortentwickelten Rechtsauslegung und der sich herausbildenden Berichtspraxis angepasst (siehe ↗ S. 296). Dies stärkt die Transparenz und Verständlichkeit der Vergütungsberichterstattung, da sich so Performance und Vergütung eines Berichtsjahres gegenüberstehen. Darüber hinaus werden die Angaben zur relativen Entwicklung der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung und der Vergütung der übrigen Belegschaft (ab ↗ S. 303) im vorliegenden Vergütungsbericht um absolute Angaben ergänzt.

ANPASSUNGEN AM VERGÜTUNGSSYSTEM FÜR DEN VORSTAND AB DEM GESCHÄFTSJAHR 2023

Im Rahmen der Entscheidungen zur Rückkehr zum Vergütungssystem für den Vorstand hat sich der Aufsichtsrat auch mit der Ausgestaltung des Vorstandsvergütungssystems befasst und dieses einer umfassenden Prüfung unterzogen. Auf dieser Grundlage hat der Aufsichtsrat im Dezember 2022 mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2023 Anpassungen an dem seit 2020 geltenden Vergütungssystem beschlossen.

Das angepasste Vergütungssystem wird der ordentlichen Hauptversammlung am 9. Mai 2023 zur Billigung vorgelegt. Eine Übersicht der wesentlichen Anpassungen ist ab ↗ S. 299 in diesem Bericht sowie im Rahmen der Einladung zur Hauptversammlung 2023 im Internet dargestellt.

Das Vergütungssystem im Überblick

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2022 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands, die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile sowie die diesen jeweils zugrunde liegenden Zielsetzungen.

T183 VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2022

Bestandteil	Zielsetzung	Ausgestaltung
Erfolgsunabhängige Vergütung		

Grundvergütung	Soll die Rolle und den Verantwortungsbereich im Vorstand widerspiegeln. Soll ein angemessenes Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern	— Jährliche Grundvergütung
		— Auszahlung in zwölf Monatsraten
		  — Vorstandsvorsitzender: 1.634.000 EUR
		  — Ordentliches Vorstandsmitglied: 860.000 EUR

Nebenleistungen		— Dienstwagen inklusive Fahrer:in, branchenüblichen Flugvergünstigungen für private Flugreisen, Versicherungsprämien

Altersversorgung	Soll eine adäquate Altersversorgung absichern	— Jährliche Zuführung eines festen Betrags
		  — Vorstandsvorsitzender: 855.000 EUR
		  — Ordentliches Vorstandsmitglied: 450.000 EUR

Erfolgsabhängige Vergütung		
Einjährige variable Vergütung (Jahresbonus)	Soll im Rahmen der weiterhin notwendigen Krisenbewältigung insbesondere die Sicherung eines ausreichend zur Verfügung stehenden Kapitals sowie die Reduktion der Schulden unterstützen, unter Berücksichtigung der Gesamtverantwortung des Vorstands und der individuellen Leistungen der Vorstandsmitglieder	— Operativer Cash-Flow[1] versus Zielwert (42,5 %) — Nettokreditverschuldung (exkl. Pensionen)[2] versus Zielwert (42,5 %) — Gesamt- und individuelle Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele (15 %) — Individueller Leistungsfaktor (Bonus/Malus, 0,8 – 1,2) — Cap: 200 % des Zielbetrags — Auszahlung: in bar oder in Aktien

Mehrjährige variable Vergütung (LTI)	Soll eine nachhaltig absolut und relativ positive Entwicklung des Unternehmenswerts fördern, bei gleichzeitiger Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit denen der Aktionär:innen	— Zuteilung virtueller Lufthansa Aktien mit vierjähriger Laufzeit;
		— Endgültige Anzahl virtueller Aktien abhängig von:
		  — Durchschnittlicher Adjusted ROCE während der Performanceperiode versus Zielwert (42,5 %)
		  — Relativer TSR der Lufthansa Aktie versus DAX (42,5 %)
		  — Strategische und Nachhaltigkeitsziele (15 %)
		— Wertentwicklung abhängig von 60-Tages-Durchschnittskurs der Lufthansa Aktie am Laufzeitende und Dividendenzahlungen während der Programmlaufzeit
		— Cap: 200 % des Zielbetrags
		— Auszahlung: in bar oder in Aktien

Bestandteil	Zielsetzung	Ausgestaltung
Leistungen im Fall der Beendigung der Tätigkeit		
Einvernehmliche Beendigung **Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2022**	Soll unangemessen hohe Abfindungszahlungen vermeiden	— Abfindung begrenzt auf Restlaufzeit des Anstellungsvertrags bzw. maximal zwei Jahresvergütungen (Abfindungshöchstgrenze)
Nachvertragliches Wettbewerbsverbot **Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2022**	Dient dem Schutz des Unternehmensinteresses	— Einjähriges Wettbewerbsverbot nach Ausscheiden aus dem Vorstand bei Zahlung einer Karenzentschädigung in Höhe von 50 % der Grundvergütung — Verzicht auf Wettbewerbsverbot durch Gesellschaft möglich (mit 6-Monatsfrist)
Wechsel der Unternehmenskontrolle **Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2022**	Soll die Unabhängigkeit in Übernahmesituationen sicherstellen	— Abfindungszahlung in Höhe der Vergütungsansprüche für die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags bzw. maximal 100 % der Abfindungshöchstgrenze
Weitere Vergütungsregelungen		

Share Ownership Guidelines	Soll die Aktienkultur und die enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder und der Aktionär:innen stärken	— Verpflichtung zur Investition in Lufthansa Aktien über einen Zeitraum von vier Jahren
		  — Vorstandsvorsitzender: 200 % der Grundvergütung
		  — Ordentliches Vorstandsmitglied: 100 % der Grundvergütung
		— Halteverpflichtung für die Zeit der Vorstandstätigkeit; ratierlicher Abbau des Aktienbestands in Höhe von jährlich 25 % nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand

Compliance- und Performance-Clawback **Keine Anwendung im Geschäftsjahr 2022**	Soll eine nachhaltige Unternehmensentwicklung sicherstellen	— Möglichkeit des Aufsichtsrats, Jahresbonus und LTI einzubehalten oder bereits ausbezahlte Vergütung zurückzufordern

Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG	Soll unkontrolliert hohe Auszahlungen vermeiden	— Kürzung der variablen Bezüge bei Überschreitung der Höchstgrenze für ein Geschäftsjahr:
		  — Vorstandsvorsitzender: 9,5 Mio. EUR
		  — Ordentliches Vorstandsmitglied: 5,0 Mio. EUR

[1] Anstatt der Adjusted EBIT-Marge wie in dem von der Hauptversammlung 2020 gebilligten Vergütungssystem vorgesehen.
[2] Anstatt des Adjusted ROCE wie in dem von der Hauptversammlung 2020 gebilligten Vergütungssystem vorgesehen.

Zielvergütung

Die nachfolgende Tabelle zeigt die den Vorstandsmitgliedern für die Geschäftsjahre 2022 und 2021 zugesagte Vergütung differenziert nach dem Vorsitzenden und den übrigen Mitgliedern des Vorstands.

T184 ZIELVERGÜTUNG UND RELATIVER ANTEIL 2022 UND 2021

	Vorstandsvorsitzender				Ordentliche Vorstandsmitglieder			
	2022 in Tsd. €	**2022 Anteil**	2021 in Tsd. €	2021 Anteil	**2022 in Tsd. €**	**2022 Anteil**	2021 in Tsd. €	2021 Anteil
Feste Vergütung								
Grundvergütung	1.634	33,6 %	1.634	43,9 %	860	33,6 %	860	43,9 %
Variable Vergütung								
Einjährige variable Vergütung[1]	1.140	23,4 %	–	–	600	23,4 %	–	–
Mehrjährige variable Vergütung[2] LTI 2022 – 2025 (LTI 2021 – 2024)	2.090	43,0 %	2.090	56,1 %	1.100	43,0 %	1.100	56,1 %
Zielgesamtvergütung	**4.864**	**100 %**	**3.724**	**100 %**	**2.560**	**100 %**	**1.960**	**100 %**

[1] Keine Zusage einer einjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 an die Mitglieder des Vorstands.
[2] Zusage des LTI 2021 – 2024 an die Mitglieder des Vorstands wie durch den Aufsichtsrat im Dezember 2022 beschlossen.

Maximalvergütung

Ergänzend zu den betragsmäßigen Höchstgrenzen für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung hat der Aufsichtsrat entsprechend § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG für jedes Vorstandsmitglied eine Maximalvergütung für die Gesamtvergütung eines Geschäftsjahres vorgesehen. Diese Maximalvergütung liegt für den Vorstandsvorsitzenden bei 9,5 Mio. EUR und für ein ordentliches Vorstandsmitglied bei 5 Mio. EUR und bezieht sich auf den tatsächlichen Aufwand beziehungsweise die tatsächliche Auszahlung der für ein Geschäftsjahr zugesagten Vergütung (inklusive Nebenleistungen und Versorgungsaufwand). Sollte die Vergütung für ein Geschäftsjahr die genannte Höchstgrenze überschreiten, erfolgt eine entsprechende Kürzung der variablen Bezüge.

Da der Auszahlungsbetrag für die mehrjährige variable Vergütung 2022 aufgrund der vierjährigen Performanceperiode erst zum 31. Dezember 2025 feststeht, kann über die Einhaltung der Maximalvergütung für die im Geschäftsjahr 2022 zugesagte Vergütung abschließend erst im Rahmen des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2025 informiert werden.

EINHALTUNG DER MAXIMALVERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2019

Der Aufsichtsrat hatte bereits für das Geschäftsjahr 2019 einen Aufwandshöchstbetrag für die für ein Geschäftsjahr zugesagte Gesamtvergütung eines Vorstandsmitglieds festgelegt. Mit der Beendigung der Performanceperiode für die mehrjährige variable Vergütung 2019 – 2022 zum 31. Dezember 2022 steht fest, dass dieser Höchstbetrag bei keinem der im Geschäftsjahr 2019 aktiven Vorstandsmitglieder erreicht worden ist. Eine detaillierte Übersicht der Aufwandsbeträge der für das Geschäftsjahr 2019 den einzelnen Vorstandsmitgliedern zugesagten Vergütung einschließlich der jeweiligen Höchstbeträge ist in der nachfolgenden Tabelle ↗ T185, S. 285, dargestellt.

T185 MAXIMALVERGÜTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2019

	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Vorstand seit 01.01.2011		Harry Hohmeister Vorstand seit 01.01.2013		Detlef Kayser Vorstand seit 01.01.2019		Ulrik Svensson Vorstand bis 30.04.2020		Thorsten Dirks Vorstand bis 30.06.2020		Bettina Volkens Vorstand bis 31.12.2019	
in Tsd. €	2019	2019 (Max.)	2019	2019 (Max.)	2019	2019 (Max.)	2019	2019 (Max.)	2019	2019 (Max.)	2019	2019 (Max.)
Feste Vergütung												
Festvergütung	1.634	1.634	860	860	860	860	860	860	860	860	860	860
Nebenleistungen	28	28	18	18	12	12	15	15	15	15	22	22
Summe	**1.662**	**1.662**	**878**	**878**	**872**	**872**	**875**	**875**	**875**	**875**	**882**	**882**
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung 2019	576	2.280	303	1.200	303	1.200	303	1.200	303	1.200	303	1.200
Mehrjährige variable Vergütung (LTI 2019 – 2022)	199	4.180	104	2.200	104	2.200	104	2.200	104	2.200	104	2.200
Summe	**775**	**6.460**	**407**	**3.400**	**407**	**3.400**	**407**	**3.400**	**407**	**3.400**	**407**	**3.400**
Versorgungsaufwand	920	920	486	486	450	450	471	471	486	486	478	478
Gesamtvergütung	**3.357**	**9.042**	**1.771**	**4.764**	**1.729**	**4.722**	**1.753**	**4.746**	**1.768**	**4.761**	**1.767**	**4.760**
Maximalvergütung gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG		**9.500**		**5.000**		**5.000**		**5.000**		**5.000**		**5.000**

Überprüfung der Angemessenheit der Vorstandsvergütung

Der Aufsichtsrat hat sich auch im Geschäftsjahr 2022 insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Lage der Gesellschaft ausführlich mit der Angemessenheit der Vorstandsvergütung befasst und die Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung überprüft.

Bei der Überprüfung der Angemessenheit der Vorstandsvergütung berücksichtigt der Aufsichtsrat auch die Üblichkeit der Vergütung und betrachtet dazu die Höhe und Struktur der Vorstandsvergütung vergleichbarer Unternehmen sowie das Verhältnis der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft, auch in der zeitlichen Entwicklung (↗ T200, S. 304 f.).

Bei der Überprüfung der Angemessenheit und Marktüblichkeit werden die Ziel- und Maximalvergütungen auf der Basis der Positionierung der Deutschen Lufthansa AG in einem Vergleichsmarkt anhand der Kennzahlen Umsatz, Mitarbeitende und Marktkapitalisierung bewertet. Der Vergleichsmarkt besteht aus den im DAX und MDAX gelisteten Gesellschaften, da diese hinsichtlich der Unternehmensgröße zum Stichtag der Betrachtung vergleichbar sind.

Im Rahmen der vertikalen Angemessenheitsprüfung stellt der Aufsichtsrat sowohl auf die Vergütung des oberen Führungskreises als auch der Belegschaft insgesamt, bezogen auf die deutschen Konzerngesellschaften im Lufthansa Tarifverbund, ab.

Variable Vergütung im Geschäftsjahr 2022

Die Leistungskriterien für die einjährige und mehrjährige variable Vergütung sind abgeleitet aus den strategischen Zielen und der operativen Steuerung des Unternehmens. Sie zielen für das Geschäftsjahr 2022 vor dem Hintergrund der weiterhin notwendigen kurz- und langfristigen Krisenbewältigung insbesondere auf die Sicherung eines ausreichend zur Verfügung stehenden Kapitals sowie die Reduktion der Schulden unter Einbeziehung der ökologischen Nachhaltigkeit. Unter Berücksichtigung der Interessen der Aktionäre und weiterer Stakeholder soll so die Nachhaltigkeit des Wirtschaftens sichergestellt und der gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung der Lufthansa Group Rechnung getragen werden.

Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat für den Jahresbonus 2022 den Operativen Cashflow und die Nettokreditverschuldung (anstelle der Adjusted EBIT-Marge und des Adjusted ROCE, wie in dem von der Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystem vorgesehen)

als die relevanten Leistungskriterien festgelegt. Im Rahmen der mehrjährigen variablen Vergütung 2022 bleibt es bei den im Vergütungssystem vorgesehenen Leistungskriterien Adjusted ROCE und relativer Total Shareholder Return im Vergleich zu den DAX-Gesellschaften.

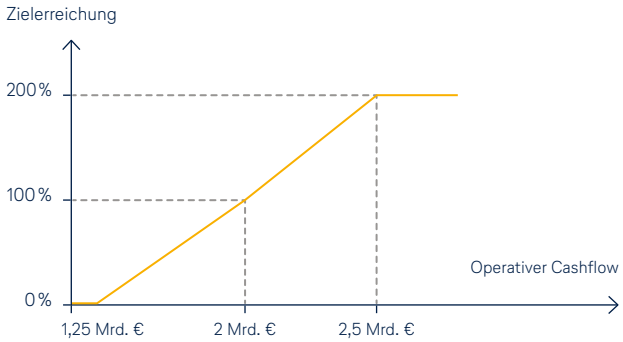
Auf der Basis des Vergütungssystems und mit den in Bezug auf den Jahresbonus abweichenden Leistungskriterien hat der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2022 die Ziel-, Schwellen- und Maximalwerte der finanziellen und der im Rahmen der nichtfinanziellen Ziele ausgewählten Schwerpunktthemen für die variable Vergütung festgelegt. Der Aufsichtsrat hat dabei darauf geachtet, dass die Zielsetzungen anspruchsvoll und ambitioniert sind.

Sowohl im Jahresbonus als auch in der mehrjährigen variablen Vergütung liegt die mögliche Bandbreite der Zielerreichung für die einzelnen finanziellen und nichtfinanziellen Ziele zwischen 0 % und 200 %.

EINJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG (JAHRESBONUS 2022)

Die einjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 orientiert sich zu 85 % an finanziellen Zielen und zu 15 % an Gesamt- und individuellen Geschäfts- und Nachhaltigkeitszielen. Für Letztere legt der Aufsichtsrat jährlich Schwerpunktthemen fest.

G34 JAHRESBONUS 2022: ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG OPERATIVER CASHFLOW

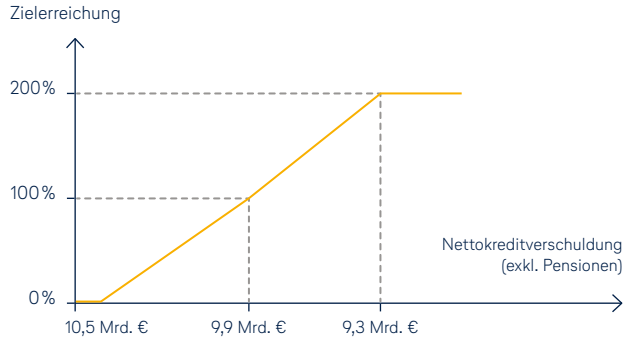


Operativer Cashflow 2022: 5,17 Mrd. EUR | Zielerreichung: 200 %

Im Rahmen des Jahresbonus 2022 gingen als finanzielle Ziele der Operative Cashflow und die Nettokreditverschuldung (exklusive Pensionen) mit jeweils 42,5 % in die Zielerreichung ein. Für das Geschäftsjahr 2022 hat der Aufsichtsrat als Schwerpunkte für die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele in der einjährigen variablen Vergütung die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ festgelegt und damit die Interessen der wesentlichen Stakeholder berücksichtigt.

Die Zielwerte für die finanziellen Ziele werden vom Aufsichtsrat unter Berücksichtigung der mittelfristigen Finanzplanung des Konzerns für das bevorstehende Geschäftsjahr festgelegt. Der Zielwert für den Operativen Cashflow lag im Geschäftsjahr 2022 bei 2 Mrd. EUR. Für den Parameter Nettokreditverschuldung (exklusive Pensionen) lag der Zielwert bei 9,9 Mrd. EUR. Die Zielerreichungskurven verlaufen zwischen den definierten Eckpunkten jeweils linear.

G35 JAHRESBONUS 2022: ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG NETTOKREDITVERSCHULDUNG

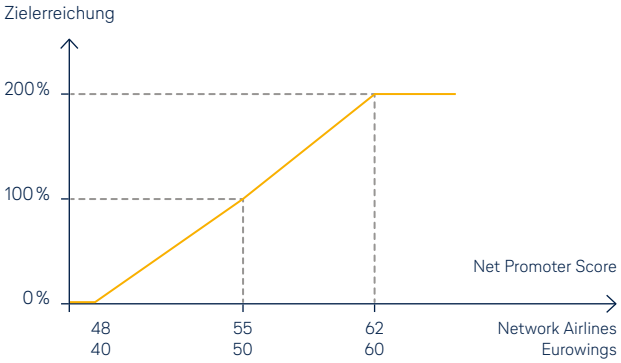


Nettokreditverschuldung (exkl. Pensionen) 2022: 6,87 Mrd. EUR | Zielerreichung: 200 %

Insgesamt ergibt sich für die finanziellen Ziele in der einjährigen variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 eine Zielerreichung von 200 %.

Für den Nachhaltigkeitsparameter „Kunde“ wird der Net Promotor Score[1] (↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 93 ff.**), also die Weiterempfehlungsrate der Kund:innen, herangezogen. Hierfür werden sowohl die entsprechenden Ergebnisse der Network Airlines (Lufthansa German Airlines, SWISS, Austrian Airlines und Brussels Airlines) als auch die Werte von Eurowings mit einer Gewichtung von drei Vierteln (Network Airlines) zu einem Viertel (Eurowings) einbezogen. Die Zielerreichungskurve verläuft linear.

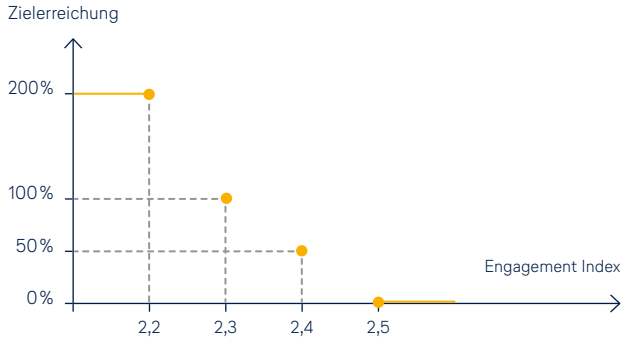
G36 JAHRESBONUS 2022: NACHHALTIGKEITSZIEL „KUNDE“



Network Airlines: 35, Eurowings: 37 | Zielerreichung: 0 %

Für den Parameter „Mitarbeiter“ wird der sogenannte Engagement Index betrachtet (↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 93 ff.**), der die Verbundenheit von Mitarbeitenden mit dem Unternehmen, die Einsatzbereitschaft wie auch die Bereitschaft zur Weiterempfehlung des Arbeitgebers misst. Jedem Indexwert ist ein Zielerreichungswert zugeordnet. Der 100 %-Zielwert orientiert sich am Durchschnitt des externen Benchmarks.

G37 JAHRESBONUS 2022: NACHHALTIGKEITSZIEL „MITARBEITER“



Engagement Index: 2,4 | Zielerreichung: 50 %

Die Ziele „Kunde“ und „Mitarbeiter“ gehen jeweils mit 7,5 % in den Jahresbonus ein. Die konkreten Zielerreichungen für die Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele für das Geschäftsjahr 2022 können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

T186 JAHRESBONUS 2022: ZIELERREICHUNG GESCHÄFTS- UND NACHHALTIGKEITSZIELE

	Gewichtung	100 %-Zielwert	Ist-Wert	Zielerreichung
Kunde (NPS)	7,5 %			0,0 %
Network Airlines (3/4)		55	35	0,0 %
Eurowings (1/4)		50	37	0,0 %
Mitarbeiter (Engagement Index)	7,5 %	2,3	2,4	50,0 %
Gesamt	**15,0 %**			**25,0 %**

[1] Der Net Promoter Score ist eine eingetragene Marke von Bain & Company, Inc., Fred Reichheld und Satmetrix Systems, Inc.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat die Möglichkeit, beim Jahresbonus im Rahmen der Würdigung der individuellen Leistung jedes einzelnen Vorstandsmitglieds einen individuellen Leistungsfaktor (Bonus-/Malus-Faktor) in Höhe von 0,8 bis 1,2 anzuwenden. Basis hierfür bilden die jährlich zwischen dem Aufsichtsrat und den einzelnen Vorstandsmitgliedern festgelegten individuellen Zielvereinbarungen. Diese umfassen neben den individuellen Zielen für die einzelnen Vorstandsmitglieder gleichzeitig übergreifende Ziele für den Gesamt-Vorstand, um der kollektiven Verantwortung der Vorstandsmitglieder als Organ Rechnung zu tragen. Nach Ablauf des Geschäftsjahres werden diese von Präsidium und Aufsichtsrat bewertet. In der nachfolgenden Tabelle sind die Themenfelder zusammengefasst, die in die individuellen Zielvereinbarungen für das Berichtsjahr eingeflossen sind.

T187 INDIVIDUELLE ZIELE 2022

Vorstand	Themenfelder für die individuelle Ziele
Carsten Spohr	— Operationalisierung der langfristigen Konzernstrategie — Strukturelle Neuausrichtung der Lufthansa Group — Funktionsübergreifende, projektorientierte Organisationsstruktur — Politische und regulatorische Aktivitäten — Förderung unternehmerischen und kundenorientierten Handelns
Christina Foerster	— Verbesserung der Produkt- und Servicequalität — Weiterentwicklung des Kundenerlebnisses — Umsetzung der ESG-Strategie — Vorantreiben der Digitalisierung der Lufthansa Group — Modernisierung und Harmonisierung der IT-Architektur
Harry Hohmeister	— Vorantreiben der marktbezogenen Ausrichtung der Offer-/Revenue Management Einheiten — Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der digitalen und globalen Distribution — Weiterentwicklung des Multi-Traffic-Systems — Konsolidierung der Airline-Branche aktiv vorantreiben — Expansion des touristischen Segments
Detlef Kayser	— Verbesserung der operativen Performance — Vorantreiben systematischer Flottenmodernisierung — Harmonisierung und Digitalisierung der Operations-Prozesse — Entwicklung und Umsetzung neuer Kooperationsmodelle mit Systempartnern
Michael Niggemann	— Weiterentwicklung Sozialpartnerschaften — Etablierung von mehr Flexibilität bei Arbeitszeit- und Beschäftigungsmodellen — Kulturelle Transformation vorantreiben — Talentsicherung und -gewinnung — Diversity mit Fokus auf Genderdiversität
Remco Steenbergen	— Finanzstrategie mit Fokus auf Mittelfristziele — Refinanzierungs- und Entschuldungsplan — Sicherung der Investitionsfähigkeit — Optimierung des Portfolios durch M&A-Projekte vorantreiben

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die Themenfelder der für den Gesamtvorstand vom Aufsichtsrat für das Berichtsjahr gesetzten gemeinsamen Ziele.

T188 ÜBERGREIFENDE ZIELE FÜR DEN GESAMT-VORSTAND 2022

Themenbereich	Ziele
Flexibilisierung	— Sicherstellung flexibler Prozesse & Strukturen um effektiv auf das weiterhin volatile Marktumfeld reagieren zu können
Unternehmensstrategie operationalisieren und Vorantreiben der Transformation der Lufthansa Group	— ESG-Maßnahmen — Kundenfokus: Gestaltung eines digitalen Premium-Reiseerlebnisses — Digitalisierung: Ausschöpfung crossfunktionaler Innovations- und Digitalisierungspotenziale — Wertorientierung: Erreichen einer soliden Bilanzstruktur und effizienten Kapitalallokation — Modernisierung der Führungs- und Unternehmenskultur — Talentsicherung: Mitarbeiterbindung & Diversität

Präsidium und Aufsichtsrat haben am Ende des Geschäftsjahres 2022 die Erreichung der individuellen Ziele bewertet. Für jedes Vorstandsmitglied erfolgte dann eine Multiplikation des zwischen 0,8 und 1,2 liegenden Faktors mit der Gesamtzielerreichung aus den finanziellen und den Geschäfts- und Nachhaltigkeitszielen.

Die Gesamtzielerreichung und der sich daraus ergebende Auszahlungsbetrag für den Jahresbonus 2022 sind in der nachfolgenden Tabelle individuell für die Mitglieder des Vorstands dargestellt.

T189 GESAMTZIELERREICHUNG UND AUSZAHLUNGSBETRÄGE JAHRESBONUS 2022

Vorstand	Zielbetrag	Gesamt-Zielerreichung	Auszahlungs-betrag
Carsten Spohr	1.140.000 €	200 %[1]	2.280.000 €
Christina Foerster	600.000 €	174 %	1.042.500 €
Harry Hohmeister	600.000 €	200 %[1]	1.200.000 €
Detlef Kayser	600.000 €	174 %	1.042.500 €
Michael Niggemann	600.000 €	191 %	1.146.750 €
Remco Steenbergen	600.000 €	200 %[1]	1.200.000 €

[1] Unter Berücksichtigung des für die Auszahlung des Jahresbonus 2022 geltenden Caps in Höhe von 200 % des Zielbetrags.

MEHRJÄHRIGE VARIABLE VERGÜTUNG (LTI)

Zur Förderung einer langfristigen und nachhaltigen Unternehmensentwicklung ist die mehrjährige variable Vergütung und damit ein Großteil der variablen Vergütung an der Erreichung langfristig orientierter Ziele ausgerichtet. Dabei wird über die Berücksichtigung der absoluten und relativen Aktienkursentwicklung eine enge Verknüpfung der Interessen der Vorstandsmitglieder mit den Interessen der Aktionäre hergestellt.

Die mehrjährige variable Vergütung umfasst aktuell noch laufende Programme aus mehreren Geschäftsjahren, deren Zusage zum Teil auf den vor dem 1. Januar 2020 geltenden Vergütungssystemen beruht. Hierzu gehören zum einen die im Geschäftsjahr 2019 zugesagte mehrjährige variable Vergütung (LTI 2019 – 2022). Zum anderen haben die Vorstandsmitglieder bis zum Jahr 2018 an den Aktienprogrammen für Lufthansa Vorstände beziehungsweise Führungskräfte (LH Performance) teilgenommen.

Zusage mehrjährige variable Vergütung 2022 (LTI 2022 – 2025)

Seit dem Geschäftsjahr 2020 erfolgt die Zusage der mehrjährigen variablen Vergütung für die Mitglieder des Vorstands aktienbasiert. Die Vorstandsmitglieder erhalten zu Beginn der Performanceperiode eine Anzahl virtueller Aktien die im Wert dem vertraglich zugesagten Zielbetrag entspricht. Die Umrechnung in virtuelle Aktien erfolgt dabei auf der Basis des Durchschnittskurses der Lufthansa Aktie während der ersten 60 Handelstage nach Beginn der vierjährigen Performanceperiode. Für den LTI 2022 – 2025 liegt der Durchschnittskurs bei 7,00 EUR. Die Anzahl der im Berichtsjahr im Rahmen des LTI den einzelnen Vorstandsmitgliedern bedingt zugeteilten virtuellen Aktien ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

T190 BEDINGT ZUGETEILTE AKTIEN LTI 2022 – 2025 – ZUTEILUNGSKURS: 7,00 €

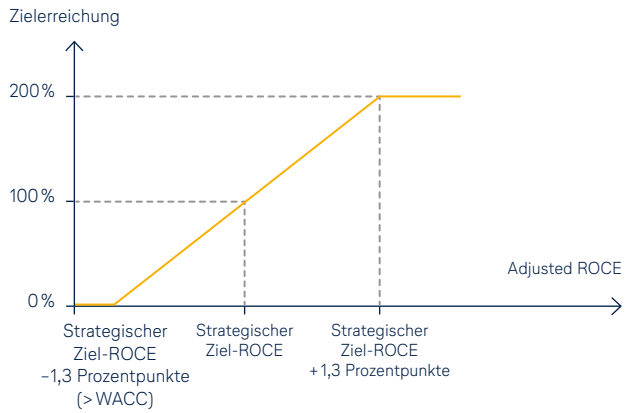
Vorstand	Zielbetrag	Anzahl bedingt zugeteilter Aktien
Carsten Spohr	2.090.000 €	298.571
Christina Foerster	1.100.000 €	157.143
Harry Hohmeister	1.100.000 €	157.143
Detlef Kayser	1.100.000 €	157.143
Michael Niggemann	1.100.000 €	157.143
Remco Steenbergen	1.100.000 €	157.143

Die finale Anzahl der virtuellen Aktien ist abhängig von der Erreichung der finanziellen Erfolgsziele Adjusted ROCE (42,5 %) und relativer Total Shareholder Return (42,5 %) sowie der nichtfinanziellen strategischen- und Nachhaltigkeitsziele (15 %).

Als Schwerpunkte für die strategischen- und Nachhaltigkeitsziele im LTI 2022 – 2025 hat der Aufsichtsrat den Parameter „Umwelt“ festgelegt. Damit wird langfristig das umweltpolitische Ziel einer Reduktion der CO_2-Emissionen incentiviert.

Die Ermittlung der Zielerreichung des Adjusted ROCE erfolgt auf Basis eines Vergleichs des durchschnittlichen Adjusted ROCE über die vierjährige Performanceperiode mit einem vom Aufsichtsrat vor der Zusage festgelegten strategischen Zielwert. Der Aufsichtsrat orientiert sich dabei an der für den Konzern maßgeblichen vierjährigen operativen Planung. Der untere Schwellenwert darf dabei die Deckung der Kapitalkosten („Weighted Average Cost of Capital“) nicht unterschreiten. Dies steht im Einklang mit dem strategischen Ziel, eine Rendite auf das eingesetzte Kapital zu erzielen, die über dem Kapitalkostensatz liegt.

G38 LTI 2022 – 2025: ZIEL ADJUSTED ROCE

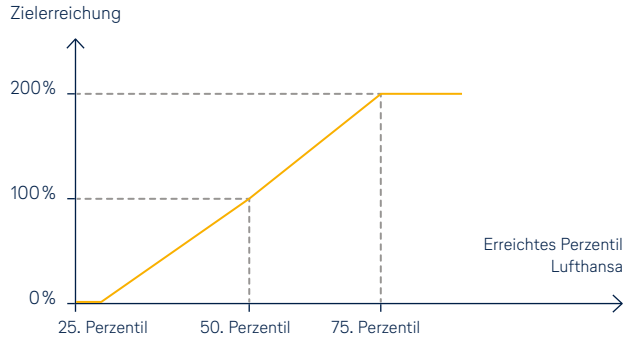


Für den LTI 2022 – 2025 liegt der strategische Ziel-ROCE bei 6,3 %. Der tatsächlich erzielte durchschnittliche Adjusted ROCE sowie die daraus resultierende Zielerreichung werden im Vergütungsbericht des Geschäftsjahres nach Ablauf der jeweiligen Performanceperiode veröffentlicht.

Die Ermittlung der TSR-Performance für den LTI 2022 – 2025 erfolgt nach Ablauf der vierjährigen Performanceperiode. Dazu wird der durchschnittliche Aktienkurs über die letzten 60 Börsenhandelstage vor Beginn der Performanceperiode zum durchschnittlichen Aktienkurs über die letzten 60 Börsenhandelstage vor dem Ende der Performanceperiode in Relation gesetzt. Dies erfolgt unter Berücksichtigung fiktiv reinvestierter Dividenden. Als Vergleichsgruppe für den relativen TSR werden die Unternehmen des DAX herangezogen, welche sowohl zum Beginn als auch am Ende der Performanceperiode im Index vertreten sind. Die ermittelte TSR-Performance aller Gesellschaften wird in eine Rangreihe gebracht und die relative Positionierung der Deutschen Lufthansa AG anhand des erreichten Perzentils bestimmt. Die Zielerreichung beträgt 100 %, wenn der TSR der Deutschen Lufthansa AG dem Median (50. Perzentil) der Vergleichsgruppe entspricht. Bei einer Performance am oder unterhalb des 25. Perzentils liegt die Zielerreichung bei 0 %. Der Maximalwert von 200 % wird bei einer TSR-Performance am beziehungsweise über dem 75. Perzentil erreicht. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

G39 LTI 2022 – 2025: ZIEL RELATIVER TOTAL SHAREHOLDER RETURN

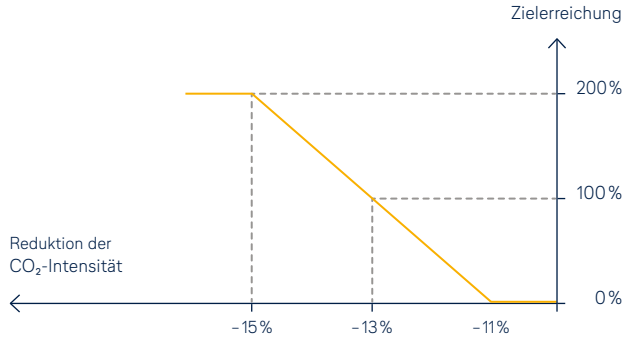
Total Shareholder Return der Lufthansa Aktie im Vergleich zum DAX



Das Nachhaltigkeitsziel „Umwelt“ ist abgeleitet aus der langfristigen Strategie der Lufthansa Group. Seit dem Jahr 2022 orientieren sich die Reduktionsziele der Lufthansa Group in Bezug auf CO_2-Emissionen an den international und branchenübergreifend anerkannten „Science Based Targets“ (SBT), welche auf der Erreichung der Ziele des Pariser Klimaabkommens basieren. Damit verpflichtet sich die Lufthansa Group auf ein wissenschaftlich fundiertes Intensitätsziel auf der Basis der spezifischen CO_2-Emissionen in Gramm pro verkauftem Tonnenkilometer. Das Reduktionsziel im Rahmen des LTI 2022 – 2025 ist abgeleitet aus dem langfristigen Ziel einer Reduktion der spezifischen CO_2-Emissionen um 30,6 % bis zum Jahr 2030 (↗ **Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 93 ff.**) im Vergleich zum Basisjahr 2019. Der Zielwert liegt bei einer Reduktion um 13 Prozentpunkte bis zum Ende der Performanceperiode am 31. Dezember 2025. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite sind durch einen Abweichungswert von +/–2 Prozentpunkten des Zielwerts definiert. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

G40 LTI 2022 – 2025: NACHHALTIGKEITSZIEL „UMWELT“

Reduktion der CO_2-Intensität im Vergleich zum Basisjahr 2019



Zur Ermittlung der Zielerreichung wird am Ende der vierjährige Performanceperiode die Zielerreichung zur Reduktion der spezifischen CO_2-Emissionen festgestellt. Diese geht dann mit 15 % in die Gesamtzielerreichung des LTI 2022 – 2025 am Ende der Performanceperiode ein.

Nach Ablauf der Performanceperiode wird die Anzahl der bedingt zugeteilten virtuellen Aktien mit der Gesamtzielerreichung, welche sich aus der Zielerreichung der finanziellen und nichtfinanziellen Erfolgsziele ergibt, multipliziert, um die finale Anzahl an virtuellen Aktien zu ermitteln. Um den Auszahlungsbetrag zu ermitteln, wird die finale Anzahl an virtuellen Aktien mit dem durchschnittlichen Aktienkurs der Lufthansa Aktie über die letzten 60 Börsenhandelstage vor dem Ablauf der Performanceperiode zuzüglich während der Performanceperiode gezahlter Dividenden multipliziert. Die Auszahlung erfolgt in der Regel in bar.

Mehrjährige variable Vergütung 2019 (LTI 2019 – 2022)

Der LTI 2019 – 2022 unterscheidet sich vom LTI 2022 – 2025 im Wesentlichen dadurch, dass für das Geschäftsjahr 2019 die Zusage nicht in virtuellen Aktien erfolgte. Alle übrigen Parameter, insbesondere die zugrunde liegenden Leistungskriterien, entsprechen denen des LTI 2022 – 2025. Siehe dazu die detaillierten Ausführungen im Vergütungsbericht 2019 (**Geschäftsbericht 2019, S. 119 ff.**).

So bemisst sich der LTI 2019 – 2022 jeweils zu 42,5 % am relativen Total Shareholder Return (TSR) im Vergleich zu den DAX-Unternehmen und am Adjusted Return on Capital Employed (Adjusted ROCE) sowie zu 15 % an dem vom Aufsichtsrat festgelegten Nachhaltigkeitsparameter „Umwelt“.

Die Ermittlung der Zielerreichung des Adjusted ROCE erfolgt auf der Basis eines Vergleichs des durchschnittlichen Adjusted ROCE über die vierjährige Performanceperiode mit dem vom Aufsichtsrat zu Beginn der Performanceperiode festgelegten strategischen Zielwert. Dieser war abgeleitet aus der operativen Planung des Konzerns und lag für den LTI 2019 – 2022 bei 7 %. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite waren durch einen Abweichungswert von +/– 3 Prozentpunkten des Zielwerts definiert. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

Die Ermittlung der TSR-Performance erfolgt grundsätzlich analog wie beim LTI 2022 – 2025. Im Rahmen des LTI 2019 – 2022 wird jedoch sowohl zu Beginn als auch zum Ende der Performanceperiode auf den durchschnittlichen Aktienkurs über die letzten 30 (statt 60 beim LTI 2022 – 2025) Börsenhandelstage abgestellt. Die Zielerreichung beträgt 100 %, wenn der TSR der Deutschen Lufthansa AG dem Median (50. Perzentil) der Vergleichsgruppe entspricht. Bei einer Performance am oder unterhalb des 25. Perzentils liegt die Zielerreichung bei 0 %. Der Maximalwert von 200 % wird bei einer TSR-Performance am beziehungsweise über dem 75. Perzentil erreicht. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

T191 LTI 2019 – 2022: FINANZIELLE ZIELE – ZIELSETZUNG UND ZIELERREICHUNG

	Zielsetzung			**Zielerreichung**	
	0 %	100 %	200 %		in %
Adjusted ROCE	4 %	7 %	10 %	– 2,88 %	0 %
Relativer TSR im Vergleich zum DAX	25. Perzentil	50. Perzentil	75. Perzentil	5. Perzentil	0 %
Gesamt					**0 %**

Als Nachhaltigkeitsziel für den LTI 2019 – 2022 hatte der Aufsichtsrat den Parameter „Umwelt“ als Schwerpunkt festgelegt. Dabei wurden die seitens der IATA verabschiedeten Zielsetzungen für Treibstoffeffizienz, also der durchschnittliche Kerosinverbrauch, um einen Fluggast 100 Kilometer weit zu transportieren (**Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung, S. 93 ff.**), berücksichtigt, welche eine Verbesserung des spezifischen Treibstoffverbrauchs um 1,5 % pro Jahr und damit eine Verbesserung der spezifischen CO_2-Emissionen vorsahen. Als 100 %-Zielwert wurde entsprechend eine jährliche Verbesserung des spezifischen Treibstoffverbrauchs um 1,5 % definiert. Die Eckpunkte der möglichen Bandbreite sind durch einen Abweichungswert von +/–1,5 Prozentpunkten des jährlichen Zielwerts definiert. Zwischenwerte werden linear interpoliert.

Da bis zum Geschäftsjahr 2018 die Zahlen zum durchschnittlichen spezifischen Kerosinverbrauch in einem Geschäftsjahr erst Mitte des jeweils nachfolgenden Geschäftsjahres vorlagen, hat der Aufsichtsrat für die Entwicklung der Treibstoffeffizienz im Rahmen des LTI 2019 – 2022 einen Vergleich des Vorjahreswerts mit dem Wert des diesem vorausgegangenen Jahreswert beschlossen. Für das Geschäftsjahr 2022 erfolgt die Bemessung des Umweltziels somit auf der Basis eines Vergleichs der spezifischen CO_2-Emissionen im Geschäftsjahr 2021 und 2020.

Zur Ermittlung der Zielerreichung wird über die vierjährige Performanceperiode jährlich die Zielerreichung des Umweltziels durch den Aufsichtsrat festgestellt. Diese jährlichen Zielerreichungswerte gehen dann mit jeweils einem Viertel in die Gesamtzielerreichung des Nachhaltigkeitsziels am Ende der Performanceperiode ein.

Die Zielerreichungen für den Umweltparameter im Rahmen des LTI 2019 – 2022 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Auf dieser Basis ergibt sich eine Gesamtzielerreichung für den Parameter „Umwelt“ in Höhe von 63,33 %.

T192 ZIELERREICHUNG NACHHALTIGKEITSZIEL IM LTI 2019 – 2022

Jährliche Reduktion der CO_2-Emissionen	Vergleichsjahre	Zielerreichung	Gewichtung
Jahr der Performanceperiode			
2019	2018 zu 2017	53,33 %	1/4
2020	2019 zu 2018	0 %	1/4
2021	2020 zu 2019	0 %	1/4
2022	2021 zu 2020	200 %	1/4
Gesamt		**63,33 %**	

Insgesamt ergibt sich damit für die mehrjährige variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2019 eine Zielerreichung von 9,5 %. Die individuellen Auszahlungsbeträge für die im Geschäftsjahr 2019 aktiven Vorstandsmitglieder sind in Tabelle ↗ T197, S. 297 f., dargestellt.

Auszahlung aus der aktienkursbasierten Vergütung – LH Performance 2018

Bis einschließlich des Geschäftsjahres 2018 hat der Vorstand verpflichtend an den Aktienprogrammen für Lufthansa Vorstände teilgenommen. Die Zuteilung erfolgte dabei jeweils im November des betreffenden Geschäftsjahres, bei einer Performanceperiode von vier Jahren.

Die Teilnahme am LH Performance-Programm für Vorstände setzte ein Eigeninvestment in Lufthansa Aktien in Tranchen in Höhe von 4 Tsd. EUR voraus. Dabei war der Vorstandsvorsitzende verpflichtet, jährlich mit Lufthansa Aktien im Gegenwert von 180 Tsd. EUR und ein ordentliches Vorstandsmitglied in Höhe von 120 Tsd. EUR teilzunehmen, wobei die Lufthansa Group einen Abschlag in Höhe von 50 % gewährte. Die Aktien des Eigeninvestments sind jeweils bis zum Ablauf der vierjährigen Performanceperiode gesperrt. Die Höhe eines möglichen Anspruchs aus den Aktienprogrammen ist sowohl an die absolute Entwicklung des Aktienkurses der Lufthansa Aktie (Performance-Option) als auch an die Entwicklung der Lufthansa Aktie im Vergleich zu einem fiktiven Index aus Aktien europäischer Wettbewerber (Outperformance-Option) geknüpft. Die Berechnung der Performance und Outperformance der Lufthansa Aktien erfolgt nach dem Total Shareholder Return-Prinzip. Danach werden zusätzlich zur Entwicklung der Börsenkurse Bardividenden, Bezugsrechte, Kapitalberechtigungen und andere Sonderrechte in die Performance-/Outperformanceberechnung der Aktie aufgenommen. Aus der Performance-Option 2018 ist eine Auszahlung fällig, wenn sich der Aktienkurs um mehr als 22 % verbessert. Das Cap wird bei einer Verbesserung von mehr als 33 % erreicht. Für die Outperformance-Option erhält der Teilnehmer eine Auszahlung je Prozentpunkt Outperformance. Diese ist bei mehr als 20 Prozentpunkten auf einen festgelegten Betrag beschränkt. Der Maximalbetrag liegt für die Performance- und Outperformance-Option bei jeweils 20 Tsd. EUR pro Tranche. Das Programm LH Performance 2018 endete zum 30. Oktober 2022. Weitere Informationen zu den laufenden LH Performance-Programmen finden sich im ↗ **Konzernanhang, Erläuterung 39, S. 222 ff.**

T193 LH PERFORMANCE 2018: ZIELERREICHUNG

	Hürde	Cap	Ist-Wert	Auszahlung je Tranche
Performance Lufthansa Aktie	22 %	33 %	–57,68 %	0 €
Outperformance gegenüber Vergleichsindex	+1 P.	+20 P.	+2,87 P.	2 Tsd. €

Eine Auszahlung aus den Optionen an ein Vorstandsmitglied erfolgt dabei nur dann, wenn das Mitglied zum Programmende noch aktives Mitglied des Vorstands der Deutschen Lufthansa AG war. Nach dem Eintritt in den Ruhestand oder beim Ausscheiden aus dem Vorstand nach Ablauf der Bestelldauer erfolgt eine Auszahlung pro rata temporis bezogen auf den Teil der Programmlaufzeit, in welchem der Teilnehmer noch Mitglied des Vorstands war. Informationen zu der im Geschäftsjahr 2022 erfolgten Auszahlung aus LH Performance 2018 für die Mitglieder des Vorstands sind in der Tabelle ↗ T197, S. 297 f., dargestellt.

Malus- und Clawback-Regelung

Der Aufsichtsrat hat die Möglichkeit, die einjährige und mehrjährige variable Vergütung in den Fällen einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verletzung der gesetzlichen Pflichten oder eines Verstoßes gegen unternehmensinterne Richtlinien (Compliance-Malus und -Clawback) oder in den Fällen, in denen variable Vergütungsbestandteile, die an das Erreichen bestimmter Ziele geknüpft sind, auf der Grundlage falscher Daten zu Unrecht ausbezahlt wurden (Performance-Clawback), einzubehalten oder zurückzufordern. Die Geltendmachung des Rückforderungsanspruchs oder Einbehalts steht im pflichtgemäßen Ermessen des Aufsichtsrats.

Im Geschäftsjahr 2022 ist von der Möglichkeit, variable Vergütungsbestandteile einzubehalten beziehungsweise zurückzufordern, durch den Aufsichtsrat kein Gebrauch gemacht worden.

Laufende LTI-Programme

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die aktuell laufenden LTI-Programme für die Mitglieder des Vorstands einschließlich der jeweils vom Aufsichtsrat festgelegten Leistungskriterien sowie die Entwicklung des Bestands der den im Geschäftsjahr aktiven Mitgliedern des Vorstands im Rahmen dieser Programme zugesagten virtuellen Aktien im Geschäftsjahr 2022.

G41 LAUFENDE LTI-PROGRAMME ZUM 31. DEZEMBER 2022

Geschäftsjahr		2020	2021	2022	2023	2024	2025
LTI 2020 – 2023							Performanceperiode
Leistungskriterien (0 % – 200 % Zielerreichung)	– Relativer TSR zum DAX (42,5 %) – Adjusted ROCE (Ø 4 Jahre; 42,5 %) – Reduktion der spezifischen CO_2-Emissionen pro geflogenem Passagierkilometer (15 %)	1. Januar 2020			31. Dezember 2023		
LTI 2021 – 2024							
Leistungskriterien (0 % – 200 % Zielerreichung)	– Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen[1] (42,5 %) – Kumuliertes Adjusted EBIT 2022 – 2024[1] (42,5 %) Bedingung: Adjusted EBIT 2021 > Adjusted EBIT 2020 – Reduktion der spezifischen CO_2-Emissionen pro geflogenem Passagierkilometer (15 %)		1. Januar 2021			31. Dezember 2024	
LTI 2022 – 2025							
Leistungskriterien (0 % – 200 % Zielerreichung)	– Relativer TSR zum DAX (42,5 %) – Adjusted ROCE (Ø 4 Jahre; 42,5 %) – Reduktion der CO_2-Intensität in Gramm CO_2 pro verkauftem Tonnenkilometer (15 %)			1. Januar 2022			31. Dezember 2025

[1] Vom durch die Hauptversammlung 2020 gebilligten Vergütungssystem abweichende Leistungskriterien.

T194 ENTWICKLUNG BESTAND ZUGESAGTER VIRTUELLER AKTIEN IM GESCHÄFTSJAHR 2022

Vorstand	Bestand Anfang 2022	Zuteilung LTI 2021 – 2024 (Kurs: 7,93 €)	Zuteilung LTI 2022 – 2025 (Kurs: 7,00 €)	Bestand Ende 2022
Carsten Spohr	157.261	263.556	298.571	719.389
Christina Foerster	82.769	138.714	157.143	378.626
Harry Hohmeister	82.769	138.714	157.143	378.626
Detlef Kayser	82.769	138.714	157.143	378.626
Michael Niggemann	82.769	138.714	157.143	378.626
Remco Steenbergen	–	138.714	157.143	295.857

T195 AKTIENBESITZ DER AKTUELLEN VORSTANDSMITGLIEDER

Vorstand	Anzahl Lufthansa Aktien gemäß SOG	Aktienbestand am 31.12.2022
Carsten Spohr	155.969	309.950
Christina Foerster	56.126	18.408
Harry Hohmeister	41.044	152.096
Detlef Kayser	41.044	44.640
Michael Niggemann	56.126	100.000
Remco Steenbergen	99.113	100.000

Share Ownership Guidelines

Die Share Ownership Guidelines (SOG) sind seit dem Jahr 2019 ein wesentlicher Bestandteil des Vorstandsvergütungssystems. Diese verpflichten den Vorstandsvorsitzenden Lufthansa Aktien in zweifacher Höhe und ordentliche Vorstandsmitglieder in einfacher Höhe ihrer jeweiligen Bruttogrundvergütung zu erwerben und diese für die Dauer der Dienstzeit und darüber hinaus zu halten. Die Einhaltung dieser Verpflichtung ist jährlich durch die Mitglieder des Vorstands nachzuweisen.

Die von den Vorstandsmitgliedern zu erwerbende Mindestanzahl an Lufthansa Aktien wird zu Beginn der Vorstandstätigkeit anhand des durchschnittlichen Aktienkurses über die 125 Börsenhandelstage vor dem Beginn des Anstellungsvertrags ermittelt. Für den Aufbau des Aktienbestands gilt grundsätzlich eine vierjährige Aufbauphase. Vorhandene Aktienbestände können dabei angerechnet werden.

Im Zusammenhang mit den Beschränkungen der Vorstandsvergütung während der WSF-Stabilisierungsmaßnahmen hat der Aufsichtsrat beschlossen, die vierjährige Aufbaufrist für den Zeitraum der Stabilisierungsmaßnahmen, beginnend ab dem 21. Juni 2020, auszusetzen. Mit der vollständigen Beendigung der Stabilisierungsmaßnahmen am 13. September 2022 tritt die Aufbauphase wieder in Kraft und verlängert sich um den entsprechenden Zeitraum.

Die im Rahmen der SOG erworbenen Aktien sind bis zur Beendigung des Vorstandsanstellungsvertrags zu halten. Mit dem Ausscheiden aus dem Vorstand können Vorstandsmitglieder sodann jährlich 25 % des von ihnen im Rahmen der SOG gehaltenen Aktienbestands veräußern.

Versorgungsleistungen

Die Mitglieder des Vorstands erhalten eine Versorgungszusage auf der Basis eines beitragsorientierten Systems. Seit dem Geschäftsjahr 2019 wird jedem Vorstand während der Dauer des Anstellungsverhältnisses jährlich ein fester Betrag – in Höhe von 855 Tsd. EUR für den Vorstandsvorsitzenden beziehungsweise 450 Tsd. EUR für ein ordentliches Vorstandsmitglied – auf dem persönlichen Versorgungskonto gutgeschrieben.

Die Anlageregeln richten sich nach dem Anlagekonzept für den Lufthansa Pension Trust, dass auch für Mitarbeitende der Deutschen Lufthansa AG gilt.

Der Versorgungsfall tritt ein bei Erreichen der Altersgrenze von 60 Jahren (sofern der Berechtigte nicht mehr Mitglied des Vorstands ist) oder bei Invalidität beziehungsweise Tod. Endet das Arbeitsverhältnis vor Eintritt des Versorgungsfalls, erwerben die Berechtigten beziehungsweise deren Hinterbliebene einen Anspruch auf das Versorgungsguthaben gemäß Anlagekonzept. Dabei garantiert die Deutsche Lufthansa AG den Bestand der bereitgestellten Beiträge.

Bei Inanspruchnahme als Invaliden- oder Hinterbliebenenleistung wird das Versorgungsguthaben um ein ergänzendes Risikokapital angehoben. Dieses besteht aus dem Durchschnittsbetrag der letzten drei auf dem Versorgungskonto bereitgestellten Beiträge, multipliziert mit der Anzahl der ab Eintritt des Versorgungsfalls bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres fehlenden vollen Jahre.

Die Auszahlung des Versorgungsguthabens erfolgt grundsätzlich in zehn Raten. Auf Antrag des Vorstands oder von dessen Hinterbliebenen ist mit Zustimmung des Unternehmens auch eine Auszahlung als Einmalkapital oder in weniger als zehn Teilbeträgen möglich. Für die bis zum 31. Dezember 2018 aufgebauten Versorgungsguthaben von Carsten Spohr und Harry Hohmeister ist darüber hinaus ebenfalls auf Antrag und mit Zustimmung der Gesellschaft eine Verrentung möglich.

Carsten Spohr hat aus seinem derzeit ruhenden Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer Anspruch auf eine Übergangsversorgung nach dem Tarifvertrag „Übergangsversorgung Cockpit“. Falls Carsten Spohr den Vorstand vor Vollendung des 60. Lebensjahres verlässt und sein Arbeitsverhältnis als Flugzeugführer wiederaufnimmt, steht ihm bei Vollendung des 60. Lebensjahres beziehungsweise auf Antrag bereits ab dem 55. Lebensjahr die tarifvertraglich geregelte Möglichkeit zur Inanspruchnahme der sogenannten „Übergangsversorgung für das Cockpit-Personal der Lufthansa“ zu. Diese Zusatzversorgung wird bei Vorliegen bestimmter Zugangsvoraussetzungen gewährt und sieht eine monatliche Rentenzahlung von bis zu 60 % der letzten modifizierten Tarifvergütung bis zur Vollendung des 63. Lebensjahres vor.

Pensionsanwartschaften im Geschäftsjahr 2022

Der Gesamtbetrag für die im Geschäftsjahr 2022 von den aktiven Vorstandsmitgliedern erworbenen Pensionsanwartschaften von 3,0 Mio. EUR (Vorjahr: 3,0 Mio. EUR) nach HGB beziehungsweise 3,2 Mio. EUR (Vorjahr: 3,2 Mio. EUR) nach IFRS wurde im Personalaufwand (Dienstzeitaufwand) berücksichtigt. Es ergeben sich folgende individuelle Dienstzeitaufwendungen und Barwerte von Pensionsanwartschaften:

T196 PENSIONSANWARTSCHAFTEN NACH HGB UND IFRS

	HGB		HGB		IFRS		IFRS	
	Dienstzeitaufwand		Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen		Dienstzeitaufwand		Leistungsorientierte Verpflichtungen (DBO)	
in Tsd. €	**2022**	2021	**31.12.2022**	31.12.2021	**2022**	2021	**31.12.2022**	31.12.2021
Carsten Spohr	810	810	8.730	9.413	865	871	8.728	9.415
Christina Foerster	427	428	1.411	1.114	459	461	1.398	1.118
Harry Hohmeister	435	431	4.018	4.265	451	453	4.017	4.265
Detlef Kayser	431	430	1.983	1.828	453	457	1.982	1.828
Michael Niggemann	433	435	1.457	1.154	464	467	1.438	1.159
Remco Steenbergen	450	513	909	513	482	450	907	514
Summe	**2.986**	**3.047**	**18.508**	**18.287**	**3.174**	**3.159**	**18.470**	**18.299**

Im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 AktG
Gemäß § 162 AktG ist im Vergütungsbericht über die jedem einzelnen gegenwärtigen oder früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitglied im letzten Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

Eine Vergütung gilt danach als gewährt, wenn sie im Berichtszeitraum fällig wurde und dem einzelnen Vorstandsmitglied tatsächlich zugeflossen ist („zahlungsorientierte Sichtweise"). Gemäß dem sich herausbildenden Rechtsverständnis bei der Auslegung des Gewährungsbegriffs nach § 162 AktG ist es alternativ zulässig, Vergütungskomponenten bereits im Vergütungsbericht für das Berichtsjahr auszuweisen, in dem die der Vergütung zugrunde liegende ein- oder mehrjährige Tätigkeit vollständig erbracht worden ist („erdienungsorientierte Sichtweise"). Vor diesem Hintergrund wird für den vorliegenden Bericht von der noch im Vergütungsbericht 2021 zur Anwendung gebrachten zahlungsorientierten Sichtweise auf eine erdienungsorientierte Sichtweise des Gewährungsbegriffs nach § 162 AktG umgestellt.

Demnach werden die Auszahlungsbeträge aus dem Jahresbonus bereits für das Berichtsjahr angegeben, obschon die Auszahlung erst nach dem Ablauf des jeweiligen Berichtsjahres erfolgt. Analog werden die Auszahlungsbeträge der mehrjährigen variablen Vergütungskomponenten in dem Berichtsjahr angegeben, in dem die Performanceperiode ausläuft, wenngleich auch hier die Auszahlung erst im darauffolgenden Jahr erfolgt. Diese Sichtweise ermöglicht eine transparente und verständliche Berichterstattung, bei der sich Performance und Vergütung des betreffenden Berichtsjahres gegenüberstehen.

Da der Aufsichtsrat den Mitgliedern des Vorstands im Geschäftsjahr 2021 aufgrund der Corona-Pandemie keinen Jahresbonus zugesagt hatte, ergibt sich für das Berichtsjahr 2021 auch unter der erdienungsorientierten Sichtweise keine gewährte oder geschuldete variable Vergütung. Die Werte für das Geschäftsjahr 2021 sind somit identisch mit den im Vergütungsbericht 2021 ausgewiesenen Beträgen.

Im folgenden Abschnitt ist die jedem einzelnen aktiven und früheren Mitglied des Vorstands im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG individuell dargestellt.

Zu den im Geschäftsjahr in diesem Sinne gewährten variablen Vergütungsbestandteilen gehören neben dem Jahresbonus für das Geschäftsjahr 2022 die Auszahlungen aus dem LTI 2019 – 2022 sowie aus dem Optionsprogramm LH Performance 2018.

IM GESCHÄFTSJAHR AKTIVE MITGLIEDER DES VORSTANDS

In Tabelle T197 sind die den aktiven Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG sowie die relativen Anteile der festen und variablen Vergütungsbestandteile individuell dargestellt. Obschon der Versorgungsaufwand für die betriebliche Altersversorgung nicht als gewährte oder geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG zu klassifizieren ist, wird dieser aus Gründen der Transparenz in den folgenden Tabellen zusätzlich ausgewiesen. Dieser entspricht dem Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 aus Zusagen für Pensionen und sonstige Versorgungsleistungen.

T197 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG – IM GESCHÄFTSJAHR 2021 AKTIVE MITGLIEDER DES VORSTANDS

	Carsten Spohr, Vorstandsvorsitzender Vorsitzender seit 01.05.2014; Mitglied des Vorstands seit 01.01.2011				Christina Foerster Mitglied des Vorstands seit 01.01.2020				Harry Hohmeister Mitglied des Vorstands seit 01.01.2013			
in Tsd. €	**2022**	**2022[1]**	2021	2021[1]	**2022**	**2022[1]**	2021	2021[1]	**2022**	**2022[1]**	2021	2021[1]
Feste Vergütung												
Festvergütung	1.634	38,5%	1.634	97,5%	860	44,6%	860	95,1%	860	38,1%	860	95,4%
Nebenleistungen	38	0,9%	42	2,5%	27	1,4%	44	9,4%	34	1,5%	41	4,6%
Summe	**1.672**	**39,4%**	**1.676**	**100,0%**	**887**	**46,0%**	**904**	**100,0%**	**894**	**39,6%**	**901**	**100,0%**
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung 2022 (2021)[2]	2.280	53,8%	–	0,0%	1.042	54,0%	–	–	1.200	53,1%	–	0,0%
Mehrjährige variable Vergütung[3]												
LTI 2019 – 2022	199	4,7%	–	0,0%	–	–	–	–	104	4,6%	–	0,0%
Optionsprogramme LH Performance 2018 (LH Performance 2017)	90	2,1%	–	0,0%	–	–	–	–	60	2,7%	–	0,0%
Summe	**2.569**	**60,6%**	**0**	**0,0%**	**1.042**	**54,0%**	**0**	**0,0%**	**1.364**	**60,4%**	**0**	**0,0%**
Gesamtvergütung i. S. v. § 162 AktG	**4.241**	**100,0%**	**1.676**	**100,0%**	**1.929**	**100,0%**	**904**	**100,0%**	**2.258**	**100,0%**	**901**	**100,0%**
Versorgungsaufwand	865	–	871	–	459	–	461	–	451	–	453	–
Gesamtvergütung	**5.106**	**–**	**2.547**	**–**	**2.388**	**–**	**1.365**	**–**	**2.709**	**–**	**1.354**	**–**

[1] Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung i. S. v. § 162 AktG ohne Versorgungsaufwand.
[2] Für das Geschäftsjahr 2021 erfolgte keine Zusage einer einjährigen variablen Vergütung durch den Aufsichtsrat an die Mitglieder des Vorstands.
[3] Die Performanceperiode der letzten mehrjährigen Komponente aus dem vor dem 1. Januar 2019 geltenden Vergütungssystem (Deferral 2018, vgl. dazu die Ausführungen im Vergütungsbericht 2020, S. 259) war zum 31. Dezember 2020 vollständig erdient. Krisenbedingt hatten Carsten Spohr, Harry Hohmeister, Thorsten Dirks sowie Bettina Volkens im März 2021 erklärt, die Auszahlung bis auf Weiteres zu stunden. Nach der vollständigen Beendigung der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen erfolgte die Auszahlung der Ansprüche aus dem Deferral 2018 im September 2022.

T197 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG – IM GESCHÄFTSJAHR 2021 AKTIVE MITGLIEDER DES VORSTANDS (Fortsetzung)

	Detlef Kayser Mitglied des Vorstands seit 01.01.2019				Michael Niggemann Mitglied des Vorstands seit 01.01.2020				Remco Steenbergen Mitglied des Vorstands seit 01.01.2021			
in Tsd. €	**2022**	**2022[1]**	2021	2021[1]	**2022**	**2022[1]**	2021	2021[1]	**2022**	**2022[1]**	2021	2021[1]
Feste Vergütung												
Festvergütung	860	42,3%	860	96,3%	860	42,2%	860	95,3%	860	27,8%	860	45,3%
Nebenleistungen	26	1,3%	33	3,7%	32	1,6%	42	4,7%	61	2,0%	63	3,3%
Summe	**886**	**43,6%**	**893**	**100,0%**	**892**	**43,7%**	**902**	**100,0%**	**921**	**29,7%**	**923**	**48,6%**
Variable Vergütung												
Einjährige variable Vergütung 2022 (2021)[2]	1.042	51,3%	–	0,0%	1.147	56,3%	–	–	1.200	38,8%	–	–
Mehrjährige variable Vergütung[3]												
LTI 2019 – 2022	104	5,1%	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Optionsprogramme LH Performance 2018 (LH Performance 2017)	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Summe	**1.146**	**56,4%**	**–**	**0,0%**	**1.147**	**56,3%**	**0**	**0,0%**	**1.200**	**38,8%**	**–**	**–**
Sonstiges[4]	–	–	–	–	–	–	–	–	975	31,5%	975	51,4%
Gesamtvergütung i. S. v. § 162 AktG	**2.032**	**100,0%**	**893**	**100,0%**	**2.039**	**100,0%**	**902**	**100,0%**	**3.096**	**100,0%**	**1.898**	**100,0%**
Versorgungsaufwand	453	–	457	–	464	–	467	–	482	–	450	–
Gesamtvergütung	**2.485**	**–**	**1.350**	**–**	**2.503**	**–**	**1.369**	**–**	**3.578**	**–**	**2.348**	**–**

[1] Die hier angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die in der Tabelle dargestellte Gesamtvergütung i. S. v. § 162 AktG ohne Versorgungsaufwand.
[2] Für das Geschäftsjahr 2021 erfolgte keine Zusage einer einjährigen variablen Vergütung durch den Aufsichtsrat an die Mitglieder des Vorstands.
[3] Die Performanceperiode der letzten mehrjährigen Komponente aus dem vor dem 1. Januar 2019 geltenden Vergütungssystem (Deferral 2018, vgl. dazu die Ausführungen im Vergütungsbericht 2020, S. 259) war zum 31. Dezember 2020 vollständig erdient. Krisenbedingt hatten Carsten Spohr, Harry Hohmeister, Thorsten Dirks sowie Bettina Volkens im März 2021 erklärt, die Auszahlung bis auf Weiteres zu stunden. Nach der vollständigen Beendigung der staatlichen Stabilisierungsmaßnahmen erfolgte die Auszahlung der Ansprüche aus dem Deferral 2018 im September 2022.
[4] Für den Verfall von Leistungen beim vorherigen Arbeitgeber hat der Aufsichtsrat Remco Steenbergen einen einmaligen Ausgleich in Höhe von 2.925.000 € brutto zugesagt. Die Ausgleichszahlung erfolgt in drei Raten zu jeweils 975 Tsd. € in den Jahren 2021, 2022 und 2023 und wird in den jeweiligen Geschäftsjahren nicht auf die Maximalvergütung gem § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG angerechnet.

Die Mitglieder des Vorstands haben im Geschäftsjahr 2022 von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten noch sind sie ihnen zugesagt worden.

FRÜHERE MITGLIEDER DES VORSTANDS

Tabelle T198 zeigt die den früheren Mitgliedern des Vorstands im Geschäftsjahr 2022 gewährten und geschuldete Vergütung gemäß § 162. Abs. 1 Satz 1 AktG. Entsprechend § 162 Abs. 5 AktG erfolgen dabei keine personenbezogenen Angaben für ehemalige Vorstandsmitglieder, die vor dem 31. Dezember 2012 aus dem Vorstand ausgeschieden sind.

T198 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 ABS. 1 SATZ 1 AKTG – FRÜHERE MITGLIEDER DES VORSTANDS

	Feste und variable Vergütung			Pensionen		
in Tsd. €	Neben-leistungen	LH Per-formance 2018	LTI 2019 – 2022	Rente	Kapital-zahlung	**Gesamt**
Thorsten Dirks Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2020	–	60	–	–	–	60
Ulrik Svensson Mitglied des Vorstands bis 30. April 2020	1	22	104	–	2.031	2.158
Bettina Volkens Mitglied des Vorstands bis 31. Dezember 2019	–	40	104	–	–	144
Karl Ulrich Garnadt Mitglied des Vorstands bis 30. April 2017	1	–	–	–	129	130
Stefan Lauer Mitglied des Vorstands bis 6. Mai 2012	2	–	–	377	–	379

Insgesamt beliefen sich die laufenden Zahlungen und sonstigen Bezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder (inklusive der in Tabelle T198 individuell ausgewiesenen Bezüge) und ihre Hinterbliebenen im Berichtsjahr auf 6,1 Mio. EUR (Vorjahr: 5,6 Mio. EUR). Darin enthalten sind unter anderem geldwerte Leistungen und Beförderungsvergünstigungen. Für ehemalige Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen bestehen Pensionsverpflichtungen in Höhe von 51,3 Mio. EUR (Vorjahr: 67,2 Mio. EUR).

Weiterentwicklung des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands für Geschäftsjahre ab 2023

Der Aufsichtsrat hat mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2023 Anpassungen an dem durch die Hauptversammlung am 5. Mai 2020 gebilligten Vergütungssystem beschlossen. Die Anpassungen basieren auf einer umfangreichen Überprüfung des bestehenden Vergütungssystems durch den Aufsichtsrat und sollen insbesondere geänderten Rahmenbedingungen Rechnung tragen. Das neue Vergütungssystem soll ab dem 1. Januar 2023 für alle amtierenden Vorstandsmitglieder gelten und kommt bei Neubestellungen und Vertragsverlängerungen zur Anwendung.

Das angepasste und durch den Aufsichtsrat beschlossene Vergütungssystem wird im Rahmen der Billigung nach § 120a (1) AktG auf der Hauptversammlung am 9. Mai 2023 zur Billigung vorgelegt. Die wesentlichen Anpassungen am Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands werden nachfolgend erläutert. Für die vollständige Darstellung des zur Abstimmung gestellten Systems wird auf die Einladung zur Hauptversammlung verwiesen.

G42 ANPASSUNGEN AM VERGÜTUNGSSYSTEM 2023

Vergütungssystem bis Geschäftsjahr 2022	Aspekt	Vergütungssystem ab Geschäftsjahr 2023	
Erfolgsziele: — 42,5 % Adjusted EBIT-Marge — 42,5 % Adjusted ROCE — 15 % Gesamt- und individuelle Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele	**Einjährige variable Vergütung (Jahresbonus)**	**Erfolgsziele:** — 40 % Adjusted EBIT — 40 % Adjusted Free Cashflow — 20 % Strategische und Nachhaltigkeitsziele	— Setzt Wachstumsanreiz über absoluten Wert — Wesentliche Größe im Rahmen der Konzernsteuerung — Abschaffung der Doppelung des Adjusted ROCE in STI und LTI — Trägt zunehmender Bedeutung von ESG-Themen Rechnung
Erfolgsziele: — 42,5 % Relativer Total Shareholder Return im Vergleich zum DAX — 42,5 % Adjusted ROCE — 15 % Strategische und Nachhaltigkeitsziele	**Mehrjährige variable Vergütung (LTI)**	**Erfolgsziele:** — 30 % Relativer Total Shareholder Return im Vergleich zu Branchenindex — 50 % Adjusted ROCE — 20 % Strategische und Nachhaltigkeitsziele	— Fokus auf tatsächliche Wettbewerber über Branchenindex — Trägt zunehmender Bedeutung von ESG-Themen Rechnung
Differenzierung in der Höhe zwischen Vorstandsvorsitzendem (9,5 Mio. EUR) und ordentlichen Vorstandsmitgliedern (5 Mio. EUR)	**Maximalvergütung**	Anhebung der Maximalvergütung für den Vorstandsvorsitzenden (max. 11 Mio. EUR) sowie für ein als herausgehoben qualifiziertes Vorstandsmitglied (max. 6,5 Mio. EUR)	Ermöglicht es, Vorstandsmitglieder mit herausgehobener Bedeutung für das Unternehmen bei außergewöhnlicher Performance leistungsgerecht zu vergüten

ANHEBUNG DES ANTEILS DER NICHTFINANZIELLEN ZIELE IN DER EINJÄHRIGEN UND MEHRJÄHRIGEN VARIABLEN VERGÜTUNG

Mit der Erhöhung der Gewichtung der Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele im Jahresbonus sowie der Strategischen und Nachhaltigkeitsziele im LTI auf jeweils 20 % (bisher jeweils 15 %) soll der zunehmenden Bedeutung von Environmental, Social & Governance (ESG)-Themen Rechnung getragen werden.

UMSTELLUNG BEI DEN FINANZIELLEN ZIELGRÖSSEN IN DER EINJÄHRIGEN VARIABLEN VERGÜTUNG

Die finanziellen Erfolgsziele im Jahresbonus sollen in Zukunft auf den Zielgrößen Adjusted EBIT (40 %) und Adjusted Free Cashflow (40 %) basieren. Damit wird die bisher im Jahresbonus relevante relative Zielgröße der Adjusted EBIT-Marge durch einen absoluten Wert ersetzt, was der zentralen Größe im Rahmen der Konzernsteuerung entspricht. Gleichzeitig wird damit ein entsprechender Wachstumsanreiz gesetzt.

Darüber hinaus soll die bisherige Doppelung des Adjusted ROCE als Zielgröße sowohl in der einjährigen als auch in der mehrjährigen variablen Vergütung abgeschafft und im Jahresbonus durch den Adjusted Free Cashflow ersetzt werden. Damit wird der Bedeutung der Liquiditätssteuerung (inklusive Investitionstätigkeit) und der Bedeutung der Erzielung starker Cashflows aus Aktionärssicht Rechnung getragen.

ANPASSUNG DER FINANZIELLEN ZIELGRÖSSEN IN DER MEHRJÄHRIGEN VARIABLEN VERGÜTUNG

Die mehrjährige variable Vergütung soll in Bezug auf die finanziellen Zielgrößen zukünftig zu 30 % am relativen Total Shareholder Return (TSR) und zu 50 % am Adjusted ROCE ausgerichtet werden.

In Bezug auf den relativen TSR sollen zukünftig nicht mehr die Unternehmen des DAX 40 herangezogen werden, sondern es soll auf einen Branchenindex als Vergleichsgruppe abgestellt werden. Dies entkoppelt den Vergleich von einem breiten nationalen Index und setzt den Fokus auf tatsächliche Wettbewerber der Lufthansa Group Airlines. Dabei soll konkret auf den „NYSE Arca Global Airline Index“ Bezug genommen werden, da dieser sowohl wesentliche europäische als auch internationale Airlines umfasst. Gleichzeitig soll hinsichtlich der Messung der Performance von der bisherigen Ranking-Methode auf eine Outperformance-Messung umgestellt werden.

ANPASSUNG DER MAXIMALVERGÜTUNG

Die Maximalvergütung soll für den Vorstandsvorsitzenden auf einen Betrag von 11 Mio. EUR erhöht werden. Des Weiteren soll die Maximalvergütung für ein als herausgehoben zu qualifizierendes Mitglied des Vorstands auf 6,5 Mio. EUR angehoben werden. Der Aufsichtsrat legt die Maximalvergütung im Rahmen der Festsetzung der Vergütung für die einzelnen Vorstandsmitglieder fest. Über die individuell durch den Aufsichtsrat festgelegten Maximalvergütungen wird im Vergütungsbericht ausführlich berichtet.

Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

Struktur der Aufsichtsratsvergütung

Die für das Geschäftsjahr 2022 geltende Regelung für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats geht zurück auf einen Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Mai 2012. Die Vergütung ist seit dem Geschäftsjahr 2013 als reine Festvergütung zuzüglich eines Sitzungsgeldes ausgestaltet. Sie trägt der Verantwortung und dem Tätigkeitsumfang der Aufsichtsratsmitglieder Rechnung. So werden der höhere zeitliche Aufwand des Vorsitzenden und des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie der Mitglieder und des Vorsitzenden von Ausschüssen durch eine zusätzliche Vergütung angemessen berücksichtigt.

Gemäß § 113 Abs. 3 AktG hat die Hauptversammlung einer börsennotierten Gesellschaft mindestens alle vier Jahre über die Aufsichtsratsvergütung zu beschließen. Dabei ist auch ein die Vergütung bestätigender Beschluss zulässig. Die ordentliche Hauptversammlung hat am 4. Mai 2021 einen entsprechenden bestätigenden Beschluss gefasst und das seit dem Jahr 2013 unveränderte Vergütungssystem sowie die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats mit 97,6 % gebilligt.

Gemäß § 14 Abs. 1 der Satzung erhalten die ordentlichen Mitglieder des Aufsichtsrats für jedes Geschäftsjahr eine Vergütung in Höhe von 80 Tsd. EUR. Der Vorsitzende erhält 240 Tsd. EUR, der stellvertretende Vorsitzende 120 Tsd. EUR. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält zusätzlich 60 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder des Prüfungsausschusses erhalten zusätzlich 30 Tsd. EUR. Vorsitzende anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 40 Tsd. EUR, sonstige Mitglieder anderer Ausschüsse erhalten zusätzlich 20 Tsd. EUR. Vergütungen für Ausschusstätigkeiten stehen unter dem Vorbehalt, dass der Ausschuss im Geschäftsjahr mindestens einmal getagt hat.

Scheiden Mitglieder des Aufsichtsrats im Laufe eines Geschäftsjahres aus dem Aufsichtsrat oder einer mit einer zusätzlichen Vergütung verbundenen Tätigkeit in einem seiner Ausschüsse aus, erhalten sie eine zeitanteilige Vergütung. Die zeitanteilige Vergütung für Ausschusstätigkeiten steht unter dem Vorbehalt, dass der jeweilige Ausschuss bereits mindestens einmal getagt hat.

Die feste Vergütung sowie die Vergütung für die Ausschusstätigkeit werden mit Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres, Sitzungsgelder werden grundsätzlich mit Beendigung der jeweiligen Sitzung fällig. Für das Geschäftsjahr 2022 erfolgte die Auszahlung der Sitzungsgelder jeweils im Anschluss an die Sitzungen. Die Auszahlung der Aufsichtsratsvergütung erfolgte im Januar 2023.

Im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 AktG

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung (Festvergütung, Vergütung für die Ausschusstätigkeit sowie Sitzungsgelder) beläuft sich insgesamt auf 2.229 Tsd. EUR (Vorjahr: 2.197 Tsd. EUR).

Tabelle T199 zeigt die auf die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats entfallenden Beträge. Für den Ausweis der an die Mitglieder des Aufsichtsrats gewährten und geschuldeten Vergütung ergibt sich durch die Umstellung bei der Auslegung des Gewährungsbegriffs keine Änderung. So kommen die Sitzungsgelder bereits jeweils im betrachteten Geschäftsjahr zur Auszahlung. Bei der Festvergütung sowie der Vergütung für die Ausschusstätigkeit handelt es sich hingegen um für das jeweilige Geschäftsjahr geschuldete Vergütungen, da diese mit Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres fällig werden.

T199 GEWÄHRTE UND GESCHULDETE VERGÜTUNG NACH § 162 AKTG – MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

	2022[1]							2021[2]						
	Festvergütung		**Vergütung für Ausschusstätigkeit**		**Sitzungsgelder**		**AR-Vergütung gesamt**	Festvergütung		Vergütung für Ausschusstätigkeit		Sitzungsgelder		AR-Vergütung gesamt
	in Tsd. €	**in %**	**in Tsd. €**	**in %**	**in Tsd. €**	**in %**	**in Tsd. €**	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €	in %	in Tsd. €
Karl-Ludwig Kley	240	78,7	60	19,7	5,0	1,6	305	240	79,6	60	19,9	1,5	0,5	302
Christine Behle	120	84,2	20	14,0	2,5	1,8	143	120	85,1	20	14,2	1,0	0,7	141
Alexander Behrens	80	70,2	30	26,3	4,0	3,5	114	80	71,1	30	26,7	2,5	2,2	113
Jörg Cebulla	80	69,6	30	26,1	5,0	4,3	115	80	71,1	30	26,7	2,5	2,2	113
Erich Clementi	80	97,6	–	0,0	2,0	2,4	82	80	98,8	–	–	1,0	1,2	81
Thomas Enders	80	64,5	40	32,3	4,0	3,2	124	80	66,1	40	33,1	1,0	0,8	121
Jürgen Jennerke	80	97,0	–	0,0	2,5	3,0	83	80	98,8	–	–	1,0	1,2	81
Michael Kerkloh	80	70,2	30	26,3	4,0	3,5	114	80	71,7	30	26,9	1,5	1,3	112
Carsten Knobel	80	71,4	30	26,8	2,0	1,8	112	80	72,1	30	27,0	1,0	0,9	111
Holger Benjamin Koch	80	98,2	–	0,0	1,5	1,8	82	80	98,8	–	–	1,0	1,2	81
Harald Krüger	80	48,5	80	48,5	5,0	3,0	165	80	56,1	60	42,1	2,5	1,8	143
Birgit Rohleder	80	97,0	–	0,0	2,5	3,0	83	80	98,8	–	–	1,0	1,2	81
Miriam Sapiro	80	98,2	–	0,0	1,5	1,8	82	80	99,4	–	–	0,5	0,6	81
Ilja Schulz	80	76,9	20	19,2	4,0	3,8	104	80	78,8	20	19,7	1,5	1,5	102
Britta Seeger (seit 04.05.2021)	80	99,4	–	0,0	0,5	0,6	81	53	98,1	–	–	1,0	1,9	54
Birgit Spineux	80	97,0	–	0,0	2,5	3,0	83	80	98,8	–	–	1,0	1,2	81
Astrid Stange	80	97,6	–	0,0	2,0	2,4	82	80	98,8	–	–	1,0	1,2	81
Olivia Stelz	80	97,0	–	0,0	2,5	3,0	83	80	98,8	–	–	1,0	1,2	81
Stephan Sturm (bis 04.05.2021)	–	–	–	–	–	–	–	27	57,4	20	42,6	0,0	0,0	47
Angela Titzrath	80	98,2	–	0,0	1,5	1,8	82	80	99,4	–	–	0,5	0,6	81
Klaus Winkler	80	69,9	30	26,2	4,5	3,9	115	80	71,1	30	26,7	2,5	2,2	113
Gesamt	**1.800**	**80,8**	**370**	**16,6**	**59,0**	**2,6**	**2.229**	**1.800**	**81,9**	**370**	**16,8**	**26,5**	**1,2**	**2.197**

[1] Gemäß § 162 AktG geschuldete Vergütung für das Geschäftsjahr 2022, ausbezahlt im Januar 2023.
[2] Gemäß § 162 AktG geschuldete Vergütung für das Geschäftsjahr 2021, ausbezahlt im Januar 2022.

Die Beiträge für die Versicherungsprämie der Mitglieder des Aufsichtsrats im Rahmen der Gruppenunfallversicherung der Deutschen Lufthansa AG beliefen sich auf insgesamt 3 Tsd. EUR (Vorjahr: 3 Tsd. EUR). Darüber hinaus erhielten Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Lufthansa AG, die Aufsichtsratsmandate bei Konzerngesellschaften wahrnehmen, für diese Tätigkeit 21 Tsd. EUR (Vorjahr: 26 Tsd. EUR).

Angaben zur relativen Entwicklung der Vorstands- und Aufsichtsratsvergütung, der Vergütung der übrigen Belegschaft sowie zur Ertragsentwicklung der Gesellschaft

Die Tabelle **T200** stellt die jährliche Veränderung der Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, der Vergütung und der jährlichen Veränderung der durchschnittlichen Vergütung der übrigen Belegschaft sowie ausgewählter Ertragskennziffern der Lufthansa Group gegenüber dem Vorjahr dar. Die in der Tabelle enthaltenen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats bilden entsprechend den Darstellungen in den Tabellen ↗ **T197, S.297 f.**, und **T199, S.302**, die im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ab.

Die Ertragsentwicklung wird zum einen anhand der Entwicklung von Umsatz und Adjusted EBIT der Lufthansa Group dargestellt. Letzteres ist als wesentliche Steuerungsgröße des Konzerns auch Grundlage der finanziellen Ziele bei der variablen Vergütung des Vorstands. Ergänzend dazu wird die Entwicklung des Jahresüberschusses der Deutschen Lufthansa AG dargestellt.

Für die Darstellung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmenden auf Vollzeitäquivalenzbasis wird auf den Kreis der Mitarbeitenden der deutschen Konzerngesellschaften im Lufthansa Tarifverbund (ohne die Lufthansa CityLine GmbH und Germanwings GmbH) abgestellt. Hierbei wird jeweils noch einmal zwischen der Gesamtbelegschaft und den Tarifmitarbeitenden differenziert. Der Anstieg bei der Vergütung der Mitarbeitenden im Vergleich zum Geschäftsjahr 2021 ist im Wesentlichen auf die erneute Auszahlung variabler Vergütungskomponenten sowie das Auslaufen von Kurzarbeit und anderen Krisenmaßnahmen sowie auf Tariferhöhungen zurückzuführen.

T200 VERGLEICHENDE DARSTELLUNG DER VERÄNDERUNG DER VERGÜTUNG DES VORSTANDS, DES AUFSICHTSRATS UND DER BELEGSCHAFT SOWIE DER ERTRAGSENTWICKLUNG[1]

in Tsd. €	2019	2020	**Veränderung 2020/2019**	2021	**Veränderung 2021/2020**	2022	**Veränderung 2022/2021**
I. Vorstandsvergütung[2]							
Aktive Vorstandsmitglieder							
Carsten Spohr	4.587	2.888	**–37,0 %**	1.676,0	**–42,0 %**	4.241	153,0 %
Christina Foerster (seit 01.01.2020)	–	775	**–**	904,0	**16,6 %**	1.929	113,4 %
Harry Hohmeister	2.711	1.700	**–37,3 %**	901,0	**–47,0 %**	2.258	150,6 %
Detlef Kayser	1.175	780	**–33,6 %**	893,0	**14,5 %**	2.032	127,5 %
Michael Niggemann (seit 01.01.2020)	–	775	**–**	902,0	**16,4 %**	2.039	126,1 %
Remco Steenbergen (seit 01.01.2021)	–	–	**–**	1.898,0	**–**	3.096	63,1 %
Ehemalige Vorstandsmitglieder							
Thorsten Dirks (bis 30.06.2020)	1.538	709	**–53,9 %**	–	**–100,0 %**	60	–
Ulrik Svensson (bis 30.04.2020)	1.718	639	**–62,8 %**	–	**–100,0 %**	2.158	–
Bettina Volkens (bis 31.12.2019)	2.715	914	**–66,3 %**	–	**–100,0 %**	144	–
Karl-Ulrich Garnadt (bis 30.04.2017)	254	–	**–100,0 %**	1	**–**	130	12.900,0 %
Stefan Lauer (bis 06.05.2013)	364	370	**1,6 %**	371	**0,3 %**	379	2,2 %
II. Belegschaft[2]							
Gesamtbelegschaft in Deutschland	69.253	59.814	**–13,6 %**	59.117	**–1,2 %**	79.780	35,0 %
Tarifmitarbeitende in Deutschland	63.705	55.939	**–12,2 %**	55.237	**–1,3 %**	72.350	31,0 %
III. Ertragskennziffern							
Jahresergebnis Deutsche Lufthansa AG	595	–780	**–231,1 %**	–2.310	**–196,2 %**	–2.664	–15,3 %
Adjusted EBIT[3]	2.026	–5.451	**–369,1 %**	–1.666	**69,4 %**	1.509	190,6 %
Umsatz in Mio. EUR	36.424	13.589	**–62,7 %**	16.811	**23,7 %**	32.770	94,9 %

[1] Die Angaben für die Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats sowie die Belegschaft beruhen auf der im Geschäftsjahr 2022 im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG gewährten und geschuldeten Vergütung. Dabei wird von der Übergangsregelung gemäß § 26 – Einführungsgesetz zum Aktiengesetz Gebrauch gemacht.

[2] Aufgrund der Anpassung bei der Definition des Gewährungsbegriffes nach § 162 AktG im vorliegenden Vergütungsbericht unterscheiden sich die Werte von den im Vergütungsbericht 2021 gezeigten Daten.

[3] Ab 2022 Anpassung der Kennzahlendefinition. Vorjahreszahlen sind entsprechend angepasst.

T200 VERGLEICHENDE DARSTELLUNG DER VERÄNDERUNG DER VERGÜTUNG DES VORSTANDS, DES AUFSICHTSRATS UND DER BELEGSCHAFT SOWIE DER ERTRAGSENTWICKLUNG[1)] (Fortsetzung)

in Tsd. €	2019	2020	**Veränderung 2020/2019**	2021	**Veränderung 2021/2020**	2022	**Veränderung 2022/2021**
IV. Aufsichtsratvergütung[4)]							
Karl-Ludwig Kley	305	265	**–13,1 %**	302	**13,8 %**	305	1,2 %
Christine Behle	143	124	**–13,3 %**	141	**13,7 %**	143	1,1 %
Alexander Behrens	114	97	**–14,9 %**	113	**16,0 %**	114	1,3 %
Jörg Cebulla	114	98	**–14,0 %**	113	**14,8 %**	115	2,2 %
Erich Clementi (seit 05.05.2020)	–	45	**–**	81	**80,0 %**	82	1,2 %
Thomas Enders (seit 05.05.2020)	–	57	**–**	121	**112,3 %**	124	2,5 %
Jürgen Jennerke (seit 08.12.2020)	–	5	**–**	81	**1.520,0 %**	83	1,9 %
Michael Kerkloh (seit 02.09.2020)	–	33	**–**	112	**237,9 %**	114	2,2 %
Carsten Knobel	113	97	**–14,2 %**	111	**14,4 %**	112	0,9 %
Holger Benjamin Koch	82	71	**–13,4 %**	81	**14,1 %**	82	0,6 %
Harald Krüger (seit 05.05.2020)	–	46	**–**	142	**209,1 %**	165	16,0 %
Birgit Rohleder	82	71	**–13,4 %**	81	**14,1 %**	83	1,9 %
Miriam Sapiro	82	70	**–14,6 %**	81	**15,0 %**	82	1,2 %
Ilja Schulz	104	90	**–13,5 %**	102	**12,8 %**	104	2,5 %
Britta Seeger (seit 04.05.2021)	–	–	**–**	54	**–**	81	49,3 %
Birgit Spineux (seit 01.01.2021)	–	–	**–**	81	**–**	83	1,9 %
Astrid Stange (seit 05.05.2020)	–	45	**–**	81	**80,0 %**	82	1,2 %
Olivia Stelz	82	71	**–13,4 %**	81	**14,1 %**	83	1,9 %
Angela Titzrath (seit 02.09.2020)	–	25	**–**	81	**222,0 %**	82	1,2 %
Klaus Winkler	82	70	**–14,6 %**	113	**60,7 %**	115	1,8 %

[4)] Die hier gezeigte Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats umfasst – anders als noch im Vergütungsbericht 2021 – auch die für das jeweilige Geschäftsjahr gezahlten Sitzungsgelder.

Für den Aufsichtsrat
Dr. Karl-Ludwig Kley, Vorsitzender

Für den Vorstand
Carsten Spohr, Vorsitzender

WEITERE INFORMATIONEN

307 GRI-Index

313 Sustainable Development Goals (SDG) Index

322 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung

325 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG

326 Zehn-Jahres-Übersicht

329 Glossar

331 Grafik- und Tabellenverzeichnis

334 Impressum/Kontakt/Finanzkalender 2023 und Disclaimer

GRI-Index

T201 GRI-INDEX	
Anwendungserklärung	Die Deutsche Lufthansa AG hat die in diesem GRI-Index genannten Informationen für den Zeitraum 1. Januar 2022 – 31. Dezember 2022 unter Bezugnahme auf die GRI-Standards berichtet.
Verwendeter GRI 1	GRI 1: Grundlagen 2021

GRI Standard	Angaben		Ort Geschäftsbericht inkl. zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung der Lufthansa Group 2022 (wenn nicht anders angegeben)
GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	2-1	Organisationsprofil	Name: Deutsche Lufthansa AG Art der Eigentumsverhältnisse und Rechtsform ↗ **S. 169** Ort der Unternehmenszentrale ↗ **S. 169** Länder ↗ **S. 260 ff.**
	2-2	Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	Liste Entitäten ↗ **S. 260 ff.** Zusammensetzung des Konzerns/Konsolidierungskreis ↗ **S. 16** Angaben zum Geschäftsmodell ↗ **S. 16** Aufgrund der unterschiedlichen Geschäftstätigkeit der im Konsolidierungskreis erfassten Gesellschaften werden bei der Ermittlung einzelner Leistungsindikatoren nur die Gesellschaften berücksichtigt, die wesentlich zu diesem Leistungsindikator beitragen und für das Verständnis erforderlich sind.
	2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	Geschäftsbericht inkl. zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung Berichtszeitraum: 1. Januar – 31. Dezember 2022 Datum der Veröffentlichung: 3. März 2023 Kontakt ↗ **S. 334**
	2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	Nachgelagerte Validierung Leistungsindikator Unfälle 2021 ↗ **S. 131**
	2-5	Externe Prüfung	↗ **S. 270 ff.**
	2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	Grundlagen des Konzerns/Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur ↗ **S. 16**
	2-7	Angestellte	Mitarbeitende ↗ **S. 29** Soweit die Lufthansa Group weitere Daten erhebt, liegen diese Daten für das Berichtsjahr erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2021“ veröffentlicht. **Factsheet Nachhaltigkeit 2021, S. 27 – 31**
	2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung	Grundlagen des Konzerns/Geschäftstätigkeit und Konzernstruktur ↗ **S. 16** Corporate Governance/Aufsichtsrat und Vorstand ↗ **S. 154**

T201 GRI-INDEX (Fortsetzung)

GRI Standard	Angaben		Ort Geschäftsbericht inkl. zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung der Lufthansa Group 2022 (wenn nicht anders angegeben)
	2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen	↗ S. 96 f.
	2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	↗ S. 96 f.
	2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Wesentliche Aspekte ↗ S. 95 f.
	2-15	Interessenkonflikte	Corporate Governance/Aufsichtsrat und Vorstand/Mandate ↗ S. 154
	2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans	Im Rahmen der Berichterstellung zur EU Taxonomie fand eine Schulung des Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats zur Anwendung der EU Taxonomie für die Lufthansa Group statt. ↗ S. 94 Zur inhaltlichen Vertiefung umweltrelevanter Nachhaltigkeitsaspekte fand im Berichtsjahr eine sogenannte „Strategic Roadmap Discussion“ (SRD) statt. ↗ S. 98
	2-19	Vergütungspolitik	Vergütungsbericht ↗ S. 280 ff.
	2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung	Vergütungsbericht ↗ S. 280 ff.
	2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	Konzernstrategie ↗ S. 18
	2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	Werte und Richtlinien ↗ S. 94 Verhaltenskodex investor-relations.lufthansagroup.com Corporate Governance & Compliance investor-relations.lufthansagroup.com
	2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen (Policies)	Werte und Richtlinien ↗ S. 94 f. Umweltbelange ↗ S. 98 f. Geschäftsethik und Compliance ↗ S. 134 Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement ↗ S. 141
	2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	verantwortung.lufthansagroup.com
	2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	Beratung ist zentrales Element des Compliance Management Systems. ↗ S. 135 Hinweisgeberkanäle ermöglichen die Abgabe von Hinweisen auf Compliance-Verstöße. ↗ S. 135 f.
	2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen	↗ S. 98 verantwortung.lufthansagroup.com
	2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	Wesentliche Aspekte ↗ S. 95 f.
	2-30	Tarifverträge	Sozialpartnerschaften sind bei der Lufthansa Group fest etabliert. ↗ S. 123 f.

T201 GRI-INDEX (Fortsetzung)

GRI Standard	Angaben		Ort Geschäftsbericht inkl. zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung der Lufthansa Group 2022 (wenn nicht anders angegeben)
GRI 3: Wesentliche Themen 2022	3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	Wesentlichkeitsanalyse ↗ **S. 95 f.**
	3-2	Liste der wesentlichen Themen	G27 ↗ **S. 96**
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Die Berichtsstruktur der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung spiegelt die identifizierten wesentlichen Aspekte wider. Für jeden wesentlichen Aspekt ist ein eigenes Kapitel enthalten. Jedes Kapitel berichtet über die Steuerung der Auswirkungen durch Beschreibung des konzeptionellen Ansatzes, der organisatorischen Verankerung mit Verantwortlichkeiten, der Ziele, Maßnahmen und der Ergebnismessung. Inhaltsverzeichnis ↗ **S. 93**
GRI 204: Beschaffungspraktiken 2015	3-3	Management von wesentlichen Themen	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement ↗ **S. 141 ff.**
GRI 205: Korruptionsbekämpfung 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance inkl. Bekämpfung von Korruption und Bestechung. ↗ **S. 134 ff.**
	205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	Leistungsindikator ↗ **S. 137**
GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance inkl. Bekämpfung von Korruption und Bestechung. ↗ **S. 134 ff.**
GRI 305: Emissionen 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Klimaschutz ↗ **S. 99 ff.**
	305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	Leistungsindikator ↗ **S. 107**
	305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	Daten für das Berichtsjahr liegen erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2021“ veröffentlicht. **Factsheet Nachhaltigkeit 2021, S. 21**
	305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)	Daten für das Berichtsjahr liegen erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2021“ veröffentlicht. **Factsheet Nachhaltigkeit 2021, S. 21**
	305-4	Intensität der THG-Emissionen	Leistungsindikator ↗ **S. 107**
	305-5	Senkung der THG-Emissionen	Daten für das Berichtsjahr liegen erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2021“ veröffentlicht. **Factsheet Nachhaltigkeit 2021, S. 3 ff.**
	305-7	Stickstoffoxide (NO_X), Schwefeloxide (SO_X) und andere signifikante Luftemissionen	Daten für das Berichtsjahr liegen erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2021“ veröffentlicht. **Factsheet Nachhaltigkeit 2021, S. 20**

T201 **GRI-INDEX** (Fortsetzung)

GRI Standard	Angaben		Ort Geschäftsbericht inkl. zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung der Lufthansa Group 2022 (wenn nicht anders angegeben)
GRI 306: Abfall 2020	3-3	Management von wesentlichen Themen	Abfallmanagement ↗ **S. 110 ff.**
	306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	↗ **S. 110**
	306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	↗ **S. 111**
GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement ↗ **S. 141 ff.**
	308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	Etabliertes Risikomanagement wird erweitert. ↗ **S. 141** Risikomanagementsystem wird im Rahmen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes weiterentwickelt. ↗ **S. 142 f.**
GRI 401: Beschäftigung 2017	3-3	Management von wesentlichen Themen	Arbeitnehmerbelange ↗ **S. 121** Arbeitgeberattraktivität ↗ **S. 121 ff.** Arbeitssicherheit und Gesundheit ↗ **S. 129 ff.**
	401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	Angebote sind nach spezifischen Mitarbeitergruppen und Gesellschaften unterschiedlich geregelt. Medizinische Versorgung ↗ **S. 129 ff.** Sonstige Leistungen ↗ **S. 121 ff.** Wichtige Vergütungsbestandteile und zusätzliche Leistungen werden wieder wirksam. ↗ **S. 123** Soweit die Lufthansa Group weitere Daten erhebt, liegen diese Daten für das Berichtsjahr erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2021“ veröffentlicht. **Factsheet Nachhaltigkeit 2021, S. 29**
	401-3	Elternzeit	Soweit Daten erhoben werden, liegen diese Daten für das Berichtsjahr erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2021“ veröffentlicht. Beschäftigte In Elternzeit nach Geschlecht: **Factsheet Nachhaltigkeit 2021, S. 29**

T201 **GRI-INDEX** (Fortsetzung)

GRI Standard	Angaben		Ort Geschäftsbericht inkl. zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung der Lufthansa Group 2022 (wenn nicht anders angegeben)
GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018	3-3	Management von wesentlichen Themen	Arbeitssicherheit und Gesundheit ↗ **S. 129 ff.**
	403-1	Managementsystem für Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	Medizinischer Dienst verbessert Strukturen nach der Pandemie. ↗ **S. 129**
	403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	↗ **S. 129 f.** Arbeitssicherheit wird kontinuierlich weiterentwickelt. ↗ **S. 131**
	403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	↗ **S. 129 f.**
	403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	↗ **S. 129 ff.**
	403-5	Mitarbeiterschulungen zu Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz	↗ **S. 129 f.** Information und Kommunikation als Schlüssel für präventive Maßnahmen wird kontinuierlich an veränderte Anforderungen angepasst. ↗ **S. 130 f.**
	403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	↗ **S. 129 ff.**
	403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	Unfallzahlen ermöglichen Wirksamkeitskontrolle ↗ **S. 131**
GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Transformationsfähigkeit ↗ **S. 126 ff.**
	404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	↗ **S. 126 ff.**
GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance ↗ **S. 134** Vielfalt und Chancengleichheit ↗ **S. 124 ff.**
	405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	Soweit Daten erhoben werden, liegen diese Daten für das Berichtsjahr erst nach Berichtsveröffentlichung vor und werden nachgelagert im „Factsheet Nachhaltigkeit 2022“ der Lufthansa Group für das Berichtsjahr veröffentlicht. Daten des Vorjahres sind im „Factsheet Nachhaltigkeit 2021“ veröffentlicht. Frauenanteil im Aufsichtsrat: **Factsheet Nachhaltigkeit 2021, S. 30** Personalstand nach Berufsgruppen und Geschlecht: **Factsheet Nachhaltigkeit 2021, S. 27**
GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance ↗ **S. 134** Vielfalt und Chancengleichheit ↗ **S. 124 ff.**
GRI 407: Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance ↗ **S. 134** Arbeitgeberattraktivität ↗ **S. 121 ff.** Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement ↗ **S. 141 ff.**
GRI 408: Kinderarbeit 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance ↗ **S. 134** Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement ↗ **S. 141 ff.**

T201 **GRI-INDEX** (Fortsetzung)

GRI Standard	Angaben		Ort Geschäftsbericht inkl. zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung der Lufthansa Group 2022 (wenn nicht anders angegeben)
GRI 409: Zwangs- oder Pflichtarbeit 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Geschäftsethik und Compliance ↗ **S. 134** Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement ↗ **S. 141 ff.**
GRI 413: Lokale Gemeinschaften 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Aktiver Schallschutz ↗ **S. 107 ff.** Sozialbelange ↗ **S. 132 f.**
GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement ↗ **S. 141 ff.**
	414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	Etabliertes Risikomanagement wird erweitert. ↗ **S. 141** Risikomanagementsystem wird im Rahmen des deutschen Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetzes weiterentwickelt. ↗ **S. 142 f.**
GRI 415: Politische Einflussnahme 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Verantwortungsvolles politisches Engagement ↗ **S. 140**
GRI 416: Kundengesundheit und -Sicherheit 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Kundenbelange ↗ **S. 115 ff.**
	416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	Hohe Kundenzufriedenheit ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Lufthansa Group. ↗ **S. 115**
GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016	3-3	Management von wesentlichen Themen	Kundenbelange ↗ **S. 115**
Zusätzliche Informationen außerhalb der GRI Standards	3-3	Management von wesentlichen Themen	Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung ↗ **S. 94 ff.**
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Umweltbelange ↗ **S. 98 f.**
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Aktiver Schallschutz ↗ **S. 107 ff.**
		Leistungsindikator	Anteil der Flugzeuge, die das 10-Dezibel-Kriterium des ICAO-Kapitel 4-Standards erfüllen, ↗ **S. 110**
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Operationelle Stabilität ↗ **S. 116 f.**
		Leistungsindikator	Abflugpünktlichkeit ↗ **S. 117**
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Produkt und Services ↗ **S. 117 ff.**
		Leistungsindikator	Kundenzufriedenheit/Net Promoter Score ↗ **S. 120**
	3-3	Management von wesentlichen Themen	Achtung der Menschenrechte ↗ **S. 137 ff.**

Sustainable Development Goals (SDG) Index

T202 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN	3.3	Arbeitnehmerbelange/Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Corona-Impfstrategie wird fortgeführt: Im Winter 2021/22 hat der Medizinische Dienst an seinen drei Standorten mehr als 9.000 Einzelimpfungen, im Oktober 2022 mehr als 7.000 Einzelimpfungen angeboten. Neben der alljährlichen Influenza-Impfaktion umfasste das Angebot auch Impfungen zur Auffrischung der persönlichen Immunität und zum Schutz vor einer schweren Corona-Erkrankung.	S. 131
	3.4	Arbeitnehmerbelange/Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Psychosoziale Beratung und betriebliches Gesundheitsmanagement unterstützen Führungskräfte und Mitarbeitende.	S. 131
	3.8	Arbeitnehmerbelange/Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	Die Medizinischen Zentren an den Standorten Hamburg, Frankfurt und München bieten in ganzheitlicher Kompetenz arbeits- und flugmedizinische Versorgung, infektions-, tropen- und reisemedizinische Betreuung, Ambulanz- und Notfallversorgung sowie sozialmedizinische Beratung an.	S. 129
			Medizinische Versorgung für Mitarbeitende im Ausland wird verbessert: Im Oktober 2022 konnte das medizinische Versorgungssystem für Mitarbeitende im Auslandseinsatz, insbesondere für Cockpit- und Kabinenpersonal, zukunftsweisend und digital gesichert werden. Es sind nun verbesserte Standards der umfassenden medizinischen Mitarbeiterversorgung gewährleistet. Diese beinhalten beispielsweise eine größere Auswahl an Ärzten im Ausland.	S. 131
			Die Gesamtabteilung des Medizinischen Dienstes einschließlich der Psychosozialen Beratung und des Bereichs Passenger Medical Care ist gemäß dem Qualitätsmanagementsystem DIN ISO 9001:2015 zertifiziert.	S. 129
			Gesundheitsindex als zentrale Kennzahl für die Gesundheit der Mitarbeitenden wird erhoben: Im Berichtsjahr wurde erneut ein Gesundheitsindex als Teil der Mitarbeiterbefragung „involve me!" erhoben. Der Wert lag bei 2,4. Das Ergebnis wird auf einer Skala von 1 (bester Wert) bis 5 (niedrigster Wert) dargestellt. Im Berichtsjahr wurden mit Ausnahme der LSG Group alle wesentlichen Konzerngesellschaften einbezogen.	S. 131
			Unfallzahlen ermöglichen Wirksamkeitskontrolle: 50 % der Mitarbeitenden der Lufthansa Group weltweit beziehungsweise 93 % der in Deutschland beschäftigten Mitarbeitenden wurden erfasst. Dabei fließen alle Ereignisse in diese Kennzahl ein, die eine Ausfallzeit von mindestens einem Kalendertag zur Folge hatten. Bezogen auf 1 Mio. Arbeitsstunden ergeben sich im Berichtsjahr zunächst 6,6 arbeitsbedingte Verletzungen. Durch einen nach Berichtslegung stattfindenden Abgleich der Daten mit der Berufsgenossenschaft ist die für 2022 ermittelte Kennzahl vorläufig. Der Berichtsumfang wurde gegenüber 2021 erweitert und die Erfassung weiterer Gesellschaften wird sukzessive ausgebaut.	S. 131
4 HOCHWERTIGE BILDUNG	4.5	Sozialbelange	Schwerpunkt des Engagements von help alliance ist es, benachteiligten jungen Menschen Zugang zu Bildung zu verschaffen und sie dazu zu befähigen, ein selbstbestimmtes Leben zu führen.	S. 132
			Mädchenhaus in Indien eingeweiht.	S. 133
			help alliance unterstützt Menschen in der Ukraine.	S. 133
			Benachteiligte Menschen erhalten Unterstützung: Im Jahr 2022 verantwortete help alliance 55 Hilfsprojekte in 24 Ländern mit einem Projektvolumen von 3,3 Mio. EUR. 74 % der Mittel gingen in die Bildungsförderung, 20 % in Maßnahmen im Bereich Arbeit und Einkommen und 6 % in Nothilfemaßnahmen. Darüber hinaus haben sich Mitarbeitende der Lufthansa Group an 24 Standorten in lokalen „Volunteering-Communitys" engagiert.	S. 133

T202 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
7 BEZAHLBARE UND SAUBERE ENERGIE	7.2	Umweltbelange/Klimaschutz	Die Lufthansa Group hat sich im letzten Jahrzehnt intensiv mit der Erforschung, Erprobung und Nutzung von Sustainable Aviation Fuel (SAF), also aus erneuerbaren Energien synthetisch hergestelltem Kerosin, befasst. Über gezielte Kooperationen treibt die Lufthansa Group seither Schlüsseltechnologien zur Erzeugung nachhaltiger Flugkraftstoffe voran.	S. 100
			Neue Partnerschaften mit SAF-Herstellern werden rund um die Welt angestoßen und vertieft. Dabei fokussiert sich die Lufthansa Group auf synthetisches Kerosin auf Basis von Reststoffen, holzartiger Biomasse und erneuerbarer elektrischer Energie (Power-to-Liquid – PtL) sowie auf die Erforschung der direkten Nutzung von Sonnenlicht für die Kraftstoffsynthese. So erfolgte im Berichtsjahr eine finanzielle Beteiligung von SWISS an Synhelion, einem Hersteller solarer Kraftstoffe, um die Markteinführung der Technologie zu beschleunigen. Es ist die erste Investition der Lufthansa Group in einen Kraftstoffhersteller. SWISS wird die erste Airline weltweit sein, die solaren Flugkraftstoff nutzt.	S. 102
			Für die Beschaffung von SAF auf dem Spot-Markt wurden per Vorstandsentscheid bis zu 250 Mio. USD bis zum Jahr 2024 freigegeben. Im Berichtsjahr wurden mit Kraftstofflieferanten Absichtserklärungen unterzeichnet, um zwischen 2025 und 2030 bis zu 2,5 Mio. Tonnen nachhaltige Kraftstoffe für die Airlines der Lufthansa Group bereitzustellen, und das Lieferantenportfolio wurde deutlich diversifiziert, sodass Flugzeuge neben Frankfurt und Wien nun auch in Lyon und Bordeaux mit SAF betankt werden können.	S. 102
			Im Berichtsjahr stieg die SAF-Nachfrage durch Privat- und Firmenkunden weiter an. Maßgebliche Treiber waren eine nutzerfreundliche Integration in die Buchungsplattformen im Privatkundenbereich sowie eine Erweiterung des bisherigen Angebots im Geschäftskundenbereich über die Luftfracht hinaus.	S. 102
			Die Lufthansa Group hat einen Prozess entwickelt, der es im Rahmen von Emissionsberichten gemäß dem „Greenhouse Gas Protocol“ gestattet, die Scope 1-Emissionsminderungen als Scope 3-Emissionsminderungen an Kunden weiterzugeben, die bereit sind, den Mehrpreis für SAF zu tragen. Dazu werden Emissionsminderungsnachweise ausgestellt, die von einer unabhängigen Auditor:in testiert werden. Somit kann die Lufthansa Group allen Kunden SAF inklusive der zugehörigen berichtsfähigen Scope 3-Emissionsminderung anbieten.	S. 102
8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTSWACHSTUM	8.2	Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	Die wertorientierte Unternehmenssteuerung ist für die Lufthansa Group ein integraler Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung. Die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten trägt zunehmend zur Sicherung der finanziellen Resilienz bei. Die Finanzstrategie der Lufthansa Group ist auf die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet.	S. 95
			Auswirkungen des Unternehmens auf die nichtfinanziellen Aspekte werden im Konzern-Risikomanagementsystem der Lufthansa Group berücksichtigt.	S. 94
		Arbeitnehmerbelange/ Transformationsfähigkeit	Neue Formate unterstützen den Wiedereinstieg und die Weiterentwicklung der Mitarbeitenden.	S. 127
			Mobilität und Flexibilität sind zentrale Bausteine modernen Arbeitens. Zum 31. Dezember 2022 stand rund 100.000 Mitarbeitenden der Lufthansa Group eine cloudbasierte Software zur Verfügung. Sie bildet neben der Hardware eine wichtige Basis, um mobiles und flexibles Arbeiten zu ermöglichen.	S. 127
			Die Lufthansa Group unterstützt ihre Mitarbeitenden, nachhaltiges Handeln in Bezug auf Umwelt- und Sozialaspekte in ihren Tätigkeitsfeldern zu implementieren. Im Berichtsjahr hat der Bereich Corporate Responsibility in Kooperation mit der Exzellenz-Universität Mannheim hierfür das „SustainABILITY“-Programm für Mitarbeitende entwickelt und durchgeführt. 125 Teilnehmende aus 22 unterschiedlichen Konzerngesellschaften und verschiedenen Führungs- und Mitarbeiterebenen wurden im Rahmen eines Bewerbungsprozesses ausgewählt.	S. 128

T202 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
			Die Ausbildung zum Service Management Professional wird fortgeführt. 2022 schlossen 324 Mitarbeitende das Qualifizierungsprogramm erfolgreich ab. Seit Beginn des Programms haben somit 1.494 Mitarbeitende die Ausbildung zum Service Management Professional erfolgreich absolviert.	↗ S. 128
	8.5	Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität	Einheitliche Leistungs- und Potenzialerhebung ermöglicht Bindung von Talenten.	↗ S. 122
			Wichtige Vergütungsbestandteile und zusätzliche Leistungen werden wieder wirksam.	↗ S. 123
			Der Engagement Index gibt auch Auskunft über die Arbeitgeberattraktivität und wird seit 2015 mittels der jährlichen freiwilligen Mitarbeiterbefragung „involve me!" erhoben. 2022 lag der Wert für den Engagement Index bei 2,4.	↗ S. 123
	8.7	Geschäftsethik und Compliance/Achtung der Menschenrechte	Die Achtung der Menschenrechte ist für die Lufthansa Group wesentlich. Dies spiegelt sich unter anderem in den Arbeitsbedingungen der Konzerngesellschaften, der Gewährleistung der Vereinigungs- und Versammlungsfreiheit, in Regelungen zur Gleichstellung der Geschlechter sowie der selbstverständlichen Inklusion von Minderheiten wider, aber auch in der im Supplier Code of Conduct zum Ausdruck gebrachten Erwartungshaltung, dass auch die in die Wertschöpfungskette einbezogenen Geschäftspartner dieselben Grundsätze einhalten.	↗ S. 137
			Orientierungsrahmen für menschenrechtsbezogene Maßnahmen bildet der deutsche Nationale Aktionsplan Wirtschaft und Menschenrechte (NAP).	↗ S. 137 f.
			Die Lufthansa Group entwickelt Managementansatz zum Umgang mit Human Trafficking.	↗ S. 138
			Führungskräfte und Mitarbeitende werden zielgruppenorientiert sensibilisiert.	↗ S. 138
			Verfahren zur Anzeige von Menschenrechtsverletzungen sind implementiert.	↗ S. 138
			Im Berichtsjahr wurde die nach dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz erforderliche Risikoanalyse des eigenen konzernweiten Geschäftsbereichs konzipiert.	↗ S. 139
	8.8	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement/ Beschaffungspraktiken	Konzerneinkaufsrichtlinie beinhaltet Verpflichtung zu sozialer und ökologischer Verantwortung.	↗ S. 141
			Risikomanagementsystem wird im Rahmen des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes weiterentwickelt: Es wurde eine IT-basierte Anwendung ausgewählt, welche alle im Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz geforderten geschützten Rechtspositionen bezüglich Menschenrechts- und Umweltrisiken berücksichtigt. Diese unterstützt seit 2023 bei der regelmäßig und automatisiert durchzuführenden Risikoanalyse, zum Beispiel durch Länder- und Industriespezifische Risikoeinschätzungen und datenbasierte Auswertungen und Analysen. Auch die Zuweisung und das Nachhalten von vorbeugenden Maßnahmen und Abhilfemaßnahmen gegenüber direkten Lieferanten und die Umsetzung der Sorgfaltspflichten bei mittelbaren Zulieferern wird der Einkauf über dieses System steuern. Ergänzend wurde eine ausgaben-, länder- und warengruppenbasierte Risikoanalyse aller direkten Lieferanten durchgeführt.	↗ S. 142 f.
			Teilnehmerkreis für verpflichtende Schulung zur Einkaufsrichtlinie wird erweitert: Das Training wird Personen der Leitungsebene verpflichtend zugewiesen. 95 % der Personen haben das Training bisher erfolgreich abgeschlossen. Im Berichtsjahr wurde die Erweiterung der Zielgruppe und damit die Verpflichtung der Schulung für Mitarbeitende im Einkauf angestoßen.	↗ S. 143

T202 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
		Arbeitnehmerbelange/ Arbeitgeberattraktivität	Uneingeschränkte Vereinigungsfreiheit ist fest in der Lufthansa Group verankert.	S. 122
			Sozialpartnerschaften sind bei der Lufthansa Group fest etabliert: Zum 31. Dezember 2022 profitierten von den 59.295 Mitarbeitenden der Lufthansa Group in Deutschland 78 % direkt von tariflichen Regelungen. Bei den restlichen 22 % handelt es sich weitestgehend um Führungskräfte und auf gehobenen Positionen außertariflich beschäftigte Mitarbeitende. Viele Regelungen für diese außertariflich angestellten Mitarbeitenden basieren jedoch ebenfalls auf den tariflichen Vertragsgrundlagen. In der Region Europa sind bei Austrian Airlines insgesamt 98 % und bei SWISS insgesamt 89 % der Mitarbeitenden in einem tarifvertraglichen Anstellungsverhältnis.	S. 123 f.
		Arbeitnehmerbelange/Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	siehe SDG 3.3, 3.4 und 3.8	
9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR	9.4	Umweltbelange/Klimaschutz/ Forschung und Innovation	Flottenerneuerung wird kontinuierlich vorangetrieben: Im Jahr 2022 wurden von den Airlines der Lufthansa Group 24 Flugzeuge in Betrieb genommen, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900, Boeing 787-9 und Boeing 777F, die mit modernen Triebwerken ausgestattet sind. Beispielsweise zählt der Flugzeugtyp A320neo zu den weltweit modernsten und umweltfreundlichsten Flugzeugen und ist wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen. Im Gegenzug haben insgesamt 27 ältere Flugzeuge die Konzernflotte verlassen.	S. 102
			Technische Maßnahmen werden für die bestehende Flotte entwickelt: Die von Lufthansa Technik und der BASF Coatings GmbH entwickelte Oberflächenbeschichtung „AeroSHARK“, benannt nach den der Haifischhaut nachempfundenen mikroskopisch kleinen Rippen, mindert den Luftwiderstand von Flugzeugen. Im Jahr 2022 wurde die AeroSHARK-Technologie weiter verbessert und für den Serieneinsatz zugelassen, sodass SWISS im Oktober 2022 den ersten Linienflug mit einer Boeing 777-300ER durchführen konnte, an der eine 950 Quadratmeter große Fläche mit AeroSHARK modifiziert wurde. Der erste Flug einer Boeing 777F von Lufthansa Cargo, die mit rund 800 Quadratmetern AeroSHARK modifiziert war, erfolgte im Februar 2023. Lufthansa Cargo wird alle Maschinen dieser beiden Typen mit AeroSHARK ausstatten lassen, wodurch jährlich etwa 8.400 Tonnen Kraftstoff und rund 26.600 Tonnen CO_2 eingespart werden können.	S. 102
	9.5	Umweltbelange/Klimaschutz/ Forschung und Innovation	Methoden der künstlichen Intelligenz sollen Grundlage für künftige Optimierungsmaßnahmen bei An- und Abflügen bilden: Zusammen mit der Deutschen Flugsicherung führt Lufthansa German Airlines im Rahmen des von der EU geförderten Forschungs- und Entwicklungsprojekts ALBATROSS Flugspurenanalysen durch, die auf Methoden der künstlichen Intelligenz beruhen. 2022 erfolgte die erstmalige Anwendung dieses innovativen Konzepts zunächst für den Frankfurter Luftraum. Die ersten Erkenntnisse weisen Potenziale für „grüneres Fliegen“ auf, sodass die Projektpartner begannen, auf dieser Basis umsetzbare Maßnahmen zu entwickeln.	S. 104
			Effizientere Konzepte für Ab- und Anflug werden implementiert und Digitalisierung der Anflugtechnologien vorangetrieben: Treibstoffeinsparungen in Höhe von rund 90 Tonnen konnte Lufthansa German Airlines im Jahr 2022 durch eine Optimierung der geplanten Flugwege bei An- und Abflügen in München erzielen. Im Berichtsjahr starteten die Lufthansa Group und die Deutsche Flugsicherung ein gemeinsames Projekt mit dem Ziel, die treibstoffsparenden kontinuierlichen Sinkanflugverfahren auf verschiedenen Anflugrouten in Richtung Flughafen Frankfurt verstärkt zu nutzen.	S. 103 f.

T202 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
			Die Lufthansa Group engagiert sich für die Klimaforschung schon seit 1994 in verschiedenen Vorhaben für die Atmosphären- und Klimaforschung. Im Rahmen der europäischen Forschungsinfrastruktur IAGOS (In-service Aircraft for a Global Observing System) hat die Lufthansa Group in enger Zusammenarbeit mit ihren Forschungspartnern vom Karlsruher Institut für Technologie und vom Forschungszentrum Jülich ausgewählte Passagierflugzeuge mit Messinstrumenten ausgestattet, die auf Linienflügen Daten über den Zustand der Atmosphäre sammeln. Rund 300 Organisationen weltweit nutzen die frei zugänglichen Messdaten. Sie helfen Wissenschaftler:innen, neue Erkenntnisse über die Atmosphäre und die Entwicklung des Klimas zu gewinnen und langfristige Veränderungen festzustellen. Im Jahr 2022 haben Expert:innen von Lufthansa German Airlines und Lufthansa Technik gemeinsam mit dem Forschungspartner den dritten Langstreckenjet mit dem „IAGOS-Core-Messsystem“ ausgestattet. 2022 startete das neue Forschungsprojekt „D-KULT“ zur Machbarkeit von klimaoptimierten Flugrouten. Das Projekt wurde gemeinsam mit der Lufthansa Group, dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrttechnik, der Deutschen Flugsicherung, dem Deutschen Wetterdienst, Airbus und weiteren Partnern konzipiert und wird vom Luftfahrtforschungsprogramm des Bundes gefördert. SWISS beteiligt sich an einem bei der EU zur Förderung beantragten Projekt, das sich ab 2023 mit den so genannten Nicht-CO_2-Effekten, zum Beispiel durch Kondensstreifenzirren und deren Reduzierung, befassen soll.	↗ S. 105
	9.4/9.5	Umweltbelange/Aktiver Schallschutz/ Forschung und Innovation	Die Lufthansa Group beteiligt sich seit 2001 aktiv und kontinuierlich an Forschungsprojekten und Maßnahmenpaketen zur Lärmminderung.	↗ S. 107
			Investitionen in moderne und damit leisere Flugzeuge: Die Lufthansa Group modernisiert ihre Flotte kontinuierlich. So sind die im Jahr 2022 neu in Betrieb genommenen Flugzeuge, darunter Maschinen vom Typ Airbus A320neo, A321neo, A350-900, Boeing 787-9 und Boeing 777F, mit modernen Triebwerken ausgestattet und wesentlich leiser als vergleichbare Flugzeugtypen älteren Baujahres.	↗ S. 108
			Für die Bestandsflotte werden lärmreduzierende Technologien eingesetzt.	↗ S. 108
			Gemeinsam mit Systempartnern werden optimierte Flugverfahren und Flugrouten entwickelt.	↗ S. 109
			Die Lufthansa Group steht im Dialog mit Flughafenanrainern und weiteren Interessengruppen.	↗ S. 109
			99,4 % der operativen Konzernflotte erfüllen Fluglärmstandard (10-Dezibel-Kriterium des ICAO-Kapitel 4-Standards).	↗ S. 110
10 WENIGER UNGLEICHHEITEN	10.2	Arbeitnehmerbelange/ Vielfalt und Chancengleichheit	Neue Projekte und Initiativen sollen den Anteil von Frauen mit Führungsverantwortung erhöhen.	↗ S. 125
			Zum 31. Dezember 2022 betrug der Anteil von Frauen auf der ersten Führungsebene 9,4 % und auf der zweiten Führungsebene 15,4 %. Insgesamt belief sich der Frauenanteil im Management der Lufthansa Group zum Jahresende 2022 auf 20,4 %.	↗ S. 126
			Engagement gegen Benachteiligungen, Diskriminierung und Belästigungen wird ausgebaut.	↗ S. 126
			Kinderbetreuungsangebote werden erweitert.	↗ S. 126
			Vielfalt und Chancengleichheit werden gestärkt.	↗ S. 125 f.
			Lufthansa German Airlines setzt mit Sonderlackierungen ein deutliches Zeichen für Offenheit und Diversität. Seit Sommer 2022 hebt ein Airbus A320neo mit der Aufschrift „Lovehansa“ regelmäßig zu internationalen Zielen ab. Zur Fußballweltmeisterschaft 2022 wurde ein weiteres Flugzeug mit der Aufschrift „Diversity wins." lackiert. Die Lackierungen unterstreichen in prominenter Art und Weise die Haltung der Lufthansa Group zum Thema Vielfalt.	↗ S. 125
			Konzernweit arbeiten bereits heute Menschen aus 177 verschiedenen Nationen.	↗ S. 126

T202 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION	12.2	Umweltbelange/Klimaschutz/ Energie- und Treibstoffeffizienz	Treibstoffeffizienz (siehe SDG 13.1)	
	12.4	Umweltbelange/Abfallmanagement	Passagier-Airlines der Lufthansa Group definieren langfristige Basis zur systematischen Reduktion von Bordabfällen und Förderung der Kreislaufwirtschaft.	↗ S. 111
	12.5	Umweltbelange/Abfallmanagement	Passagier-Airlines reduzieren Bordabfälle in allen Kategorien.	↗ S. 111 ff.
			Im Berichtsjahr konnten die Lebensmittelabfälle der Passagier-Airlines der Lufthansa Group auf Kurzstreckenflügen um 46 % im Vergleich zu 2019 reduziert werden. Lufthansa Cargo hat ihr Ziel, am Drehkreuz Frankfurt den Anteil an Abfällen, die zurück in den stofflichen Kreislauf gehen, bis 2025 auf 40 % zu erhöhen, bereits 2022 zu 92,5 % erreicht.	↗ S. 114
	12.6	Verantwortungsvolles Lieferkettenmanagement/ Beschaffungspraktiken	Nachhaltigkeit in der Lieferkette ist fest im Unternehmen verankert.	↗ S. 141
			Die Erwartungen der Lufthansa Group an ihre Lieferanten bezüglich sozialer, ökologischer und ethischer Verantwortung sind in einem Supplier Code of Conduct zusammengefasst, der auf der Internetseite der Lufthansa Group einsehbar ist.	↗ S. 141
	12.8	Kundenbelange/Produkt und Services	Intermodale Angebote bieten nachhaltige alternative Anreiseformen zu und von den Drehkreuzen der Lufthansa Group. Im Berichtsjahr wurden täglich rund 450 intermodale Verbindungen von und zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group angeboten.	↗ S. 119
			Freiwillige CO_2-Ausgleichsangebote erlauben Kund:innen, einen persönlichen Beitrag zu leisten.	↗ S. 119 f.
13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ	13.1	Umweltbelange/Klimaschutz	Emissionsminderungsziele sind Bestandteil der Vorstandsvergütung.	↗ S. 101
			Die Lufthansa Group definiert zusätzlich eigene erweiterte Emissionsminderungsziele: Im Sommer 2022 wurde der CO_2-Reduktionspfad der Lufthansa Group erfolgreich durch die Science Based Targets initiative (SBTi) validiert. Mit ihrer SBTi-Validierung war die Lufthansa Group die erste Airline-Gruppe in Europa mit einem wissenschaftlich fundierten CO_2-Reduktionsziel im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens von 2015. Weltweit gehört sie zu den ersten drei Airlines, deren Reduktionsziele durch die SBTi validiert wurden. Konkret hat sich die Lufthansa Group – gemäß SBTi-Kriterien – dazu verpflichtet, ihre CO_2-Intensität, das heißt ihre CO_2-Emissionen pro transportiertem Tonnenkilometer (Passagier- und Frachttonnenkilometer), von 2019 bis 2030 um 30,6 % zu reduzieren. Dieses Ziel darf ausschließlich durch eine Reduktion des Kraftstoffverbrauchs oder durch die Substitution des fossilen Kraftstoffs durch SAF erreicht werden. Über die Reduktion gemäß der SBTi-Ziele hinaus wird die Lufthansa Group das selbst gesteckte Ziel einer Halbierung der Netto-CO_2-Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 2019 durch freiwillige Kompensation erreichen. Im Jahr 2050 will die Lufthansa Group CO_2-neutral sein.	↗ S. 101
			Die absoluten CO_2-Emissionen aus der Verbrennung von Flugkraftstoff durch Flugzeuge der Lufthansa Group stiegen im Jahr 2022 um 68,6 % auf 23,1 Mio. Tonnen (Vorjahr: 13,7 Mio. Tonnen) aufgrund der gestiegenen Nachfrage und des erweiterten Flugangebots. Der CO_2-Ausstoß pro transportiertem Tonnenkilometer konnte um 3,7 % auf 836,7 Gramm gesenkt werden (Vorjahr: 869,2 Gramm). Der spezifische CO_2-Ausstoß pro Passagierkilometer lag mit 90,0 Gramm um 11,4 % unter dem Niveau des Vorjahres (Vorjahr: 101,6 Gramm). Der Zielerreichungsstand der von der SBTi verifizierten Reduktion der CO_2-Intensität lag im Berichtsjahr 2,2 % unter der des Basisjahres 2019.	↗ S. 107

T202 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
			Die Lufthansa Group will in ihren Heimatmärkten bis 2030 auf CO_2-neutrale Mobilität am Boden umstellen.	S. 106
			Nutzung von Sustainable Aviation Fuels wird ausgebaut (siehe SDG 7.2).	
			Flottenerneuerung wird kontinuierlich vorangetrieben (siehe SDG 9.4).	
			Technische Maßnahmen werden für die bestehende Flotte entwickelt (siehe SDG 9.4).	
			Methoden der künstlichen Intelligenz sollen Grundlage für künftige Optimierungsmaßnahmen bei An- und Abflügen bilden (siehe SDG 9.5).	
			Zahlreiche Projekte zur Treibstoffeinsparung reduzieren CO_2-Emissionen deutlich.	S. 103
			Effizientere Konzepte für Ab- und Anflug werden implementiert und Digitalisierung der Anflugtechnologien vorangetrieben (siehe SDG 9.5).	
			„Ops Sustainability Program“ zur Unterstützung der CO_2-Minderungsziele wurde implementiert.	S. 104
			Kompensationsangebote für Kund:innen werden ausgebaut.	S. 105
			CO_2-Emissionen werden verpflichtend kompensiert (ICAO/CORSIA, EU-ETS, CH-EHS, UK ETS).	S. 104
			Die Lufthansa Group stellt freiwillig eigene Dienstreisen CO_2-neutral. 2022 wurden hierfür 50.651 Tonnen CO_2 über die Klimaschutzorganisation myclimate kompensiert.	S. 105
	13.2	Umweltbelange/Klimaschutz	Einheitlicher europäischer Luftraum soll Emissionen reduzieren.	S. 103
	13.3	Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	Unternehmerische Verantwortung ist fest in der Organisationsstruktur verankert: Das oberste Kontrollgremium im Bereich der nachhaltigen Unternehmensführung ist der Aufsichtsrat. Zum 1. Januar 2023 hat der Aufsichtsrat einen ESG-Ausschuss eingerichtet. Dieser soll den Aufsichtsrat, seine Ausschüsse und den Vorstand rund um die Themen Umwelt (Environment), Soziales (Social) und gute Unternehmensführung (Governance) beraten, die für eine wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung der Gesellschaft von wesentlicher Bedeutung sind.	S. 96 f.
			Die ESG-Strategie wird jährlich überprüft und im Rahmen von sogenannten Strategic Roadmap Discussions mit dem Vorstand besprochen. Im Berichtsjahr standen der CO_2-Mitigationspfad und unterstützende Maßnahmen im Vordergrund.	S. 96
			Externe Bewertungen: Nachhaltigkeitsmanagement der Lufthansa Group wird positiv und über dem Branchendurchschnitt bewertet.	S. 97
		Umweltbelange/Klimaschutz	Zur inhaltlichen Vertiefung umweltrelevanter Nachhaltigkeitsaspekte fand im Berichtsjahr eine sogenannte „Strategic Roadmap Discussion“ (SRD) statt, einem etablierten Format, innerhalb dessen relevante strategische Themen mit dem Vorstand der Lufthansa Group diskutiert werden. Inhaltlicher Fokus lag auf den Handlungsfeldern „Niedrige Emissionen im Flugbetrieb“ sowie „Kreislaufwirtschaft und Abfall an Bord“. Diese inhaltliche Vorstellung erfolgte auch im obersten Führungskreis der Lufthansa Group, dem Group Leadership Team (GLT).	S. 98
			Im Berichtsjahr wurde zudem die Kommunikationskampagne „Make change fly“ konzipiert und im Mai 2022 gestartet. Ziel dieser Kampagne ist es, die Nachhaltigkeitsaktivitäten der Lufthansa Group weltweit kommunikativ anhand unterschiedlicher Motive mit plakativen Beispielen zu begleiten und die Nachhaltigkeitsmaßnahmen der Lufthansa Group darzustellen.	S. 98
	13.1 – 13.3	Umweltbelange/Klimaschutz	Klimaschutzziele der Luftfahrtbranche werden von der Lufthansa Group unterstützt.	S. 101
			Intermodale Transportangebote zu den Drehkreuzen der Lufthansa Group werden ausgebaut.	S. 103
		EU-Taxonomie	Bericht über die Anwendbarkeit der EU-Taxonomieverordnung (EU) 2020/852	S. 143 ff.

T202 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
16 FRIEDEN, GERECHTIGKEIT UND STARKE INSTITUTIONEN	16.5	Geschäftsethik und Compliance/ Compliance Management und Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Code of Conduct gibt Rahmen für integres und verantwortungsbewusstes Handeln vor.	S. 134
			Bekämpfung von Korruption und Bestechung ist integraler Bestandteil des Compliance Management Systems. Das Compliance Management System basiert, dem Prüfstandard des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IDW PS 980) folgend, auf den Säulen Compliance Kultur, Compliance Ziele, Identifizierung von Compliance Risiken, Compliance Programm, Compliance Organisation, Compliance Kommunikation und Compliance Überwachung.	S. 134
			Webbasierte Compliance Trainings schaffen Bewusstsein für Risiken.	S. 135
			2022 absolvierten insgesamt 30.935 Mitarbeitende in 157 Konzerngesellschaften webbasierte Compliance Trainings. Dies entspricht einer Teilnahmequote von 94,7 %. Darüber hinaus wurden 34 Präsenztrainings mit insgesamt 2.126 Teilnehmenden angeboten.	S. 137
			Neues Risikobewertungskonzept ermöglicht neben Identifizierung der Compliance Risiken auch Überwachung der Maßnahmenimplementierung.	S. 136 f.
	16.10	Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	Für das Geschäftsjahr 2022 veröffentlicht die Deutsche Lufthansa AG eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c in Verbindung mit §§ 289b bis 289e HGB.	S. 94
			Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden im Berichtsjahr nach § 289c (3) HGB vom Management zustimmend zur Kenntnis genommen und bildeten die Grundlage für die Auswahl der zu berichtenden Aspekte und Sachverhalte in der vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.	S. 95
			Die Lufthansa Group berichtet verpflichtend nach der EU-Taxonomieverordnung sowie freiwillig nach TCFD, SASB und unter Bezugnahme auf die GRI Standards.	S. 94
		Geschäftsethik und Compliance/ Compliance Management und Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Hinweisgeberkanäle ermöglichen die Abgabe von Hinweisen auf Compliance-Verstöße.	S. 135 f.
			Insgesamt 46 Hinweise erhielt die Lufthansa Group im Berichtsjahr über die verschiedenen Kanäle. Davon waren 20 Hinweise Compliance-relevant. Sechs Hinweise wurden im Rahmen des geschilderten Verfahrens detailliert untersucht.	S. 137
		Geschäftsethik und Compliance/ Verantwortungsvolles politisches Engagement	Bei ihrem politischen Engagement legt die Lufthansa Group Wert auf Transparenz. So ist das Unternehmen seit 2008 im Transparenzregister der EU unter der Nummer 0714344663-32 aufgeführt. Zudem ist das Unternehmen seit Februar 2022 im Lobbyregister des Deutschen Bundestages unter der Registrierung Deutscher Bundestag R001474 aufgeführt. Mit dem an politische Entscheidungsträger:innen gerichteten und der Allgemeinheit zugänglichen „Politikbrief“ und der „Lufthansa Group Airmail Politik“ veröffentlicht die Lufthansa Group regelmäßig ihre Position zu aktuellen politischen Fragestellungen und anstehenden Entscheidungen. Im Berichtsjahr erschienen sechs Ausgaben des „Politikbriefs“, die auch auf der Internetseite der Lufthansa Group abrufbar sind.	S. 140
		Kundenbelange/Datenschutz und -sicherheit	Die Lufthansa Group verfügt in den Konzerngesellschaften über ein Datenschutz-Managementsystem entsprechend den Anforderungen des europaweit einheitlichen Datenschutzes (EU-DSGVO). Der Konzern hat eine Datenschutzorganisation etabliert, die sich dezidiert um die Erfüllung der Rechte Betroffener und die Pflichten der Verantwortlichen kümmert. Hierzu wurden intern und extern gut erreichbare Anlaufstellen geschaffen und Prozesse etabliert, um beispielsweise Auskunftsersuche von Betroffenen fristgerecht erfüllen zu können. Aktuelle Informationen über die Verarbeitung personenbezogener Daten werden zudem über die Internetauftritte der Gesellschaften zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus werden Cyber-Risiken, deren Bedeutung aufgrund der zunehmenden Digitalisierung von Geschäftsprozessen gestiegen ist, umfassend vorgebeugt.	S. 115

T202 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (SDG) (Fortsetzung)

SDG	Unterziel	Aspekt/Sachverhalt	Beitrag der Lufthansa Group zur Erreichung der globalen SDGs zur Agenda 2030 der Vereinten Nationen	Seite
17 PARTNERSCHAFTEN ZUR ERREICHUNG DER ZIELE	17.16	Über diese zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	Bereits seit 2002 bekennt sich die Lufthansa Group zu den Prinzipien des UN Global Compact für eine nachhaltige und verantwortungsvolle Unternehmensführung. Darüber hinaus unterstützt es die 2015 von den Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen verabschiedeten Sustainable Development Goals (SDGs) der Agenda 2030.	↗ S. 94 f.
		Umweltbelange	Die Lufthansa Group bringt sich aktiv in relevanten nationalen und internationalen Wirtschafts- und Industrieverbänden sowie deren Umwelt- und Nachhaltigkeitsgruppen ein. Hierzu zählen unter anderem die aktiven Mitgliedschaften bei der International Air Transport Association (IATA), Airlines for Europe (A4E), dem Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL), dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), dem Deutschen Aktieninstitut (DAI) sowie bei econsense, dem Forum für Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft e. V., dem die Lufthansa Group 2004, dem offiziellen Gründungsjahr des Vereins, beigetreten ist. Die Mitarbeit erfolgt zum Beispiel bei A4E in Form eines 14-tägigen Jour fixe, in dem unter anderem Positionspapiere zu umweltrelevanten Themen verfasst werden sowie Konsultationen zu Gesetzgebungsvorlagen aktiv mit begleitet werden. Über die Verbände steht die Lufthansa Group auch im direkten Austausch mit den nationalen Ministerien und EU-Gremien.	↗ S. 98
			SWISS trat im Berichtsjahr dem schweizerischen Wirtschaftsdachverband swisscleantech bei. Dieser setzt sich als „Wirtschaftsdachverband der klimatauglichen Wirtschaft“ für eine ambitionierte Energie- und Klimapolitik ein, bietet seinen Mitgliedern Zugang zu Wissen, Best Practices sowie Entscheidungsträgern und fördert den Austausch zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Politik.	↗ S. 98
			Weitere Partnerschaften und Kooperationen (siehe SDG 9.4, 9.5 und 13.1 – 13.3)	

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln

Wir haben die nichtfinanzielle Erklärung der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, (im Folgenden die „Gesellschaft"), die mit der nichtfinanziellen Erklärung der Lufthansa Group zusammengefasst ist, zusätzlich bestehend aus dem durch Verweisung als Bestandteil qualifizierten Abschnitt „Grundlagen des Konzerns" des Lageberichts der Gesellschaft und des Konzernlageberichts für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022 (im Folgenden der „nichtfinanzielle Bericht") einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Sonstige Verweise auf Angaben außerhalb des nichtfinanziellen Berichts waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter
Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des nichtfinanziellen Berichts in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomie-Verordnung") und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „Anwendbarkeit der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852" des nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomie-Verordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines nichtfinanziellen Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation des nichtfinanziellen Berichts) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomie-Verordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomie-Verordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „Anwendbarkeit der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852" des nichtfinanziellen Berichts niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers
Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über den nichtfinanziellen Bericht abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information", herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der

Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomie-Verordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Anwendbarkeit der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852“ des nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist. Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren sonstige Verweise auf Angaben außerhalb des nichtfinanziellen Berichts.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u. a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern.
- Befragung von Mitarbeitern hinsichtlich der Auswahl der Themen für den nichtfinanziellen Bericht, der Risikoeinschätzung und der Konzepte der Gesellschaft und des Konzerns für die als wesentlich identifizierten Themen.
- Befragung von Mitarbeitern, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung sowie der Erstellung des nichtfinanziellen Berichts betraut sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung der Angaben im nichtfinanziellen Bericht relevant sind.
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im nichtfinanziellen Bericht.
- Einsichtnahme in die relevante Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung der Daten aus den relevanten Bereichen im Berichtszeitraum,
- analytische Beurteilung von Angaben im nichtfinanziellen Bericht auf Ebene der Gesellschaft und des Konzerns.
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen bzw. taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivtäten sowie der entsprechenden Angaben im nichtfinanziellen Bericht.
- Beurteilung der Darstellung der Angaben im nichtfinanziellen Bericht.

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomie-Verordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der nichtfinanzielle Bericht der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft und der Deutschen Lufthansa Group für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomie-Verordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „Anwendbarkeit der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852“ des nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu den sonstigen Verweisen auf Angaben außerhalb des nichtfinanziellen Berichts ab.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Auftragsbedingungen und Haftung

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, unsere Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 (www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen). Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Vermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

München, 1. März 2023

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Nicole Richter
Wirtschaftsprüferin

Yvonne Meyer
Wirtschaftsprüferin

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
über die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG

An die Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft

Prüfungsurteil

Wir haben den Vergütungsbericht der Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, Köln, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 daraufhin formell geprüft, ob die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG im Vergütungsbericht gemacht wurden. In Einklang mit § 162 Abs. 3 AktG haben wir den Vergütungsbericht nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung sind im beigefügten Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht worden. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf den Inhalt des Vergütungsberichts.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung des Vergütungsberichts in Übereinstimmung mit § 162 Abs. 3 AktG unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Die Prüfung des Vergütungsberichts nach § 162 Abs. 3 AktG (IDW PS 870) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach dieser Vorschrift und diesem Standard ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers“ unseres Vermerks weitergehend beschrieben. Wir haben als Wirtschaftsprüferpraxis die Anforderungen des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet. Die Berufspflichten gemäß der Wirtschaftsprüferordnung und der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer/vereidigte Buchprüfer einschließlich der Anforderungen an die Unabhängigkeit haben wir eingehalten.

Verantwortung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der Vorstand und der Aufsichtsrat sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Ferner sind sie verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob im Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG gemacht worden sind, und hierüber ein Prüfungsurteil in einem Vermerk abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung so geplant und durchgeführt, dass wir durch einen Vergleich der im Vergütungsbericht gemachten Angaben mit den in § 162 Abs. 1 und 2 AktG geforderten Angaben die formelle Vollständigkeit des Vergütungsberichts feststellen können. In Einklang mit § 162 Abs. 3 AktG haben wir die inhaltliche Richtigkeit der Angaben, die inhaltliche Vollständigkeit der einzelnen Angaben oder die angemessene Darstellung des Vergütungsberichts nicht geprüft.

Umgang mit etwaigen irreführenden Darstellungen

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, den Vergütungsbericht unter Berücksichtigung der Kenntnisse aus der Abschlussprüfung zu lesen und dabei für Anzeichen aufmerksam zu bleiben, ob der Vergütungsbericht irreführende Darstellungen in Bezug auf die inhaltliche Richtigkeit der Angaben, die inhaltliche Vollständigkeit der einzelnen Angaben oder die angemessene Darstellung des Vergütungsberichts enthält.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine solche irreführende Darstellung vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Eschborn/Frankfurt am Main, 1. März 2023

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Jörg Bösser
Wirtschaftsprüfer

Siegfried Keller
Wirtschaftsprüfer

Zehn-Jahres-Übersicht

XLS

T203 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT

		2022	2021[8]	2020	2019	2018[7]	2017[6]	2016	2015	2014[5]	2013[4]
Gewinn- und Verlustrechnung Lufthansa Konzern											
Umsatz	Mio. €	32.770	16.811	13.589	36.424	35.542	35.579	31.660	32.056	30.011	30.027
Ergebnis											
Adjusted EBITDA	Mio. €	3.786	593	-2.890	4.718	5.016	5.009	3.338			
Adjusted EBIT (ab 2014); Operatives Ergebnis (bis 2013)	Mio. €	1.509	-1.666	-5.451	2.026	2.836	2.969	1.752	1.817	1.171	699
Adjusted EBIT-Marge (ab 2014); Operative Marge (bis 2013)	%	4,6	-9,9	-40,1	5,6	8,0	8,3	5,5	5,7	3,9	2,3
EBIT	Mio. €	1.231	-2.316	-7.353	1.857	2.974	3.297	2.275	1.676	1.000	936
Ergebnis vor Ertragsteuern	Mio. €	1.050	-2.606	-8.631	1.860	2.784	3.158	2.248	2.026	180	546
Ertragsteuern	Mio. €	-246	413	1.865	-615	-588	-784	-445	-304	-105	-220
Auf Aktionäre der Lufthansa AG entfallendes Konzernergebnis	Mio. €	791	-2.191	-6.725	1.213	2.163	2.340	1.776	1.698	55	313
Wesentliche Aufwandspositionen											
Personalaufwand	Mio. €	8.108	6.328	6.436	9.121	8.811	8.172	7.354	8.075	7.335	7.356
Gebühren	Mio. €	3.730	2.155	1.796	4.523	4.457	6.357	5.736	5.651	5.265	5.167
Treibstoff	Mio. €	7.601	2.409	1.875	6.715	6.087	5.232	4.885	5.784	6.751	7.115
Abschreibungen	Mio. €	2.478	2.351	4.389	2.776	2.205	2.383	1.769	1.715	1.528	1.767
Zinssaldo	Mio. €	-419	-441	-334	-315	-144	-195	-218	-170	-256	-346
Bilanz Lufthansa Konzern											
Vermögensstruktur											
Langfristiges Vermögen	Mio. €	28.080	29.063	29.444	31.374	27.559	24.749	24.504	23.526	22.227	19.419
Kurzfristiges Vermögen	Mio. €	15.255	13.475	10.040	11.285	10.654	11.029	10.193	8.936	8.247	9.689
davon flüssige Mittel	Mio. €	8.301	7.666	5.460	3.385	3.235	3.948	3.937	3.093	2.738	4.698
Kapitalstruktur											
Eigenkapital	Mio. €	8.474	4.490	1.387	10.256	9.573	9.110	7.149	5.845	4.031	6.108
davon Gezeichnetes Kapital	Mio. €	3.060	3.060	1.530	1.224	1.217	1.206	1.200	1.189	1.185	1.180
davon Rücklagen	Mio. €	4.554	3.581	6.542	7.710	6.083	5.461	4.084	2.881	2.728	4.563
Fremdkapital	Mio. €	34.861	38.048	38.097	32.403	28.640	26.668	27.548	26.617	26.443	23.000
davon Pensionsrückstellungen	Mio. €	2.069	6.676	9.531	6.659	5.865	5.116	8.364	6.626	7.231	4.718
davon Finanzschulden	Mio. €	15.151	16.670	15.368	10.030	6.685	6.814	6.575	6.370	5.958	6.337
Bilanzsumme	Mio. €	43.335	42.538	39.484	42.659	38.213	35.778	34.697	32.462	30.474	29.108

T203 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT (Fortsetzung)

		2022	2021[8]	2020	2019	2018[7]	2017[6]	2016	2015	2014[5]	2013[4]
Sonstige Finanzdaten Lufthansa Konzern											
Investitionen	Mio. €	2.425	1.356	1.312	3.666	3.805	3.529	2.231	2.568	2.773	2.499
davon Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	Mio. €	2.365	1.318	1.249	3.486	3.709	3.338	2.160	2.454	2.699	2.444
davon Finanzanlagen	Mio. €	60	38	63	180	96	191	71	114	74	55
Operativer Cashflow	Mio. €	5.168	399	-2.328	4.030	4.109	5.368	3.246	3.393	1.977	3.290
(Adjusted) Free Cashflow[1]	Mio. €	2.526	-1.049	-3.669	203	288	2.117	1.138	834	-297	1.307
Kreditverschuldung											
Brutto	Mio. €	15.172	16.689	15.382	10.047	6.724	6.832	6.638	6.440	6.156	6.393
Netto	Mio. €	6.871	9.023	9.922	6.662	3.489	2.884	2.701	3.347	3.418	1.695
Lufthansa Aktie											
Aktienkurs[2]	€	7,77	6,18	7,72	11,71	14,06	21,92	8,76	10,39	9,87	11,0
Ausschüttungssumme vorgeschlagen/ausgezahlt	Mio. €	–	–	–	–	380	377	234	232	–	207
Dividende vorgeschlagen/ausgezahlt	€	–	–	–	–	0,80	0,80	0,50	0,50	–	0,45
Wirtschaftliche Kennzahlen Lufthansa Konzern											
Umsatzrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Umsatz)	%	3,2	-15,5	-63,5	5,1	7,8	8,9	7,1	6,3	0,6	1,8
Gesamtkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern plus Zinsen auf Fremdkapital/Bilanzsumme)	%	3,5	-5,1	-20,8	5,3	7,8	9,9	7,3	7,3	2,0	3,6
Eigenkapitalrendite (Ergebnis nach Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	9,5	-48,8	-487,8	12,1	22,9	26,1	25,2	29,5	1,9	5,3
Eigenkapitalrendite (Ergebnis vor Ertragsteuern/Eigenkapital)	%	12,4	-58,0	-622,3	18,1	29,1	34,7	31,4	34,7	4,5	8,9
Eigenkapitalquote (Eigenkapital/Bilanzsumme)	%	19,6	10,6	3,5	24,0	25,1	25,5	20,6	18,0	13,2	21,0
Gearing (Nettokreditverschuldung plus bilanzierte Pensionsverpflichtungen/Eigenkapital)	%	105,5	349,6	1.402,5	129,9	97,7	87,8	154,8	170,6	264,2	105
Verschuldungsgrad (Nettokreditverschuldung/Bilanzsumme)	%	15,9	21,2	25,1	15,6	9,1	8,1	7,8	10,3	11,2	5,8
Innenfinanzierung (Cashflow/Investitionen)	%	213,1	29,4	-177,4	109,9	108	152,1	145,5	132,1	71,3	131,7
Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA (ab 2017); Dynamische Tilgungsquote (bis 2016)	%	2,3	25,8	–	2,8	1,8	1,5	28,7	30,7	20,8	37
Umsatzeffektivität (Cashflow/Umsatz)	%	15,8	2,4	-17,1	11,1	11,6	15,1	10,3	10,6	6,6	11
Adjusted ROCE (Adjusted EBIT plus Zinserträge auf Liquidität minus 25 % Steuern)/Durchschnittlich eingesetztes Kapital[3]	%	7,3	-7,4	-16,7	6,6	10,6	11,9	7,0	8,3	5,4	
Net Working Capital (kurzfristige Vermögenswerte minus kurzfristiges Fremdkapital)	Mrd. €	-2,5	-1,2	-4,6	-4,7	-5,6	1,6	-0,8	-3,5	-2,7	-1,3
Anlagevermögensintensität (Anlagevermögen/Gesamtvermögen)	%	64,8	68,3	74,6	73,5	72,1	69,2	70,6	72,5	72,9	66,7
Abschreibungsquote Flugzeuge/Reservetriebwerke (kumulierte Abschreibung/kumulierte Anschaffungskosten)	%	60,1	58,8	55,9	50,7	51,7	52,5	49,7	51,6	51,4	52,6

T203 ZEHN-JAHRES-ÜBERSICHT (Fortsetzung)

		2022	2021[8]	2020	2019	2018[7]	2017[6]	2016	2015	2014[5]	2013[4]
Personalkennziffern											
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	Anzahl	106.889	107.643	125.207	137.784	134.330	128.856	123.287	119.559	118.973	117.414
Umsatz/Mitarbeiter	€	306.580	156.174	108.532	264.356	264.587	276.114	256.799	268.119	252.251	255.736
Personalaufwand/Umsatz	%	24,7	37,6	47,4	25,0	24,8	23,0	23,2	25,2	24,4	24,5
Leistungsdaten Lufthansa Konzern											
Fluggäste	Mio.	101.774	46,9	36,4	145,3	141,9	129,3	109,7	107,7	106	104,6
Angebotene Sitzkilometer	Mio.	259.381	145.139	109.828	358.803	349.391	322.875	286.555	273.975	268.104	262.682
Verkaufte Sitzkilometer	Mio.	207.035	89.397	69.462	296.217	284.639	261.149	226.639	220.396	214.643	209.649
Sitzladefaktor	%	79,8	61,6	63,2	82,6	81,5	80,9	79,1	80,4	80,1	79,8
Angebotene Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	14.194	11.867	10.560	17.379	16.349	15.754	15.117	14.971	14.659	14.893
Verkaufte Fracht-Tonnenkilometer	Mio.	8.562	8.477	7.373	10.664	10.896	10.819	10.071	9.930	10.249	10.285
Fracht-Nutzladefaktor	%	60,3	71,4	69,8	61,4	66,6	68,7	66,6	66,3	69,9	69,1
Flüge	Anzahl	826.379	460.029	390.263	1.187.728	1.163.565	1.128.745	1.021.919	1.003.660	1.001.961	1.028.260
Verkehrsflugzeuge	Anzahl	710	713	757	763	763	728	617	600	615	622

[1] Ab 2018 Adjusted Free Cashflow (Free Cashflow bereinigt um den IFRS 16-Effekt).
[2] Vorjahreszahlen bereinigt um die Effekte aus der Ausgabe neuer Aktien im Rahmen der Kapitalerhöhung im September 2021.
[3] Ermittlung bis 2020: Adjusted ROCE (Adjusted EBIT plus Zinserträge auf Liquidität minus 25 % Steuern)/durchschnittlich eingesetztes Kapital.
[4] Die Werte für das Geschäftsjahr 2013 wurden aufgrund von IFRS 11 rückwirkend angepasst.
[5] Die Werte für das Geschäftsjahr 2014 wurden entsprechend der neuen Ausweissystematik rückwirkend angepasst.
[6] Die Werte für das Geschäftsjahr 2017 wurden aufgrund des Restatements der Aktivierung von Triebwerkswartungsereignissen und IFRS 9 rückwirkend angepasst.
[7] Die Werte für das Geschäftsjahr 2018 wurden aufgrund des Restatements für Kompensationszahlungen für Flugausfälle und -verspätungen angepasst.
[8] Die Werte für das Geschäftsjahr 2021 wurden aufgrund von Änderung der Kennzahlendefinition rückwirkend angepasst.

Glossar

Begriffe aus dem Luftverkehr

Durchschnittserlöse/Yields Die durchschnittlich pro Leistungseinheit erzielten Verkehrserlöse. Sie beziehen sich auf verkaufte Sitz-/Passagier- oder Tonnenkilometer, können aber auch für reine Mengeneinheiten – etwa pro Passagier oder Kilometer – ermittelt werden.

Hub/Drehkreuz In der Luftfahrt ist ein Hub ein zentraler Verkehrsknotenpunkt beziehungsweise der „Umsteigeflughafen" einer Fluggesellschaft. Fluggäste sowie Güter werden zunächst von ihrem Abflugort zu einem „Heimatflughafen" der Airline (dem Hub) transportiert, um von dort mit Passagieren und Gütern aus anderen Abflugorten – aber mit dem gleichen Ziel – zu ihrem Zielort zu fliegen.

IATA International Air Transport Association – Internationaler Dachverband der Luftverkehrsgesellschaften.

Low-Cost-Carrier Low-Cost-Carrier sind Fluggesellschaften mit überwiegend niedrigen Ticketpreisen, jedoch mit reduziertem beziehungsweise zusätzlich kostenpflichtigem Service an Bord und Boden. Die Abflüge erfolgen meist von Sekundarflughafen, dementsprechend außerhalb der Ballungszentren (zum Beispiel Hahn im Hunsrück).

MRO Abkürzung (Maintenance, Repair and Overhaul) für die Wartung, Reparatur und Überholung von Flugzeugen.

Network Airlines Diese Fluggesellschaften bieten im Unterschied zu den Low-Cost-Carriern ein ausgedehntes, meist weltweites Streckennetz über ein oder mehrere Drehkreuze (Hubs) mit aufeinander abgestimmten Anschlussflügen an.

Sitzkilometer/Tonnenkilometer Leistungseinheit im Luftverkehr. Ein angebotener Sitz-/Passagierkilometer (ASK) bedeutet: Ein Sitzplatz wird für einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Sitz-/Passagierkilometer (RPK) bedeutet: Ein Passagier wird einen Kilometer weit befördert. Ein angebotener Tonnenkilometer (TKO) bedeutet: Die angebotene Kapazität im Umfang von einer Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer angeboten; ein verkaufter Tonnenkilometer (RKT) bedeutet: Eine transportierte Tonne Ladung (Fracht, Passagiere oder beides) wird einen Kilometer weit befördert.

Sitzladefaktor/Nutzladefaktor Auslastung der Kapazitäten in Prozent. Der Nutzladefaktor bezeichnet das Verhältnis der verkauften zur angebotenen Leistung. Der Sitzladefaktor (SLF) gilt für die Passagierbeförderung, der Nutzladefaktor (NLF) für den Frachttransport oder die Gesamtleistung.

Stückkosten/Stückerlöse Kennzahl im Luftverkehr. Bei den Stückkosten (CASK) handelt es sich um die operativen Aufwendungen dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer. Bei den Stückerlösen (RASK) handelt es sich um die Erlöse dividiert durch die angebotenen Sitzkilometer.

Finanzbegriffe

Adjusted EBIT Führende Gewinngröße für die Unternehmensprognose. Es handelt sich hierbei um das EBIT (Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern) bereinigt um einmalige, nicht operative Einflüsse.

Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA Kennzahl zur Beurteilung der Schuldentragfähigkeit des Konzerns. Sie berücksichtigt mit dem Adjusted Net Debt neben der klassischen Nettokreditverschuldung auch die Pensionsrückstellungen.

Call-Option Kaufoption, mit der man das Recht erwirbt, einen bestimmten Bezugswert innerhalb eines festgelegten Zeitraums zum vereinbarten Preis zu erwerben.

Cashflow Kennzahl zur Beurteilung der Finanz- und Ertragskraft eines Unternehmens. Der Cashflow wird ermittelt aus dem Zufluss und Abfluss von Zahlungsmitteln und Zahlungsmittel-Äquivalenten aus der laufenden Geschäftstätigkeit.

Compliance Compliance soll das rechtmäßige Verhalten eines Unternehmens, seiner Leitungsorgane und Mitarbeiter im Hinblick auf die Einhaltung relevanter gesetzlicher Ge- und Verbote sicherstellen.

Dividendenrendite Kennzahl für die Beurteilung der Rentabilität einer Aktienanlage. Sie wird ermittelt, indem man die Dividende durch den Aktienschlusskurs des Berichtsjahres dividiert und mit 100 multipliziert.

EBIT Finanzkennzahl. Sie umfasst das Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern. Sie errechnet sich aus den operativen Gesamterlösen abzüglich der operativen Aufwendungen zuzüglich des Beteiligungsergebnisses.

EBITDA Finanzkennzahl. Sie wird ermittelt aus dem Ergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern und Abschreibungen. Der Begriff Abschreibungen umfasst hier sowohl die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen als auch auf lang- und kurzfristige Finanzvermögenswerte. Weiterhin sind die außerordentlichen Abschreibungen der nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen und der zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerte enthalten.

Eigenkapitalquote Finanzkennzahl. Sie gibt den Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital (Bilanzsumme) an.

Equity-Bewertung Bilanzierungsmethode von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Joint Ventures. Danach werden diese von der bilanzierenden Gesellschaft entsprechend ihrem Anteil am Reinvermögen (Equity) der Beteiligung bewertet.

Free Cashflow Finanzkennzahl. Sie zeigt die in der Berichtsperiode nach Abzug der für Investitionstätigkeit eingesetzten Nettozahlungsmittel verbliebenen Zahlungsmittel aus dem operativen Cashflow.

Jet Fuel Crack Preisdifferenz zwischen Rohöl und Kerosin.

Konsolidierungskreis Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Latente Steuern Posten zur Darstellung steuerlicher Bewertungsunterschiede. Latente Steuern bildet man bei zeitlich begrenzten Differenzen zwischen Konzernbilanz und Steuerbilanz, um den Steueraufwand entsprechend dem Konzernergebnis auszuweisen.

Nettokreditverschuldung/Nettoliquidität Finanzkennzahl. Sie zeigt die langfristigen Finanzschulden abzüglich der flüssigen Mittel und der Wertpapiere des Umlaufvermögens.

Rating Eine auf den internationalen Finanzmärkten standardisierte Kennziffer zur Bewertung und Einstufung der Bonität eines Unternehmens. Ein Rating kann Ruckschlüsse darauf zulassen, ob ein Emittent in der Lage ist, seine in den Emissionsbedingungen getätigten Verpflichtungen in vollem Umfang zu erfüllen.

Return On Capital Employed – ROCE Steuerungsgröße zur Wertschaffung. Das um Zinserträge auf Liquidität erhöhte und um 25 Prozent Steuern verminderte EBIT wird dabei durch das durchschnittlich eingesetzte Kapital dividiert. Der dadurch errechnete Wert gibt die relative Verzinsung des eingesetzten Kapitals wieder.

Streubesitz/Free Float Anteil von Aktien eines Unternehmens, der von einer Vielzahl von Aktionären gehalten wird und ohne Beschränkungen an der Börse gehandelt werden kann.

Total Shareholder Return Finanzkennzahl. Sie zeigt die Rendite, die der Anleger aus der Steigerung des Börsenwerts beziehungsweise Aktienkurses plus der Dividendenzahlung erwirtschaftet. Den Total Shareholder Return ermittelt man aus: Schlusskurs des Berichtsjahres plus ausgezahlter Dividende aus dem Vorjahr, multipliziert mit 100, dividiert durch den Schlusskurs des Vorjahres.

Trade Working Capital Finanzkennzahl. Zur Beurteilung der Liquidität eines Unternehmens wird die Differenz zwischen kurzfristigen Vermögenswerten und kurzfristigen Schulden ermittelt.

Umsatzrendite Finanzkennzahl. Sie gibt das Verhältnis von Ergebnis vor Ertragsteuern/Konzernergebnis zu Umsatzerlösen an.

Verkehrserlöse Erlöse aus dem reinen Flugbetrieb. Dazu zählen Umsätze, die im Passagier- und Frachttransport und mit damit zusammenhängenden Nebenleistungen erzielt wurden.

Vinkulierte Namensaktien Namensaktien, die nur mit Zustimmung der Gesellschaft übertragen werden dürfen.

Weighted Average Cost of Capital – WACC Durchschnittliche Verzinsung des Kapitals. Die Kapitalverzinsung wird mit einem gewichteten Durchschnitt der Fremd- und Eigenkapitalkosten errechnet.

Wertberichtigung Außerplanmäßige Abschreibung von Vermögenswerten. Eine Wertberichtigung wird notwendig, wenn der „erzielbare Betrag“ – der höhere der beiden Werte Nettoveräußerungspreis oder Nutzungswert – unter den Buchwert gesunken ist. Planmäßige Abschreibungen stellen dagegen die systematische Verteilung des Abschreibungsvolumens eines Vermögenswerts über dessen Nutzungsdauer dar.

Wet-Lease Anmietung eines Flugzeugs von einer anderen Fluggesellschaft einschließlich dessen Cockpit- und Kabinencrew sowie Wartung und Versicherung.

Grafik- und Tabellenverzeichnis

Grafiken

Bericht des Aufsichtsrats
G01 Ausschüsse des Aufsichtsrats 10

Lufthansa Aktie
G02 Kursverlauf der Lufthansa Aktie 12
G03 Analystenempfehlungen 13
G04 Aktionärsstruktur nach Nationalitäten 13

Grundlagen des Konzerns
G05 Struktur Lufthansa Group 16
G06 Leitbild der Lufthansa Group 18
G07 Finanzstrategie 22
G08 Anzahl der Mitarbeitenden 30
G09 Mitarbeitende nach Geschäftsfeldern 30
G10 Mitarbeitende nach Regionen 30

Wirtschaftsbericht
G11 Preisentwicklung Brent und Kerosin 35
G12 Anteil der Geschäftsfelder am Konzernaußenumsatz 41
G13 Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge 42
G14 Primär-, Sekundär- und Finanzinvestitionen 44
G15 Adjusted Free Cashflow 45
G16 Cashflow und Investitionen 45
G17 Fälligkeitenprofil der Finanzverbindlichkeiten 46
G18 Bilanzstruktur 48

Geschäftsfelder
G19 Passagier-Airlines: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge 55
G20 Logistik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge 66
G21 Technik: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge 69
G22 Catering: Entwicklung Umsatz, Adjusted EBIT und Adjusted EBIT-Marge 72

Chancen- und Risikobericht
G23 Risikomanagement bei der Lufthansa Group 75
G24 Lufthansa Risikobewertung für qualitative und quantitative Risiken 77
G25 Gesicherter Ölpreis Lufthansa Group 2023 89

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung
G26 Relevante Sustainable Development Goals (SDG) der Lufthansa Group 95
G27 Aspekte, Sachverhalte und Leistungsindikatoren 96
G28 Nachhaltigkeitsratings 97
G29 Vier Säulen für den Klimaschutz 100
G30 Maßnahmen für aktiven Schallschutz 108

Prognosebericht
G31 Entwicklung Branchennettoergebnis 150

Vergütungsbericht
G32 Überblick wesentlicher Ereignisse zur Vorstandsvergütung 2020 – 2022 281
G33 Abweichungen vom Vergütungssystem 2021 und 2022 282
G34 Jahresbonus 2022: Zielsetzung und Zielerreichung Operativer Cashflow 286
G35 Jahresbonus 2022: Zielsetzung und Zielerreichung Nettokreditverschuldung 286
G36 Jahresbonus 2022: Nachhaltigkeitsziel „Kunde“ 287
G37 Jahresbonus 2022: Nachhaltigkeitsziel „Mitarbeiter“ 287
G38 LTI 2022 – 2025: Ziel Adjusted ROCE 289
G39 LTI 2022 – 2025: Ziel relativer Total Shareholder Return 290
G40 LTI 2022 – 2025: Nachhaltigkeitsziel „Umwelt“ 290
G41 Laufende LTI-Programme zum 31. Dezember 2022 293
G42 Anpassungen am Vergütungssystem 2023 300

Tabellen

Kennzahlen
T001 Kennzahlen Lufthansa Group 2
T002 Passagier-Airlines 3
T003 Logistik 3
T004 Technik 3
T005 Catering 3

Bericht des Aufsichtsrats
T006 Individuelle Sitzungsteilnahme 2022 9

Lufthansa Aktie
T007 Kennzahlen zur Lufthansa Aktie 13
T008 Daten zur Lufthansa Aktie 14

Grundlagen des Konzerns
T009 Berechnung Adjusted ROCE 23
T010 Entwicklung der Ratings 25
T011 Adjusted Net Debt/Adjusted EBITDA 25
T012 Konzernflotte – Bestand Verkehrsflugzeuge 26
T013 Flottenbestellungen Lufthansa Group 27

Wirtschaftsbericht
T014 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) 34
T015 Währungsentwicklung 34
T016 Zinsentwicklung 34
T017 Absatzentwicklung in der Luftfahrt 36
T018 Ergebnisentwicklung in der Luftfahrt 36
T019 Umsatz und Erträge 40
T020 Aufwendungen 42
T021 Überleitung Ergebnisse 43
T022 Ergebnisstruktur Lufthansa Group 44
T023 Verkürzte Kapitalflussrechnung Lufthansa Group 47
T024 Entwicklung von Konzernergebnis, Eigenkapital, Eigenkapitalquote und Eigenkapitalrendite 49
T025 Berechnung Nettokreditverschuldung 49
T026 Entwicklung wesentlicher KPIs 50

Geschäftsfelder

T027 Kennzahlen Passagier-Airlines 52
T028 Entwicklung der Verkehrsgebiete Passagier-Airlines 54
T029 Leistungsdaten Passagier-Airlines 54
T030 Operative Kennzahlen Passagier-Airlines 54
T031 Aufwendungen Passagier-Airlines 55
T032 Kennzahlen Lufthansa German Airlines 56
T033 Kennzahlen SWISS 57
T034 Kennzahlen Austrian Airlines 59
T035 Kennzahlen Brussels Airlines 60
T036 Kennzahlen Eurowings 61
T037 Kennzahlen Logistik 63
T038 Entwicklung der Verkehrsgebiete Lufthansa Cargo 65
T039 Leistungsdaten und operative Kennzahlen Logistik 65
T040 Aufwendungen Logistik 66
T041 Kennzahlen Technik 67
T042 Aufwendungen Technik 69
T043 Kennzahlen Catering 70
T044 Aufwendungen Catering 71
T045 Kennzahlen Weitere Gesellschaften und Konzernfunktionen 73

Chancen- und Risikobericht

T046 Top-Risiken Lufthansa Group 80

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

T047 EU-Taxonomie – Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind 145
T048 EU-Taxonomie – CapEx-Anteil aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind 146
T049 EU-Taxonomie – OpEx-Anteil von Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind 147

Prognosebericht

T050 Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts (BIP) Prognose 2022 bis 2026 gegenüber Vorjahr 149
T051 Prognose wesentlicher KPIs 153

Erläuterungen zum Einzelabschluss

T052 Entwicklung der Verkehrsgebiete der Deutschen Lufthansa AG 159
T053 Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Lufthansa AG nach HGB 161
T054 Bilanz der Deutschen Lufthansa AG nach HGB 162

Konzernabschluss

T055 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 165
T056 Konzern-Gesamtergebnisrechnung 165
T057 Konzernbilanz – Aktiva 166
T058 Konzernbilanz – Passiva 166
T059 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals 167
T060 Konzern-Kapitalflussrechnung 168

Allgemeine Angaben

T061 IFRS-Verlautbarung (mit Anwendungspflicht ab Geschäftsjahr 2022) 170
T062 IFRS-Verlautbarung (von EU übernommen) 171
T063 IFRS-Verlautbarung (bisher noch kein EU-Endorsement erfolgt) 171
T064 Wechselkurse 176
T065 Nutzungsdauern für Sachanlagen 177

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

T066 Verkehrserlöse nach Tätigkeitsbereichen 185
T067 Andere betriebliche Erlöse nach Tätigkeitsbereichen 186
T068 Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen 187
T069 Sonstige betriebliche Erträge 187
T070 Vertraglich vereinbarte Leasingzahlungen (Leasinggeber) 187
T071 Materialaufwand 188
T072 Personalaufwand 188
T073 Mitarbeitende 189
T074 Abschreibungen 189
T075 Sonstige betriebliche Aufwendungen 190
T076 Beteiligungsergebnis 190
T077 Zinsergebnis 191
T078 Übrige Finanzposten 191
T079 Ertragsteuern 191
T080 Steuerüberleitungsrechnung 192
T081 Latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten 192
T082 Nutzungsbegrenzungen nicht aktivierter Verlustvorträge 193
T083 Ergebnis je Aktie 193

Erläuterungen zur Konzernbilanz

T084 Geschäfts- oder Firmenwerte sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer 194
T085 Werthaltigkeitsprüfungen 2021/2022 196
T086 Sonstige immaterielle Vermögenswerte 197
T087 Flugzeuge und Reservetriebwerke inklusive Nutzungsrechten 197
T088 Erläuterung der reparaturfähigen Flugzeugersatzteile 198
T089 Übriges Sachanlagevermögen inklusive Nutzungsrechten 199
T090 Zum Stichtag fest bestellte Sachanlagen 199
T091 Nutzungsrechte 200
T092 Erfolgswirksame Leasingaufwendungen 200
T093 Angaben zu Verlängerungsoptionen und variablen Leasingzahlungen 201
T094 Zahlungsmittelabflüsse für Leasingverhältnisse 201
T095 Nach der Equity-Methode bewertete Beteiligungen 202
T096 Bilanzdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei 202
T097 Ergebnisdaten Günes Ekspres Havacilik Anonim Sirketi (SunExpress), Antalya, Türkei 203
T098 Bilanzdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen 203
T099 Ergebnisdaten Terminal 2 Gesellschaft mbH & Co oHG, München-Flughafen 203
T100 Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter Gemeinschaftsunternehmen 203
T101 Ergebnisdaten und Buchwerte at equity bewerteter assoziierter Unternehmen 204
T102 Übrige Beteiligungen und langfristige Wertpapiere 204
T103 Langfristige Ausleihungen und Forderungen 204
T104 Vorräte 204
T105 Vertragsvermögenswerte 205
T106 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen 205
T107 Zum Verkauf stehende Vermögenswerte und zugehörige Passiva 206
T108 Eigen- und Fremdkapital 208
T109 Erläuterung der erfolgsneutralen Aufwendungen und Erträge (Other Comprehensive Income) 208
T110 Erläuterung der für erfolgsneutrale Aufwendungen und Erträge (OCI) erfassten Ertragsteuern 209
T111 Leistungsorientierte Versorgungszusagen 212
T112 Aufteilung der leistungsorientierten Zusagen 212

T113 Verpflichtungen für Leistungen an Arbeitnehmer 213
T114 Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei deutschen Gesellschaften 214
T115 Wesentliche versicherungsmathematische Annahmen bei ausländischen Gesellschaften 215
T116 Veränderung der versicherungsmathematischen Annahmen 215
T117 Zusammensetzung des Planvermögens 216
T118 Erwartete Fälligkeiten der undiskontierten Pensionszahlungen 217
T119 Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen 218
T120 Finanzierungsstand 218
T121 Entwicklung der sonstigen Rückstellungen 2021/2022 219
T122 Zahlungsabflüsse bei langfristigen Rückstellungen 220
T123 Finanzschulden 221
T124 Fälligkeitsanalyse von Leasingverbindlichkeiten 221
T125 Langfristige Vertragsverbindlichkeiten 222
T126 Langfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten 222
T127 Outperformance-Option – Übersicht 222
T128 Performance-Option – Performanceziele 223
T129 Performance-Option – Auszahlungsbeträge 223
T130 Entwicklung des Bestands an Optionen und virtuellen Aktien 223
T131 Beizulegende Zeitwerte der Optionsrechte und virtuellen Aktien zum 31.12.2021/31.12.2022 224
T132 Referenzpreis 225
T133 Erwartete Volatilitäten 225
T134 Vertragsverbindlichkeiten 226
T135 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten 227
T136 Kurzfristige erhaltene Anzahlungen, Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten 227

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

T137 Segmentinformationen nach den berichtspflichtigen Segmenten 2021/2022 229
T138 Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen 231
T139 Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Ländern 232

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

T140 Wesentliche nicht zahlungswirksame Erträge und Aufwendungen 233
T141 Finanzschulden 2021/2022 234

Sonstige Erläuterungen

T142 Finanzielle Vermögenswerte in der Bilanz 235
T143 Finanzielle Verbindlichkeiten in der Bilanz 236
T144 Nettoergebnis für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien 237
T145 Finanzschulden 237
T146 Fair Value-Hierarchie von Vermögenswerten 238
T147 Fair Value-Hierarchie von Verbindlichkeiten 238
T148 Saldierungen von finanziellen Vermögenswerten 239
T149 Saldierungen von finanziellen Verbindlichkeiten 239
T150 Währungsexposure, Stand 2022 240
T151 USD-Investitionsexposure, gesichert in EUR 240
T152 Sensitivitätsanalyse nach Währungen 241
T153 Zinsexposure nach Zinssicherungen 241
T154 Nominalvolumen der Zinssicherungsgeschäfte 241
T155 Sensitivitätsanalyse nach Zinsniveau 242
T156 Nominalvolumen variabel verzinster Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen 242
T157 Treibstoffexposure 243
T158 Sensitivitätsanalyse des Treibstoffpreises 243
T159 Zu Sicherungszwecken eingesetzte derivative Finanzinstrumente 31.12.2021/31.12.2022 243
T160 In Sicherungsbeziehungen designierte Grundgeschäfte 245
T161 Eigenkapitalüberleitungsrechnung für Cashflow Hedges 2021/2022 246
T162 Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten 247
T163 Laufzeitenanalyse von Verbindlichkeiten aus nicht derivativen Finanzinstrumenten 247
T164 Risikovorsorgespiegel 2020/2021 249
T165 Wertminderungsmatrix für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 2021/2022 250
T166 Kreditrisikokonzentrationen von Kreditkartenforderungen 250
T167 Ratings der Wertpapiere – Fremdkapital 251
T168 Haftungsverhältnisse 251
T169 Zahlungsverpflichtungen aus noch nicht zugegangenen Nutzungsrechten
T170 Honorar des Abschlussprüfers 254
T171 Zusätzliche Honorare des Abschlussprüfers 254

Zusammensetzung des Konzerns

T172 Veränderungen Konsolidierungskreis im Zeitraum 01.01.2022 bis 31.12.2022 255
T173 Inanspruchnahme von Befreiungsvorschriften 256
T174 An nahestehende Unternehmen erbrachte beziehungsweise von nahestehenden Unternehmen in Anspruch genommene Leistungen 257
T175 Offene Forderungen an nahestehende Unternehmen 258
T176 Offene Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen 258
T177 Vorstandsvergütung (IFRS) 259
T178 Wesentliche verbundene Unternehmen zum 31.12.2022 260
T179 Wesentliche Gemeinschaftsunternehmen zum 31.12.2022 265
T180 Gemeinschaftliche Tätigkeiten zum 31.12.2022 265
T181 Wesentliche assoziierte Unternehmen zum 31.12.2022 265
T182 Übrige Anteile zum 31.12.2022 266

Vergütungsbericht

T183 Vorstandsvergütungssystem 2022 283
T184 Zielvergütung und relativer Anteil 2022 und 2021 284
T185 Maximalvergütung für das Geschäftsjahr 2019 285
T186 Jahresbonus 2022: Zielerreichung Geschäfts- und Nachhaltigkeitsziele 287
T187 Individuelle Ziele 2022 288
T188 Übergreifende Ziele für den Gesamt-Vorstand 2022 288
T189 Gesamtzielerreichung und Auszahlungsbeträge Jahresbonus 2022 288
T190 Bedingt zugeteilte Aktien LTI 2022 – 2025 – Zuteilungskurs: 7,00 € 289
T191 LTI 2019 – 2022: Finanzielle Ziele – Zielsetzung und Zielerreichung 291
T192 Zielerreichung Nachhaltigkeitsziel im LTI 2019 – 2022 292
T193 LH Performance 2018: Zielerreichung 292
T194 Entwicklung Bestand zugesagter virtueller Aktien im Geschäftsjahr 2022 294
T195 Aktienbesitz der aktuellen Vorstandsmitglieder 294
T196 Pensionsanwartschaften nach HGB und IFRS 295
T197 Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – im Geschäftsjahr 2021 aktive Mitglieder des Vorstands 297
T198 Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG – frühere Mitglieder des Vorstands 299
T199 Gewährte und geschuldete Vergütung nach § 162 AktG – Mitglieder des Aufsichtsrats 302
T200 Vergleichende Darstellung der Veränderung der Vergütung des Vorstands, des Aufsichtsrats und der Belegschaft sowie der Ertragsentwicklung 304

Weitere Informationen

T201 GRI-Inhaltsindex 307
T202 Sustainable Development Goals (SDG) 313
T203 Zehn-Jahres-Übersicht 326

Impressum

Herausgeber
Deutsche Lufthansa AG
Venloer Str. 151 – 153
50672 Köln

Registereintragung: Amtsgericht Köln HRB 2168

Redaktion
Dennis Weber (Ltg.)
Patrick Winter
Malte Happel

Fotos
Oliver Rösler, Rödermark
oro photography

Konzept und Gestaltung
HGB Hamburger Geschäftsberichte
GmbH & Co. KG, Hamburg

Zeichenerklärung
- Querverweise
- Internetverweise
- Tabelle als Exel-Download

Kontakt

Dennis Weber
+ 49 69 696 – 28008

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
LAC, Airportring
60546 Frankfurt am Main
Telefon: + 49 69 696 – 28008
E-Mail: investor.relations@dlh.de

Aktuelle Finanzinformationen im Internet:
www.lufthansagroup.com/investor-relations

Finanzkalender 2023

3. Mai	Veröffentlichung 1. Zwischenbericht Januar – März 2023
9. Mai	Hauptversammlung 2023 (virtuell)
3. Aug.	Veröffentlichung 2. Zwischenbericht Januar – Juni 2023
2. Nov.	Veröffentlichung 3. Zwischenbericht Januar – September 2023

Vorbehalt bei zukunftsgerichteten Aussagen
Bei den in unserem Geschäftsbericht 2022 veröffentlichten Angaben, die sich auf die zukünftige Entwicklung der Lufthansa Group und ihrer Gesellschaften beziehen, handelt es sich lediglich um Prognosen und Einschätzungen und damit nicht um feststehende Tatsachen. Sie dienen allein informatorischen Zwecken und sind erkennbar an zukunftsgerichteten Begriffen wie zum Beispiel „glauben“, „erwarten“, „vorhersagen“, „beabsichtigen“, „prognostizieren“, „planen“, „schätzen“, „rechnen mit“, „können“, „könnten“, „sollten“ oder „bestreben“. Diese zukunftsgerichteten Aussagen beruhen auf gegenwärtig erkennbaren und verfügbaren Informationen, Fakten und Erwartungen. Sie unterliegen daher einer Vielzahl von Risiken, Ungewissheiten und Faktoren, die in Veröffentlichungen – insbesondere im Chancen- und Risikobericht des Geschäftsberichts – beschrieben werden, sich aber nicht auf solche beschränken. Die Realisierung eines oder mehrerer dieser Risiken oder ein Nichteintritt der zugrunde liegenden Erwartungen oder Annahmen könnten die tatsächlichen Ergebnisse erheblich (sowohl positiv als auch negativ) beeinflussen.

Es besteht die Möglichkeit, dass sich die tatsächlichen Ergebnisse und die Entwicklung des Unternehmens von den in den zukunftsgerichteten Aussagen vorhergesehenen Ergebnissen wesentlich unterscheiden. Lufthansa übernimmt keine Verpflichtung und beabsichtigt nicht, zukunftsgerichtete Aussagen an später eintretende Ereignisse bzw. Entwicklungen anzupassen. Eine Haftung oder Garantie für Aktualität, Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Daten und Informationen wird demnach weder ausdrücklich noch konkludent übernommen.

Hinweis
Die Begriffe „Lufthansa Group“, „Lufthansa Konzern“ sowie „Konzern“ werden in diesem Geschäftsbericht als Synonyme verwendet. Sämtliche Veränderungsangaben beziehen sich auf den Vorjahresvergleichszeitraum, sofern nicht anderweitig angegeben. Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

Deutsche Lufthansa AG
Investor Relations
Lufthansa Aviation Center
Airportring
60546 Frankfurt am Main
Deutschland

Investor.relations@dlh.de

lufthansagroup.com
lufthansagroup.com/investor-relations
lufthansagroup.com/verantwortung